

Moto revue

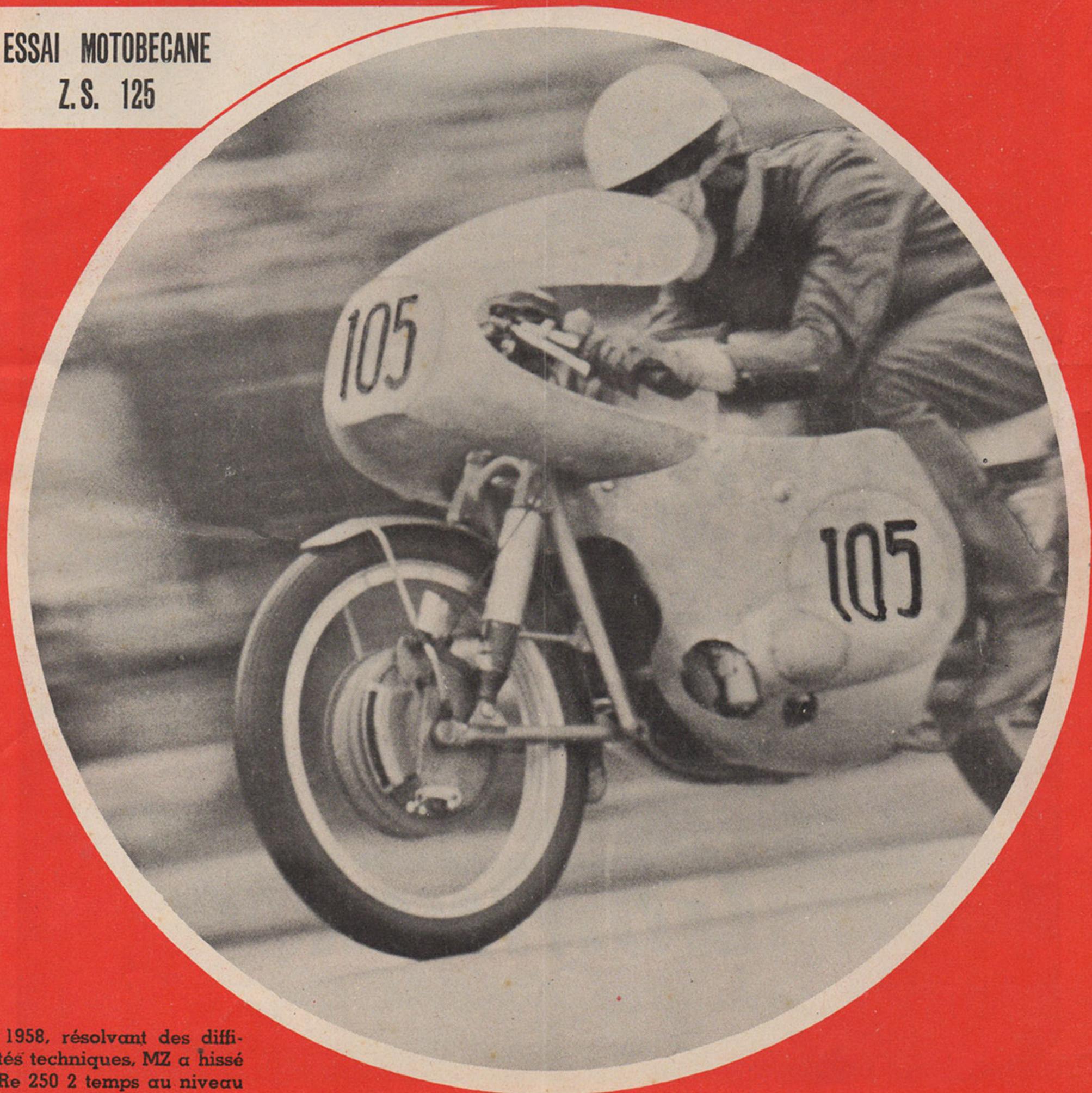
46^e ANNEE. — 18 AVRIL 1959. — N° 1.437

Tous les Samedis, le Numéro : **70 frs**

**TECHNIQUE
CROSS**

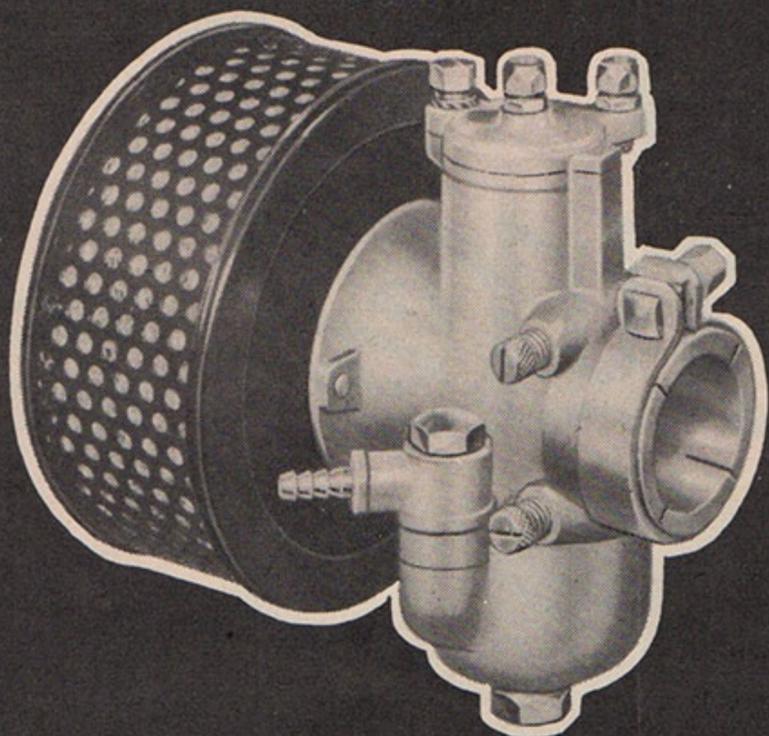
ESSAI MOTOBECANE

Z.S. 125



En 1958, résolvant des difficultés techniques, MZ a hissé sa Re 250 2 temps au niveau international (v. p. 386).

MAUBEN-LEGAY



*Le maximum de puissance
pour le minimum
de consommation*



GURTNER

36 bis, RUE GUERSANT - PARIS-17°

En 1959, une 250...

... C'EST LA MACHINE UNIVERSELLE, CAR LA
TECHNIQUE MODERNE LUI PERMET D'ÊTRE A LA
FOIS :

PUISSANTE, comme une plus grosse moto
LEGERE à piloter comme un vélomoteur
CONFORTABLE comme une grande routière
ECONOMIQUE, consommation, assurance,
prix d'achat en font la
moins chère des

vraies motos!

POURQUOI UNE

BSA Star?

PARCE QU'ELLE EST

PUISSANTE

Les 15 CV de son moteur et sa
boîte à 4 vitesses permettent 120
chrono et d'atteindre les 100 km/h
en 20 sec (essai « Moto-Revue »).

LEGERE

Poids 125 kg. La maniabilité
d'une machine de trial.

CONFORTABLE

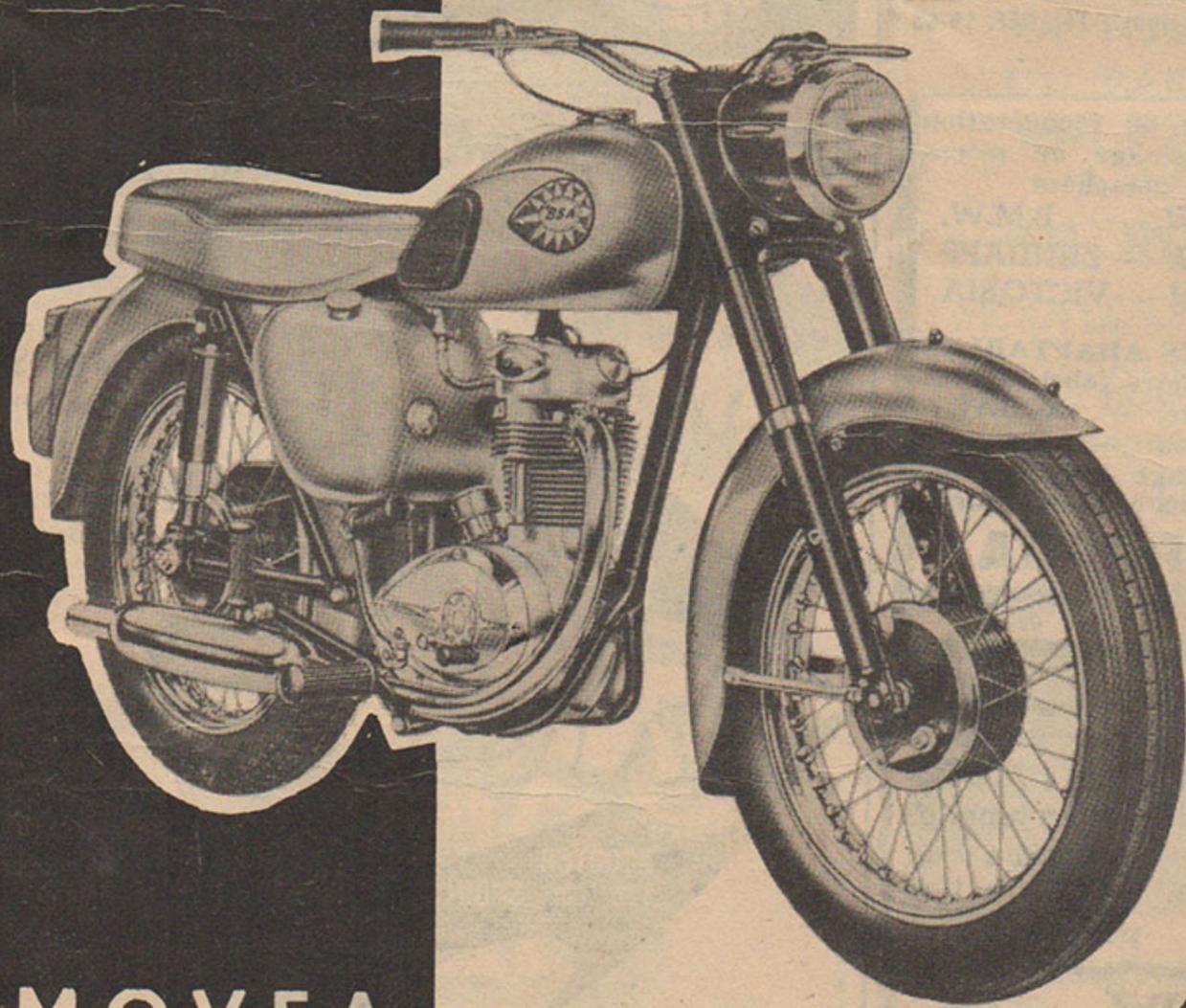
Amortissement hydraulique inté-
gral, bras oscillant à l'arrière.
Selle double d'origine.

ECONOMIQUE

Assurance 3 CV, 320.000 frs.
complètement équipée pour
l'usage en duo, etc...

ROBUSTE

La robustesse des B.S.A. est lé-
gendaire, ses nombreuses vic-
toires en moto-cross le prouvent.



MOVEA

79, Av. G^e ARMÉE

PARIS XVI^e

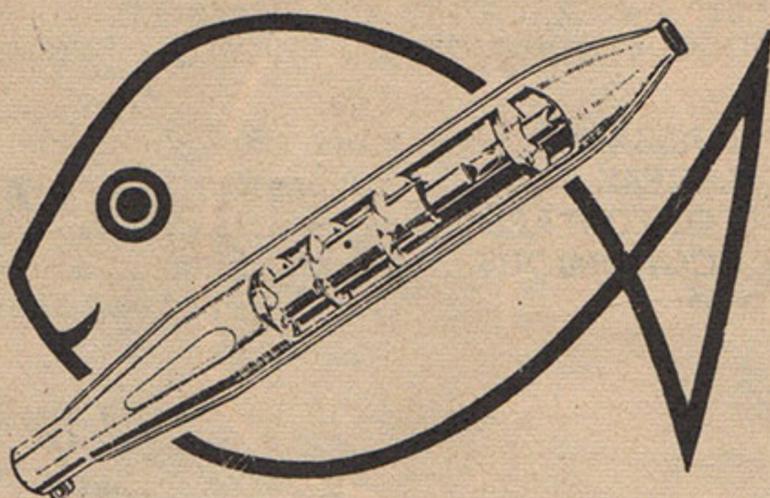
TEL. : KLE. 40-65

Et à votre Service

250 AGENTS

DANS TOUTE LA FRANCE

SILENCIEUX COMME UN ...



WILMAN

ECONOMIE PUISSANCE SILENCE

MONTÉ EN SÉRIE PAR LES PRINCIPAUX
CONSTRUCTEURS

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

LIVRAISON IMMÉDIATE

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

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

Scoters :
VESPA, LAMBRETTA, RUMI
neuf et occasion

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

Centre de récupération
et d'usinage de pièces
détachées

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

etc.

PIECES ADAPTABLES

de notre fabrication

Vente — ACHAT

Motos — Epaves

Réalésage - Embellissage

Pièces à la demande

CRUPDA

21, r. Monge, Puteaux

Tél. : LON. 02-63

PIÈCES DÉTACHÉES D'ORIGINE

Aviel **BSA** Sunbeam

A. DUBOIS, Téléphone
PER, 19-73

58, rue A. Briand, LEVALLOIS

Expédition contre rembour.

REMISE aux RÉPARATEURS 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



Êtes-vous sûr?

de pouvoir distinguer du
premier coup d'œil un diamant
d'un morceau de verre taillé?
A moins d'être averti : NON!

Mais vous serez sûr d'acheter
une huile 2 temps pour votre
2-ROUES (Cyclomoteur
Scooter - Moto)

en adoptant

SOMAGIC

Car elle est la seule huile
VERTE 2 temps

garantie d'une huile étudiée
spécialement par la première
équipe de spécialistes pour
assurer à votre moteur un
meilleur rendement et
PLUS DE KILOMÈTRES
SANS DÉCALAMINAGE



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



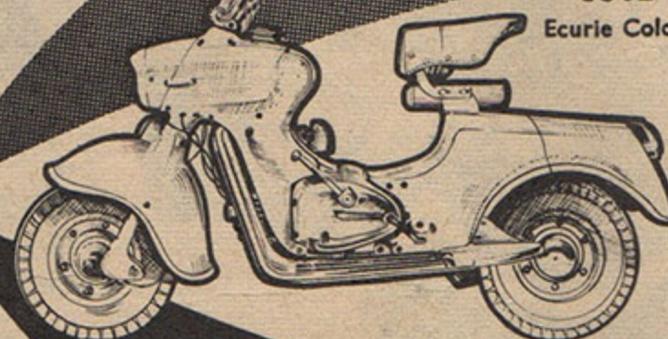
Agences :
MARSEILLE
BESANCON
LAVAL

**Le banc d'essai
de la Compétition**

est la meilleure
des références

BOL d'OR 58
Ecurie Max Roujou

COTE LAPIZE 59
Ecurie Colombes Scooters



SCOOTER
125 cm³ SPORT

COUPES du SALON 58
Ecurie Colombes Scooters

PUBLIPLAST 105

rumi

Motocam

31, AV. DE L'OPÉRA - PARIS

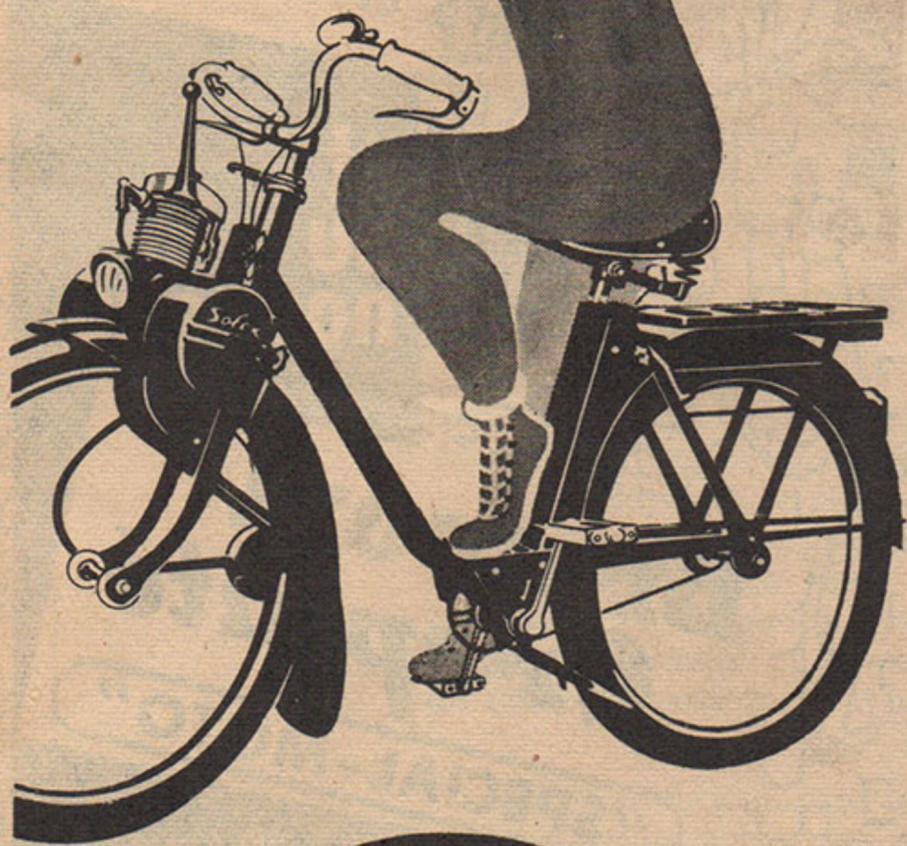
Concessionnaire exclusif pour la France et l'Union Française

OPE. 30-90



LE Vrai

VELOSOLEX



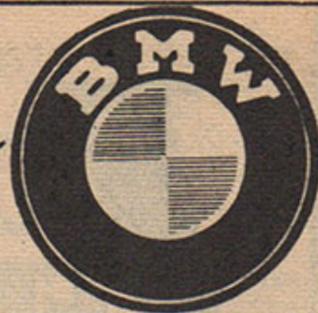
GARANTIE
1an
PRIX MAINTENU
32.800^F
PLUS TAXE LOCALE

Qualité et Service Inégalés

VELOSOLEX-COURBEVOIE (Seine)

Real
Races
AVENIR

Si vous voulez avoir votre
B.M.W. pour les vacances..



... N'ATTENDEZ PAS
POUR PASSER VOTRE
COMMANDE CHEZ :

LEVALLOIS-MOTOS
A. DUBOIS

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

AGENT OFFICIEL

RÉPARATIONS Crédit 9 - 12 - 15 mois PIÈCES DÉTACHÉES
REPRISES AUX MEILLEURES CONDITIONS

TOUS VOS IMPRIMÉS

CATALOGUES - DÉPLIANTS - PROSPECTUS

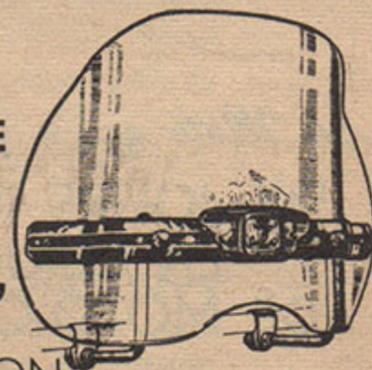
GRATUITEMENT : PROJETS - CRÉATIONS
PRÉSENTATION

TOUS TRAVAUX DE PHOTOGRAVURE
CLICHÉS - PHOTOS - RETOUCHES - DESSINS

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

PAREFLEX

A TOUJOURS
UN PARE-BRISE
QUI S'ADAPTE
A VOTRE
" 2-ROUES "



MODELE DEMI-SAISON
tout cristal
blanc, fluorescent rose
orange ou vert.

Etabts PAREFLEX
OYONNAX (Ain)

Pièces
origine
BSA
ARIEL - SUNBEAM

6, Bd Richard Lenoir - 11^e
ROQ. 29-28

Toutes pièces en stock
EXPEDITION
STOCKISTE : Remise aux
reparateurs et motoristes

PIECES ORIGINE

HOREX
IFA - SIMSON - AWO

166, rue Lafayette, Paris-10^e
Tél. : NOR 07-59

Remise aux Réparateurs
et Motoristes



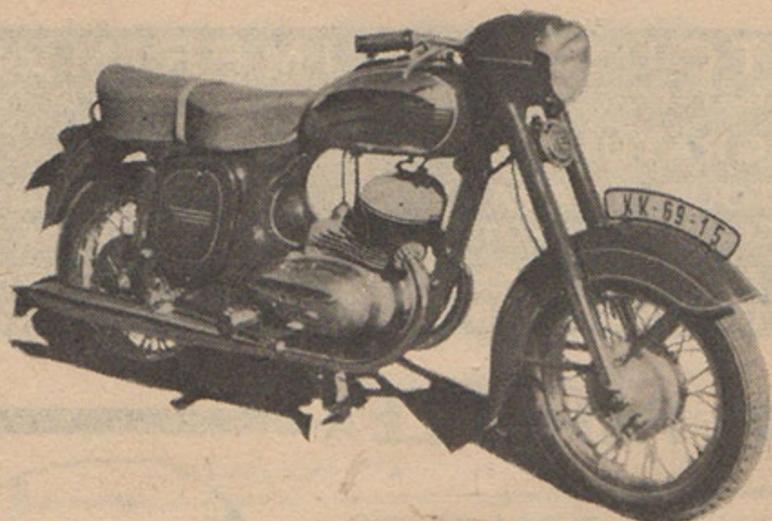
AGENT OFFICIEL

THOMAS Diplômé depuis 1950
par la firme de Munich

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

NEUF - OCCASIONS - REPARATIONS
Toutes pièces d'origine

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.
250 cc CROSS		365.000	+ T. L.

Franco de port et d'emballage

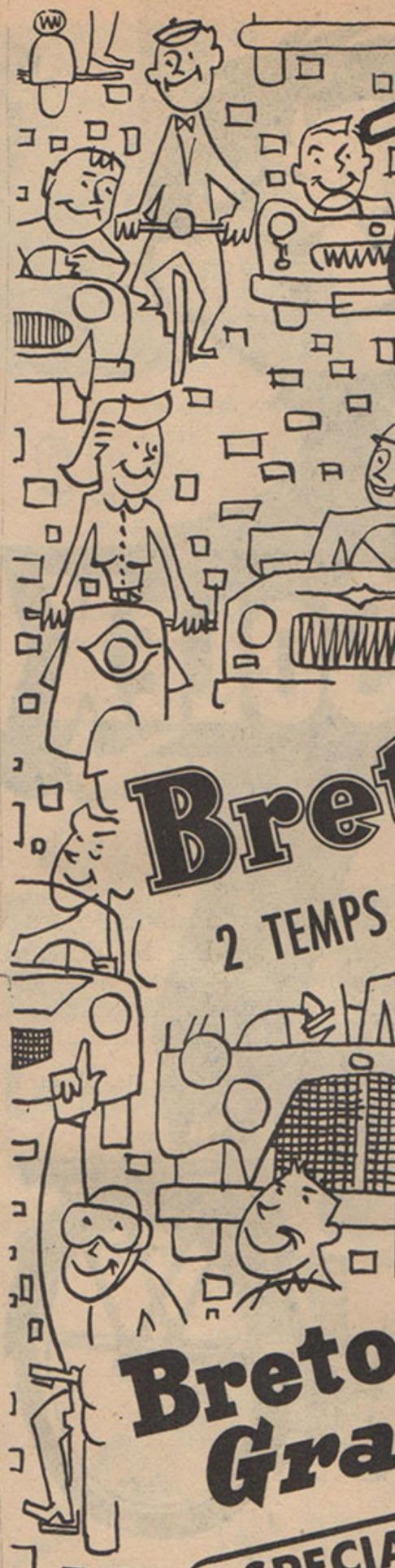
200 Concessionnaires sont à
votre disposition

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
ÉLÉGANTE 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)

AU CONGRES DE PRINTEMPS DE LA F.I.M.

LE Congrès vient d'avoir lieu dans les luxueux locaux de l'A.C.F., et nous nous bornerons aujourd'hui à vous présenter les principales dispositions prises, nous réservant d'analyser celles-ci dans un prochain article.

★

La succession de M. Pérouse à la présidence ne posait finalement pas de problème, puisque seul M. P. Nortier restait en lice, après le décès de M. Groutars.

L'ex-président de la C.S.I. devait finalement être élu par 15 voix contre 13, tandis que les vice-présidents sont désormais : MM. Vic Anstice (G.-B.), M. Barambon (Suisse), E. von Essen (Suède), Rodil del Valle (Espagne) tous quatre membres sortants et réélus, tandis que Paolo Colombo (Italie) remplaçait le comte Lurani, M. Violet (F.) était nommé à la place de M. Groutars, et E. Vorster (Allemagne) à la place de Koether.

★

Par ailleurs, signalons que les I.S.D.T. ont amené à une prise de contact entre la C.S.I. et le B.P.I.C.M. (constructeurs), ces derniers considérant que les Six-Jours ont dégénéré depuis quelques années en une épreuve trop spécialisée, et où l'épreuve finale de vitesse est trop souvent appelée à départager les ex-æquos.

Pour départager ceux-ci, les Anglais se montreraient partisans d'épreuves spéciales quotidiennes, genre trial, d'autres désireraient des courses de côte, etc...

Enfin, on demande une épreuve où les concurrents restent en vue, constamment ou presque, du grand public, ceci dans un but de contrôle mais aussi d'intérêt spectaculaire.

★

Dans le domaine de la vitesse, les congressistes sont d'accord sur le fait que toutes les grandes classiques devraient comprendre de catégories F 1.

Il a notamment été demandé à M. Castel quelles mesures seraient prises à Clermont-Ferrand à ce sujet ?

Celui-ci espère que les organisateurs prévoieront une course de 250 formule 1.

Dans cette dernière catégorie, des demandes d'homologation présentées par Ducati (125 et 175), B.M.W. (RS 500) et N.S.U (250 sport-Max) ont été acceptées, tandis que Velocette, Honda et Mondial-Espagne, voyaient leur demande ajournées.

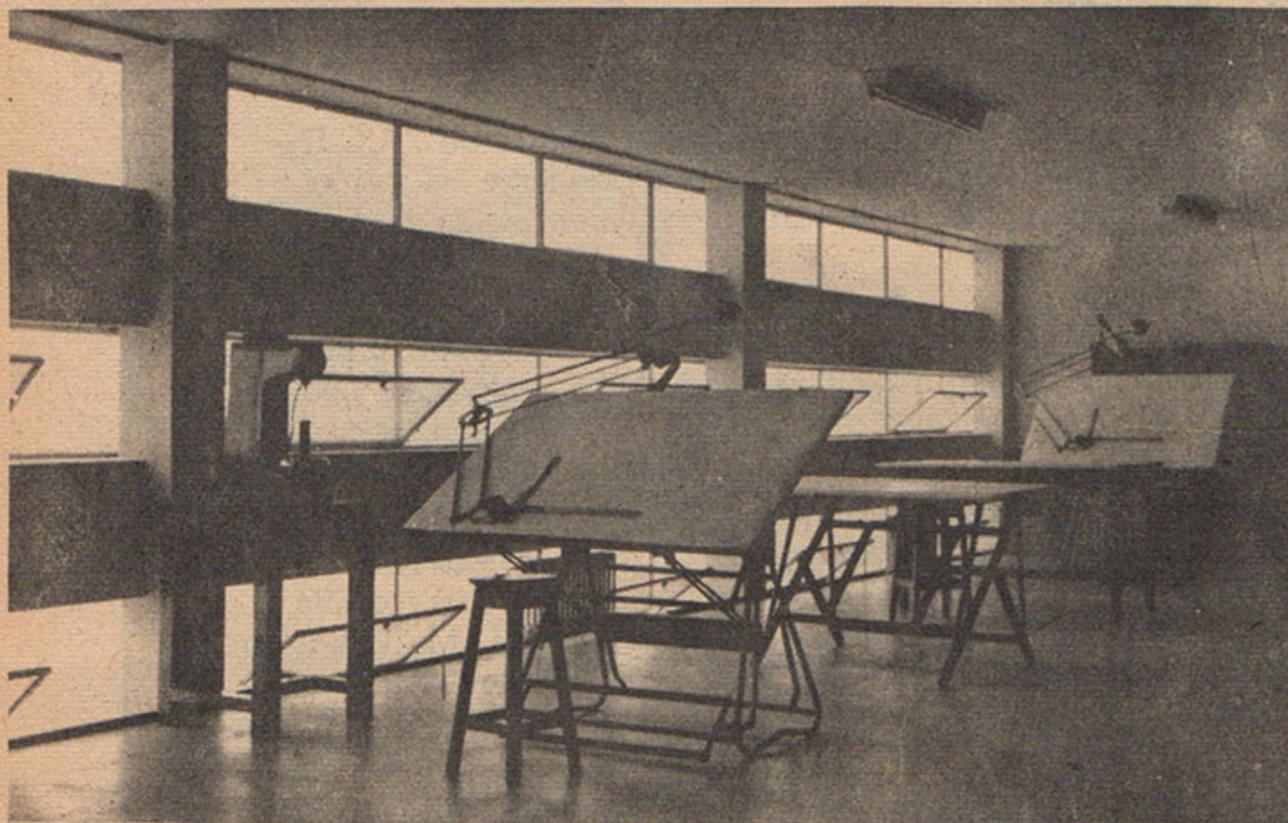
★

Enfin, dans le domaine des records, apprenez que la F.I.M. a gagné le procès que lui avait intenté Triumph (record d'Allen) tandis qu'à partir du 1^{er} mai, tout record nouveau devra améliorer l'ancien de 1 % pour être valable.

l'Espagne motocycliste 1959 : Une réalité bien vivante (IV)

l'Industrie, en pleine expansion,

s'appuie sur le sport



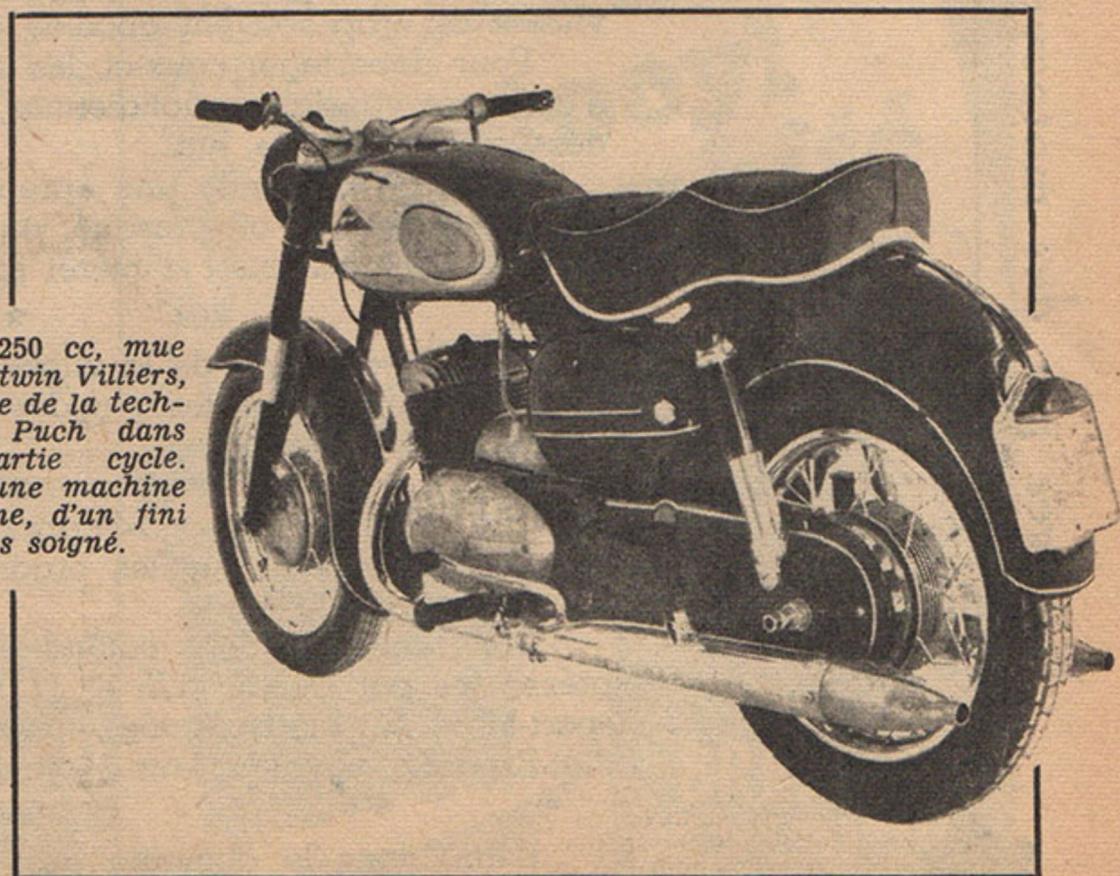
L'usine de montage des productions R.O.A. est des plus modernes. Ici, vue partielle du Bureau d'Etudes, clair et calme.

QUOIQUE limitée au seul plan national — à de rares exceptions près, telles la présence de Montesa sur quelques circuits internationaux de vitesse les années précédentes, ou une participation aux I.S.D.T., à une épreuve française de régularité l'an dernier — la vie sportive espagnole connaît une intense activité.

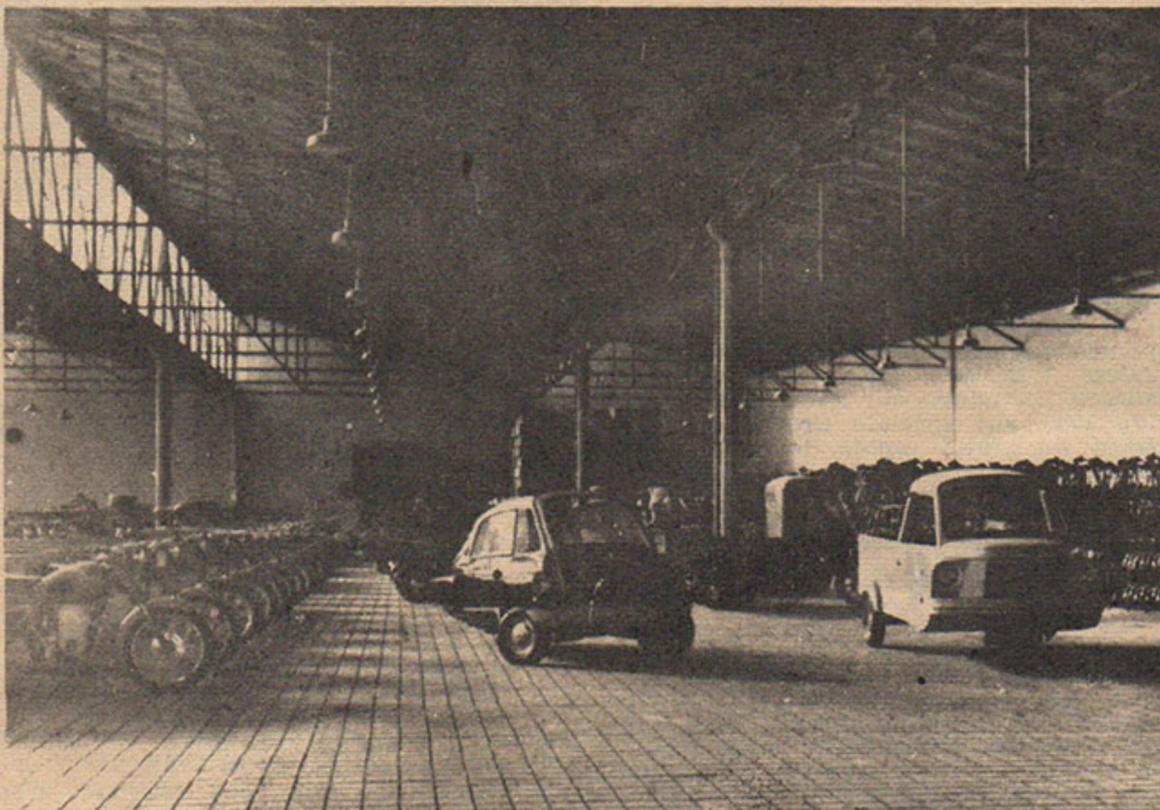
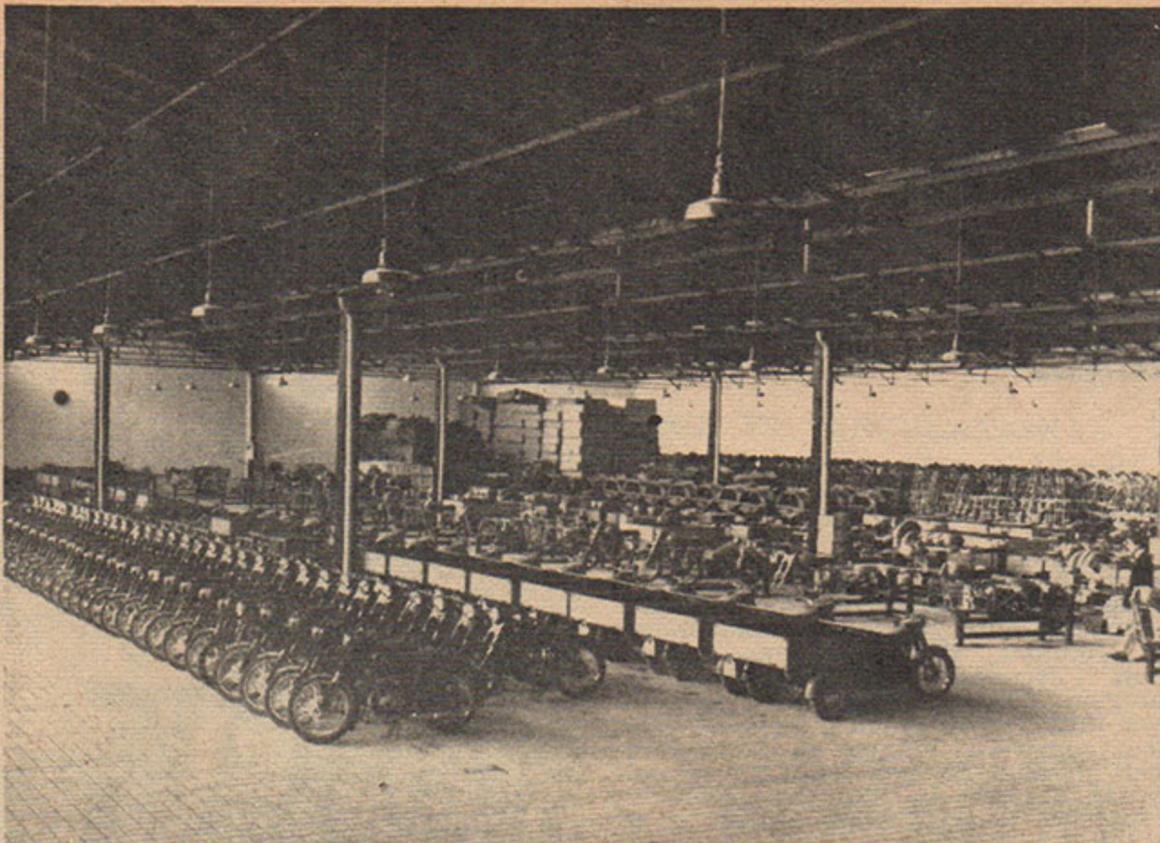
Il faut dire ici que de ce point de vue, les circonstances sont extrêmement favorables, les constructeurs espagnols recherchant des succès en compétition, à la fois pour bénéficier du meilleur argument de vente et pour expérimenter leurs nouvelles réalisations dans ce dur et probant banc d'essai qu'est la course, sous ses diverses formes.

Rapidement, la production de série a donné le jour à des modèles d'abord « spécialement préparés », puis étudiés — depuis peu — directement en vue d'une spécialité désignée.

Parmi les firmes qui ont suivi cette voie et qui, débutant par la régularité, s'acheminent aujourd'hui en direction du moto-cross, il faut citer en bonne place les Industrias Motorizadas Oniera, dont les modèles, sous marque R.O.A., ont acquis une excellente réputation dans le domaine du sport.



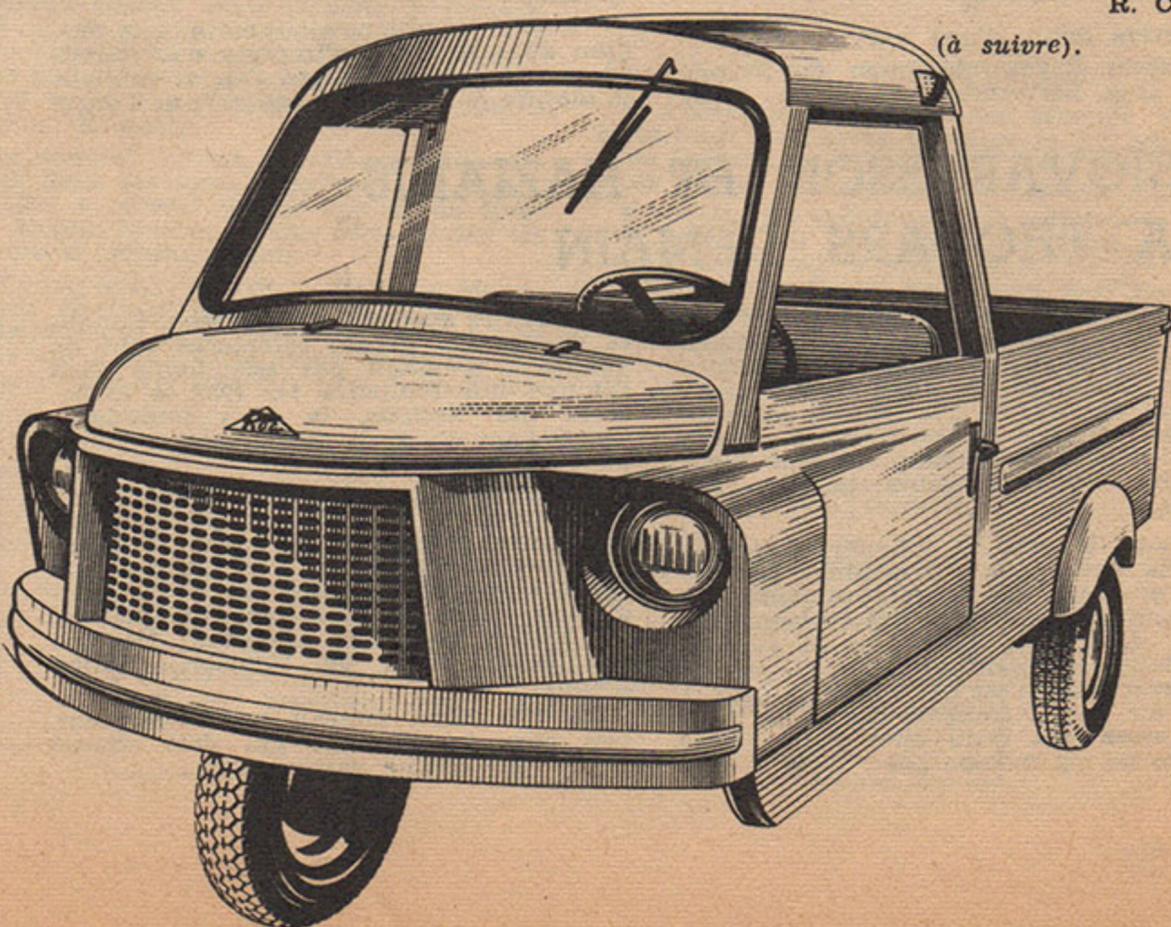
Cette 250 cc, mue par le twin Villiers, s'inspire de la technique Puch dans sa partie cycle. C'est une machine moderne, d'un fini très soigné.



Ces deux vues vous donneront une idée de la gamme R.O.A., motos légères et de moyenne cylindrée, tri-utilitaires de divers types et — l'an prochain — une voiturette tout plastique — dont le prototype est visible ci-dessus, au centre de notre document.

Parmi les utilitaires, cette camionnette qui est aussi livrée entièrement banchée ou tôle, et qui est conçue comme une automobile.

Quittant le secrétaire général de la Real Federacion Motociclista Espanola en compagnie de notre excellent confrère et ami Luike, nous nous dirigeons vers le Musée-Atelier de l'Automobile Club d'Espagne où nous pouvons admirer de nombreux quatre roues de la belle époque, dont un très aimable cicérone nous fait même constater l'excellent état de marche.



(à suivre).

R. C. D.

Puis c'est une visite à Jorge Cabezas, avocat et journaliste qui consacre au motocyclisme une bonne part de son activité de plume. La conversation tourne autour du moto-cross, de notre opinion concernant le circuit madrilène de la Casa de Campo, des pilotes espagnols et de leurs montures. Le tout agrémenté de Xeres et de cet excellent saucisson que l'on consomme volontiers en buvant un verre de vin.

Mais la journée n'est pas terminée, encore que déjà bien remplie : l'on nous attend chez R.O.A. pour une visite de l'usine.

La route est longue, les nouvelles installations des « Industrias Motorizadas Onieva » se situant un peu en dehors de Madrid, en direction de l'Andalousie. Et comble de déveine, il se met à tomber un léger crachin qui n'empêche pas Luike de piloter avec désinvolture la petite Montesa que nous utilisons pour nos déplacements.

Ambiance jeune, dans ces locaux frais bâtis où nous arrivons vers neuf heures du soir, reçus par don Pedro Lopez, chef de la Publicité, un charmant homme de moins de trente ans comme le propriétaire de l'usine, don Rafael Onieva lui-même.

Nous passerons sur la visite des lieux, effectuée longuement et qui nous prouve que l'Espagne industrielle est en bonne voie de modernisation, ce que nos photos vous permettront de penser avec nous.

Mais nous insisterons sur les réalisations qui nous sont présentées, tant dans le domaine du deux-roues que dans celui du trois-roues utilitaire. La conception de ces engins est parfaitement digne des canons les plus actuels, et l'on sent que l'un des soucis essentiels qui ont présidé à leur réalisation est la recherche du fini dans les moindres détails.

Véhicules que l'on a voulu bien construits, d'un bon rendement, et sans histoire pour l'utilisateur. Et, pour parvenir à ces fins, l'on a participé, l'on participe encore chez R.O.A. aux épreuves sportives du calendrier espagnol. Ne compte-t-on pas à l'usine des « officiels » en moto-cross ?

Plus encore : R.O.A. organise chaque année, avec le Real moto-club de Espana, un trophée de Régularité qui prend régulièrement de l'extension et qui, pour sa quatrième édition, cette saison, se disputera sur plusieurs étapes, en un long périple au sein de ce rude pays de montagnes et de routes médiocres.

Tout cela, nous en parlons longuement avec notre hôte et quelques-uns de ses collaborateurs.

Cette ambiance sportive dans une usine, quelle bonne, quelle rare sensation, pour nous, français !

Le Cross

SPLENDIDE PROGRAMME LE 26 AVRIL A PERNES-LES-FONTAINES

Le dimanche 26 avril se disputera à Pernes les Fontaines, sur l'un de nos meilleurs circuits français, la première manche du championnat de France international de moto-cross, saison 1959.

La participation de tous nos pilotes de lère catégorie — dix-neuf au total — est obligatoire et dans ces conditions, l'épreuve est déjà fondée sur un plateau exceptionnel : il n'y a que quatre occasions dans l'année de voir lutter ensemble tous nos inters, avec un rare acharnement car il s'agit soit de conserver le titre, soit de le gagner, soit encore de terminer dans les six premiers pour mériter la sélection en vue du moto-cross des Nations, soit enfin, pour les moins forts ou les moins chanceux, d'éviter la « rélegation » en catégorie nationale, qui frappera les cinq derniers classés au terme de la quatrième manche.

★

Nous l'avons écrit plus d'une fois l'an dernier, les manches du championnat de France inter sont à l'origine de terribles batailles et l'émotion sportive que l'on goûte à les suivre est de la plus rare qualité. Aussi, bien des organisateurs, ayant à charge de présenter l'une de ces courses, se contentent d'y adjoindre une petite épreuve de lever de rideau, estimant d'ailleurs à très bon droit offrir ainsi une très belle réunion à leur public.

Mais que dire alors du programme véritablement exceptionnel qui attend le public Pernois — à 200 km à la ronde — à qui le moto-club local proposera le 26 avril, à l'occasion de son 9ème moto-cross international, un véritable festival de la spécialité !

En effet, à côté de la manche du championnat inter, avec dix-neuf partants, l'élite française, sur deux manches de quarante-cinq minutes chacune, deux autres très belles épreuves inter sont encore prévues, en 250 cc et 500 cc !

★

On verra donc, d'une part :

— Robert Klym, champion de France inter ; Guy Bertrand, René Klym, René

Combes, Jean Cros, Michel Jacquemin, Jacques Schmid, André Chuchart, Gérard Ledormeur, Paul Godey, Vanlerberghe, Paul Vouillon, Rémy Julienne, Jackie Melioli, Jacques Charrier, Beaumard (champion de France national 1958 et nouvel inter), enfin Deshaie, Drobecq, également nouveaux promus et pour finir Gilbert Brassine et Jean Hazianis. Ici, en présence des 500 cc BSA, Matchless, et les spéciales Gilera-Olivotti (Julienne) et AJS 7 R (Jacquemin).

— D'autre part, en une épreuve 250 cc internationale, les allemands Betzlbacher, vainqueur de la coupe d'Europe 1957 (Maïco), Müller, troisième de la coupe d'Europe 1958 (Maïco), Rademacher, Hulsmann ; Hartman ; Wustenhaegen ; Walz — le belge Harze — les anglais Jackson et Sharp (F. Barnet) — les suédois Hallman et Lundell (Monark) — enfin les français Goussard (Dot), Blanchet, etc...

— Et, pour conclure, en un grand cross inter en 500 cc, le hollandais Jan Clynk, vainqueur à Pernes l'an dernier (BSA) ; les allemands Betzlbacher, Müller, Hulsmann et Rademacher (BSA, AJS, Matchless) ; les anglais Cheney et Nex (BSA) ; le suisse Von Arx (BSA) ; les suédois Johansson (neuvième du championnat du monde 1959, sur spéciale Crescent), Sigvardsson (le grand espoir de la Suède), Persson (révélation du début de saison) et Larsson ; enfin trois français, Dugas, A. Darrouy, Vila, qui se donneront à fond pour faire bonne figure au sein de ce magnifique plateau.

★

Il est évident que la réunion du 26 avril, sur le terrain de Pernes les Fontaines, sera l'un des plus beaux « morceaux » du calendrier international et français. L'on s'attend donc à un immense concours de sportifs, dont beaucoup viendront de loin pour participer à cette importante journée de sport motocycliste.

A leur intention, ajoutons que la réunion aura lieu par n'importe quel temps et que le reportage, que l'on a voulu à la mesure de la qualité générale de l'orga-

SIGVARDSSON ET HAZIANIS A THOUARS DEMAIN

Le moto-cross extra-national qui se déroulera le 19 avril sur le terrain de Thouars est sans aucun doute la meilleure réunion française de la journée. Nous y verrons en effet de très réputés coureurs étrangers opposés à des français choisis parmi les plus combattifs, les plus spectaculaires. Voici d'ailleurs la liste des engagés :

Les anglais Nex et Cheney, qui ont remporté chez nous des dizaines de victoires et sont de ce fait extrêmement populaires ; l'allemand Willy Oesterle, ex-officiel de l'usine Maïco, et le suédois Sigvardsson représentant l'élément étranger. Sigvardsson n'est pas encore tellement connu du public français car il est jusqu'ici assez peu venu chez nous ; mais que l'on ne s'y trompe pas : c'est le nu-

méro quatre suédois après Nilsson, Lundin et Gustavsson et ses références sont de qualité : n'était-il pas sélectionné dans l'équipe qui remporta en 1958 le moto-cross des Nations, la plus formidable course annuelle de la saison internationale de moto-cross ?

Côté français, Jean Hazianis, Beaumard, René Combes, Paul Godey, Melioli, qui sont parmi nos meilleurs inters, et encore les excellents Tiarcelin, Vila, Juigné père Mary, Lamouroux (vainqueur à Château-du-Loir dimanche passé en championnat de France National), Decours, Degraux (un belge établi en France), Guillot, Leroux.

Un très beau plateau par conséquent, très bien équilibré et qui doit donner lieu à une course passionnante.



Fritz Betzlbacher que l'on verra à Pernes parmi tant d'autres champions.

★

nisation, sera effectué par le spécialiste très apprécié J. M. Landureau.

Nous-mêmes, pour nos lecteurs trop éloignés de Pernes les Fontaines, assurerons le reportage de la manifestation.

TROIS ESPAGNOLS AU GRAND PRIX DE FRANCE DE MOTO-CROSS, A MAYENNE, LE 17 MAI ?

Le moto-club Mayennais, à qui incombe l'organisation du Grand Prix de France de moto-cross, a accepté d'engager un pilote espagnol dans cette épreuve mondiale (et donc, comptant pour le championnat du monde 1959).

Le Président de la Fédération Espagnole, Don Manuel Cuguero, a fait savoir en réponse qu'il souhaitait voir deux ou trois de ses compatriotes prendre part à l'épreuve !

Bel enthousiasme du jeune moto-cross espagnol, qui brûle de faire ses classes sur les plus grands terrains, dans les plus grandes épreuves, bien soutenu par une Fédération éminemment sportive.

Don Manuel Cuguero a par ailleurs accepté d'assister personnellement à l'épreuve, en qualité de membre du jury international.

ACTUALITÉS

LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

LES SECOURS D'URGENCE AUX VICTIMES DE LA ROUTE

L'Union Nationale des Associations de Tourisme (U.N.A.T.), vient de dresser le bilan des accidents de la circulation routière pour lesquels ses postes de secours sont intervenus en 1958. Au nombre de 2.400, certains d'entre eux ont eu à fonctionner jusqu'à 60 fois dans l'année. 7.685 victimes dont 371 tués ont pu être ainsi recueillis, résultats en augmentation sur 1957. Parmi ces victimes 47,61 % sont des automobilistes, 2,75 % des camionneurs, 1,18 % des passagers d'autocars, 8,99 % des motocyclistes, 21,67 % des vélos et cyclomotoristes, 8,28 % des cyclistes et 8,66 % des piétons, la différence des cas divers.

Rappelons qu'en trente années d'existence, l'œuvre des postes de secours sur route est venue en aide à plus de 200.000 accidentés et qu'elle exerce bénévolement son activité avec le concours du Ministère des Travaux Publics et des Transports, des Conseils Départementaux, de la Prévention Routière, des Automobile-Clubs et du Touring Club de France.

HUMOUR ET CIRCULATION !...

Selon un journal allemand, la sécurité du piéton traversant la chaussée requiert suivant les pays des précautions très différentes.

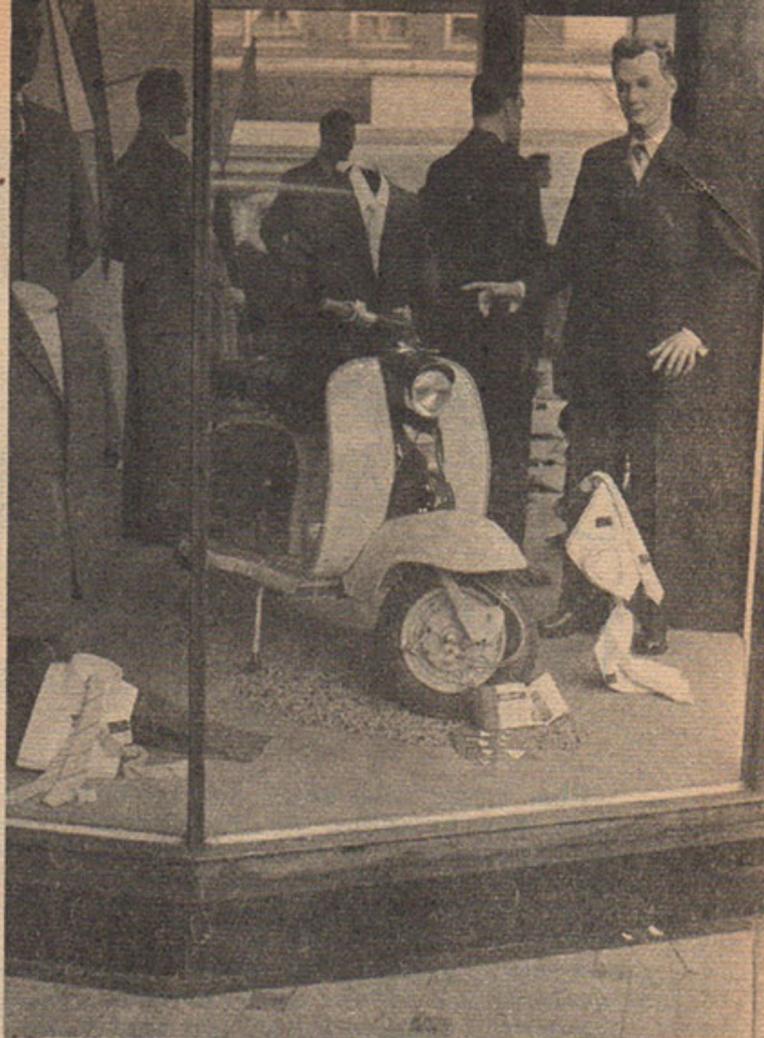
Ainsi, en Italie, semble-t-il recommandé de ne traverser qu'en donnant le bras à une jolie blonde... qui incite les conducteurs à ralentir pour la mieux admirer.

En Angleterre, l'idéal serait de traverser en tenant un chien en laisse. Quand on sait combien est sacré là-bas le « toutou à sa mémère » !...

Notre confrère ne songe pas à épargner ses compatriotes, auxquels il recommande de revêtir pour passer d'un trottoir à l'autre un uniforme de général... ce qui figera sur place toute la circulation !...

Enfin, vient notre tour : en France, la meilleure précaution à prendre pour traverser serait si nous en croyons le journal auquel nous empruntons ces lignes... de ne pas traverser du tout !

Il est certain qu'à voir nos piétons traverser au mépris de toute discipline, à voir nos conducteurs « jongler » autour d'eux sur la chaussée, ce dernier conseil paraît bien venu !



Pour mettre la mode masculine en valeur, ce tailleur hollandais a eu l'heureuse idée d'assortir la ligne du vêtement à celle du scooter Lambretta. Harmonie des formes...

MONTREUIL ANNULE EN DERNIÈRE MINUTE

Voulant à tout prix maintenir la réunion prévue le 5 avril, le nouveau bureau provisoire de l'A.M.S. s'était livré à une véritable course contre la montre pour ne pas décevoir le public parisien.

Hélas, il a fallu compter avec les exigences de la Préfecture de Police, qui a refusé d'autoriser l'épreuve, considérant que les barrières prévues n'offraient pas une protection suffisante pour le public ! Elles doivent en effet, pour satisfaire les Autorités, mesurer 1,20 m de haut et être... en châtaignier (sic) !

Déjà l'année dernière, la Police avait rendu la tâche très difficile aux responsables du club parisien... et à nous autres gens de Presse ou de Cinéma, qui n'avions pu effectuer correctement notre tâche d'informateurs faute de pouvoir approcher de la piste.

La sécurité, certes, n'est pas à négliger. Mais il y a une limite même au zèle et, en ce qui concerne Montreuil, il semble que les services de la P.P. aillent plus loin qu'il est nécessaire, au détriment du sport motocycliste tombé si bas dans la capitale !

26 AVRIL : MANCHE BELGE (250 cc) AU MONT KEMMEL

C'est sur le circuit spectaculaire du Mont Kemmel que se disputera la 3ème manche du championnat d'Europe de la petite cylindrée, en moto-cross.

Il est probable que tous les protagonistes de la grande compétition internationale se retrouveront au départ à Ypres, et déjà la lutte sera chaude car des positions seront prises antérieurement (Autriche, Suisse) qu'il s'agira pour certains de consolider.

AU CALENDRIER DU MOTO-CROSS

LE G.P. DE SUISSE A GENEVE, COMME PAR LE PASSE

Contrairement à ce qui avait été annoncé, ce n'est pas à Mategnin, sur un nouveau circuit, mais toujours à Genève, sur le circuit du Bout du Monde, que seront disputées les épreuves suisses comptant pour le championnat d'Europe (250 cc, le 19 avril) et le championnat du monde (500 cc, 26 avril).

Le nouveau terrain n'avait pu être aménagé dans les temps voulus et le M.S.C. Genève a obtenu que le circuit du Bout du Monde reçoive encore cette année les crossmen internationaux.

On sait que le circuit du Bout du Monde (stade Champel) doit laisser place à des constructions, pour lesquelles des travaux sont en cours. Il est donc probable que c'est la dernière fois que le G.P. de Suisse

a lieu sur cet emplacement. Mais d'ici 1960, les organisateurs de cette manifestation aura le loisir d'aménager le nouveau tracé par eux découvert, celui de Meyrin, près de l'aérodrome de Genève Cointrin.

LE 1^{er} MAI MOTO-CROSS A CHAVILLE

A l'occasion des fêtes du Muguet le Moto-Club de Sèvres organise le 1^{er} Mai dans les bois de Chaville un grand moto-cross réservé aux coureurs nationaux.

9 courses au programme, 3 catégories : ceci promet du beau sport au grand air. Soyez donc tous à Chaville le 1^{er} Mai. (Terrain à 500 mètres de la gare Chaville-Montparnasse).

Renseignements et engagements jusqu'au 23 avril chez M. Brugnard, 63, Grande rue, CHAVILLE — Tél. : 926-41-74.

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

LA Re 250 M.Z.

AU TRAVERS DE LA SAISON 1958

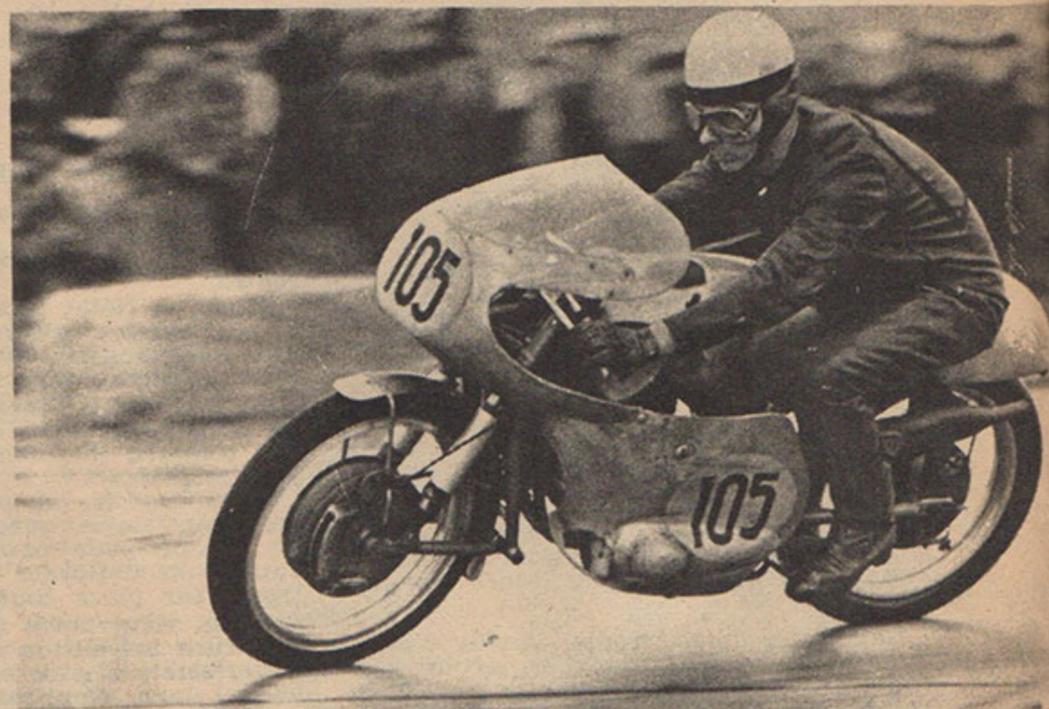
Plus d'une fois, déjà, nos lecteurs ont entendu parler, dans nos colonnes, de l'ingénieur Kaaden, responsable du département « course » de M.Z. Plus d'une fois, ils ont entendu parler des petits 2 temps d'Allemagne Orientale, construits à Zschopau, là où, avant la guerre, siégeaient les usines D.K.W.

Assez régulièrement nous avons suivi l'évolution des machines de course de la marque qui, d'année en année, travaille à réduire l'écart qui sépare ses 2 temps des double ACT italiens.

Mais un 2 temps est bien plus « capricieux » qu'un 4 temps, surtout quand des puissances spécifiques de 125 CV/l sont dépassées. De plus, chaque amélioration apportée d'un côté soulève un autre problème par ailleurs, qu'il faut résoudre.

Ces travaux, ces problèmes, ces difficultés, M. Kaaden, moins que tout autre ingénieur, ne les cache. Au contraire. Et — soit dans les interviews que, toujours très aimablement, il nous a accordées — soit dans les articles qu'il peut écrire dans les colonnes de notre confrère « Illustrierter Motor-Sport » — Il n'hésite pas à montrer les difficultés devant lesquelles lui et ses compagnons se sont heurtés, les solutions qu'ils ont cherché à apporter. Et déjà, les articles que nous avons publiés dans nos

Figner au guidon de la dernière M.Z. Re 250.



numéros 1.347 et 1.348 étaient des plus instructifs à ce sujet.

★

Aujourd'hui, il nous convie à suivre l'évolution de la bicylindre de 250 cc au cours de la saison écoulée. C'est bien volontiers, pour notre part, que nous acceptons son offre, démarquant son étude, la complétant quand nous l'avons estimé nécessaire.

CE n'est qu'en 1954, alors que le département « course » avait déjà acquis une certaine expérience avec son 125 cc (qui développait alors 13 CV), que fut réalisée la première 250 cc.

Il s'agissait d'une réalisation encore primitive, obtenue par l'accouplement de deux 125 cc, avec le double échappement prenant derrière chaque cylindre (donc 4 en tout sur la 250) caractéristique des 125 d'alors. La boîte de vitesses (4 rapports) séparée provenait d'une machine de course d'avant-guerre. Mais non seulement cette 250 cc manquait manifestement de puis-

sance mais elle faisait preuve, de plus, d'une fragilité notoire.

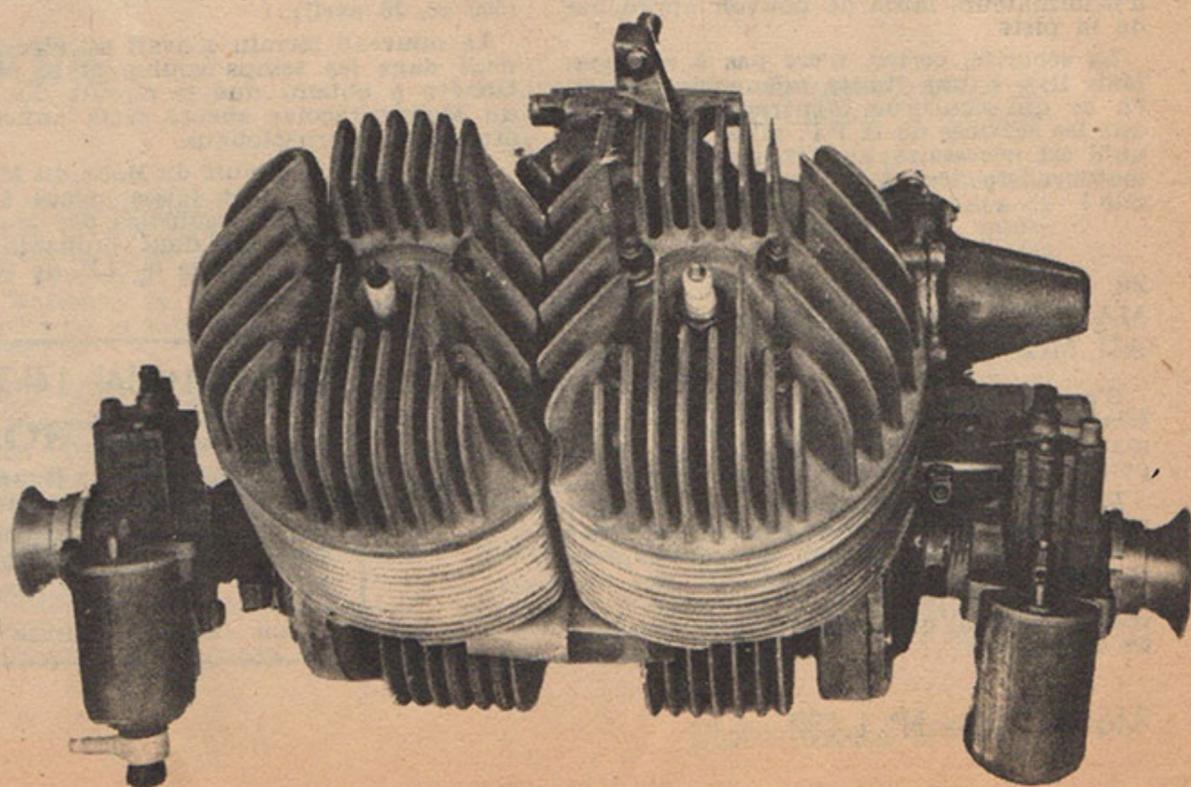
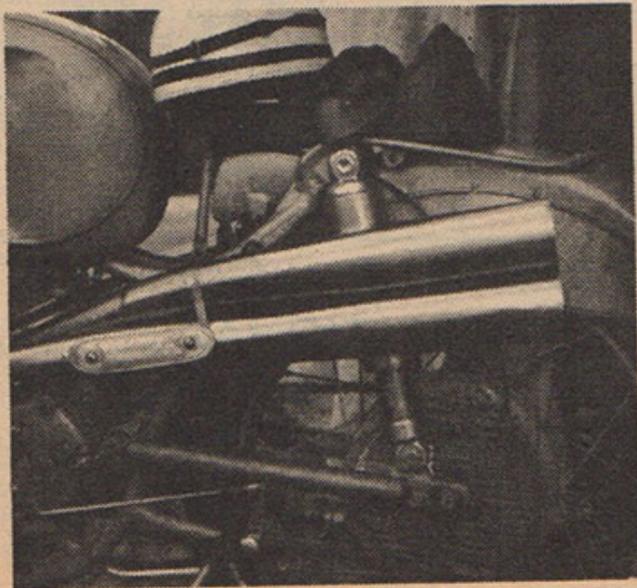
★

A gauche, la version 1955, à double échappement par cylindre, développant 24 CV. Ci-dessous, le moteur du début 1958, alimenté latéralement par 2 distributeurs rotatifs; notons les vastes ailettes des culasses

Mais, pas à pas, on progressa : 24 CV en 1955, 29 courant 1957, 31 en fin de la même saison.

Les résultats obtenus sur la 125 étaient également transposés sur la 250, bien que sachant qu'un twin n'est pas la simple addition de 2 monos, même si les cotes sont les mêmes (ce qui est le cas ici : un « carré » de 54 mm d'alésage et de course).

Ainsi, au fur et à mesure, on retrouva les cylindres en alliage léger chemisé, le mono échappement dirigé sur l'arrière



(nous en avons expliqué le pourquoi dans notre N° 1347), l'allumage par batterie, les nouvelles culasses où les formes de la chambre de combustion et des ailettes ont été expérimentalement déterminées et, surtout, le distributeur rotatif d'admission à disque dû à Zimmermann, spécialiste de 2 temps à haut rendement pour hors-bords.

En même temps, sous forme de semi-bloc, la 250 recevait une boîte à 6 vitesses.

UN APPRÉCIABLE GAIN DE PUISSANCE

En juillet 1957, cette 250 MZ développait 29 CV à la roue arrière. C'est là le chiffre que M. Kaaden nous annonçait lors du G.P. d'Allemagne. Mais, c'était là, de l'avis même du jeune ingénieur, une puissance nettement insuffisante, non seulement par rapport aux double ACT italiens, mais même par rapport à ses propres 125 deux temps qui faisaient alors de 16 à 17 CV. De plus, et là résidait la source majeure d'ennuis de cette machine, la boîte de vitesses à 6 rapports n'avait pas un classique verrouillage par crabots, mais un verrouillage par le moyeu des pignons (le verrouillage à billes étant une variante de ce type).

Puissance et boîte de vitesses étaient donc les 2 points essentiels de cette 250 sur lesquels devait travailler W. Kaaden, sans, pour cela, négliger sa 125.

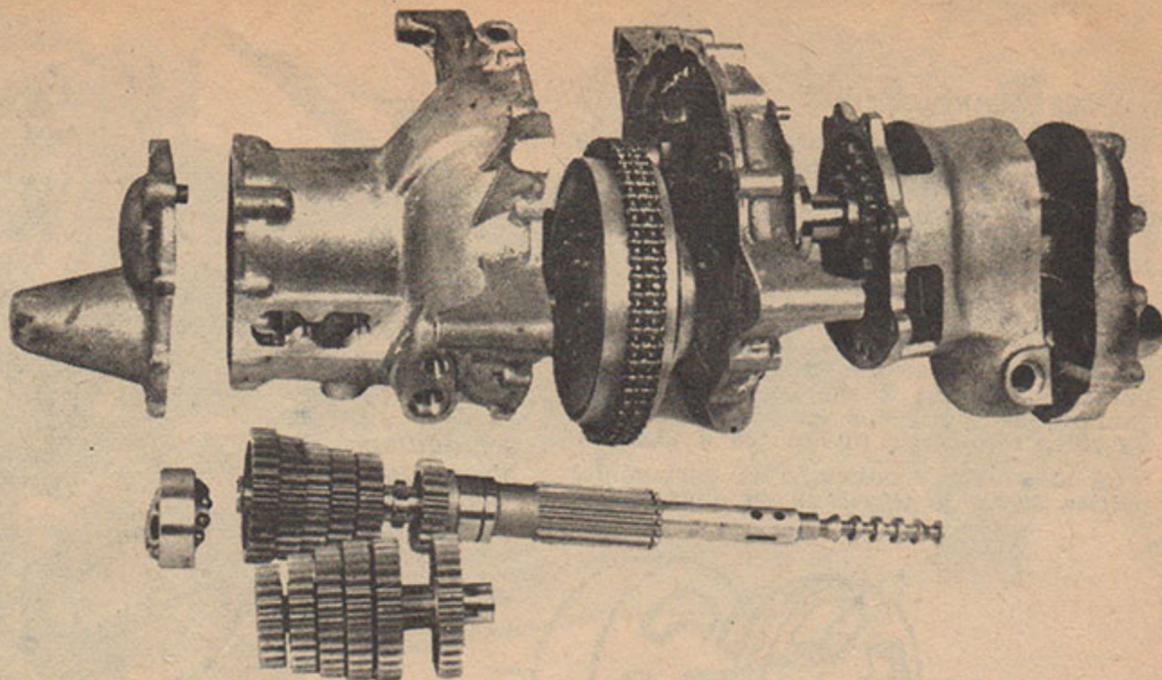
36 CV à 9.500 T/M.

Déjà fin 1957, 2 CV ont été gagnés. Mais les 31 CV à 8.500 t/m sont encore loin, par exemple, de la 250 Mondial, qui, à l'époque, développait 35 bons CV à la roue arrière.

★

Aussi, durant l'hiver 57-58, un travail intensif fut-il effectué à Zschopau.

Et, essentiellement par une modification du diagramme d'échappement et de transfert, le service « course » a réussi à empêcher le couple de choir brutalement après 8.500 t/m. Bien au contraire, le couple croît encore et atteint son maximum de 2,74 mkg vers 9.300 t/m (un couple spécifique de 11,4 mkg/l, s'il vous plaît !). En conséquence, la puissance se trouve portée à 36 CV à 9.500 t/m, mais choisit



L'ancienne boîte 6 vitesses à prise directe et verrouillage par clavetage à l'intérieur des moyeux des pignons.

très brutalement après 10.000 t/m (35 CV à 10.000 t/m, mais 11 de moins à 500 t/m plus haut).

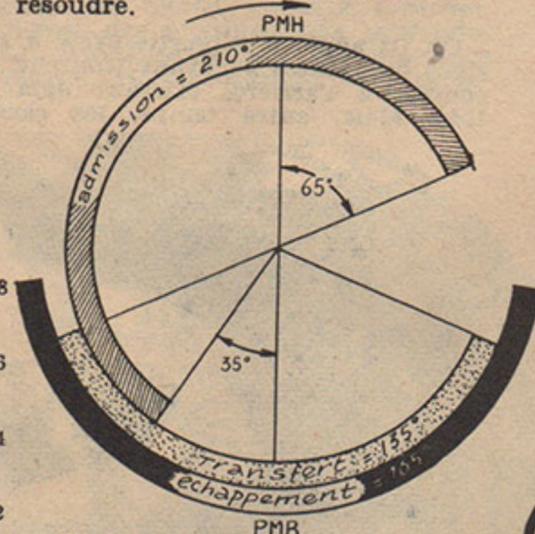
★

W. Kaaden n'hésite d'ailleurs pas à donner le diagramme de distribution de sa 250, comme il l'avait fait pour sa 125.

Transfert et échappement sont symétriques, puisque nous avons un bicylindre simple-piston. Le premier dure 135° (très long, et favorable pour les hauts régimes seulement); le second: 165°.

L'admission, alimentée par 2 carburateurs à boisseau plat de 27 mm de passage des gaz et contrôlée par deux distributeurs rotatifs (un par cylindre) est donc dissymétrique. Elle commence 35° après le point mort bas pour finir 65° après le point mort haut; elle s'effectue donc sur 210°, durant presque toute la course ascendante du piston et durant une fraction classique (comme sur un 2 temps du commerce, et encore) de la course descendante.

C'est d'ailleurs là, très sensiblement, le diagramme des MZ « clients » et les moteurs « usine » diffèrent par le soin beaucoup plus méticuleux apporté pour accorder l'échappement, point essentiel pour le rendement d'un 2 temps, mais également point le plus délicat et le plus difficile à résoudre.



Ci-dessus, le dernier diagramme de distribution de la Re 250. A gauche, sa courbe de puissance. En évitant la brusque chute de couple après 9.500 - 10.000 t/m, W. Kaaden espère avoir une courbe de puissance plus « plate », conservant plus longtemps son maximum, ce qui a été obtenu avec la Re 125.

LES PREMIERS TRAVAUX SUR LA TRANSMISSION

Le très notable accroissement de puissance du moteur ne pouvait pas être sans incidence sur les transmissions. En particulier, si le verrouillage de la boîte de vitesses par le moyeu des pignons ne pouvait déjà pas convenir au moteur développant moins de 30 CV, à plus forte raison ne pouvait-il convenir au nouveau moteur plus puissant, à régime encore plus élevé.

AUTOUR DE LA TRANSMISSION PRIMAIRE

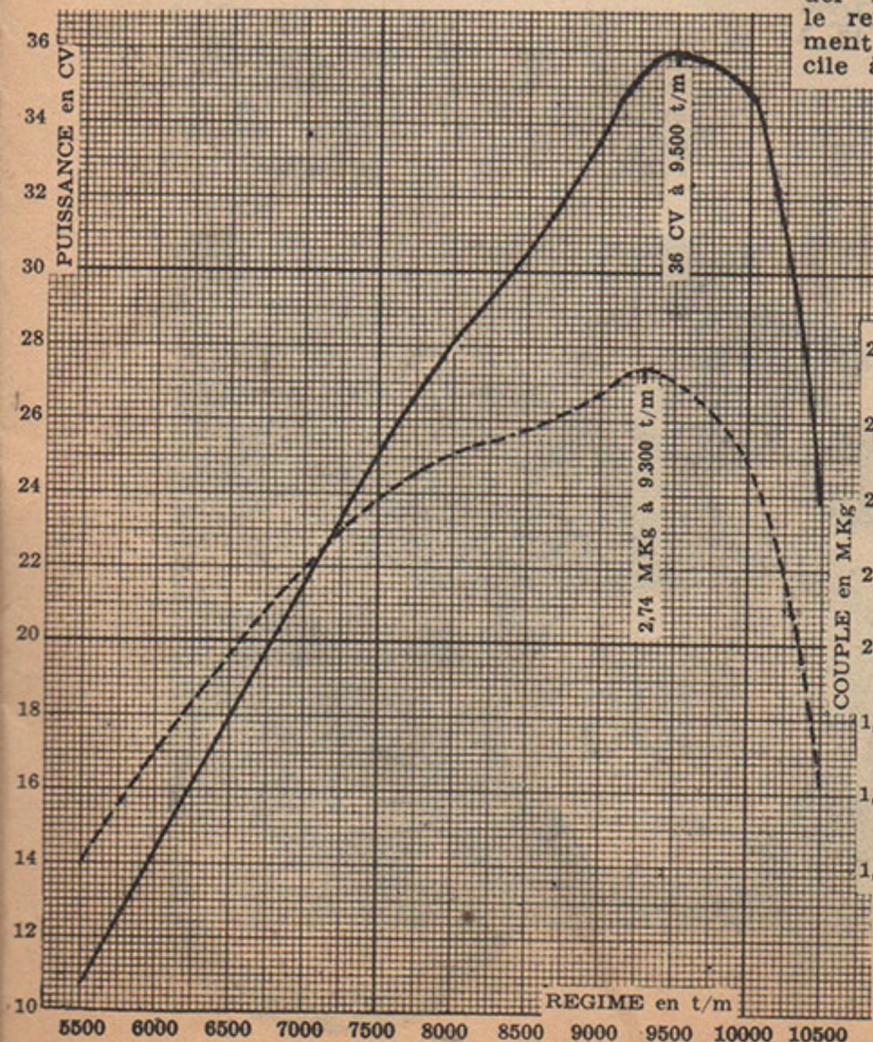
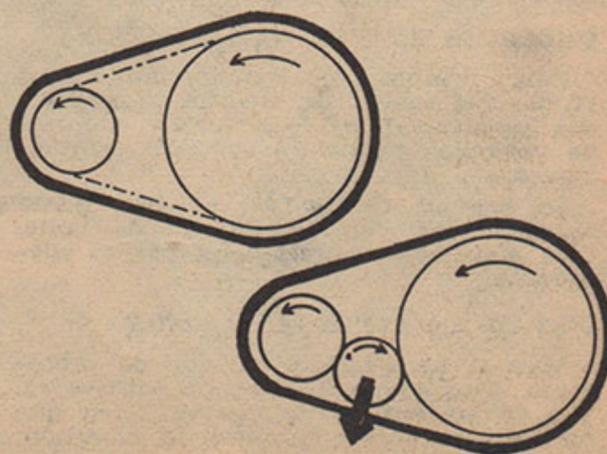
Déjà la chaîne double (de 3/8") de transmission primaire (prenant sur le vilebrequin, entre les 2 cylindres) ne pouvait être garantie que jusqu'à 9.000 t/m seulement.

★

Une 1ère tentative fut faite pour remplacer cette chaîne par un train de 3 pignons (trois, pour maintenir le sens de rotation du moteur) en conservant les carters d'origine. Mais elle s'avéra infructueuse. En raison des contraintes élevées appliquées au paller du pignon intermédiaire, le carter se disloquait à son niveau.

Aussi, pour les premières courses de la saison 1958, fallut-il revenir à la transmission primaire par chaîne, ce qui, limitant le régime à moins de 9.000 t/m, ne permettait pas d'utiliser la pleine puissance du nouveau moteur.

En haut, l'ancienne transmission primaire par chaîne double. En dessous, la tentative de la remplacer par un train de 3 pignon, avec indication de la contrainte imposée au pignon intermédiaire.



AH ! CE VERROUILLAGE ...

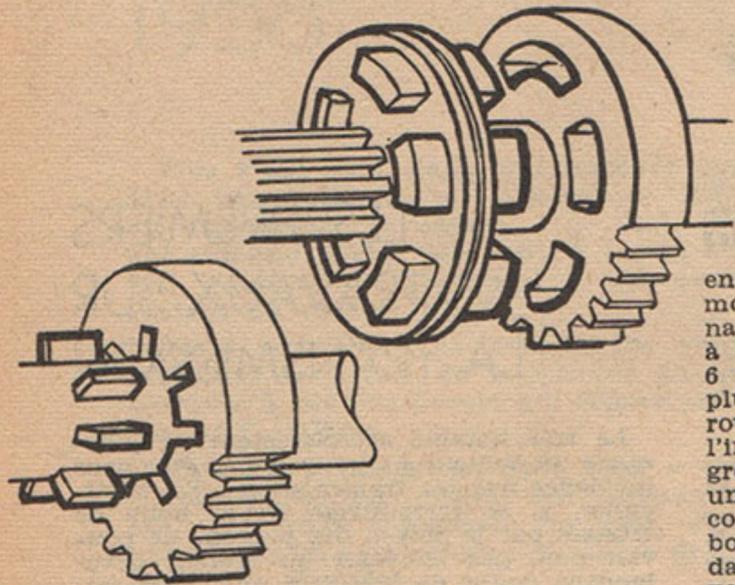
Une tentative fut également effectuée pour modifier le mode de verrouillage de la boîte à 6 vitesses, tout en conservant le principe fondamental de ce verrouillage, à savoir par l'intérieur du moyeu des pignons.

★

En effet, jusqu'ici, ce verrouillage se faisait par un clavetage, la clavette mâle étant réalisée par des dents fraisées sur l'arbre coulissant à l'intérieur d'une des gammes de 6 pignons, et venant, à tour de rôle, verrouiller un de ces 6 pignons.

Ce long arbre coulissant et portant les petites dents de clavetage est chargé éga-

La Re 250 version 1957, avec, encore, l'ancien verrouillage de boîte que l'on reconnaît par le carter conique.



Schémas comparés d'un verrouillage par le moyeu des pignons et d'un verrouillage par crabots.

lement de transmettre l'effort moteur depuis le pignon de boîte verrouillé jusqu'au pignon de sortie de boîte, porté par un arbre creux. Quand ce sont les rapports inférieurs qui sont verrouillés, la longueur de la partie « travaillante » de l'arbre coulissant est importante et les efforts de torsion sont considérables.

Par ailleurs, ces petites dents de clavetage sont très près de l'axe géométrique de l'arbre coulissant ; elles sont donc soumises à des contraintes très élevées, beaucoup plus élevées que dans le cas d'un verrouillage où les crabots, déjà beaucoup plus robustes, sont beaucoup plus éloignés de l'axe géométrique de l'arbre qui les porte. Aussi, sous ces contraintes, ces petites dents cédaient.

★

La tentative de remplacer ces dents de verrouillage par des billes ne fut pas, non plus, fructueuse, car on ne trouva pas, pour ces billes et pour l'arbre coulissant, un acier capable de résister sans déformation aux contraintes imposées, surtout lors de rapides changements de vitesses sans débrayer, en stoppant très brièvement l'allumage (donc la traction du moteur) à l'aide du bouton coupe-circuit.

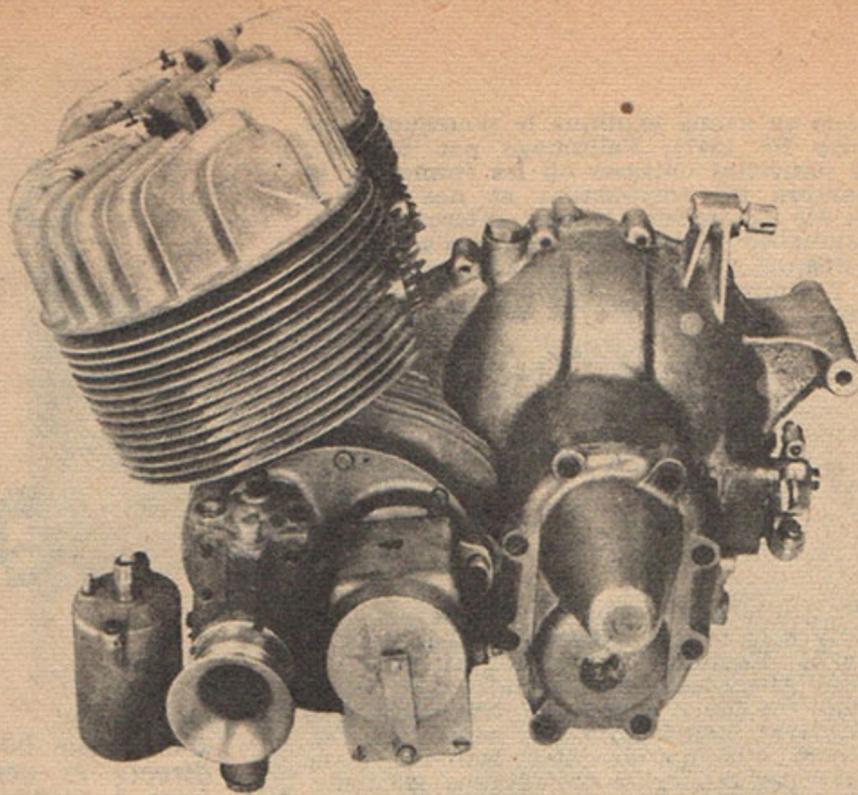
QUELQUES AUTRES MODIFICATIONS

Puis l'embrayage fonctionnant dans l'hulle fut également modifié : en place des garnitures en liège furent adoptées de nouvelles garnitures spéciales, synthétiques.

Le rupteur d'allumage, au lieu d'être entraîné par l'arbre primaire de boîte, l'est maintenant directement par le vilebrequin.

C'ETAIT EN ATTENDANT MIEUX

Mais il ne s'agissait là que de prototypes, d'anciennes machines modifiées, en vue de pouvoir participer tant bien que mal aux premières épreuves de la saison,



en attendant d'avoir le véritable nouveau moteur, à transmission primaire à engrenages, à embrayage travaillant à sec et à l'air libre, et surtout, à nouvelle boîte 6 vitesses à verrouillage par crabots. Car, plus que toute autre chose, c'est le verrouillage par clavetage des pignons par l'intérieur du moyeu qui demeurait la grosse source d'ennuis. Ce n'est qu'avec une sélection judicieuse, prudente et circospicte, « avec sentiment », que cette boîte consentait à tenir. Mais en course, dans le feu de la lutte, allez concentrer votre attention sur votre boîte... Celle-ci doit « tenir » dans chaque situation, les vitesses doivent passer sans histoire.

★

C'est donc sur ce nouveau bloc-moteur que portaient les efforts essentiels de MZ.

Mais la réalisation d'un nouveau modèle, les problèmes de fonderie, d'usinage, de montage, les multiples essais au banc, les modifications apparaissant nécessaires au cours de ces derniers... tout cela demande du temps. Et ce n'est qu'au cours de la saison 1958 que la machine fut enfin prête.

LE CARÉNAGE 1958 ET SES PROBLÈMES

On fit appel à la partie cycle à suspensions oscillantes à l'avant (fourche Earles) comme à l'arrière, existant déjà depuis 1954. Mais, entre temps, les caractéris-

tiques des ressorts de suspensions et d'amortissement avaient été réétudiées. Et puis on monta les nouveaux carénages, répondant aux réglementations 1958 de la F.I.M.

★

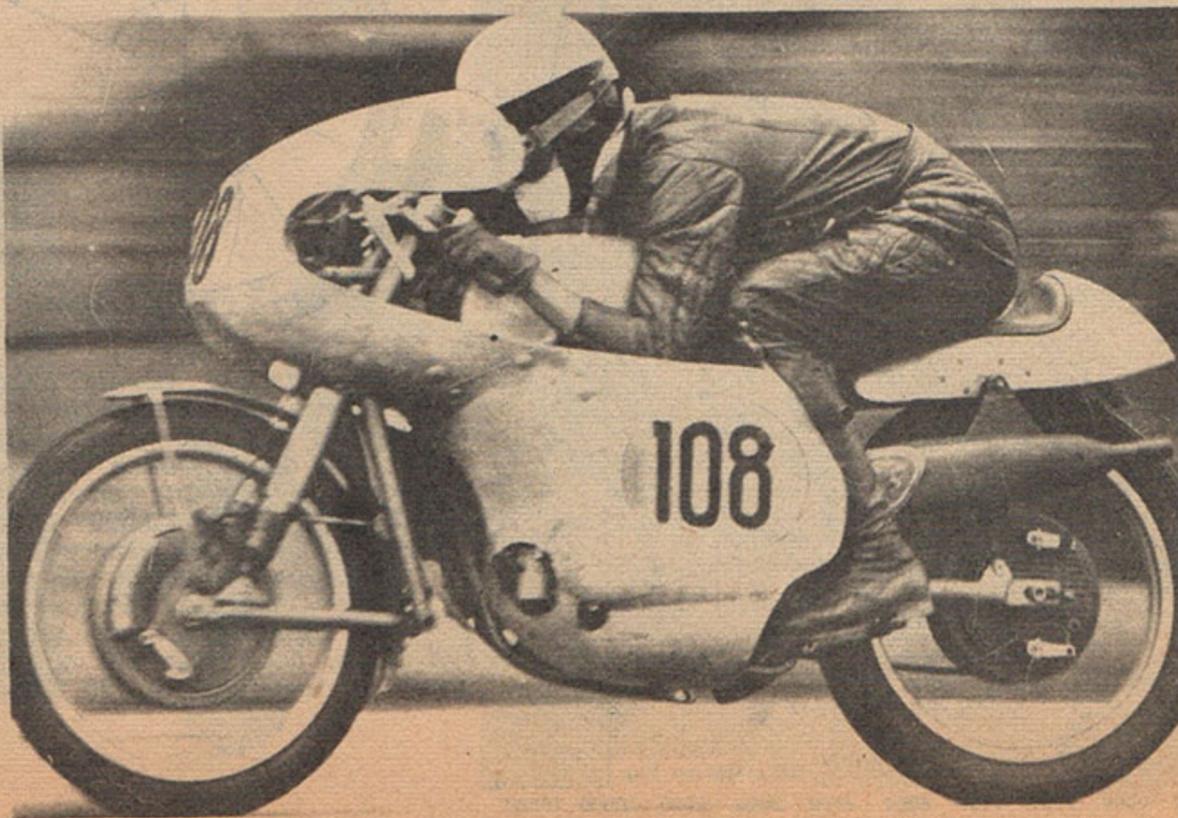
Les premiers essais sur autoroute s'avèrent satisfaisants. Bien que le carénage 1958 ne soit pas du même apport, du point de vue aérodynamique, que le carénage intégral de 1957, il est, néanmoins, d'une incidence certaine sur les performances, puisque, avec un moteur développant 34 CV, la vitesse maximum est ressortie à 175 km/h sans le carénage, mais à 195 km/h avec ce dernier.

Il est clair, d'ailleurs, que ce carénage n'est pas ce qui se fait de mieux du point de vue aérodynamique ; mais il faut bien comprendre que sans soufflerie (l'Allemagne Orientale en est démunie depuis la guerre), il est difficile de faire une étude précise. Les seuls essais sur autoroute ne peuvent permettre qu'un travail approximatif, et non avec toute la rigueur voulue.

★

Mais au cours des entraînements à Halle, en début de saison, il apparut que lors des accélérations, ainsi que dans et en sortie de virages rapides, les machines avaient

Le carénage 1958, avec lequel il y eut, au début, quelques ennuis de tenue de route. Notons les orifices ménagés pour la correcte alimentation en air des carburateurs.



tendance à se cabrer, la direction devenait « légère », trop légère pour permettre de bien contrôler la trace de la moto. Les freins laissant également à désirer, les 250 cc déclarèrent forfait le jour de la course.

Le cabrage était dû à la forme même du carénage, qui faisait preuve d'une certaine portance. Mais ce phénomène disparut quand une certaine surcharge fut amenée à l'avant par l'adoption... de nouveaux moyeux-freins avant et de nouveaux éléments élastiques pour la suspension avant. Ces nouveaux moyeux-freins, de 220 mm de diamètre interne, plus puissants... étaient plus lourds que les précédents. Les nouveaux éléments élastiques de la fourche Earles, d'un débattement plus important, étaient également un peu plus pesants que les précédents. Et ainsi, ces modifications, complétées par un changement des jante et pneu arrière (3,25-18 au lieu de 3,00-19) suffirent à assurer une tenue de route très correcte.

LA DERNIERE 250 M. Z. AU FIL DE LA SAISON...

C'est à Budapest — alors que Fügner et Degner défendaient leurs chances en 125 cc au T.T. — que cette nouvelle 250 cc fit ses premières armes... et triompha (il est vrai que la concurrence n'était pas des plus « sérieuses »).

A Leipzig, les 2 « quart-de-litre » engagées durent s'arrêter : difficultés d'allumage.

ATTENTION AUX PERIODES CRITIQUES

A Wismar, Fügner, qui mène, s'arrête pour ennuis d'embellage alors que Degner a des ennuis d'un autre côté, du côté des cages d'aiguilles des axes de piston : les aiguilles évadées ont bloqué le moteur. En effet, celui-ci dépassant parfois les 10.000 t/m en sursrégime, la moindre faute d'équilibrage entraîne des vibrations dont la fréquence peut être critique : et des pièces qui furent montées jointives sous des poussées de quelques tonnes, peuvent alors quitter leur siège.

L'IMPORTANCE DU CARBURANT

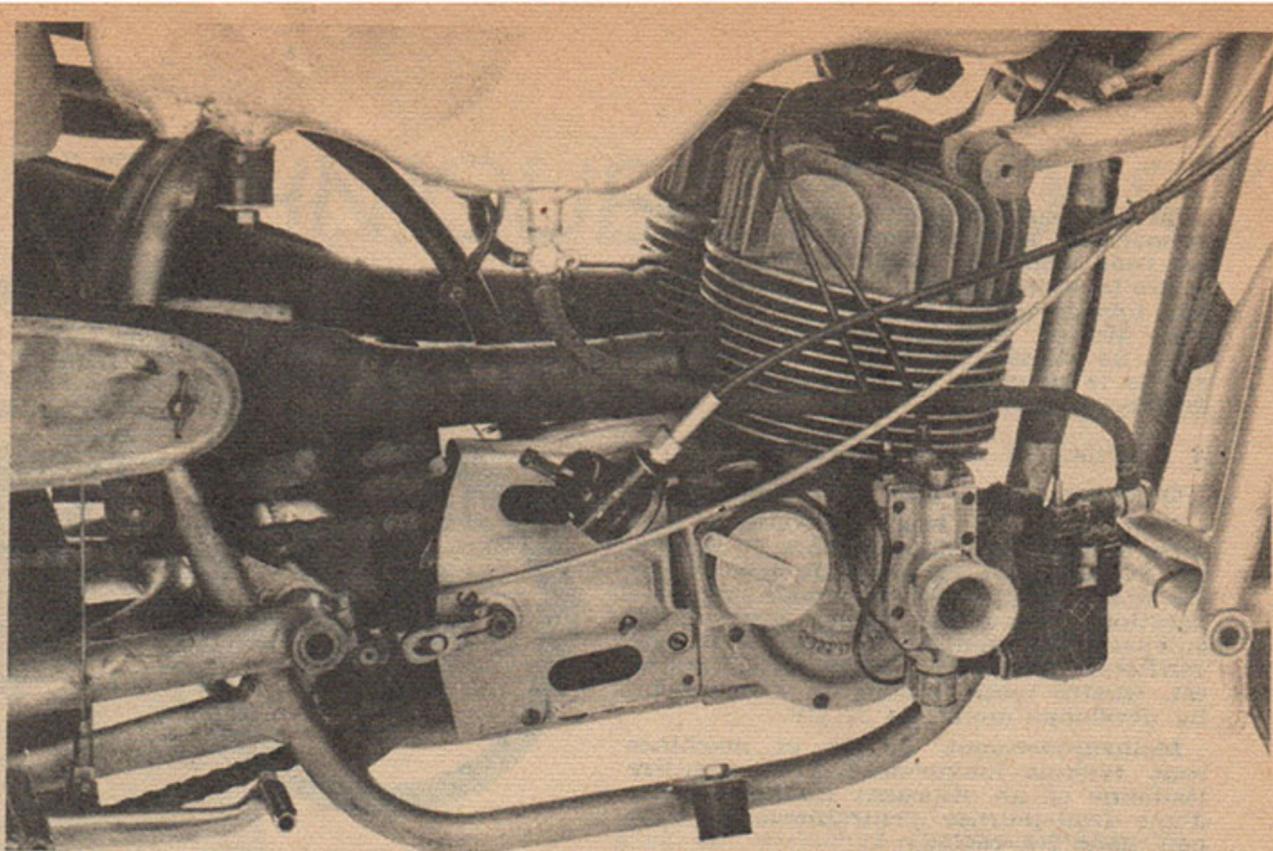
Une sensibilité particulière des 2 temps à très haut rendement apparut très clairement lors des entraînements du G.P. de Hollande à Assen. Un moteur qui, au banc, semble tourner parfaitement, n'aura pas, obligatoirement, la même sûreté de fonctionnement arrivé sur un circuit... et les causes peuvent en être multiples.

Une des plus importantes — et pour laquelle un 2 temps à très haut rendement est encore plus sensible qu'un 4 temps — est la modification de réglage de carburation, de taux de compression et d'avance à l'allumage (sans parler de la bougie), selon le carburant fourni. Or si, en compétition, tous les carburants auront toujours le même indice d'octane, par contre, selon la marque, selon le pays, la composition chimique pourra être totalement différente. En particulier, l'huile pour la lubrification se mélangera plus ou moins bien à l'essence qui en modifiera plus ou moins les propriétés : d'où sources de serrages, de pistons « brûlés », de coups de chalumeau, etc. La température de combustion également sera modifiée, et telle bougie d'indice thermique 350, qui s'avérerait la mieux appropriée au banc, ou avec tel carburant, s'avérera ne plus convenir à l'usage avec un autre carburant.

Mais ce sont là des phénomènes qui n'apparaissent qu'à l'expérience et bien heureux encore quand ils se produisent à l'entraînement et n'attendent pas la course elle-même pour se manifester.

★

A Assen, ils apparurent bien à l'entraînement, et l'abandon de Fügner et de



Ci-dessus et ci-dessous, la dernière version 1958 du moteur Re 250. Embayage à l'air libre, carbus à boisseau plat, distributeurs rotatifs et boîte classique à 6 rapports.

Degner, en course, ils furent dûs à un tout autre phénomène : les périodes de vibrations du moteur entrèrent en résonance avec la période propre des pattes de fixation des condensateurs et celles-ci se brisèrent.

LE 2 TEMPS SOUS LA PLUIE

Succès au Nürburgring, au G.P. d'Allemagne, Si Degner doit se retirer pour un piston brûlé, Fügner termine second derrière Provini et sa M.V. Et d'après Kaaden, la lutte pour la 1ère place eut été beaucoup plus chaude s'il n'avait pas plu.

D'une part, la MZ s'avérait presque aussi rapide que la M.V. D'autre part, un 2 temps ayant un couple-moteur beaucoup plus élevé qu'un 4 temps, sur sol gras ou mouillé il faut accélérer avec précaution si l'on ne veut pas voir la roue arrière patiner sur le sol : ceci prend du temps, et ne permet pas une accélération aussi libre et aussi continue que celle permise par un mono 4 temps tel le M.V.

LA PREMIERE GRANDE VICTOIRE

La saison battant alors son plein, il ne reste guère de temps, entre 2 épreuves, pour amener des modifications profondes ou pour travailler à un accroissement de puissance. Non seulement le départe-

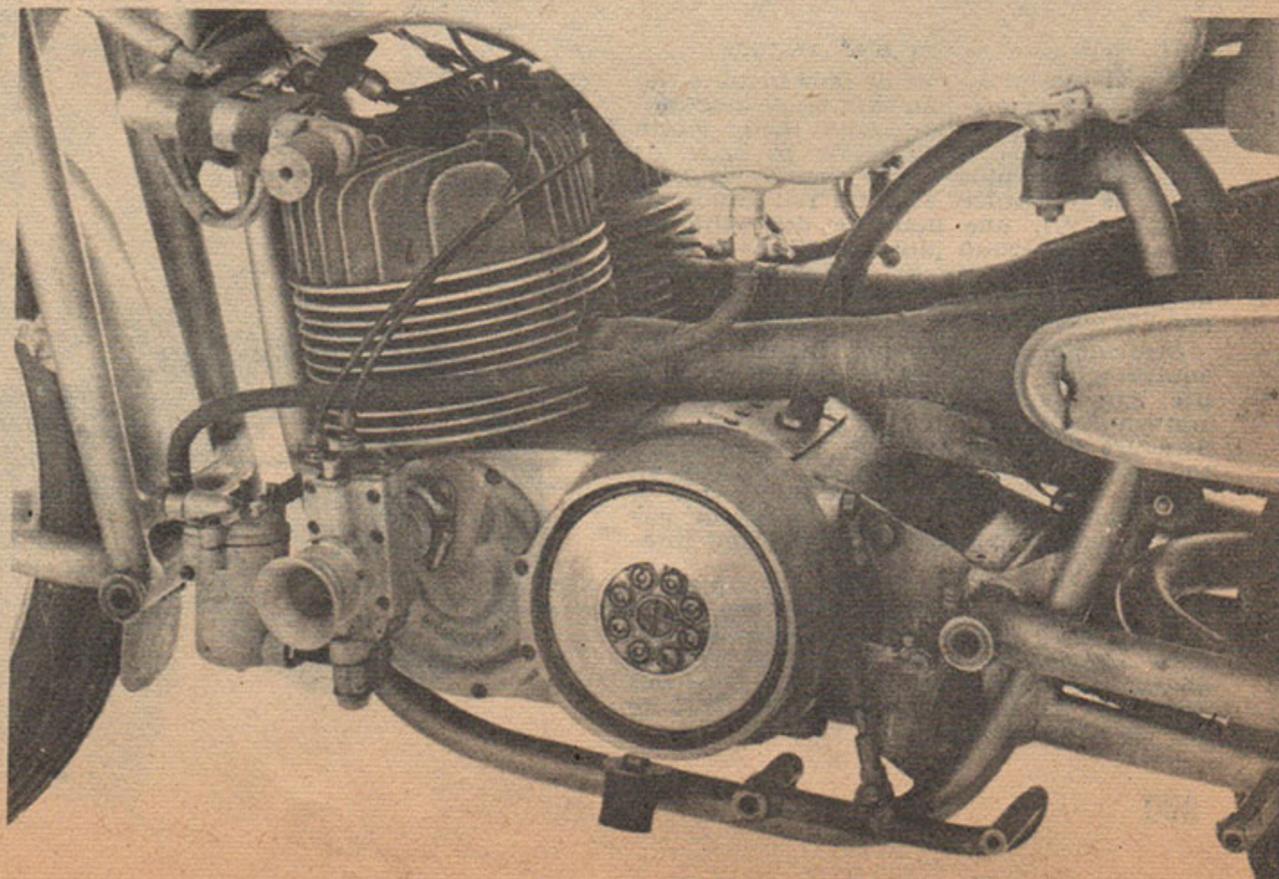
ment « course » a à se préoccuper des quatre 250 et six 125 cc d'usine, mais encore d'une quarantaine de 125 cc aux mains de privés, ou bien de « tout-terrain » ou de cross.

★

A Hedemora, au G.P. de Suède, c'est le grand succès. Degner part en tête à un train d'enfer, que les M.V. semblent avoir du mal à suivre, alors que Fügner est à leurs talons. A ce rythme, la 250 de Degner doit s'arrêter (encore un piston brûlé), Ubbiali suivant son exemple (ennuis de soupapes sur la M.V.). La 1ère place se dispute maintenant entre Provini et Fügner ; mais l'italien, à son tour, doit s'arrêter peu avant la fin. Et grâce à sa victoire, Fügner est maintenant 2ème au classement provisoire des championnats du monde, derrière Provini et devant Ubbiali, place que M.Z. veut conserver, alors que l'Ulster et Monza sont encore à disputer.

ENCORE QUELQUES COURSES

Espoir à l'Ulster, il fait sec au départ de la course que Degner mène (Fügner plus loin derrière, assis et regardant par dessus son pare-brise souillé par un jet de mélange ayant giclé du réservoir trop plein). Puis surviennent pluie et brouillard... et nos deux M.Z. istes perdent du terrain finissant aux 4ème et 5ème places.



Au Sachsenring, quatre M.Z. en tête. Degner, de nouveau au commandement, demande trop à sa machine qui vient de battre le record du tour : un piston brûlé... une fois de plus. Un autre pilote de l'usine, Musiol, connaît un ennui avec sa boîte de vitesses, le premier de ce genre depuis le nouveau verrouillage à crabots. Et Fügner triomphe.

A MONZA, UN CARBURANT DE FEU

Quelques courses encore, et c'est Monza.

Pour le Grand Prix des Nations, dernière épreuve des championnats du monde, où Fügner joue sa place de second, les 250 M.Z. sont fin prêts ; jamais leur préparation n'avait été menée aussi méticuleusement ; toutes les pièces ont été vérifiées, contrôlées, changées si besoin est. Quatre moteurs sont là, dont aucun ne développe moins de 37 CV.

Malheureusement, pilotes et machines sont retenus longuement à la frontière italienne et ne disposent finalement que d'une demi-journée d'entraînement : c'est peu pour les réglages !

Gros espoirs en Taveri, auquel il est fait appel pour la 1ère fois.

★

Mais, une fois encore, se pose le problème du carburant. Celui délivré à Monza est « brûlant », un vrai poison pour un 2 temps tournant aussi vite que les M.Z. Malgré les précautions prises aux premiers tours des entraînements, serrages et brûlages de pistons se succèdent. Nouveaux pistons, réglages savants, gicleurs plus gros, compression descendue... rien n'y fait : les moteurs chauffent, cliquent.

Toute la nuit, on travaille ferme pour remettre les moteurs en état... Le jour se lève : c'est le pesage et les machines en parc fermé. Trois commissaires sont là, qui, bien longtemps, jusqu'à intervention d'un supérieur, empêchent même les mécaniciens à procéder au mélange de l'huile et de l'essence.

★

Aussi, au départ de la course, le moral n'est plus au « beau fixe », loin de là : toute chance semble éliminée. Et si les M.Z. sont dans le groupe de tête lors du premier tour, toutes, l'une après l'autre, s'arrêteront... pour ennuis de pistons.

Néanmoins, les Morini ayant surclassé les M.V., et Ubbiali finissant 4ème, Fügner conserve son titre de vice-champion 1958 des 250 cc.

BONNE CHANCE, WALTER KAADEN !

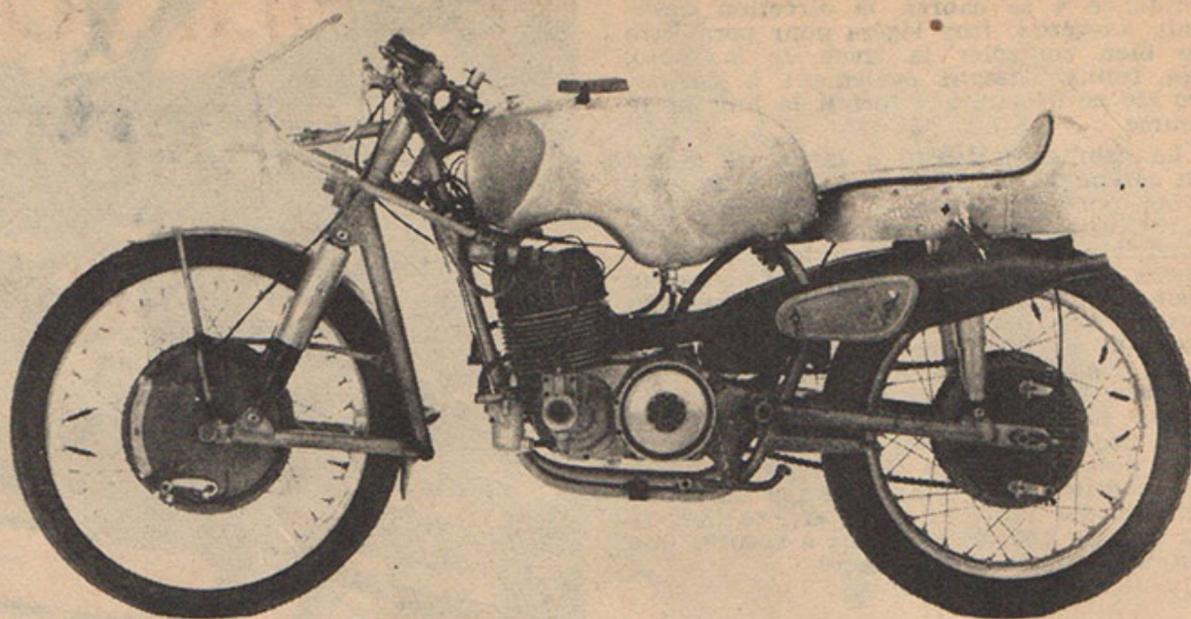
Et voilà une saison bien remplie.

Pour la première fois de leur histoire, les 250 M.Z., grâce à leur nouveau bloc-moteur, sont « dans le coup ». Leur grand point faible, la faiblesse de la boîte de vitesses, n'est plus. Mais, avec l'accroissement de puissance, avec un rendement de 144-148 CV/l, une nouvelle difficulté est apparue, beaucoup plus spécifique à un 2 temps qu'à un 4 temps : la grande sensibilité au carburant utilisé, qui se solde par des ennuis de piston de diverses sortes.

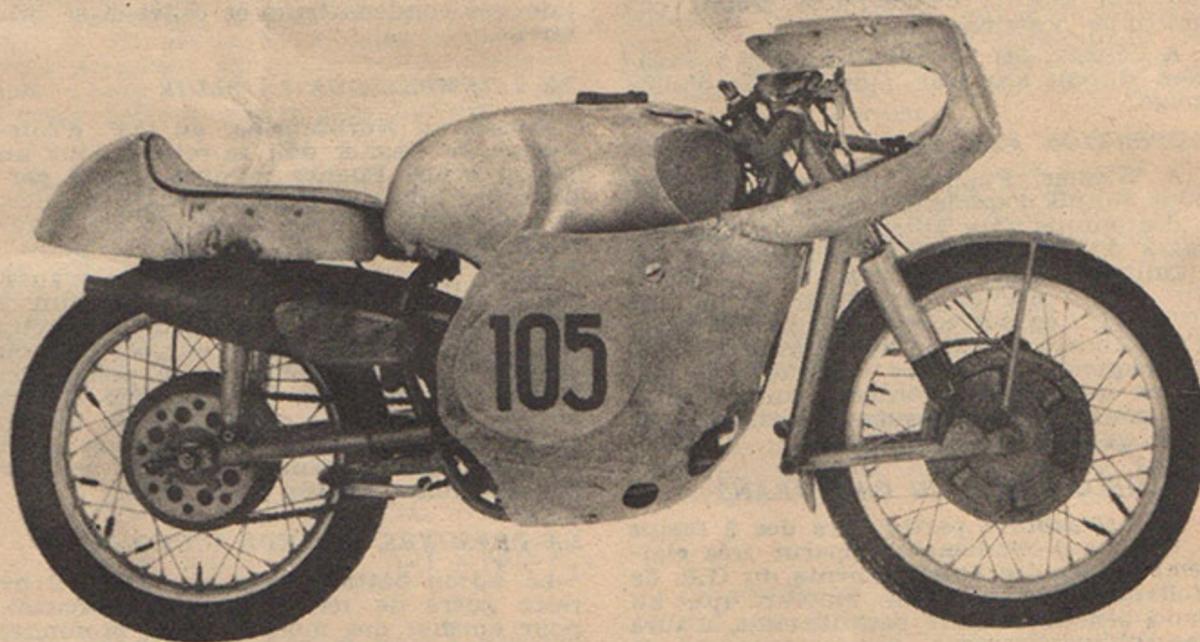
Evidemment, l'ingénieur Kaaden et son équipe n'ont pas choisi la voie de la facilité. Tout comme DKW, dont elle est la continuatrice en Allemagne Orientale, MZ demeure fidèle au 2 temps, cherchant par tous les moyens à amener ses moteurs au niveau des 4 temps à double arbre à came on tête. C'est là une véritable gageure, techniquement du plus grand intérêt.

J. B.

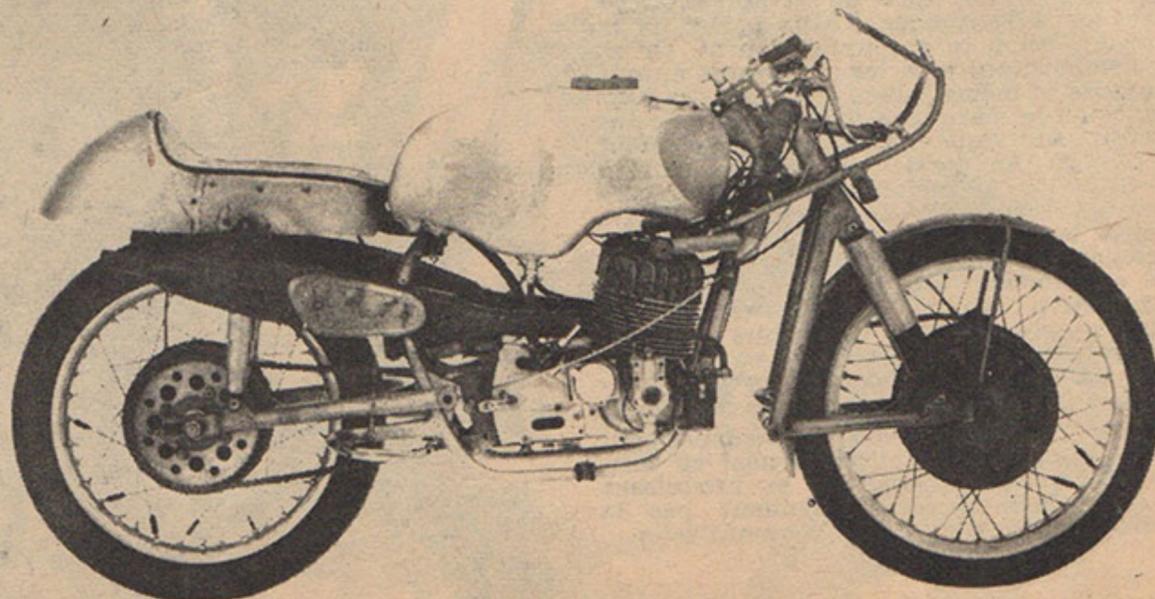
N.D.L.R. : Dans un prochain article, nous examinerons cette fois les différentes étapes, les différentes recherches, qui ont permis à W. Kaaden de tirer 160 CV/l de ses 125 deux temps.



Quelques vues, nue et carénée, de la dernière Re 250. Frein double came commandé par câble à l'arrière...



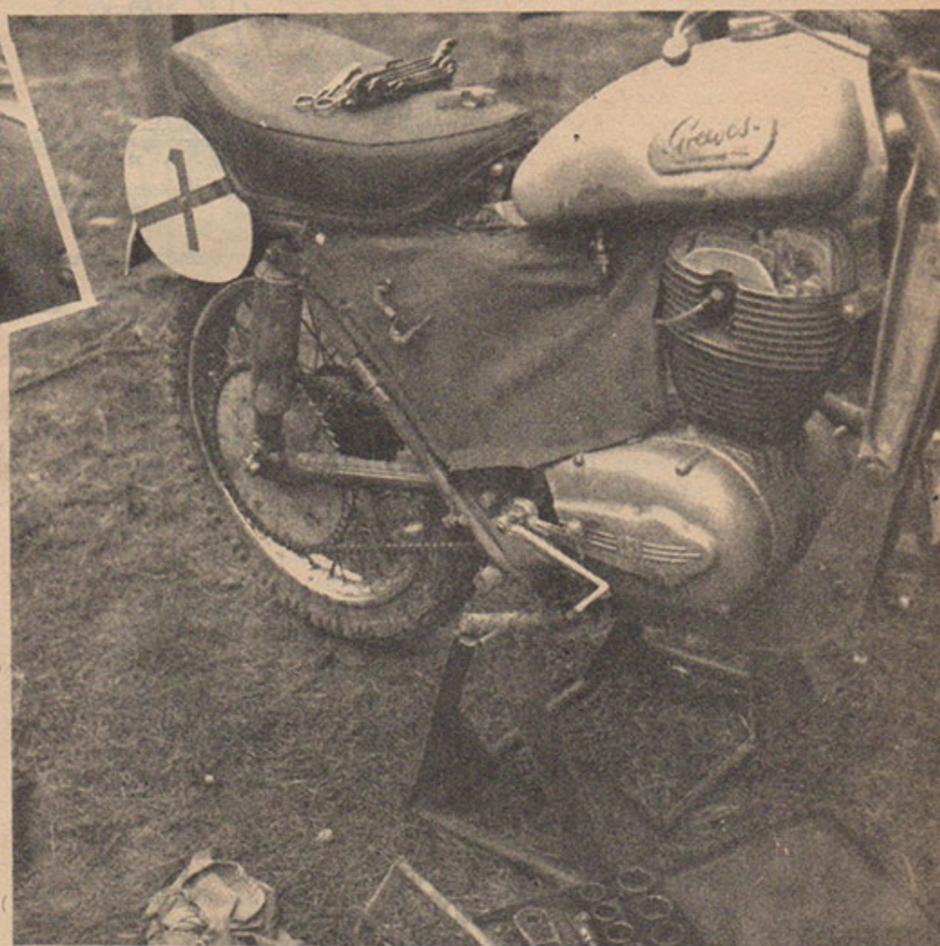
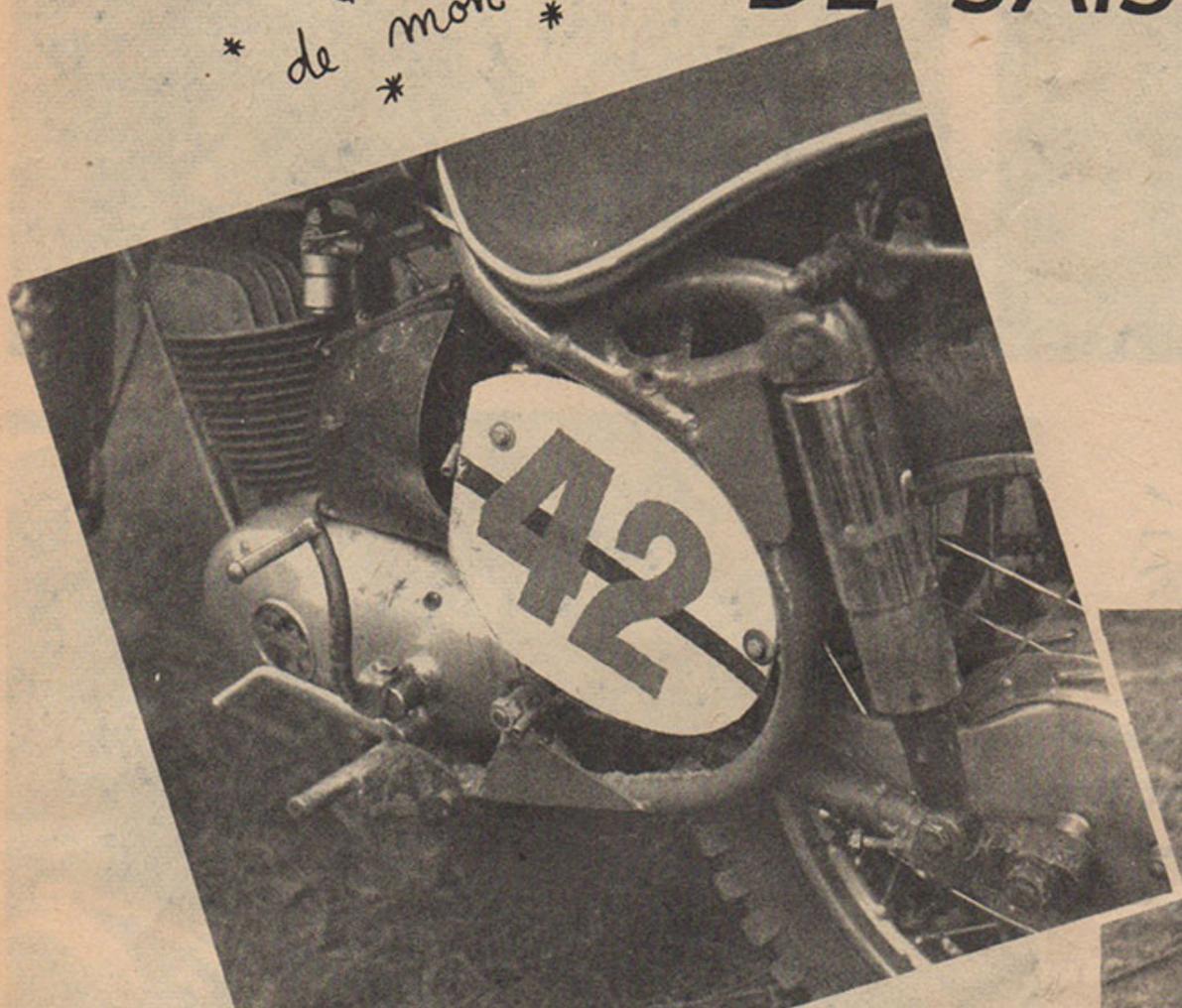
... frein fortement ventilé à l'avant, cadre double berceau, suspensions oscillantes. Réservoir de 25 litres. Poids de 112 kg. Vitesse de 200 km/h.



*Dans le vif de
de mon 6x6...*

TECHNIQUE "CROSS" DE DEBUT DE SAISON

(REPORTAGE DE R. C. D.)

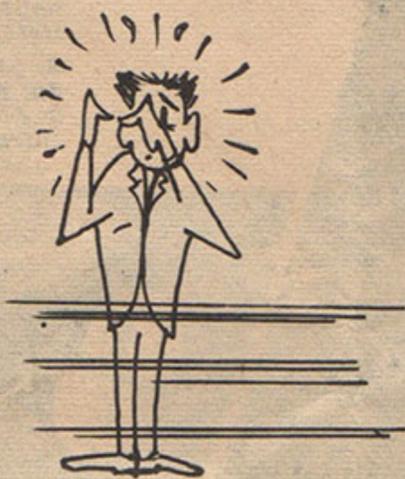
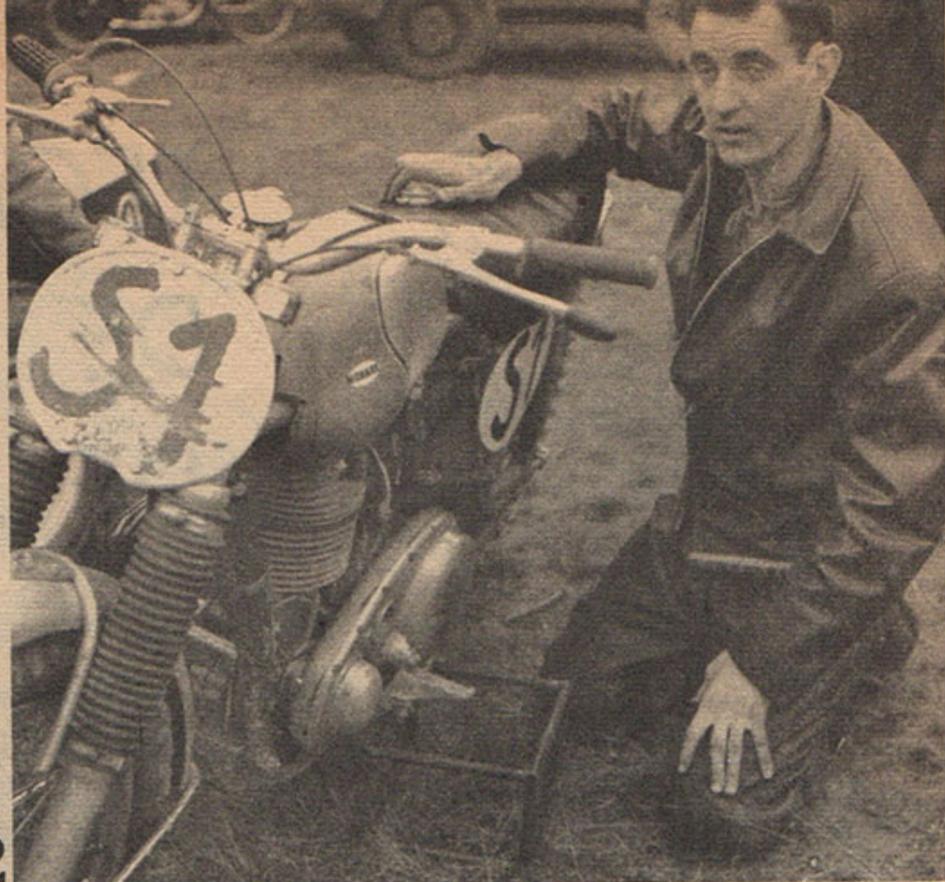
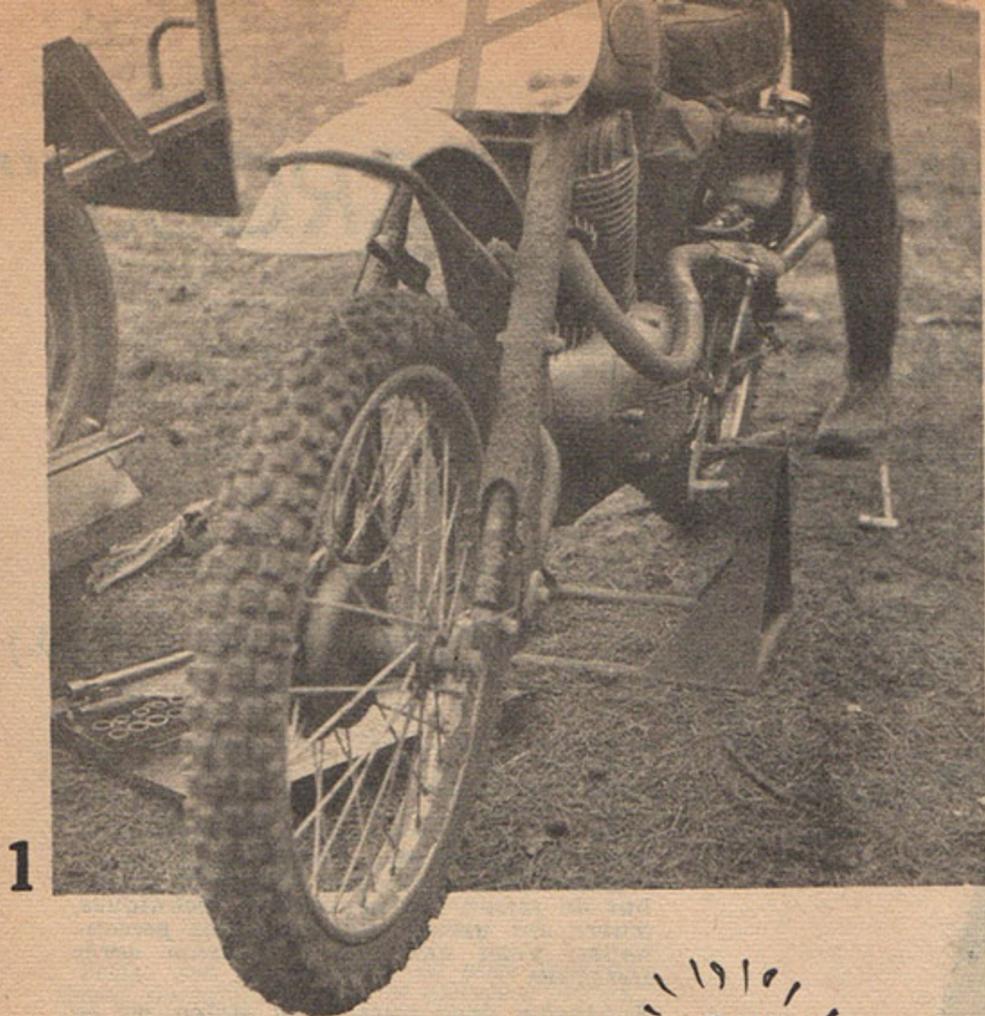


Avec les premières épreuves internationales de moto-cross, l'occasion nous est régulièrement donnée de découvrir en début de saison des nouveautés techniques, œuvre des usines ou réalisations personnelles. Voici donc notre moisson après Herentals :

A gauche, deux vues de la Maico 250 cc du belge Houssonloge, revue et modifiée à Pfaeffingen. Notez en haut le nouveau filtre à air étanche à l'eau et au sable...

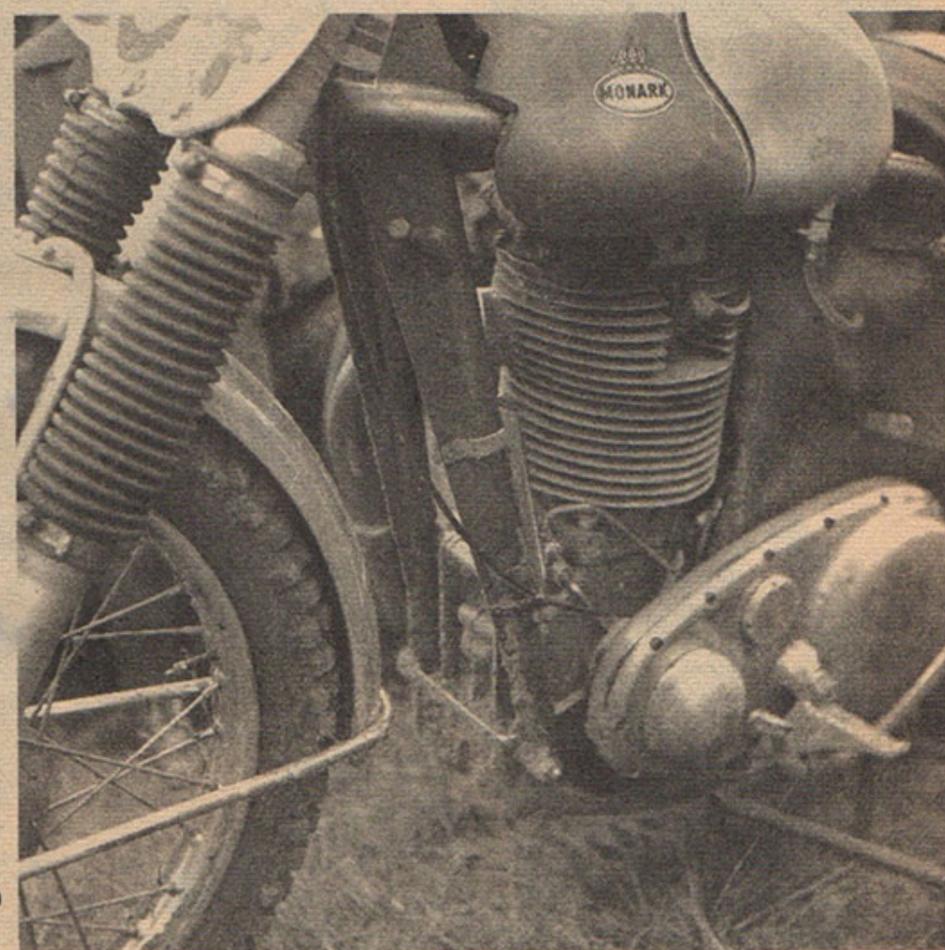
...Le cadre est raccourci ; la chasse est réduite et la fourche télescopique est pourvue de nouveaux ressorts et d'un amortisseur central. Remarquez le curieux ancrage du frein avant, destiné à absorber « élastiquement » l'effet de torsion sur la fourche au moment où l'on freine. Autres modifications : échappement allongé (recherche vers plus de puissance), allumage direct par batterie sèche, pneus de 3.00-21 et 4.00-18 respectivement à l'AV et l'AR, enfin couronne AR de 70 dents.

Ci-dessus : ce moteur de Max N.S.U. a été logé dans une partie cycle signée Greeves par Marcel Verhaegen.



En 1, autre vue du « beesa » monté par Verhaegen, à qui Jawa a refusé son assistance cette année. Il a fallu naturellement adapter la partie cycle Greeves pour qu'elle intègre ce moteur plus lourd et plus encombrant que le Villiers d'origine.

En 2, Sten Lundin pose pour nous devant sa Monark d'usine version 1959. Cette machine nous a paru être la moto type de cross du temps présent, offrant ces caractéristiques qui ont fait l'an dernier la supériorité de la F.N. : grande puissance à haut régime, et puissance encore à moyens et bas régimes...

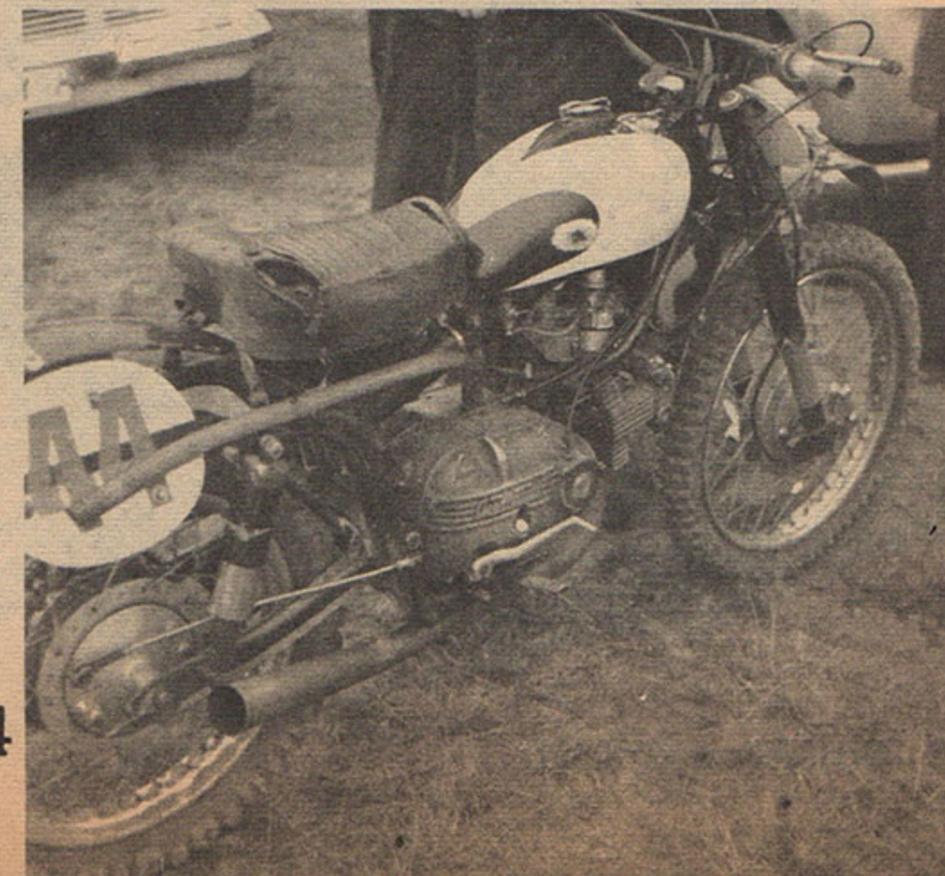


... Voici en 3 une vue qui montre le travail effectué à la partie AV du cadre : notez la ressemblance avec le fameux « Featherbed » Norton. A côté de ses qualités mécaniques, la Monark offre encore de remarquables possibilités dans le domaine de la tenue de route et de la maniabilité.

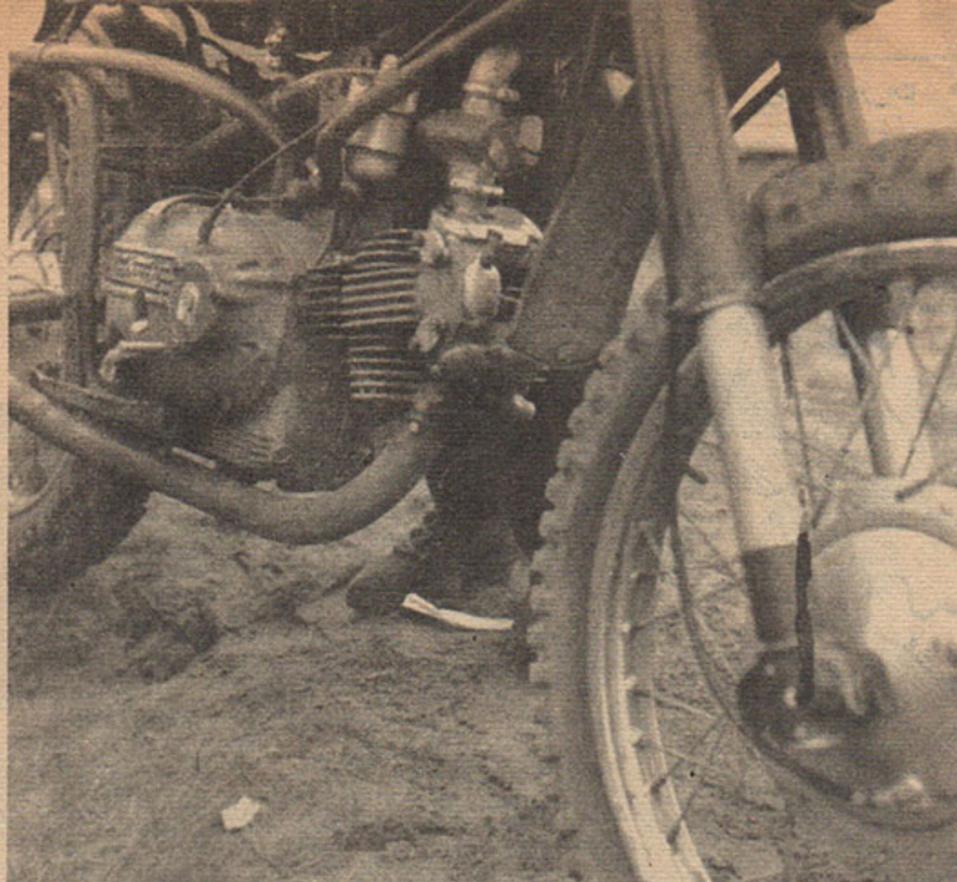
Ainsi s'explique l'étonnante aisance de Sten Lundin, dont la très grande classe fait le reste...!

En 4, l'Aermacchi d'usine, 250 cc, que pilote le belge Fernand Neri qui est aujourd'hui le seul crossman « officiel » dans son pays.

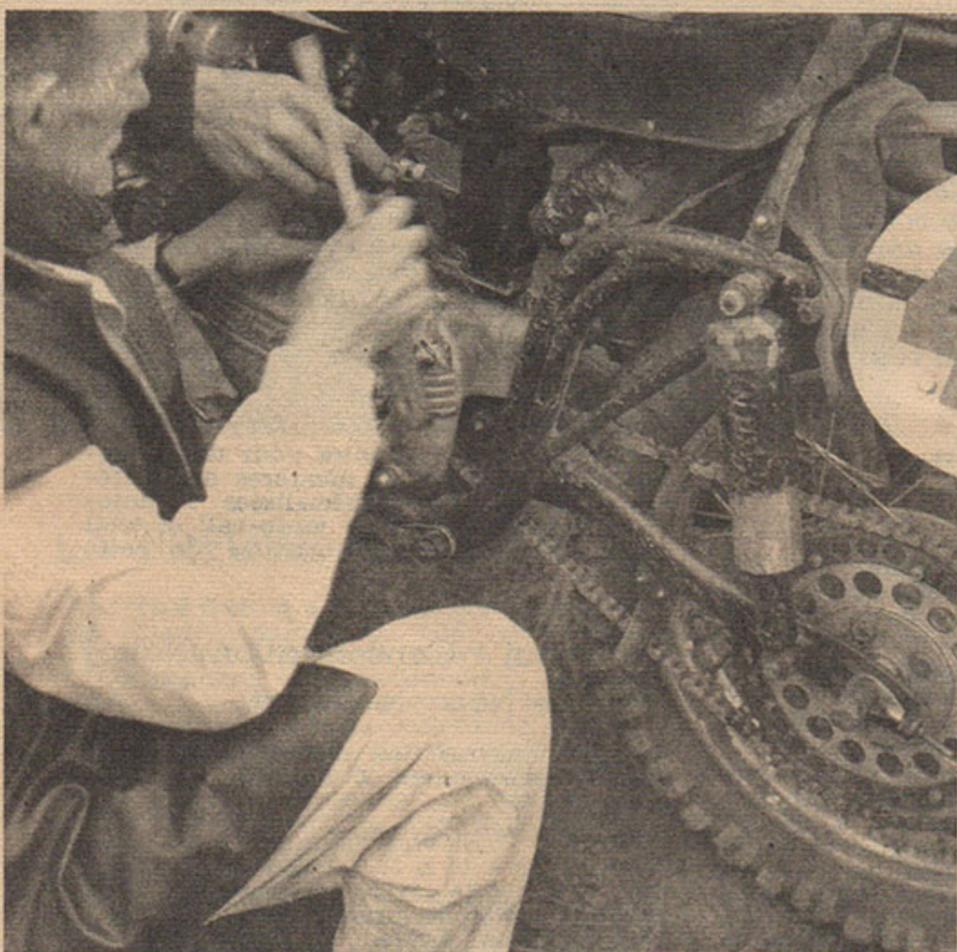
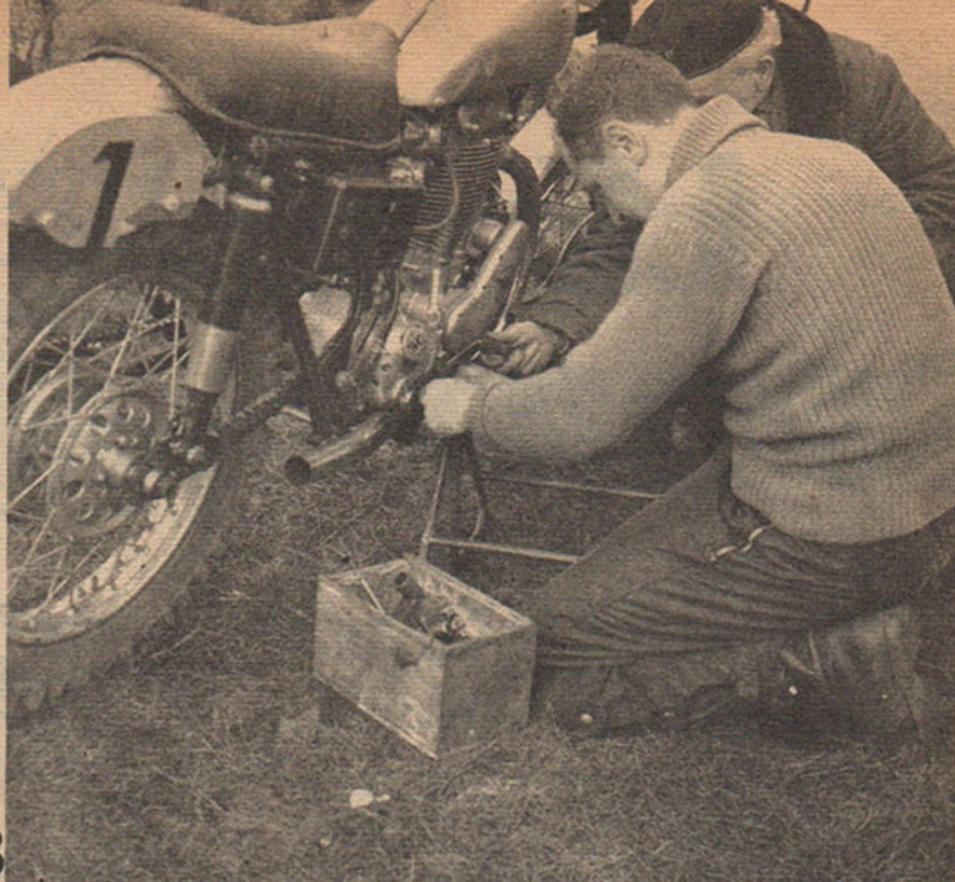
L'« Ala Azzura » — tel est le nom donné par Aermacchi à sa quart de litre de cross (l'Aile bleue en français) est ici émaillée en... noir. L'aspect général est sans doute un peu « usine à gaz », mais le tout est bien étudié.



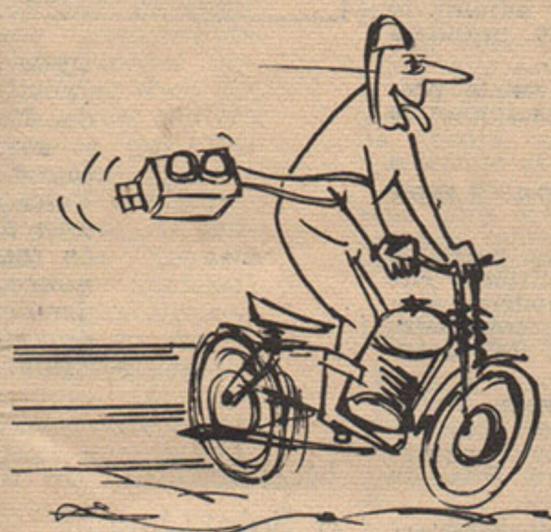
5



8



6



En 5, gros plan du moteur de l'Aermacchi, qui s'est montré très puissant en course. Initialement, ce moteur est prévu pour être placé en porte-à-faux dans le cadre mais ici, pour supporter le travail excessif qui découle de la pratique du cross, des tubes de renforcement ont été prévus, qui sont parfaitement visibles sur notre document.

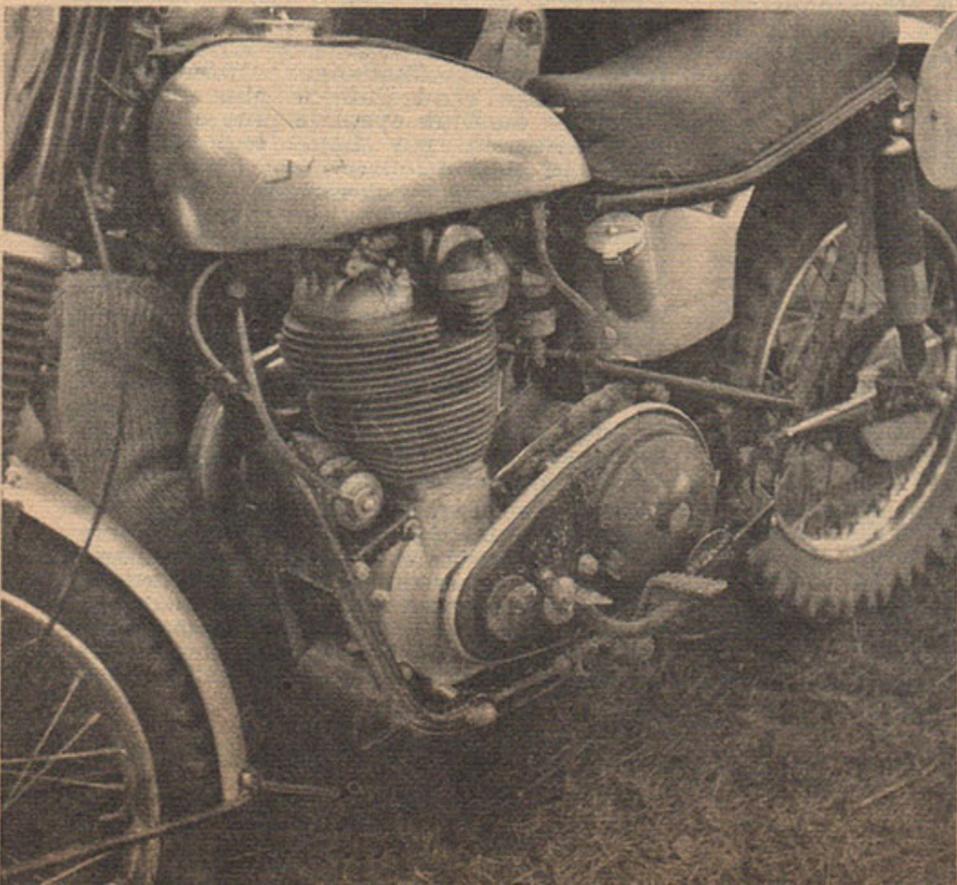
En 6, vue de l'arrière du cadre, très renforcé lui aussi. Voyez encore le filtre à air cylindrique et la batterie sèche de petites dimensions qui fournit directement le courant nécessaire à l'allumage, par l'intermédiaire d'une bobine H.T. logée sous la selle, à l'abri de tout échauffement.

Vous reconnaîtrez sans peine, en 7, un moteur de 500 Matchless, celui de la moto de Nic Jansen en l'espèce, mis au point et modifié par Pol Mineur. Mais vous vous douterez que ce cadre double-berceau n'est pas d'origine. Effectivement, il s'agit d'un cadre Sarolea, modifié par Denis Fassotte pour la circonstance.

Enfin, en 8, c'est Nic Jansen en personne que vous voyez préparer sa monture, dont les roues sont également de chez « Saro ». Les parties cycles Sarolea sont d'ailleurs très à la mode cette saison : Baeten a monté son « 7 R » dans l'une d'entre elles, ayant acheté les quatre dernières qui restaient à l'usine !

Un homme prévoyant, que le champion du monde !

7



LE SPORT

AUTOUR DU G. P. DE FRANCE DE VITESSE

Le Comité de la F.F.M. a décidé de nommer M. Bouvet directeur de course pour le Grand Prix de France de vitesse, qui se disputera les 15, 16 et 17 mai sur le magnifique circuit de Montagne d'Auvergne près de Clermont-Ferrand.

M. Fragnaud sera directeur adjoint et M. Violet, Commissaire sportif, présidera en outre le Jury International.

Le Grand Prix de France est la première des 8 épreuves des championnats du monde 1959.

DES NORTON D'USINE POUR RALPH RENSEN,

Bien que l'usine Norton ne participe pas officiellement aux compétitions, elle confie néanmoins quelques modèles spéciaux à certains pilotes, par l'intermédiaire de l'écurie anglaise réputée de Reg Dear-den.

Parmi ces derniers nous relevons, à côté de celui de Terry Shepherd, les noms de Hocking et de Rensen, ces deux pilotes étant engagés dans le Grand Prix de France Motocycliste de vitesse.

Mike Hailwood, qui sera aussi au départ sur le circuit de Montagne d'Auvergne le 17 mai, disposera également de Norton spécialement préparées, car il est le chef de file d'une autre écurie sportive.

QUE VOIR CETTE SEMAINE ?

MOTO-CROSS : Rien le 18, mais assez nombreuses réunions le dimanche 19 : nous accorderons la première place — en France — à la manifestation extra-nationale présentée à THOUARS (voir notre information en page cross), dont nous assurerons le reportage.

Par ailleurs, courses extra-nationales encore à Laon, Lyon, Sourdeval et Le Cellier (aucun renseignement ne nous a été communiqué à leur sujet). Enfin, épreuves nationales ou régionales à Agen, Grasse, Bouffignoy-Boyeffles (également non confirmées).

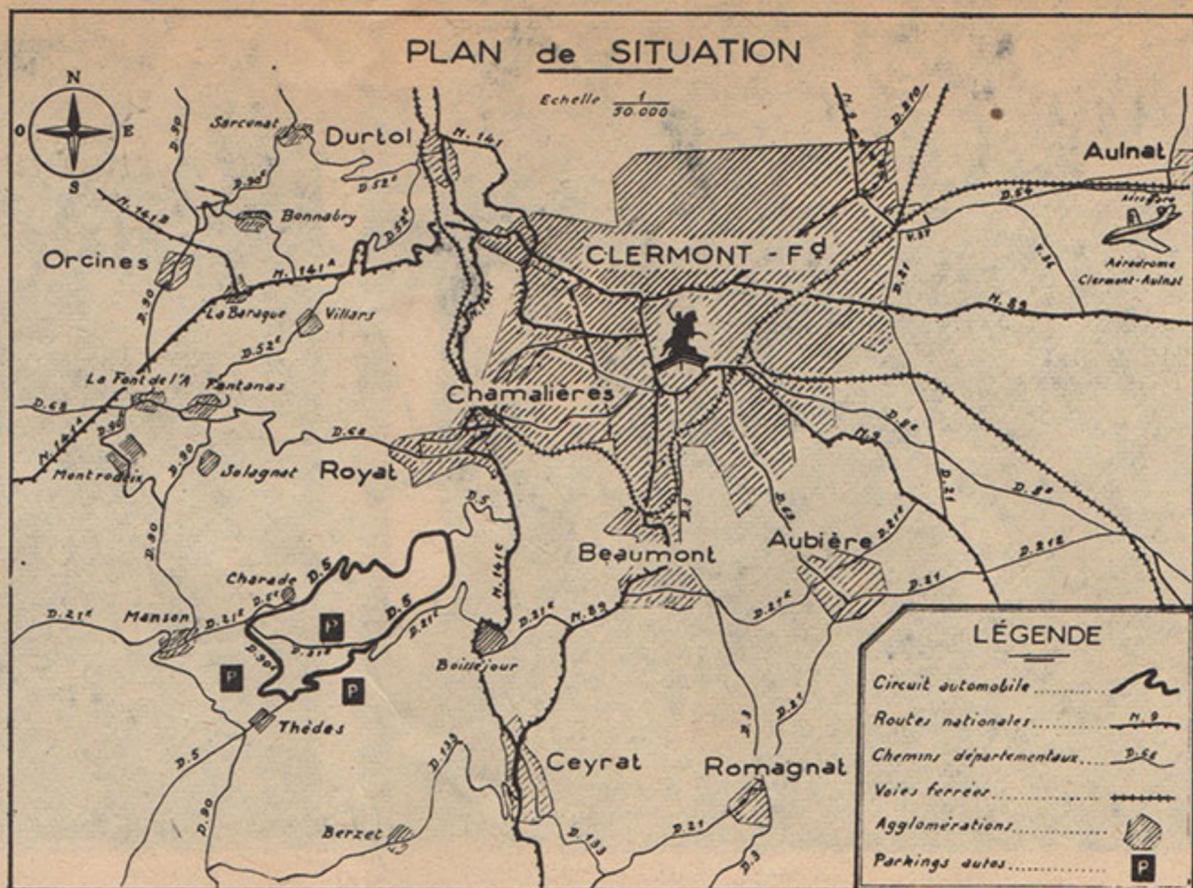
Sur le plan européen, la plus importante épreuve du 19 avril est la seconde manche du championnat d'Europe de la petite cylindrée, qui se disputera à GENEVE (Suisse), sur le circuit du Bout du Monde. Mais des réunions internationales sont également prévues en Belgique (NAMUR) et en Autriche (ville non précisée).

★

VITESSE : Une épreuve internationale le samedi 18, en Angleterre, à SILVERSTONE. Et, le dimanche 19, circuit des quais, à Alger, et surtout, Grand Prix d'Espagne, à BARCELONE (épreuve confirmée).

REGULARITE : Deux épreuves en France le 19, organisées par le C.O. Pontlieue et le G.M.A.C. Lorrain.

En Belgique, 12 heures de régularité (organisation F.M.B.), le 19 également.



Dans moins d'un mois, le Grand Prix de France de vitesse, première manche des Championnats du Monde, sera couru — pour la première fois — sur le tout neuf et splendide circuit de Montagne d'Auvergne, près de Clermont-Ferrand. Voici donc un plan de situation de ce circuit, afin de vous permettre — à tous qui viendrez en foule assister à une manifestation qui s'annonce comme le plus grand événement de ces dernières années dans notre pays et dans le domaine de la vitesse — de prendre vos dispositions si vous vous rendez sur place par la route.

Modifications de dates à Saint-Quentin

Le Motorcycle Club de l'Aisne, qui fête son 36ème anniversaire, s'est trouvé dans l'obligation de modifier les dates inscrites au calendrier national et international.

1° - Le cross extra-national inscrit pour le 26 avril aura lieu le vendredi 1er mai sur le très beau circuit international du Mont de Ville à Saint-Quentin.

2° - La concentration motocycliste internationale inscrite au calendrier international pour le 24 ou le 31 mai a été ramenée à la date primitivement demandée par le club et elle aura lieu les 17 et 18 mai dans le cadre des fêtes folkloriques et traditionnelles du Carnaval d'Eté à Saint-Quentin. Elle est placée sous le signe de l'Amitié Franco-Suisse.

Pour tous renseignements concernant ces deux manifestations, prière d'adresser le courrier à Louis Bossart, 5, rue de la Fère à ST-QUENTIN.

Commission Sportive Nationale 1959

Nous avons annoncé en son temps que M. Charaudeau avait donné sa démission de membre de la Commission sportive nationale de la F.F.M.

De nouvelles élections ayant eu lieu, MM. Acat, Broyer, Cornet, Fragnaud, Gervais, Guenix, Rion, ont été appelés à siéger — ou à continuer à siéger — à la C.S.N., qui compte encore en son sein tous les membres du Bureau de la F.F.M., siégeant de droit (MM. Perouse, Barrouilhet, Bouvet, Castel, Violet, Cantalice) et pourra s'enrichir aussi d'un maximum de sept autres membres nommés par la Commission elle-même, qui a le pouvoir de les choisir en dehors des membres du Comité de la F.F.M.

La commission sportive nationale ainsi

constituée pour 1959 aura pour tâche première de désigner les membres des différentes commissions spécialisées : motocross, petites cylindrées, moto-ball et trial (cette dernière étant instituée de cette année).

Le 3 mai : Concentration Nationale de Noisy-le-Grand

Cette Concentration Nationale est organisée conformément à l'annexe — C — de la F.F.M.

En voici le programme :

De 9 h 30 à 11 h 30 : arrivée — 11 h 45 : Défilé en ville avec concours du club ayant la meilleure présentation. — 14 h : Parc du gal Logis, « Premier Pas au Trial » (Réservé aux Motos - Scooters Tourisme). — 18 h : Distribution des Prix (Salon de la Mairie).

Attribution des Prix : 1. Challenge : Inter Ligue ; 1. Challenge : Inter Club ; 1. Challenge : au Club le plus éloigné ; 1 coupe : au Club ayant le plus de points au classement par ligue régionale ; 1 coupe au 2ème du classement Inter Club ; 1 coupe au 3ème du classement Inter Club ; 1 coupe au Club ayant le plus grand nombre de « Pilotes et Passagers » ; 1 coupe au Club totalisant le plus de petites cylindrées ; 1 coupe au Club ayant le plus grand nombre de Machines ; 1 coupe au Club ayant la meilleure Présentation au cours du défilé ; 1 coupe à la conductrice venant du Club le plus éloigné ; 1 coupe au Doyen des conducteurs ; 1 coupe au 1er du « 1er pas au Trial » (petites cylindrées) ; 1 coupe au 1er du « 1er pas au Trial » (grosses cylindrées), etc., etc.

Cette concentration, qui est à coup sûr l'une des plus importantes — sinon même la plus importante — de la région parisienne est la seconde des manifestations motocyclistes organisées annuellement par le M.C. Noiséen, petit club très entreprenant qui nous donna en janvier l'un des meilleurs trials de la saison 1958/1959.

Eliminatoire du championnat National de Cross à

POITIERS-CHARDONCHAMP

GEORGES DELPEYRAT BRILLANT VAINQUEUR DEVANT DUGAS.

fois, l'A.M. Vienne a même pu s'offrir un geste qui l'honore, accordant aux pilotes non qualifiés une indemnité nullement obligatoire et défrayant le petit Goetz, venu d'Alger sans pouvoir prétendre — réglementairement — à plus de 5.000 francs.

Une épreuve nationale, toujours belle parce que ses protagonistes « y croient » et s'emploient fougueusement, en vaut bien une autre. Cela nous n'avons cessé de l'écrire, attendant qu'un club nous comprenne et se risque dans cette voie.

Voilà qui est fait, et c'est ce qui nous rend plus chère encore la très sportive amicale motocycliste de la Vienne qui, une fois encore, a bien servi le moto-cross.

UN ZÈLE INTEMPESTIF

PROPOSANT son règlement particulier à l'approbation de la Ligue motocycliste du Poitou dont son club dépend, M. Gilard s'est vu interdire de prévoir le classique repêchage suivant les séries, repêchage qu'aucun règlement ne défend si nous en croyons le règlement 1959 des championnats de France, publié fin 1958 par la F.F.M.

Et d'ailleurs, à Château-du-Loir où se déroulait une seconde journée éliminatoire du championnat, ces repêchages

Dugas



Landureau a donné au public poitevin la primeur d'une sonorisation techniquement excellente et d'un reportage des courses « minute par minute » qui fut rarement meilleur. A l'arrivée, il présente ici Auguste Darrouy (debout) et Georges Delpeyrat (sur la moto), les deux vainqueurs du jour. A l'extrême-droite, le président Barrouilhet.

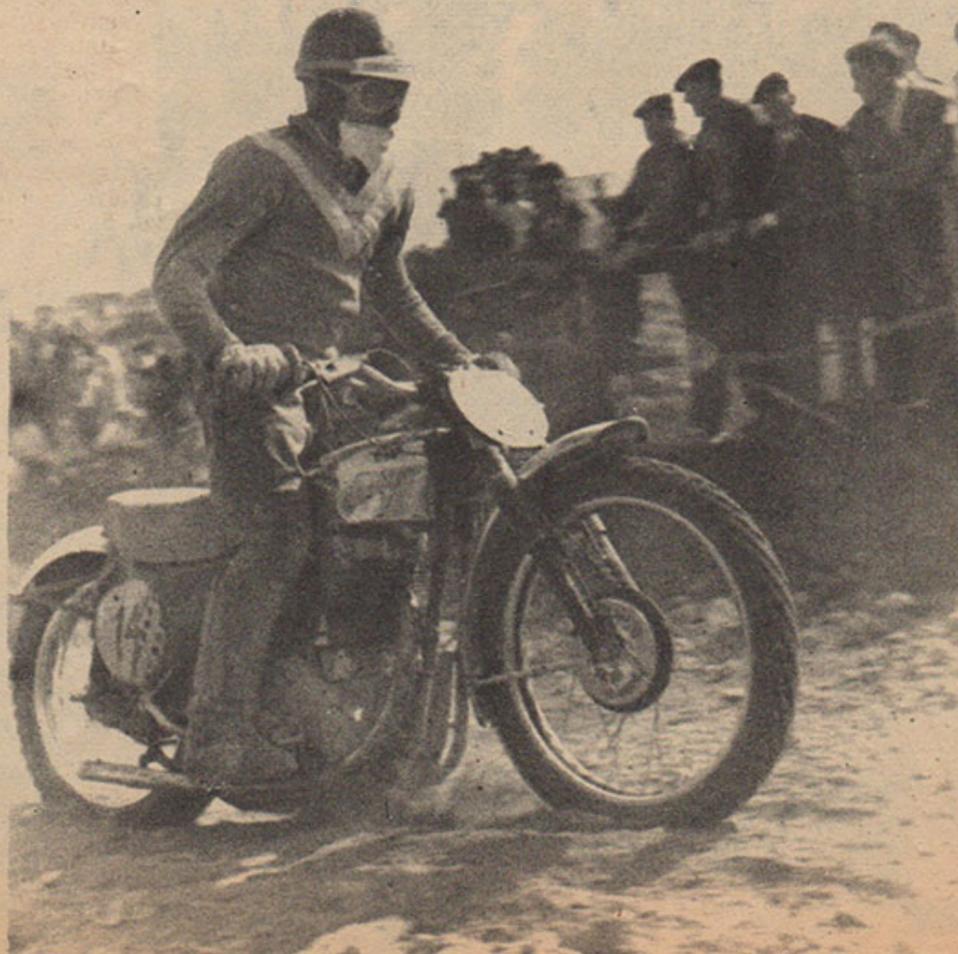
LA PREUVE EST FAITE...

NOTRE fidélité à nous rendre à Poitiers-Chardonchamp, si elle peut surprendre au premier abord, s'explique cependant très facilement : chaque année, le sportif animateur de la petite et sympathique équipe constituée sous le nom de l'A.M. Vienne, l'excellent P. Gilard s'évertue à renouveler sa formule, toujours dans le sens que nous préconisons et, disons le bien haut, en acceptant certains risques pour vérifier un point de vue qu'il partage.

Après nous avoir donné en 1958 un cross doublement inter, introduisant les étrangers de la catégorie 250 cc dans nos réunions (exemple repris cette année en plusieurs occasions), l'A.M. Vienne a choisi ce 5 avril 1959 de consacrer son beau et dur terrain « international », ses moyens et son expérience des grandes organisations à la cause exclusive du championnat de France National et dans ce que cette belle compétition offre de plus pur : l'épreuve éliminatoire, qui réunit plus de jeunes, plus d'inconnus que de pilotes déjà populaires au regard du public.

Passer de quelques programmes retentissants à ce genre de plateau, sans sacrifier au souci d'appâter les spectateurs en engageant pour une seconde course quelques noms à la consonance étrangère, c'était faire preuve d'une audace méritoire, à laquelle peu de nos responsables osent s'abandonner.

Et nous sommes d'autant plus heureux de pouvoir déclarer ici que l'expérience a parfaitement réussi : sans amener autant de monde que l'eut peut-être fait une grande course inter, cette éliminatoire du championnat National a attiré un bon public à Chardonchamp. La journée a été parfaitement rentable pour les finances du club, alors que les 8.000 ou 9.000 spectateurs de 1958 n'avaient pas suffi à éviter un sérieux déficit, et cette





Delpeyrat a filé en tête, dans la seconde manche. Dugas (14) lui donne la chasse, suivi par Malbec (23), Lucas (22), Tiarcelin (33), Goetz (36) et Lefeur (21).

étaient prévus dans un règlement particulier reconnu valable par la Fédération.

Pourquoi, dès lors, M. Barrouilhet, président de la Ligue du Poitou et, qui plus est, vice-président de la F.F.M. et président de la Commission de moto-cross de ladite, pourquoi donc M. Barrouilhet s'est-il ainsi singularisé ?

Nous n'avons rien contre cet excellent homme dans la mesure où il se suffit d'apporter aux réunions où il se rend le prestige fédéral. Mais nous devons à nouveau regretter que le président Barrouilhet ait une fâcheuse tendance à se complaire aux actes autoritaires, ceci dans une mesure qui confine à l'abus de pouvoir.

Si encore ces décisions intervenaient judicieusement. Mais, plus nous allons, plus il est clair que le président de la Commission de moto-cross n'entend pas grand chose aux affaires de la spécialité (rappelez-vous Pernes l'an dernier, déjà en championnat National, rappelez-vous certain projet de « réforme » du règlement du championnat inter en 1958, rappelez-vous certaine « mesure » prise à l'encontre d'un dirigeant de Limoges.

A ces trois occasions, la F.F.M. a dû désavouer son vice-président, brave homme certes, mais dépourvu de cette parfaite connaissance de la réglementation générale, de ce sens de la mesure, de cette expérience qui conviennent à un haut dignitaire sportif et dont, pour sa

part, l'ancien président de la Commission de moto-cross, savait faire preuve en toutes circonstances.

Résultat de l'interdiction prononcée abusivement par M. Barrouilhet : Auguste Darrouy, qui avait cassé sa boîte à l'entraînement, Auguste Darrouy qui avait passé une partie de la nuit à réparer, a cassé une roue au premier tour de sa série et s'est ainsi trouvé éliminé radicalement du championnat de France National 1959, dont il était l'un des plus sûrs favoris ! Supprimer les repêchages dans ces épreuves éliminatoires, c'est tout bonnement se prononcer pour le championnat sur une épreuve unique : y avez-vous songé, M. Barrouilhet ?

DELPEYRAT PRETEND AU TITRE

DE cette journée de Poitiers, sortent 10 qualifiés qui affronteront à Laigle le mois prochain les 10 qualifiés de Château-du-Loir et les 10 qualifiés d'Ayres sur la Lys.

Les deux premiers, Georges Delpeyrat et René Dugas, ont dominé la situation et, sauf accident, ils seront parmi les plus

solides prétendants au titre. Tiarcelin, Malbec, coureurs expérimentés eux-aussi conservent toutes leurs chances et doivent figurer parmi les quinze qualifiés aux trois épreuves de classement.

Mais à côté de ces noms déjà bien connus, remarquez celui de Chapot, jeune lyonnais aux très belles possibilités, qui créera peut-être une surprise. Lefeur, lui aussi, mérite une mention : il fit une course intelligente, tournant toujours à l'aise en cinquième ou sixième position. Quant aux suivants, il ne semble pas qu'ils puissent encore prétendre à passer le cap de Laigle, en mal.

Un malchanceux, Goetz, vainqueur de sa série le matin, est relégué loin dans les 2 manches de l'après-midi, sur grip-page du boisseau des gaz suivi de la perte de la pédale de sélecteur. Dommage, le jeune algérois allait bien...

A. Darrouy s'est promené en tête de la course réservée aux éliminés. Dans cette épreuve, Terrien, inattendu sur la 500 BSA de Malbec, Terrien meilleur que nous ne l'ayons jamais vu sur sa 250 Malco.

De quoi réfléchir sérieusement... ce que fait d'ailleurs Terrien en ce moment !

R. C. D.

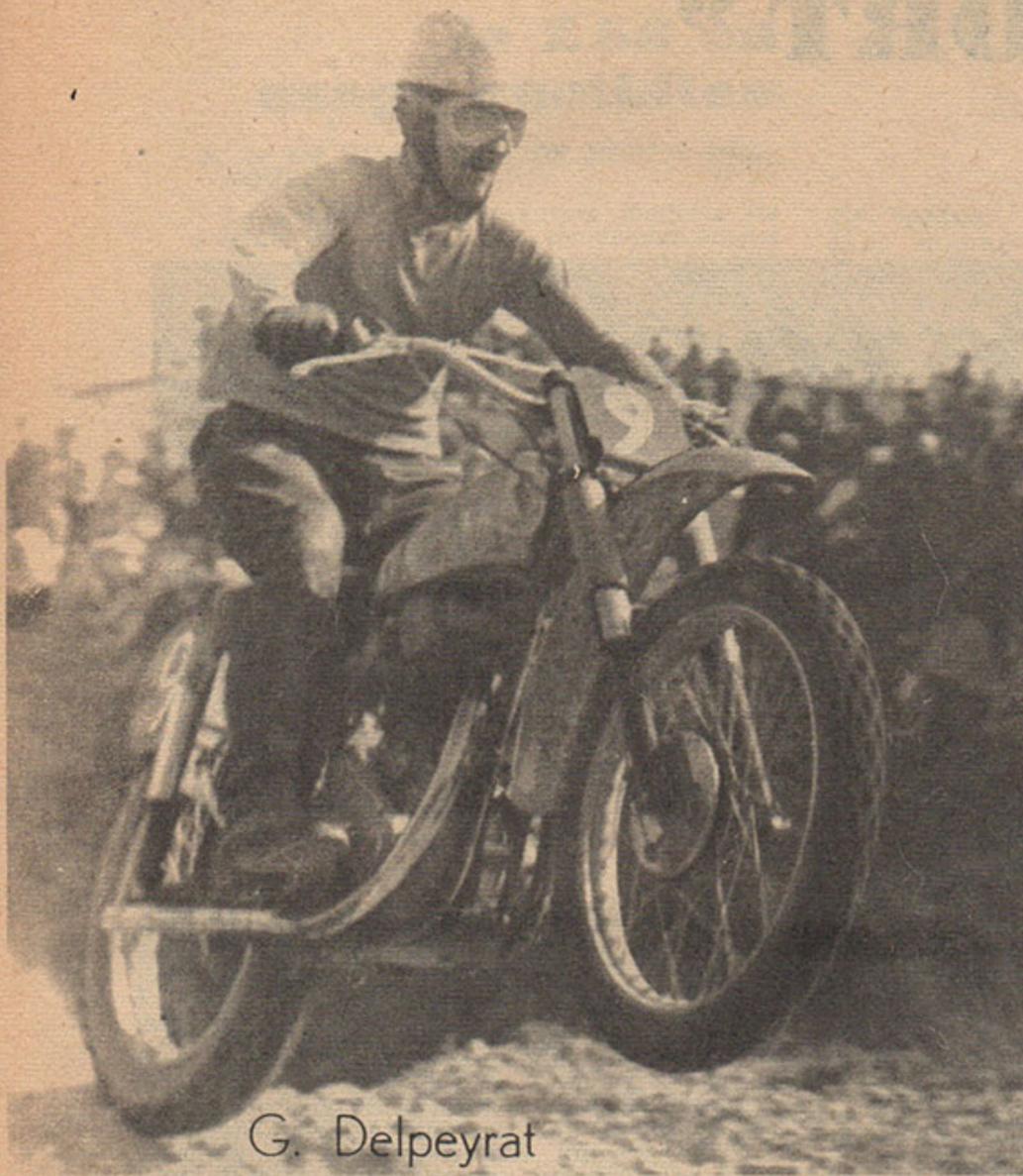
PAGE SUIVANTE : RÉSULTATS TECHNIQUES

Chapot



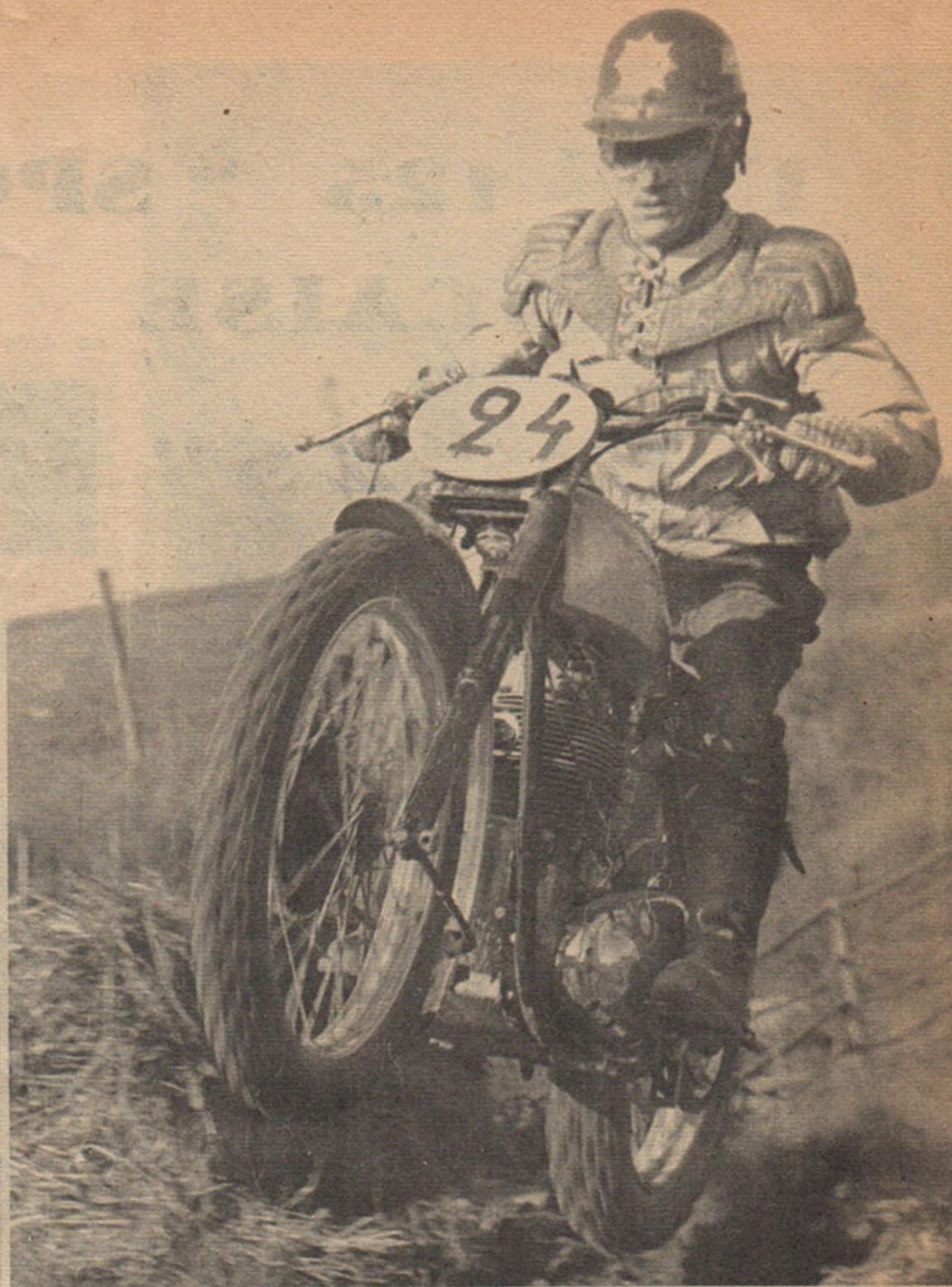
Tiarcelin





G. Delpeyrat

Terrien



Mary



RESULTATS TECHNIQUES

Championnat de France National, Éliminatoire de Poitiers-Chardonchamp.

1ère série : 1. Dugas ; 2. Malbec ; 3. Lefeur ; 4. Chapot ; 5. Branger.

2ème série : 1. Goetz ; 2. Delpeyrat ; 3. Hardy ; 4. Gendron ; 5. Mazlières.

3ème série : 1. Tiarcelin ; 2. Decours ; 3. Lucas ; 4. Delage ; 5. Thomas.

1ère manche : 1. Delpeyrat ; 2. Dugas ; 3. Tiarcelin ; 4. Chapot ; 5. Malbec ; 6. Lefeur ; 7. Thomas ; 8. Decours ; 9. Hardy ; 10. Lucas.

2ème manche : 1. Delpeyrat ; 2. Dugas ; 3. Chapot ; 4. Malbec ; 5. Tiarcelin ; 6. Lefeur ; 7. Thomas ; 8. Decours ; 9. Goetz ; 10. Mezières.

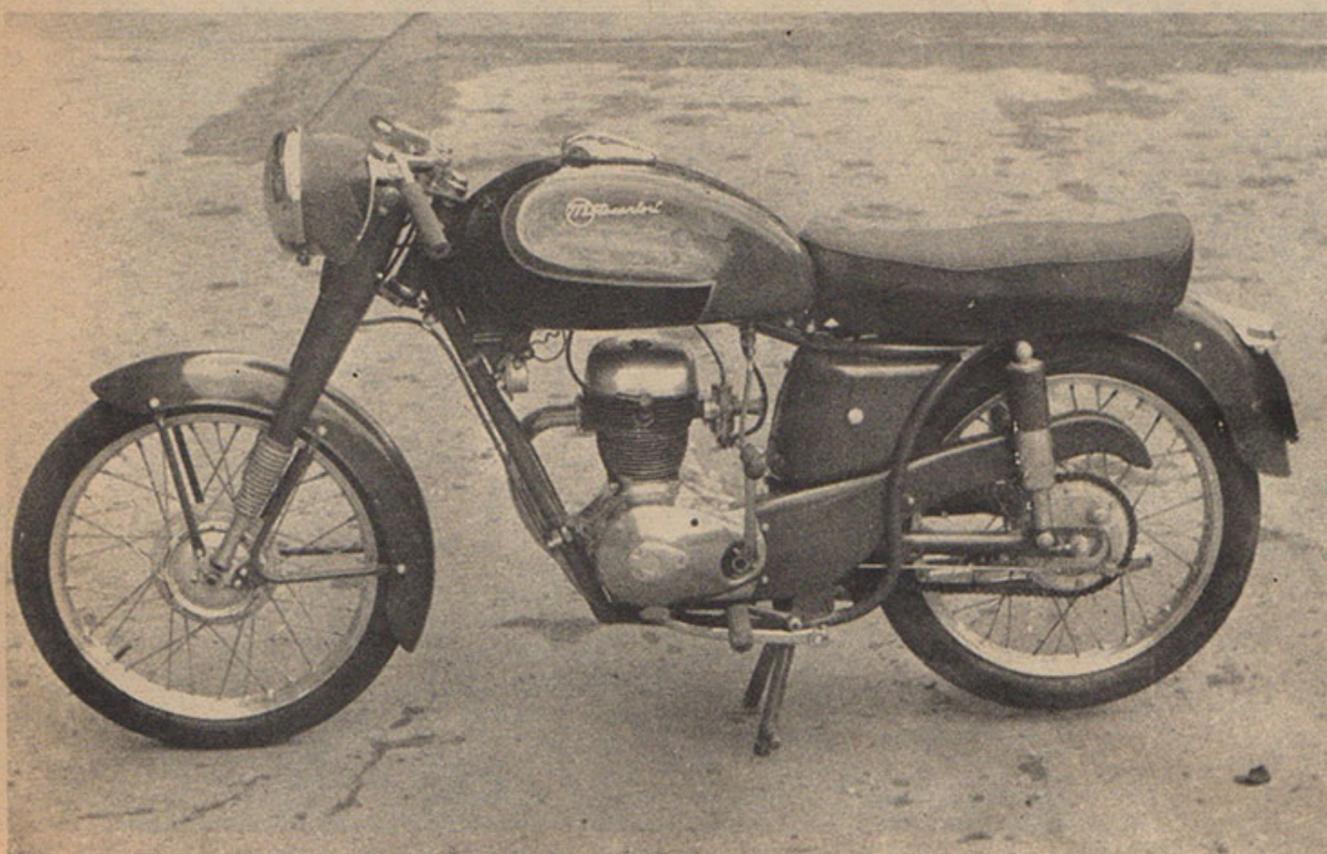
Classement général : 1. Georges Delpeyrat (BSA), 2 pts ; 2. Dugas (BSA), 4 ; 3. Chapot (BSA), 7 ; 4. Tiarcelin (BSA), 8 ; 5. Malbec (BSA), 9 ; 6. Lefeur (BSA), 12 ; 7. Thomas (BSA), 14 ; 8. Decours (BSA), 16 ; 9. Mezières (Matchless), 21 ; 10. Lucas (BSA), 21, etc...

★

Course des éliminés : 1. A. Darrouy (BSA), 4 pts ; 2. Guillot (BSA), 13 ; 3. Mery (BSA), 13 ; 4. Terrien (BSA), 14 ; 5. Schildknecht (BSA), 21, etc...

UNE 125 "SPORT" FRANÇAISE

LA "ZS" MOTOBÉCANE



La 125 Motobécane « spéciale », agréable d'allure, est sympathique. Cet aspect plaisant n'est pas dû qu'à l'émail — du plus joli rouge — mais surtout au petit guidon incliné, au gros réservoir à évidements pour les bras et les genoux, aux jantes en alliage léger, à la selle double étroite, au moyeu-frein avant très aileté, etc... Une note discordante, cependant, dans l'esthétique très sport de cette machine : un cylindre et une culasse de faibles dimensions (un peu « tuyau de poêle »), et un petit carburateur, muni d'un filtre à air d'une efficacité symbolique et d'une « élégance » discutable.

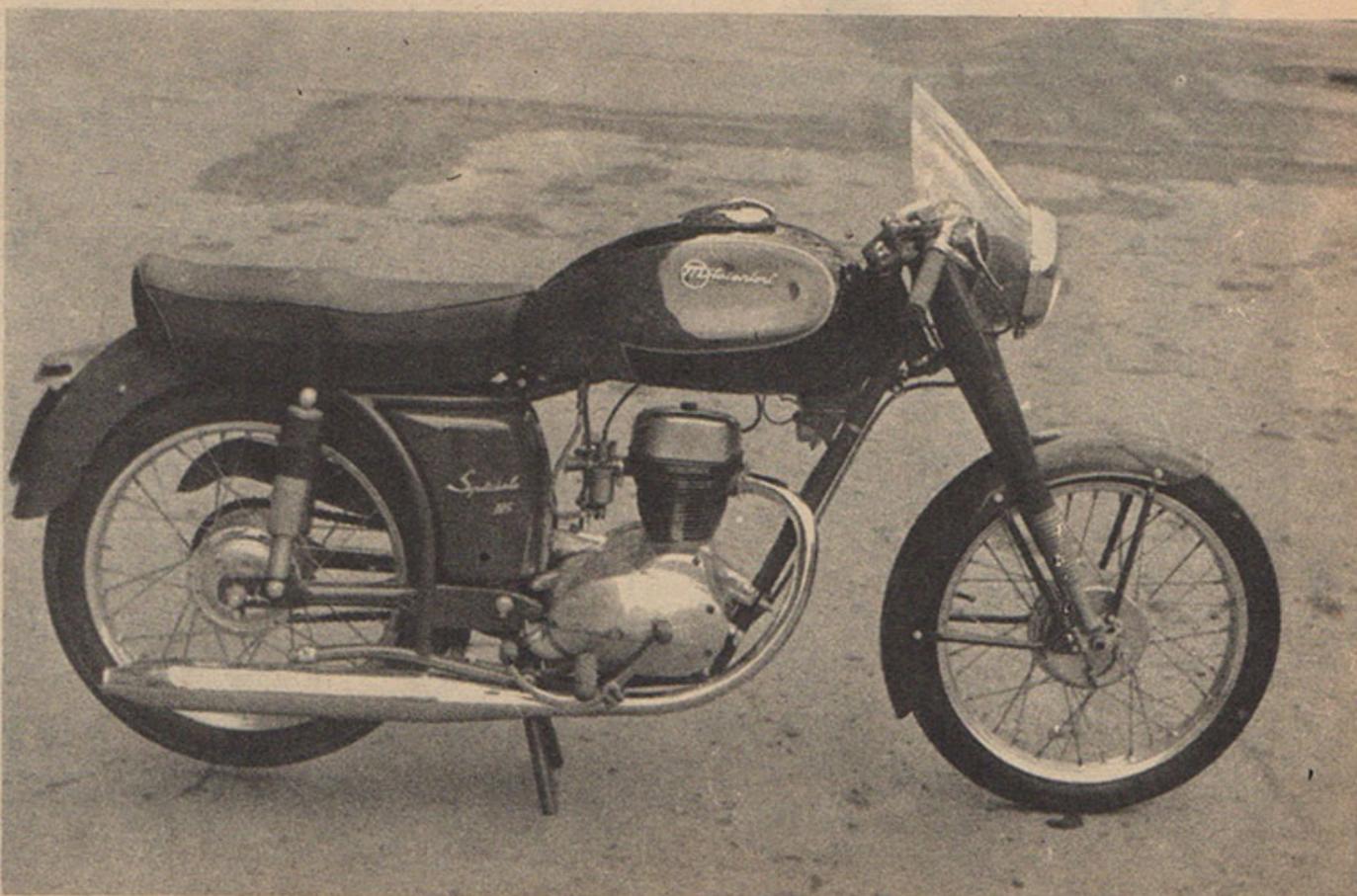
de la Z. 56 à la ZS

Nous venons d'énumérer rapidement les principales modifications apportées à la 125 cc pour en faire cette « spéciale » ; mais ces modifications, visibles du premier coup d'œil, ne sont évidemment pas les seules qui différencient ces deux machines, puisque la puissance, de 6,25 CV sur les Z 56 passe à 6,75 CV à la roue arrière (54 CV/litre) sur les ZS 56. Également, le régime auquel cette puissance est obtenue augmente, de 6.200 t/m à 6.800 t/m; le taux de compression passe de 7,8 à 8,5 à 1; le carburateur a un plus grand diamètre de passage des gaz : 17 mm

PENDANT de longues années, la France a été considérée, ainsi que l'Italie, comme la patrie des petites cylindrées, des 125 cc. Mais alors que l'Italie prévenait les désirs de sa clientèle en présentant très tôt des 125 cc « sport », en France, seuls des modèles utilitaires étaient proposés à celle-ci.

Mais l'importation de quelques 125 sport, l'engouement d'une partie de la clientèle pour ces machines, amena la plupart de nos constructeurs à créer, eux aussi, des dérivés sport de leurs modèles utilitaires.

Assez représentative de la construction française dans ce domaine, la 125 Motobécane « spéciale » a été présentée pour la première fois au Salon de Paris 1957. C'est grâce à l'amabilité des Ateliers de la Motobécane que nous avons pu disposer de cette machine pour la soumettre aux divers tests de l'essai que nous vous présentons aujourd'hui.



au lieu de 16, etc... Nous revenons par ailleurs en détail sur ces modifications.

la Z 56 en usage quotidien

A. — EN VILLE, SUR DE PETITS PARCOURS.

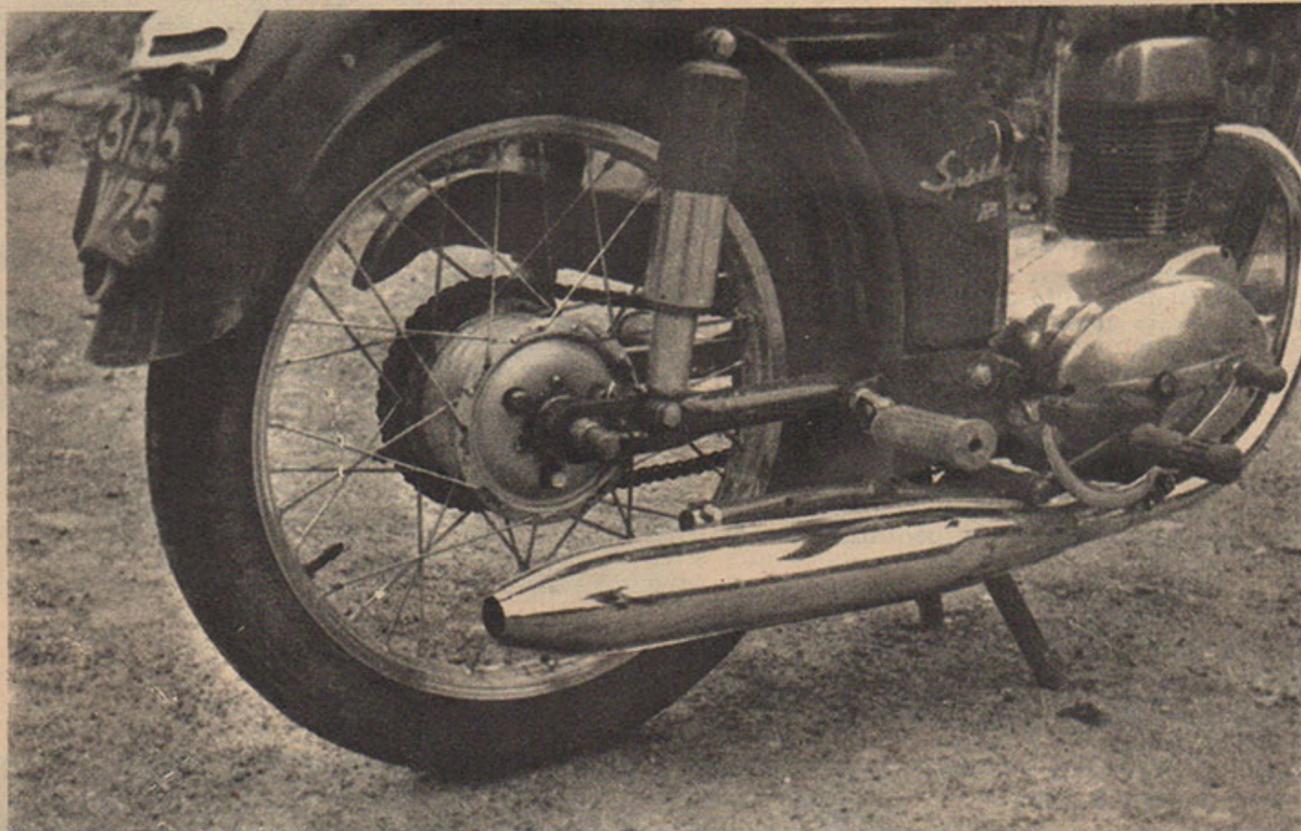
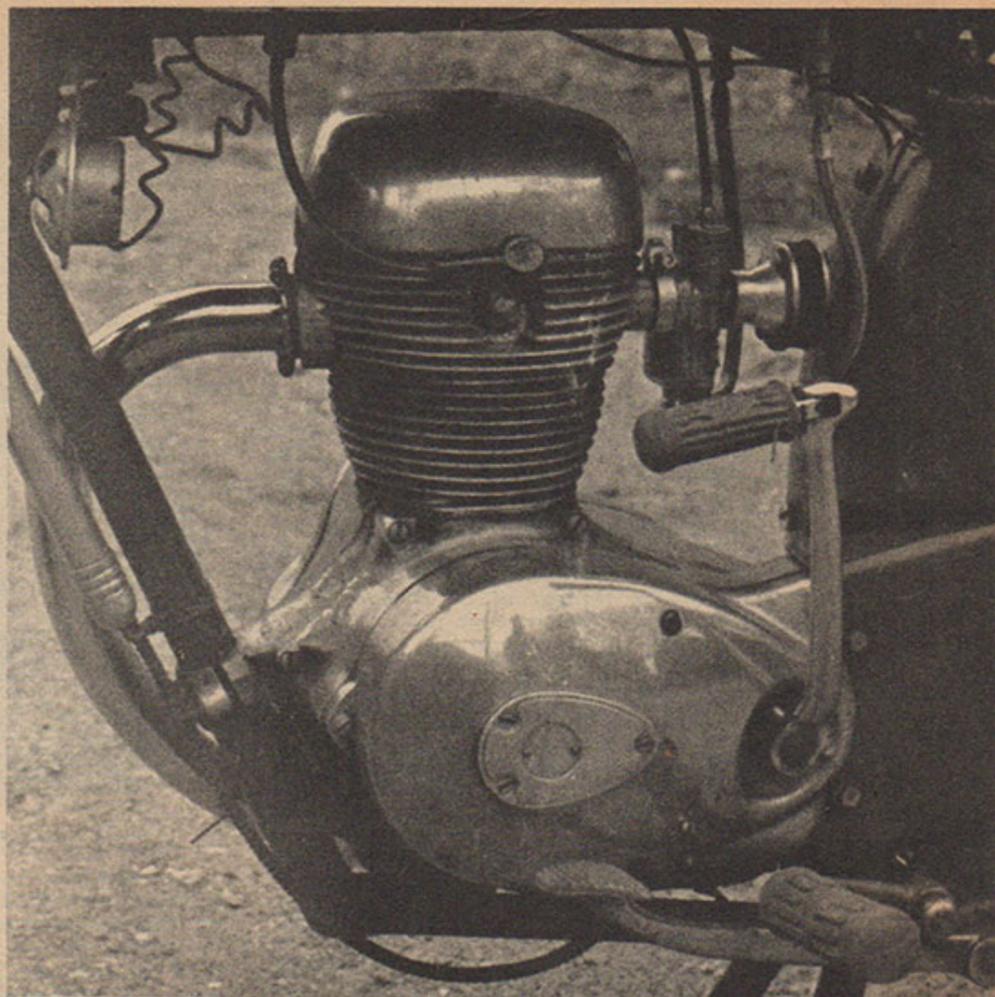
La ZS, comme les autres modèles de l'usine de Pantin, est remarquablement facile à mettre en route. Le kick, très démultiplié, est très doux à actionner et ne se signale jamais par d'inopportuns retours.

Mais, une fois le moteur en route, dès que, la machine enfourchée, on enclanche la première, bien que le levier de débrayage soit serré à fond contre le guidon, le moteur cale, car l'embrayage colle à froid. Une fois intruit de cette particularité, il est facile d'y remédier en accélérant légèrement tout en tenant d'un doigt le levier de frein avant. S'il colle légèrement à froid, l'embrayage ne patine pas à chaud et reste toujours très doux à manœuvrer.

En ville, cette machine est agréable, car légère et très maniable. Comme elle freine et accélère suffisamment, que de plus, sa largeur maximum n'est que de 58 cm seulement, on se faufile facilement dans les embouteillages et on circule vite en ville.

Pour de petits trajets en solo, pour une utilisation domicile-travail, la ZS donne

Le moteur côté volant magnétique. Ci-dessous, la suspension AR et le silencieux Wilman; en bas de page, le profil des pneus AV (à gauche) et AR (à droite).



mal pour une machine de tourisme, se traduit par une vitesse notablement inférieure.

Le moteur semble très endurant, puisque capable de supporter de longs parcours à pleins gaz, sans échauffement anormal.

Les suspensions procurent un confort très satisfaisant; la fourche télescopique est très souple et talonne parfois. Bien que démunie d'amortisseurs, elle est exempte de toute réaction anormale; de plus, elle est très rigide et ne vrille pas au freinage. La suspension arrière est, elle aussi, très rigide latéralement et surtout, parfaitement amortie, d'une excellente progressivité.

Corollaire des bonnes suspensions, de leur progressivité et de leur rigidité, la tenue de route de cette machine est étonnante. Mais, ceci est dû aussi en grande partie aux pneus dont le profil est excellent; en effet, à l'arrière, nous trouvons un profil qui est la copie de celui des Continental L.B., et à l'avant, c'est un «ribbed» qui est monté, mais un «ribbed» au «profil intelligent», puisque comportant une rainure au centre et des interruptions dans les bandes afin d'augmenter l'adhérence au freinage.

Enfin, le petit guidon donnant une excellente position pour virer, on «s'amuse» dans les virages à tel point que malgré soi, lorsqu'un panneau signalisateur annonce «virages sur 2 km», on ouvre les gaz pour pouvoir virer au plus

toute satisfaction, la mauvaise position et les bruits mécaniques très élevés ne se ressentant guère en quelques km.

B. — EN WEEK-END, SUR D'ASSEZ LONGS TRAJETS.

Nous avons bénéficié, au cours de nos essais, de deux week-end de styles très différents, puisque le premier était celui de Pâques et le second, celui du dimanche suivant, aussi beau que le premier avait été... humide. Mis à profit pour des promenades de 200 et 300 km, ces week-end nous ont permis de juger cette machine sur la route.

Bien qu'équipée d'une sacoche de réservoir et de quelques 120 kg de passagère et de pilote, cette 125 se comporte honnêtement sur la route, à condition cependant que le vent soit faible, car la courbe de puissance est «pointue» et l'on est, vent «debout», vite obligé de rétrograder, ce qui, avec un étagement de boîte nor-



vite avec cette Motobécane, tellement elle est sûre. Mais à force de pencher, surtout en duo, on « rabote » la béquille, d'un côté comme de l'autre.

En ligne droite, sur sol sec comme sur sol gras, la stabilité est parfaite et la machine suit sa trajectoire sans en dévier d'un pouce. Cette machine est d'ailleurs démunie de frein de direction, accessoire qui serait ici tout à fait superflu.

la position

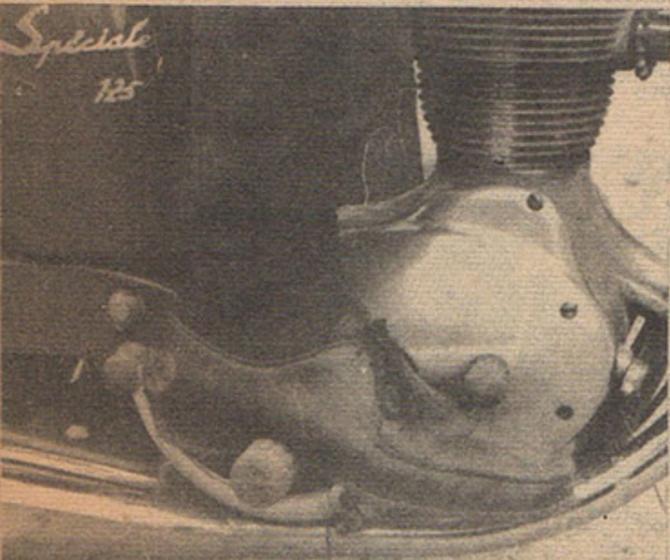
Si, jusqu'ici, ce que nous avons dit de cette machine plaide en sa faveur, avec ce paragraphe, nous abordons un des « points noirs » de la Motobécane ZS. En effet, le petit guidon est idéal pour ce genre de machine, parce que fin et aux poignées inclinées, et donne une position sport excellente. Mais, les repose-pieds sont restés à la même place que sur les modèles tourisme et sont donc beaucoup trop en avant. Ceci oblige alors à s'asseoir très en avant et les genoux, au lieu de serrer la partie arrière du réservoir, rétrécie à cet effet, serrent le réservoir à sa partie la plus large. En utilisant les repose-pieds du passager, on obtient une très bonne position, qui est ce qu'elle devrait être. Mais alors, si on peut, à la rigueur, utiliser la branche arrière du sélecteur, on ne dispose plus de la pédale de frein.

Les repose-pieds, serrés sur cônes, sont réglables, mais il n'est pas possible de les orienter de façon à avoir une meilleure position tout en conservant l'usage du frein et du sélecteur. A condition de travailler la pédale de frein, de scier une branche du sélecteur et de le replacer judicieusement, il est possible d'éliminer ce « point noir ». Mais, pourquoi ne pas faire cette modification en usine ? Il s'agit de peu de choses, et cette ZS y gagnerait beaucoup en agrément.

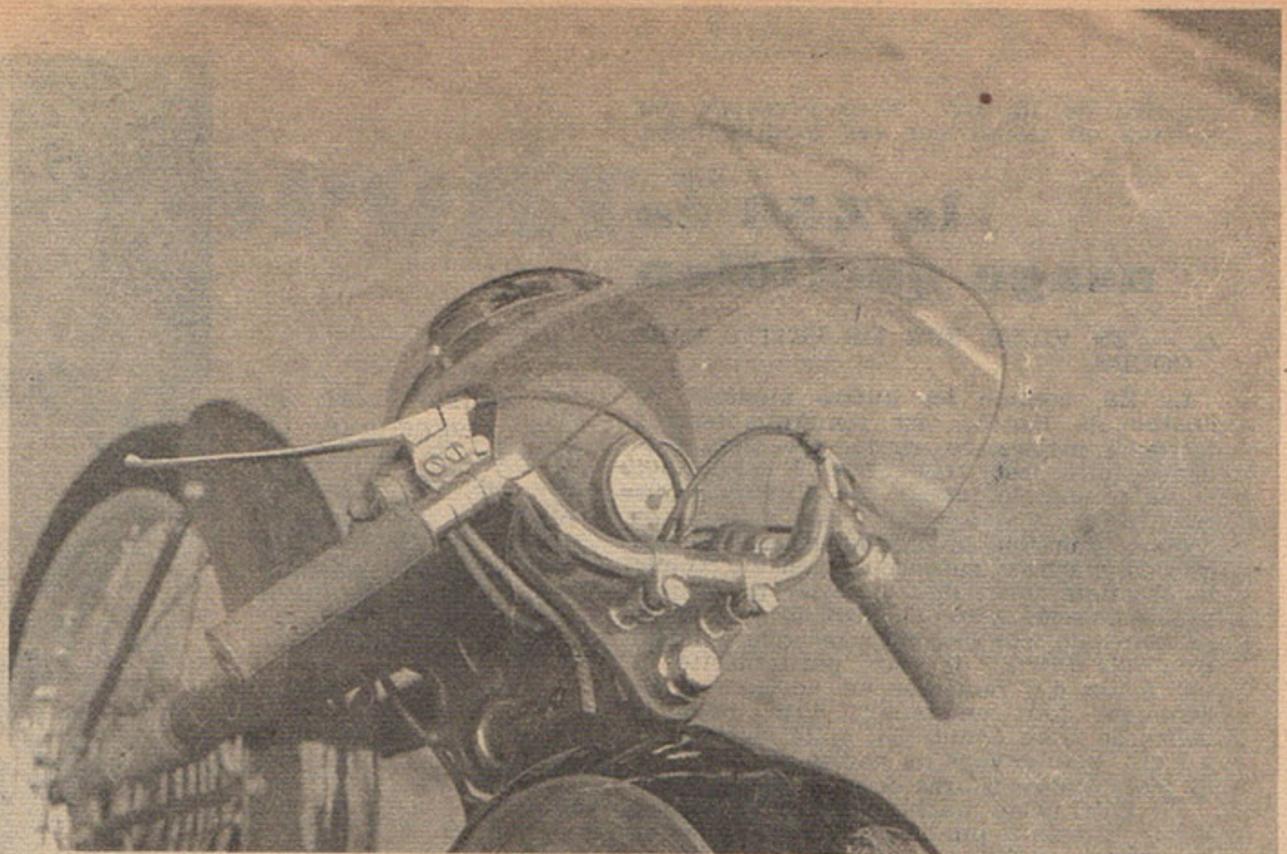
les accessoires

A. — LES COMMANDES

Tous les leviers de commande sont doux et leur action précise ; mentionnons particulièrement la poignée tournante Saker à enroulement, fonctionnant sur le même principe que les « Super-Pratic » italiennes, poignée très douce et permettant d'ouvrir ou de couper les gaz rapidement et sans avoir à faire pour cela trois tours de guidon. Mentionnons encore le sélecteur, d'une douceur surprenante, et très précis. Déplorons par contre sa course importante et les « normes françaises » de la boîte, à point mort en bout. Mais, pour ce dernier point, c'est surtout une question de goût personnel et les avis sont partagés ; J. B. a d'ailleurs longuement exposé, dans le n° 1370, pourquoi il préfère ce système.



A gauche, cette vue montre le sélecteur qui oblige à quitter le repose-pied à chaque manœuvre. A droite, les évidements prévus pour les genoux ne sont utilisables que si l'on met les pieds sur les repose-pieds AR.



Le pare-brise et le petit guidon ; ci-dessous, la béquille.

B. — UN RESERVOIR DE 17 LITRES

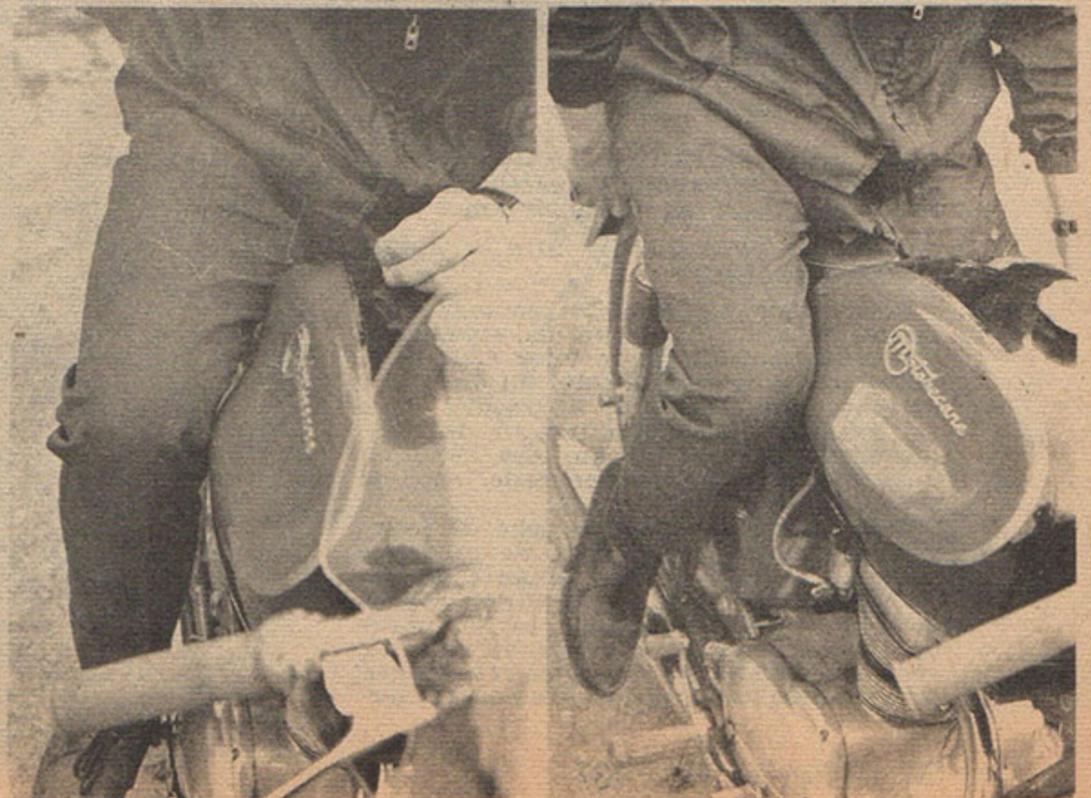
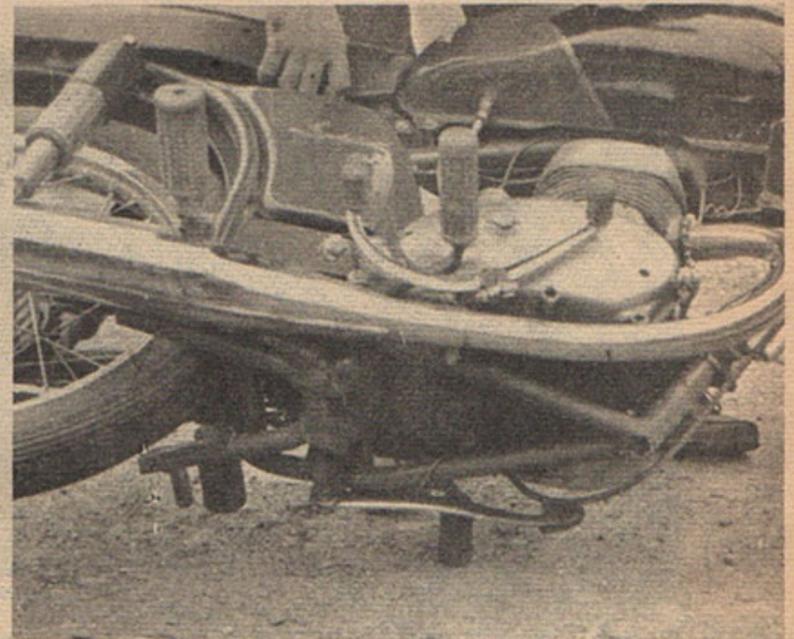
De forme « anatomique », ce réservoir comporte des creux pour les avant-bras et des évidements pour les genoux. Une capacité de 17 litres donne une autonomie de près de 500 km, ce qui donne bien peu d'excuses à la panne sèche, d'autant plus que ce réservoir comporte deux sorties d'essence ; bien que les robinets ne possèdent pas de position réserve, on peut ainsi en obtenir une, en n'ouvrant qu'un robinet, le deuxième permettant alors d'utiliser l'essence restée dans l'autre partie du réservoir. Terminons cette rubrique en disant que ces robinets, que l'on visse ou dévisse, ne sont pas spécialement pratiques.

C. — LA BEQUILLE

La béquille, en tubes entretoisés, est solide. Bien qu'elle ne soit pas en forme de came, la mise sur béquille est facile, car la machine n'est pas lourde. Mais, cette béquille est étroite et, ne comportant pas de patins, s'enfonce facilement dans le sol. Il faut donc toujours s'assurer, lors de la mise sur béquille de cette machine, que le sol est bien plat et résistant, un verre de phare brisé m'en ayant persuadé. Signalons également que l'on ne peut atteindre cette béquille que du côté gauche.

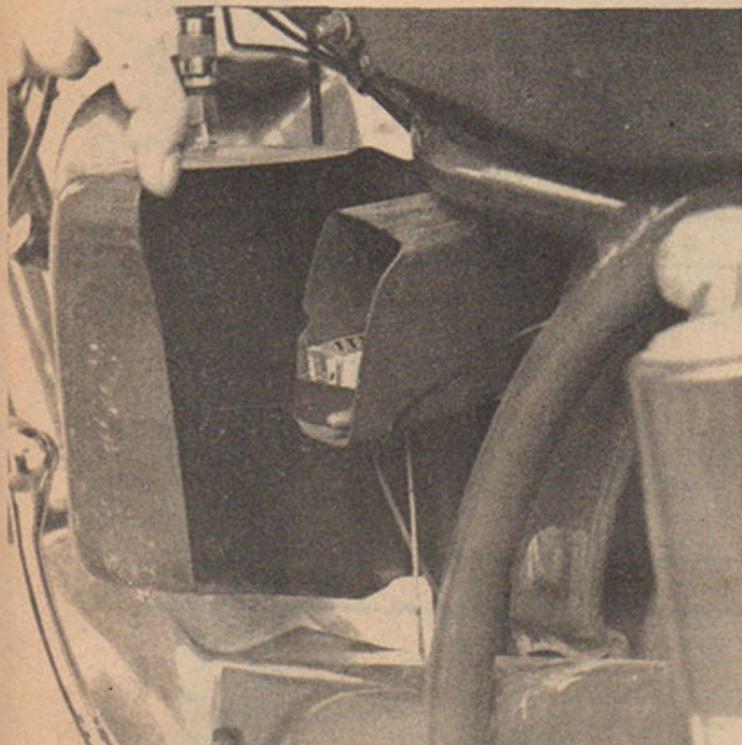
D. — UN VRAI PARE-BRISE

Sur ces machines se trouvent de véritables pare-brise, en plexiglass de bonne épaisseur, bien galbés et solidement fixés. Mais, à l'inverse de la plupart des petits pare-brise montés « pour faire joli », celui



de la Motobécane, étudié par l'essayeur-maison Patuelli, est efficace, car, en position couchée, position que l'on adopte parfois sur une machine sport, la tête du pilote se trouve en « zone calme », derrière le plexi. L'impression est d'ailleurs curieuse, car l'on ne sent plus le vent dû à la vitesse, ayant plus chaud que « dehors ». Mais, il ne faut pas avoir peur de « rentrer la tête dans le bocal » pour bénéficier de ces avantages, et c'est alors que l'on déplore une fois de plus la mauvaise position des repose-pieds.

Notons que ce pare-brise ne vibre jamais.



Le très petit coffre à outils, peu pratique (ici, la porte du coffre est ouverte au maximum).

★

E. — UN COFFRE A OUTILS BIEN PETIT

Sous le bec de selle, autour du tube vertical du cadre, se trouve un coffre à outils qui, à première vue, semble très vaste. Mais, dès qu'on l'ouvre, on a une surprise, car ces vastes portes masquent un coffre minuscule, d'accès très délicat (vu sa forme galbée, la porte s'entr'ouvre plus qu'elle ne s'ouvre). Il est vrai qu'en 1.500 km, nous n'avons jamais eu à utiliser l'outillage de bord, assez sommaire, malgré la présence d'une pompe à graisse, mais il doit être difficile d'emporter quelques outils complémentaires.

L'éclairage

Grâce à une optique Marchal, l'éclairage est bon, mais sur ce modèle, est tributaire du volant magnétique, donc du régime du moteur, ce qui est parfois gênant. Son fonctionnement est très correct et ses commandes sont groupées en un seul commutateur placé au guidon, du côté gauche, commutateur d'une utilisation sûre et pratique.

Trop de bruits

Le silencieux, un Wilman, est très efficace et le niveau sonore de l'échappement reste toujours peu élevé. Mais en revanche, les bruits mécaniques (transmissions, organes de la distribution, etc...), signalent de loin cette machine, à tel point que n'ayant pas l'habitude des Motobécane, j'ai soumis cette ZS à un ami, longtemps « motobécane » en lui demandant ce qui pouvait bien faire tout ce bruit ! Tranquillisé sur les causes de ce bruit, j'arrivai ensuite à rouler sans trop d'appréhensions, mais sans jamais m'y habituer...

L'essai

1. — VITESSES MAXI.

Voici les vitesses maxima que nous avons atteintes sur chaque rapport :

1ère : 45 km/h (8.460 t/m) ; 2ème : 59 km/h (8.090 t/m) ; 3ème : 82 km/h (7.490 t/m) en solo et 77 km/h (7.030 t/m) en duo ; 4ème : 91 km/h (6.310 t/m) assis, 101 km/h (7.000 t/m) couché et 80 km/h (5.550 t/m) en duo.

Si nous comparons ces chiffres avec ceux relevés au cours des essais de la 125 Z 56 (publiés dans le n° 1293), nous voyons que les vitesses obtenues sur les trois premiers rapports sont sensiblement les mêmes dans les deux cas, les légères différences pouvant s'expliquer par les circonstances différentes. En revanche, en 4ème, les gains de la ZS sont très nets : 5 km/h en position assise, 7 km/h en position couchée, gains dus à la puissance supérieure et au plus faible maître-couple de la ZS.

La démultiplication finale semble judicieusement choisie, puisque le régime de puissance maximum se situe entre la vitesse atteinte en position assise et la vitesse atteinte en position couchée. Ce choix est valable dans le cas d'une machine de faible gabarit, au guidon étroit, sur laquelle le pilote, même s'il ne se met pas absolument « à plat », adoptera une position intermédiaire, le buste incliné, qui lui fera gagner quelques km/h. Le régime du moteur se rapprochera alors très près du régime de puissance maximum. Le régime minimum de rotation du moteur se situe vers les 2.800 t/m, ce qui correspond à 40 km/h en 4ème.

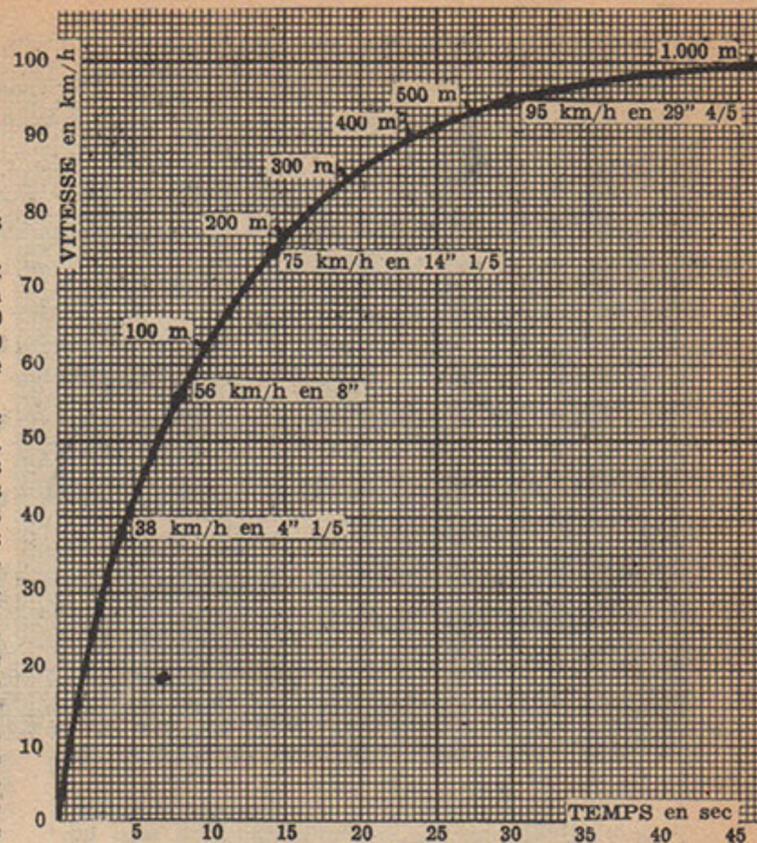
2. — ACCELERATIONS

Sur nos classiques distances, voici les chiffres relevés :

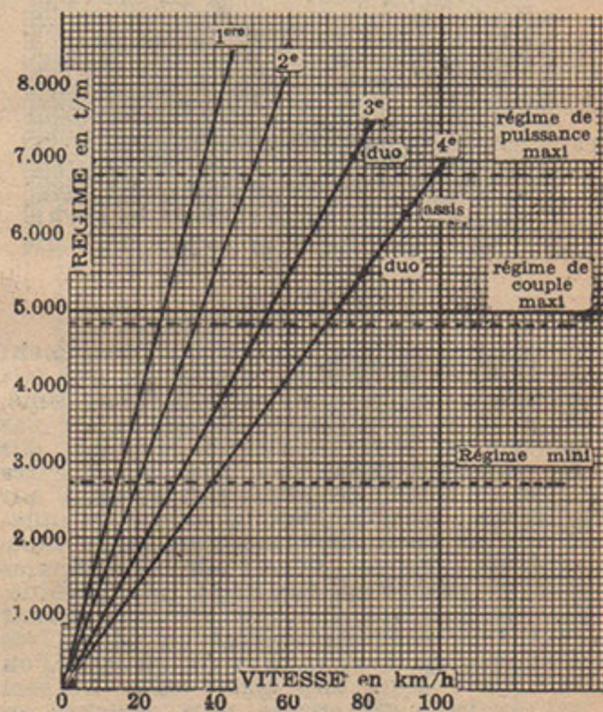
100 mètres en 9" 3/5, moy. 37,5 km/h
200 mètres en 14" 4/5, moy. 48,65 km/h
300 mètres en 19" 1/5, moy. 56,25 km/h
400 mètres en 23" 2/5, moy. 61,55 km/h
500 mètres en 27" 1/5, moy. 66,2 km/h
1000 mètres en 45" 4/5, moy. 78,6 km/h

Par rapport à la 125 normale, nous voyons que le gain de temps obtenu avec la « spéciale » est de 1/5 jusqu'à 200 m, de 2/5 à 300 m, de 3/5 à 400 m, de 1" à 500 m et de 3" à 1.000 mètres. La « spéciale » ne prend donc un avantage assez net qu'à partir d'une vitesse de 75-80 km/h, et d'une distance de 250-300 m. Ceci s'explique facilement par l'examen des courbes de puissance des deux machines, courbes qui montrent une légère supériorité pour la 125 normale jusqu'à 5.500 t/m environ, régime au dessus duquel la « spéciale » développe une puissance supérieure.

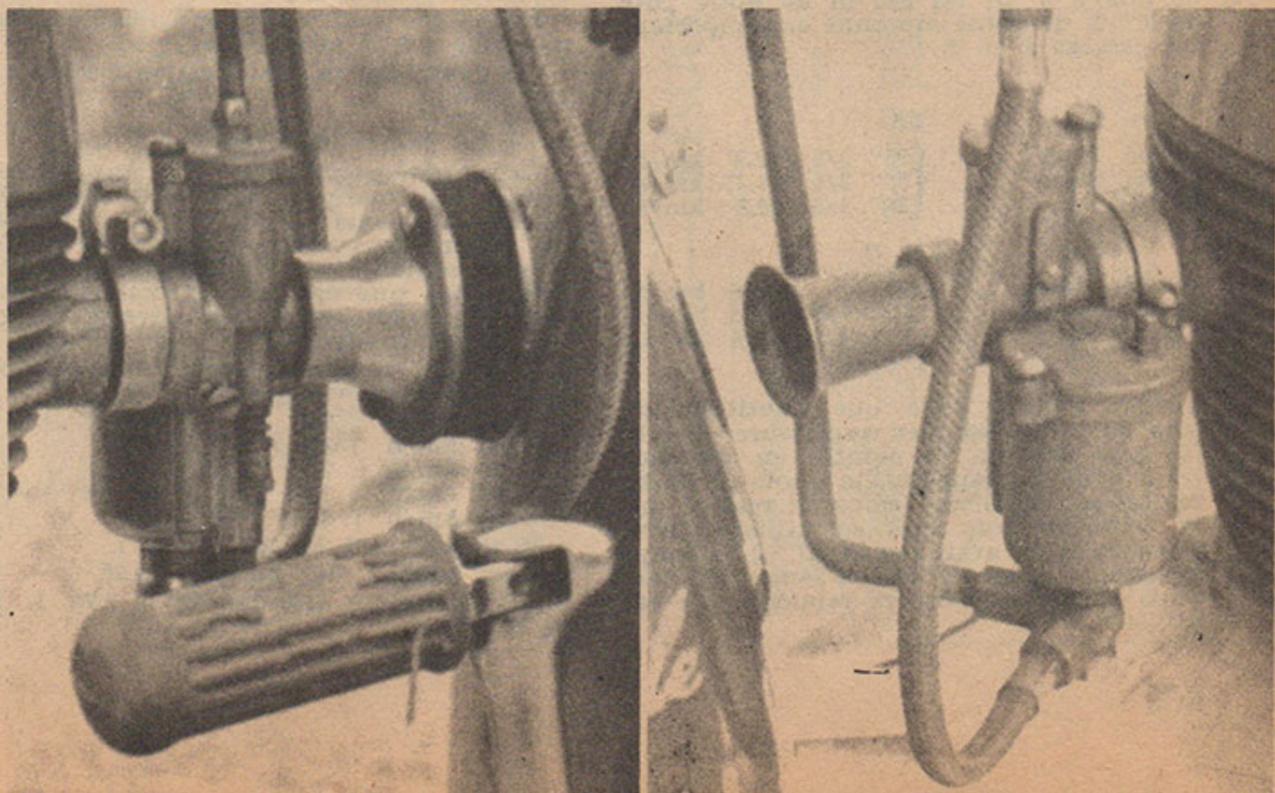
Les résultats de ces essais d'accélération

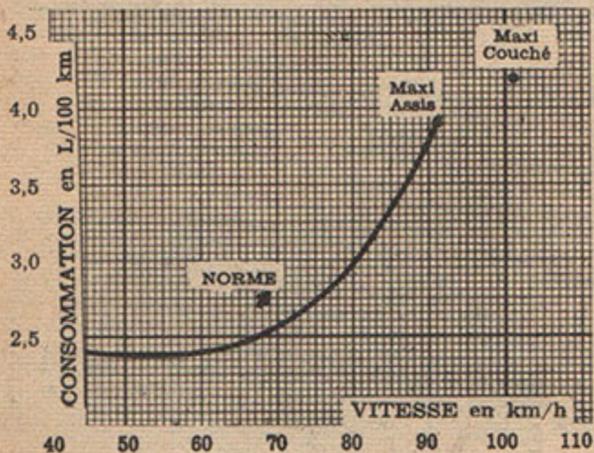
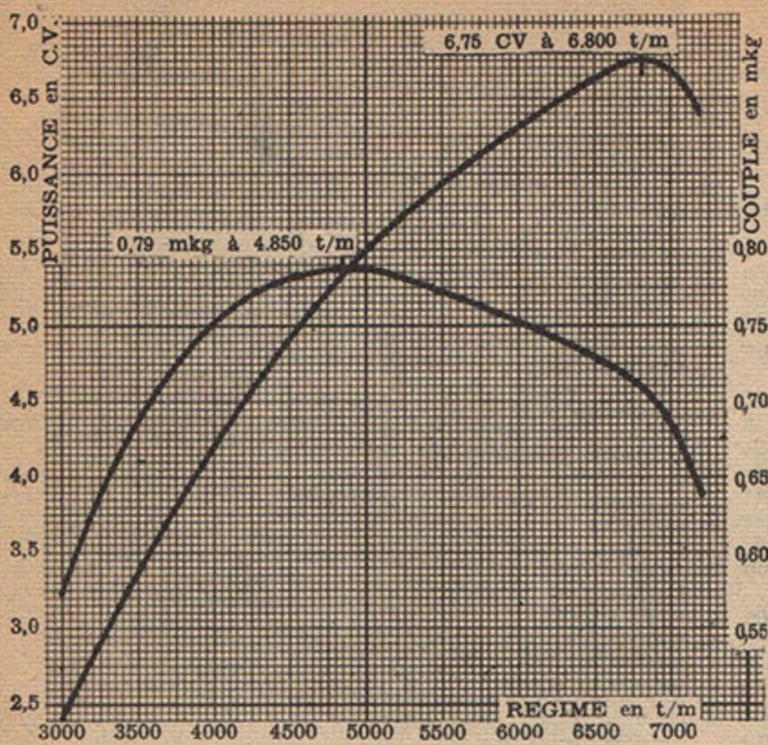


ACCELERATIONS REGIMES - VITESSES



A gauche, le pavillon d'entrée d'air muni d'un filtre, monté sur notre machine ; à droite, les machines de série sont dépourvues de ce filtre.





PUISSANCE-COUPLE

CONSOMMATION

CE QUI DIFFERENCIE ZS 125, Z 56, ET Z 57

MOTEUR :

- La ZS est semblable aux autres modèles, à l'exception de :
- Basculeurs stellités par alliage rapporté au chalumeau.
- Taux de compression : 8,5 au lieu de 7,8 à 1.
- Echappement : \varnothing 34 au lieu de 32.
- Culasse polie.
- Pot spécial.
- Bougie Marchal 34 au lieu de 35/36.

PARTIE CYCLE :

- Guidon.
- Réservoir de 17 litres.
- Plongeurs de fourche télescopique \varnothing 25,6 au lieu de 23,6 mm.
- Jantes en dural.
- Moyeu-frein avant en alu. fretté.
- Pneus de 18 x 2,50 à l'avant et de 18 x 3,00 à l'arrière au lieu de 18 x 3,00 partout.

CARBURATEURS

	Z 56	Z 57	Z S 125
Type du carbu. (Gurtner)	H 16 G	H 17 G	H 17 D
Gicleur n°	31	30	33
Position d'aiguille	basse	basse	haute
Volet de gaz n°	8	9	8
Diffuseur n°	5.326	6.301	6.301
Arrivée d'essence	inférieure	supérieure	inférieure, par banjo double
Filtre à air n°	4.220	4.220	
Pavillon d'entrée d'air n°			6.672

mettent également l'accent sur l'étagement de la boîte de vitesses, étagement qui fait apparaître un « trou » entre 2ème et 3ème. Mais, si à la conduite, ce trou n'est pas gênant, on découvre vite un trou qui, sur le papier, n'existe pas, trou situé entre 3ème et 4ème. En effet, peu sensible sur le modèle normal dont la courbe de puissance est assez plate, cet écart entre 3ème et 4ème est assez gênant sur la « spéciale » dont la courbe est beaucoup plus pointue. La conséquence de ceci est un moteur lent à prendre son régime en 4ème, très lent dès qu'il y a du vent ou que l'on se trouve dans une légère côte. Et ceci est évidemment encore plus sensible en duo. La solution ? une boîte aux rapports beaucoup plus serrés.

3. — EPREUVE DE COTE

En côte, la ZS améliore très nettement les temps de la Z 56 C. Voici les temps comparés de ces deux machines, temps mis pour gravir, départ arrêté dans une portion à 6 %, les 350 m de notre côte de 8,7 % de pente moyenne et comportant un passage à 11 % :

ZS	
Pilote léger	25" 3/5 (49,2 km/h)
Pilote lourd	26" 2/5 (47,75 km/h)
Duo	34" 1/5 (36,8 km/h)
Z 56 C	
Pilote léger	27" (46,6 km/h)
Pilote lourd	29" 3/5 (42,5 km/h)
Duo	31" 4/5 (39,6 km/h)

Nous voyons donc que l'aptitude en côte de la ZS est bien supérieure. Si J.B. (55 kg) effectua sa montée en utilisant les 3 premiers rapports, le pilote de 65 kg réalisa son meilleur temps en restant sur la deuxième (un essai en utilisant 1ère, 2ème et 3ème avait donné 27" 2/5, temps abaissé de 1" en restant en 2ème). En duo, seuls les deux premiers rapports ont été utilisés.

Les gains de ce modèle peuvent en partie s'expliquer par le fait qu'en montant toute la côte « à fond de deuxième », on reste constamment au régime pour lequel la « spéciale » est plus puissante que la normale, pour lequel sa force de traction est donc plus élevée.

4. — LE FREINAGE

Ici, la ZS nous a déçu, non pas parce que son freinage est mauvais, mais parce qu'il est moins bon que celui de la Z 56 C. Mais, il faut aussi tenir compte de ce que notre machine d'essai n'était pas neuve et que ses garnitures étaient peut-être usées ; de toutes façons, le freinage de l'avant était plus faible que de l'arrière, anomalie qui confirme que les freins n'étaient pas au mieux de leur forme.

De 50 km/h à l'arrêt complet, les distances suivantes ont été parcourues :

Frein AV seul : 20,2 m (décélération moyenne : 4,8 m/s²).

Frein AR seul : 18,7 m (décélération moyenne : 5,15 m/s²).

Les deux : 11,8 m (décélération moyenne : 8,20 m/s²).

5. — LA CONSOMMATION

La sobriété semble bien être une qualité propre à la marque. La Z 56 C était très raisonnable sous ce rapport, et la ZS est encore plus sobre, puisqu'à 80 km/h elle se contente de 3 litres, ce qui n'est guère plus que ce que consomment certains cyclomoteurs à des vitesses de 20 à 30 km/h inférieures.

Voici la consommation correspondant aux différentes vitesses :

- 50 km/h : 2,4 l.
- 60 km/h : 2,4 l.
- 70 km/h : 2,55 l.
- 80 km/h : 3,0 l.
- 90 km/h : 3,80 l.
- Maxi assis (91 km/h) : 3,90 l.
- Maxi couché (101 km/h) : 4,20 l.
- Consommation normalisée : 2,75 l. à 68 km/h.

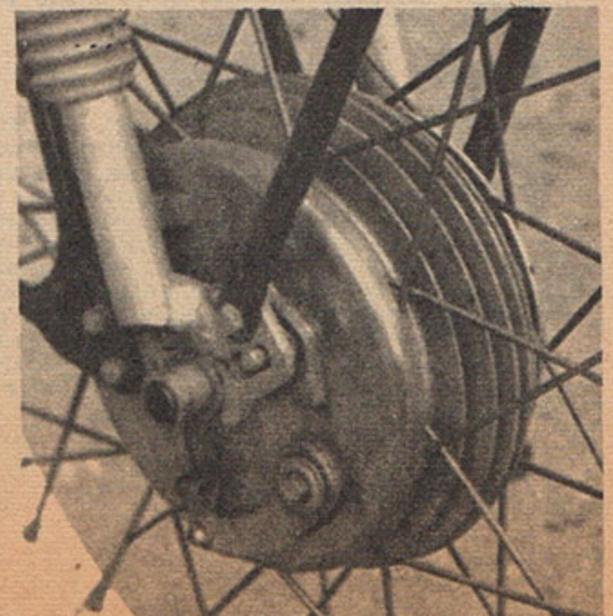
Pour conclure

La 125 Motobécane « spéciale » est une petite machine d'allure sport, de performances très honnêtes et qui est d'une utilisation très sûre et très facile. Son prix abordable devrait lui assurer une assez large diffusion car elle répond certainement à ce que recherche une partie de la clientèle française, surtout parmi les jeunes.

Si l'on souhaite un étagement de boîte plus serré, il est possible que cette modification entraîne une augmentation du prix de vente de cette machine, lui enlevant ainsi un de ses atouts. Mais en revanche, l'usine Motobécane se doit absolument de modifier l'emplacement des repose-pieds, du sélecteur et de la pédale de frein, améliorations qui n'alourdiraient pas le prix de revient et qui réduiraient alors à bien peu de choses les défauts de cette ZS qui est déjà dotée de deux belles qualités : une sobriété remarquable et une excellente tenue de route.

C. C.

Le moyeu-frein avant, en alliage léger fretté, est largement aileté.



Essai 125 Motobécane ZS

DESCRIPTION TECHNIQUE

MOTEUR

Monocylindre quatre temps à soupapes en tête.
Alésage : 52 mm.
Course : 58,8 mm.
Cylindrée : 124,8 cc.
Taux de compression : 8,5 à 1.
Puissance : 6,75 CV à la roue arrière.
Régime correspondant : 6.800 t/m.

BOITE DE VITESSES ET TRANSMISSIONS

Transmission primaire par pignons 32 x 80 dents.
Rapport de démultiplication primaire : 2,5 à 1.
Transmission secondaire par chaîne 15 x 46 dents.
Rapport de démultiplication secondaire : 3,06 à 1.
Rapports internes : 1 (100 %) — 1,317 (75,9 %) — 1,976 (50,6 %) — 2,713 (36,85 %) à 1.
Rapports finals : 20,8 — 15,15 — 10,10 — 7,66 à 1.

PARTIE CYCLE

CADRE : tubulaire simple berceau.
SUSPENSION AV : fourche télescopique, dépourvue d'amortisseurs.
SUSPENSION AR : oscillante, à éléments de suspension séparés, munis d'amortisseurs hydrauliques à double effet.
JANTES : 18", en alliage léger.

FREINS : moyeu-frein central en alliage léger à l'avant, de 130 mm de diamètre et 25 mm de largeur des garnitures ; frein arrière de mêmes dimensions.

PNEUS : AV 18 x 2,50 ; AR : 18 x 3,00.

RESERVOIRS : essence 17 l ; huile : 1,75 l.

POIDS : 98 kg.

RÉGLAGES - ENTRETIEN

ALLUMAGE : par volant magnétique Novi 35 W — 6 volts.

Dispositif d'avance automatique.

Point d'allumage avant P.M.H. : 1,7 mm tout retard ou 7,5 mm à pleine avance.

Ecartement des vis platinées : 0,4 mm.

BOUGIE : Marchal 34 (de 225 de degré thermique).

JEU AUX CULBUTEURS (à froid) : 0,1 mm.

CALAGE DE LA DISTRIBUTION :

AOA : 22° ; RFA : 45°.

AOE : 60° ; RFE : 20°.

CARBURATEUR : Gurtner H 17 D.

Diamètre de passage des gaz : 17 mm.

Gicleur principal : 33.

Aligule en position haute.

Volet de gaz : 8.

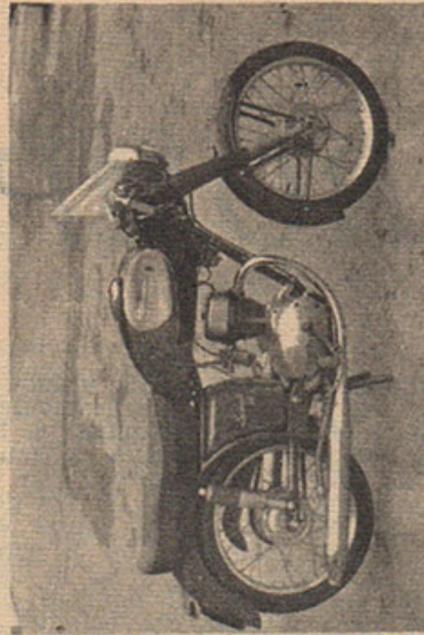
Diffuseur n° 6.301.

GRAISSAGE : 1,75 l d'huile SAE 40 (été) ;

SAE 30 (hiver).

PRESSION DES PNEUS :

AV : 1,4 kg — AR : 1,8 kg.



RÉSUMÉ DE L'ESSAI

La 125 cc Motobécane « spéciale », agréablement présentée, est une motocyclette plus sport d'allure que de performances, bien que celles-ci soient très bonnes pour une 125 cc.

Ne nécessitant pas une conduite particulière et bénéficiant d'une tenue de route remarquable, cette machine devrait faire le bonheur de bien des jeunes, encore peu expérimentés et qui cherchent un modèle de transition entre le cyclo ou le scooter qu'ils quittent et la moto qu'ils espèrent.

Confortable, agréable à piloter, la ZS souffre cependant de quelques défauts : des bruits mécaniques très élevés et une position de repose-pieds mal choisie. Un frein avant plus efficace serait également le bienvenu.

La présentation, est soignée. Enfin, le prix de vente reste dans des limites raisonnables.

PRIX : 180 860 + Taxes

CONDITIONS D'ESSAI

Kilométrage effectué 1.500 km
Taille de l'essayeur 1,70 m
Poids de l'essayeur 65 kg
Réglages spéciaux ou modifications néant
Date et lieu de l'essai : du 25/3 au 7/4/59 (Seine et Seine-et-Oise).

Conditions atmosphériques : pression 739 mm de mercure, température 11,7° C, humidité relative 80 %, vent secteur sud-ouest 6 m/s.

RÉSULTATS OBTENUS

300 m	»	19"	1/5, moy.	56,25 km/h
400 m	»	23"	2/5, moy.	61,55 km/h
500 m	»	27"	1/5, moy.	66,2 km/h
1000 m	»	45"	4/5, moy.	78,6 km/h

Freinage :

(De 50 km/h à l'arrêt complet)
AV seul : 20,2 m, décélération moyenne 4,80 m/s²
AR seul : 18,7 m, décélération moyenne 5,15 m/s²
Les deux : 11,8 m, décélération moyenne 8,20 m/s²

Consommation :

50 km/h : 2,4 l.
60 km/h : 2,4 l.
70 km/h : 2,55 l.
80 km/h : 3,00 l.
90 km/h : 3,80 l.
maximum assis (91 km/h) : 3,90 l.
maximum couché (101 km/h) 4,20 l.
normalisée : 2,75 l à 68 km/h.

Vitesses maxima :

1ère	45 km/h (8.460 t/m)	duo
2ème	59 km/h (8.080 t/m)	
3ème	82 km/h (7.490 t/m)	77 km/h (7.030 t/m)
4ème	91 km/h (6.310 t/m)	80 km/h (5.550 t/m)
	101 km/h (7.000 t/m) couché	

Epreuve de côte :

(350 m, pente moyenne 8,7 %).
Pilote 55 kg : 25" 3/5, moy. 49,2 km/h 1-2-3.
Pilote 65 kg : 26" 2/5, moy. 46,0 km/h 1-2.
Duo (55 + 65 kg) : 31" 4/5, moy. 39,6 km/h 1-2.

Accélération :

100 m départ arrêté 9" 3/5, moy. 37,5 km/h
200 m » 14" 4/5, moy. 48,65 km/h

A BATONS ROMPUS...

J'EMETS de temps en temps quelques idées personnelles sur la moto, idées que Moto-Revue veut bien mettre noir sur blanc à l'intention des lecteurs que je suis susceptible d'intéresser.

"CULBUS", A. C. T., LATÉRALES...

J'ai 46 ans et 30 ans de pratique moto, uniquement pour mon plaisir. Je lisais déjà Moto-Revue en 1926, deux ans avant de posséder ma première machine : une Motosacoche 250 cc, moteur M.A.G. à culbuteurs, avec laquelle je souffrais de violents points au cœur lorsque je voulais rouler vite et longtemps sur mauvais chemins : la fourche avant à parallélogramme de cette époque, seule suspension de la machine, ne procurait que tenue de route et confort tout relatifs...

★

J'en suis à ma 19e machine. J'ai possédé de la 125 à la 650, avec une incursion dans tous les types de moteurs : latérales, culbuteurs, A.C.T., mono, flat-twin, vertical-twin. J'ai actuellement une préférence pour le vertical-twin, préférence plus dictée par des considérations sentimentales que par des considérations de pure technique. Car, en fait, le flat-twin est bien le moteur le plus rationnel de toute la gamme offerte par les constructeurs mondiaux de motos.

LA MOTO DE 1960 :

BON MARCHÉ, ROBUSTE ET CARÉNÉE

Compte tenu de mes 30 années de pratique et de mon observation des mœurs de l'époque, il apparaît que la pratique de la moto, du seul point de vue activité de loisirs, est de plus en plus le fait d'un nombre fort restreint de personnes. Il est peut être possible à deux ou trois usines de faire vivre petitement leur département « Construction moto-scooter » en fabriquant des 125 destinées au secteur utilitaire, et encore à condition de construire des machines vraiment utilitaires conformes aux possibilités techniques de 1959 : moteur robuste et peu gourmand, solidité générale excellente, présentation élégante. Mais quant à fabriquer des motos de 175 à 700 cc à un stade industriel permettant la grande série, seule méthode amenant un prix de vente concurrentiel avec nos voisins d'Est ou d'Outre-Manche, c'est chose à présent impossible en France car il n'y a plus la clientèle pour ces machines. Et nous avons trop de retard comme exportateurs pour vendre à l'étranger.

★

La seule solution pour qui veut construire de la moto et la vendre est de s'en tenir à un minimum de modèles assurés d'avoir l'agrément de la clientèle. Une forte diffusion ne peut être certaine que dans la clientèle jeune, au pouvoir d'achat réduit hélas ! Une fois qu'un homme a femme et enfants, il ne peut plus guère être question pour lui de pratiquer la moto.

★

Pour attirer les jeunes, il faut un prix de vente raisonnable, un aspect élégant, des performances honorables par rapport à la cylindrée, une bonne réputation de qualité, et de plus, une protection efficace du pilote et de sa passagère. Toutes ces choses sont difficiles à concilier, mais cependant possibles si la fabrication est moderne, rationnelle, et entreprise à grande échelle au stade industriel.

★

Pour ma part, je vois très bien, dans les six nations ayant adhéré au marché commun, subsister uniquement 3 ou 4 marques de motos ne construisant chacune que 2 à 3 types de machines : 125 cc, 250 cc, 500 cc et exceptionnellement 1.000 cc dans une seule usine. Toutes les autres cylindrées sont illogiques et ne riment à rien. De ces quatre types on peut extraire les puissances donnant satisfaction à tous les usagers. Par la dispersion des efforts des fabricants, par la mise en chaîne de trop petites séries, par la non éducation du public, on en est encore réduit en tant qu'acheteur, à ne pas avoir sur le marché de modèles pouvant se comparer, toutes pro-

portions gardées, à la voiture de grande diffusion. Avec une bonne voiture de 4 ou 5 CV, on véhicule 4 personnes durant 100.000 km sans réparations coûteuses si l'on conduit en douceur, tout en roulant à 80 km/h. Il faut que pour un prix égal au 1/3 du prix de cette voiture (car le poids global d'une 250 cc par exemple est environ le 1/3 de celui d'une 5 CV) on trouve une 250 capable de rouler à 80 km/h pendant 100.000 km en transportant 1 ou 2 personnes et cela sans réparations importantes. Or, où est la 250 de 200.000 fr capable de fournir ce service ? Et pourtant la chose est possible. Réalisée, elle peut amener des couches importantes d'acheteurs à la moto.

★

Mais cela sous une seconde condition extrêmement importante actuellement : que la machine de 1960, tout en restant un véhicule d'encombrement restreint, devienne une moto carénée d'une forme voisine de celle préconisée par M. Saintemartine dans le N° 1416 de Moto-Revue. En France, sur les 3/4 du territoire, de par la rigueur du climat de novembre à mars, le pilote de machine non carénée n'a aucun goût pour enfourcher sa monture. Et sa passagère en a encore moins que lui : Raisonnablement, avec les machines actuelles sans protection des passagers, il n'est pas possible d'aller en visite chez des connaissances résidant à 100 km, sous une pluie battante de novembre. Et peut-on emmener à moto sa fiancée danser à 10 km du point de départ alors qu'un froid vif ou une bonne bruine sévissent ? Pas plus, n'est-ce pas. A moins d'accepter de s'équiper en scaphandrier pour les parcours, ce qui n'est plus admis par la majorité des jeunes. Il faut une protection maximum du pilote et du passager. Le scooter avec son pare-brise l'a réalisée, d'où son succès. La moto doit suivre cet exemple, modifier ses formes extérieures, et devenir rationnelle pour l'emploi à laquelle elle est faite en 1959 : véhicule économique de déplacement rapide pour deux passagers protégés, avec petit reste de tendance d'utilisation sportive. Hors de ces normes, la moto va faire comme aux U.S.A. : disparaître au profit de la voiture, hélas !

★

Je dis « hélas » parce que j'utilise aussi une voiture depuis fort longtemps, mais uniquement en mauvaise saison, lorsque chevaucher une moto n'est guère possible sur un long parcours. Faire 320 km aller et retour en hiver pour aller skier le dimanche dans le Jura est chose courante sur quatre roues, impossible sur deux. Or, je n'éprouve aucune satisfaction à piloter une voiture alors que la conduite d'une moto m'est depuis trente ans une source inépuisable de puissantes satisfactions. Négocier les courbes et être en étroit contact avec sa monture et la nature environnante crée un état euphorique que trop de jeunes ignorent. Je suis arrivé à faire aimer la pratique de la moto en passager à des gens nullement prédisposés à apprécier ce mode de locomotion, ce qui prouve bien le charme prenant du voyage sur 2 roues. Et je ne conçois pas un voyage de vacances autrement qu'en camping-moto. Je suis certain qu'un grand nombre de jeunes gens peut encore préférer la moto à la petite voiture d'occasion. Encore faut-il fournir à ces jeunes un véhicule moderne adapté à leur pouvoir d'achat. Pour cela, je crois ma démonstration précédente comme étant la seule solution valable.

LES MOTEURS : DES BLOCS DE 60 cv/l

Deux temps jusqu'à 250 à tendance utilitaire, culbuteurs ou un A.C.T. de 125 à 1.000 cc normaux sont les seuls types de moteurs à préconiser. Sauf pour les versions strictement utilitaires devant être conduites avec le minimum de soins et d'entretien, demandant donc un moteur très robuste à courbe plate avec des chevaux partout, on ne doit plus voir un 125 de moins de 8 CV, un 250 de moins de 16 CV, un 500 de moins de 32 CV et un 1.000 de moins de 55 CV. Les matériaux et la technique de 1959 permettent aisément ces puissances, tout en conservant la solidité et une certaine souplesse de fonctionnement.

★

Et puis vivement que le bloc moteur à lignes nettes et au nettoyage aisé soit adopté par tous ! Bien dessiné, il n'enlève rien à l'accessibilité des organes. Un nettoyage total d'un

moteur aux multiples recoins demande des heures. Que de temps perdu pour l'amateur soigneux aimant avoir une machine impeccable !

A l'arrière, fourche oscillante avec réglage de dureté. Solution unanimement adoptée. A l'avant, la télescopique bien conçue fait parfaitement l'affaire et donne une netteté de lignes fort appréciable en même temps qu'un prix de revient certainement moins élevé que celui des types oscillants Earles et autres. Du moment que les Gilera, M.V., Guzzi, Norton et la suite tiennent parfaitement la route jusqu'à 240 km/h avec une télescopique à l'avant, les machines de tourisme peuvent s'en contenter.

LE SPORT A LA PORTÉE DU PLUS GRAND NOMBRE...

Trial : il est souhaitable que cette activité hivernale se développe et soit pratiquée dans toute la France, avec conservation de la classification actuelle des concurrents en deux catégories. Etant entendu que le parcours imposé à la catégorie subalterne soit à la portée de toute machine avec pneus normaux, et de tout pilote moyen. Le but à atteindre est de faire pratiquer cette activité par un maximum de motocyclistes qui goûteraient peu un parcours trop difficile d'où ils sortiraient couverts de boue et où ils risqueraient beaucoup d'abimer leur machine. Je pense que c'est aux organisateurs de se mettre à la portée de la masse, cette dernière n'ayant pas les moyens techniques et financiers nécessaires pour se hisser au niveau d'un parcours difficile.

★

Régularité :

A part quelques rares épreuves internationales d'une difficulté exceptionnelle, tels les six jours internationaux par exemple, les constructeurs n'ont plus rien à apprendre d'une participation aux épreuves habituelles de régularité. Ces dernières ne sont parfois fort difficiles que pour les pilotes, lorsque les mauvaises circonstances atmosphériques rendent la moyenne délicate à tenir sur parcours de montagne. La « Régularité » permet surtout aux amoureux du sport motocycliste de manifester leur vitalité aux moindres frais. Il est souhaitable que les parcours varient en longueur et difficulté avec les possibilités de participation locale et régionale, le but de la majorité de ces épreuves ne pouvant plus tendre qu'à permettre à un grand nombre d'amateurs de s'aligner avec de bonnes chances de succès dans une épreuve sportive. Pour attirer des jeunes à une participation, il ne faut pas leur imposer des frais trop lourds.

★

Cross :

C'est la spécialité la plus payante et qui connaît toujours une bonne faveur du public. Elle exige une nette spécialisation du concurrent qui doit faire les frais d'une machine spéciale s'il veut faire son chemin. Un jeune ayant de la classe peut cependant y percer assez rapidement et rentrer vite dans ses débours. Puissent les organisateurs équilibrer leurs plateaux de telle sorte qu'il y ait lutte tout au long des épreuves plutôt que des concurrents espacés tournant individuellement, ce qui est lassant pour le spectateur et se voit encore assez souvent.

★

Vitesse :

Pour moi, elle est l'aristocratie du sport moto et je ne connais rien de plus prenant que la fugitive vision d'un coureur faisant corps avec sa machine et penché à l'extrême en prenant quelque courbe rapide. J'ai fait une saison avec une 350 A.C.T., sans aide aucune, et j'ai pu juger combien il faut dépenser d'argent et disposer de temps pour pratiquer la vitesse. Cette spécialité ne sera toujours qu'à la portée d'un nombre restreint de privilégiés et seuls les ténors y gagnent de l'argent.

Je crois que la réglementation des épreuves doit tendre à limiter la vitesse maximum permise autour de 200 km/h en réduisant les cylindrées au fur et à mesure de la marche du progrès, qui fait tirer toujours plus de chevaux d'une même cylindrée. Côté spectacle, des coureurs roulant à 200 donnent une impression bien suffisante. Et leurs réflexes peuvent parer encore à bien des imprévus à cette allure, tandis qu'à 250 ou plus, frisés actuellement par les 500 cc d'usine, le pilote ne peut plus rien. Et puis, la limitation du carénage est un non-sens. Le progrès et la raison veulent qu'on aille toujours plus vite avec une cylindrée plus réduite. Qu'on laisse les machines d'usine faire la démonstration totale de leurs possibilités de vitesse, tout en réduisant leurs cylindrées, et qu'on pousse la catégorie sport, pour les amateurs et semi-professionnels qui y donneront un spectacle pouvant être de premier choix et pouvant meubler une réunion. J'ai vu en septembre la course des 175 sport à Monza : de par le grand nombre d'engagés, la qualité des machines, la lutte et l'acharnement des concurrents, elle valait largement certaines courses de 500 aux grands prix de Spa, Berne, et autres, lorsque la casse réduit le spectacle à quelques professionnels tournant espacés et isolément.

A l'échelon national, un fort joli spectacle peut être donné par des courses de 125 et 250 rassemblant un grand nombre de partants sur machines « spéciales sport » ; courses se disputant en 2 manches et 1 belle, soit 5 courses par réunion. La vitesse ne pourra survivre que si on la met à la portée d'un bon nombre de concurrents peu fortunés. Encore faudrait-il que la Fédération incite les organisateurs à inclure des épreuves sport dans leur programme, que les organisateurs admettent ce point de vue et tentent quelque chose, afin que le mouvement des épreuves sur machines de sport démarre avec le maximum de chances de succès.

On doit pouvoir acquérir de bonnes 125 et 250 sport pour des prix voisins de 300.000 fr. Il est probable qu'il se trouverait un nombre assez grand de fervents amateurs de compétition pour consacrer 300.000 fr à la pratique de leur sport. Mais encore faut-il que le mouvement soit sérieusement lancé, et encouragé par la suite.

LE PORT DU CASQUE

Comme la majorité des Suisses, Allemands, Italiens, je ne le porte qu'en épreuve sportive. Je suis contre l'obligation d'en user, que je considérerais comme une inadmissible atteinte à la liberté individuelle. Maintenant, qu'on le recommande tant et plus et que la presse spécialisée vante ses mérites, c'est chose normale. Mais que chaque usager d'un deux roues à moteur reste libre de se coiffer de ce qui lui plaît !...

LE CARENAGE : POUR ET CONTRE

J'ai un « Leconte » monté sur une « Golden Flash » depuis plus d'un an. J'ai émaillé carène et machine en couleurs vives et l'ensemble est très agréable à l'œil. Les essais très complets que Moto-Revue a effectués sur ce carénage et dont il a été rendu compte dans le N° 1369 se sont révélés exacts dans l'ensemble. La stabilité de route sous l'effet de rafales de vent latérales est meilleure qu'avec une machine non carénée, et j'en ai été quand même surpris. La consommation diminue légèrement (je roule à 100 km/h chaque fois que cela est possible). J'ai effectué des essais de solidité à la friction que l'essayeur de Moto-Revue n'a pas pu se permettre : 3 buches avec longue glissade de la machine sur le flanc, mais sans choc à l'arrêt, m'ont arraché des ferrures fixées dans la carène, percé un trou de 5 cm de diamètre dans un flanc, mais nullement cassé ou déformé l'ensemble. J'ai toujours réparé avec mes moyens personnels, et, après masticage et peinture, la carène a repris son bel aspect neuf à chaque fois. La protection contre le vent et le froid est bonne. Contre la pluie, c'est une autre histoire : l'eau projetée par la roue avant passant dans les flaques, ainsi que celle qui retombe des flancs du garde-boue, est aspirée par l'air qui s'engouffre dans l'ouverture du passage de roue et remonte intérieurement le long de la carène. Je me retrouve toujours, en roulant à plus de 100 sous la pluie, avec de l'eau boueuse sur tout l'avant du réservoir et même jusque sur le menton si je pilote en position penchée vers l'avant. Le défaut ne doit être éliminable que par enfermement total de la fourche avant dans un compartiment empêchant l'air de remonter à l'intérieur de la carène. Malgré les dires de J.B. et J.C.B., j'estime que le refroidissement total est inférieur, sur ma « Golden », à ce qu'il était sans carène. Avec la carène, j'ai bleui des tubes pour la première fois de mon existence de motocycliste. Pourtant, je ne laisse jamais tourner mon moteur à l'arrêt. J'ai roulé en Sicile en pleine canicule : tubes toujours nets. Il m'a suffi de grimper quelques cols suisses en août, sur route encombrée et mauvaise, demandant de longs parcours en 2 et 3ème vitesse, pour bleuir les tubes sur une bonne longueur. Il est évident que le courant d'air dû à la vitesse ne venant plus lécher le carter et le refroidir, la seule rentrée d'air par les ouïes latérales est quelque peu insuffisante dans certains cas spéciaux. La carène n'est pas non plus à conseiller à celui qui gare sa machine dans un couloir d'accès difficile : du fait qu'elle ne se déplace pas latéralement aussi rapidement que la roue avant, la manipulation de la machine en zig-zag est peu aisée au milieu d'obstacles.

En somme, pour quelques inconvénients mineurs, j'ai des satisfactions majeures. Je n'en demande pas plus pour le moment.

POUR CEUX QUI AIMENT LA MOTO : LE GROS BICYLINDRE

Quoi qu'en disent les amateurs de mono, ou de petit cube à haut rendement, j'estime qu'il n'est rien de tel, rien de plus agréable, que de conduire un des bi-cylindres actuels de 6 à 700 cc. Grâce à leur puissance à tous régimes, ces moteurs ne nécessitent qu'un minimum de manœuvres au cours de longues étapes. Le pilote, de par la puissance toujours disponible, subit peu de ralentissements lorsqu'il ratrape des pa-

quets de voitures car il est toujours facile de se faufler et de se dégager lorsqu'on dispose d'une grosse réserve de chevaux. Fin septembre, j'ai fait, par exemple, avec passagère et matériel de camping, Venise-Dijon entre 4 heures du matin et 18 heures, avec passage du Grand Saint-Bernard, de la Suisse et du Jura, arrêts normaux pour repas et grillage de cigarettes, sans ressentir plus qu'une lassitude moyenne à l'arrivée. Seul l'ensemble des qualités d'un gros bi-cylindre peut me donner cela. Aussi ne puis-je que recommander à ceux qui sentent qu'ils aiment la moto et qu'ils vont la pratiquer longtemps de faire un sacrifice d'argent à l'achat et d'acquérir une bi-cylindre d'au moins 500 cc. Les satisfactions qu'ils en tireront leur feront oublier leur plaie d'argent...

MA B.S.A. GOLD-STAR...

Attiré par l'allure fort sportive de la 500 Gold-Star, je me suis laissé séduire et j'ai acheté cette machine, neuve, en 57. La destinant au grand tourisme, je l'ai équipée du carburateur T.T. et des comes normales de tourisme qui, seules, lui laissent la souplesse moteur nécessaire pour ne pas obliger le pilote à être continuellement en train de tenir le régime. Sa puissance est d'environ 33 CV sous cette forme. Le résultat, pour moi, c'est que j'ai failli me faire dépasser, sur route droite et libre, par des Versailles et D.S. 19 roulant à fond, malgré que j'aie été à plat et seul sur la moto. Aussi me suis-je empressé de remplacer les 33 CV par 43 en changeant la Gold-Star contre la 650 Super-Rocket. Durant le temps que j'ai roulé avec, la 500 sport m'a donné une excellente impression. Dotée de bonnes reprises, d'une excellente tenue de route, d'une vitesse de pointe fort honorable, d'un moteur ne vibrant à aucun régime, très sobre si l'on n'abuse pas des vitesses intermédiaires, dans sa version tourisme cette machine doit faire le bonheur d'un amateur se contentant de la souplesse et de la puissance d'un bon mono 500 de grand tourisme rapide. De plus, sa ligne racée et sa présentation

quelque peu luxueuse sont flatteuses pour son propriétaire. Quant à sa solidité, elle doit être exceptionnelle puisque les machines de ce modèle tiennent parfaitement sur les terrains de cross chaque dimanche.

... ET MA "SUPER-ROCKET"

Moteur passé au banc et livré avec carte de courbe de puissance. Mais, ce que je trouve remarquable, aucune nécessité de tenir du régime. L'avance réglable à la manette commandée à la main me permet de rouler, en solo, à 35-40 au compteur en 4ème sans aucun à-coups, ni cliquetis à la reprise. Combien cette qualité est appréciable alors que les règlements de police de plus en plus sévères, l'essence de plus en plus chère, obligent à concilier ralentissements et économies. Le résultat c'est qu'en roulant, en duo, à 100 chaque fois que la route et la circulation le permettent, je consomme 4 litres aux 100 km sur le parcours Dijon-Paris. Le moteur doit évidemment avoir un bon rendement thermique puisqu'il a un taux de 8,5 à 1. Cette machine me satisfait énormément, et pourtant je suis difficile. Les nouveaux freins arrêtent vraiment, la chaîne arrière est bien protégée, la ligne est agréable, et l'ensemble détalé véritablement lorsque j'ouvre les gaz avec l'intention d'accélérer sec. En solo, on est un peu le maître de la route avec une machine de ce genre. Mais en duo, 43 CV sont encore insuffisants. Je rêve d'une Flat-Twin 800, à bloc moteur à courbe de puissance plate, développement 50 CV au minimum, et carénée de construction de façon à joindre esthétique et montage de carène rationnel. Machine de 180 km/h en duo... Mais on n'en est pas encore là car cela n'est faisable et rentable que pour un seul constructeur ayant le monopole des fournitures sur un marché de 200 millions d'habitants sans frontières douanières.

Et voilà livrées quelques pensées d'un ancien de la moto.

M. P. MEYER, Dijon.

Mon petit doigt m'a dit...

...Qu'une célèbre marque de scooters s'apprêterait à sortir une nouvelle variante de son modèle de 150 cc de cylindrée.

...Que deux marques italiennes, qui étaient restées dans l'ombre ces derniers temps sur le marché français, feraient leur prochaine réapparition.

Il s'agit de Guzzi et de Gilera, cette dernière marque nous présentant peut-être même un cyclo.

...Que, revenus tout dernièrement de la Côte d'Azur, un célèbre importateur et un non moins célèbre agent parisien, ont été très impressionnés par la vogue croissante du cyclo sport italien auprès de la jeune clientèle locale.

Rien d'étonnant à ce que de nouvelles marques Transalpines soient importés et

qu'elles trouvent des concessionnaires enthousiastes.

La jeunesse parisienne voudrait bien, elle aussi, faire «joujou».

LA REVUE TECHNIQUE MOTOCYCLISTE DEPOSE SON BILAN

Notre confrère la R.T.M. (la Revue Technique Motocycliste) vient de déposer son bilan et se trouve en état de liquidation judiciaire.

La R.T.M., fondée par Jean Châtelain, ne fut pas toujours correcte pour ses confrères et spécialement à l'égard de Moto-Revue. Au cours de ses quelques années d'existence où elle aurait pu normalement subsister, elle préféra, de sa voix de sirène faire des promesses, qu'elle ne pouvait tenir, et elle débaucha de Moto-Revue plus d'une dizaine de rédacteurs, de dessinateurs, espérant ainsi nous faire du tort,

et se gonfler en se faisant décrire les dessous d'une technique et d'une administration qui permirent à Moto-Revue, une marche toujours ascendante, depuis 1913 :

Les événements auront démontré, une nouvelle fois, que des manœuvres si blâmables ne payent jamais.

Néanmoins, en cette pénible circonstance qu'il nous soit permis d'adresser à son fondateur Jean Châtelain et aussi à ceux des nôtres qui lui firent confiance, nos confraternelles condoléances.



Pièces Détachées - Expédition Province
Réparation

REALESAGE - RECTIFICATION - GLAÇAGE

Tous cylindres - Fourniture piston origine ou alliage traité spécial
REFECTION VILEBREQUIN en PIECES ORIGINE - ECHANGE STANDARD MOTEURS
A.M.C. - SACHS - GNOME-RHONE - YDRAL - VILLIERS - MOTOBECANE

REMISE en ETAT : tous moteurs et volants magnétiques

R. MAUCOURANT : 147, bd. Ney, PARIS 18^e - Téléphone : Mar. 46-78

LA PLUS FORTE VENTE DES PUBLICATIONS TECHNIQUES

LE NUMÉRO : 70 FRANCS

Moto
La
Moto **revue**

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

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

ABONNEMENTS

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

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

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

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

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

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

MOTOBECAINE

Vends 350 cc bicylindre, 80.000 frs. Lesbre Francis, 50, av. La Bourdonnais, 7e.

125 lat. dern. mod., parf. état. Prix int. DEF 24.38, av. 19 h.

TERROT

Cause maladie moto Terrot, 7 CV, avec side, tr. bon état, 75, 6, r. Colbert, Aubervilliers.

RENE GILLET

125 neuve 59, oscillante, selle double. Remise 33%. Garant. Créd. 15 mois. 17, r. Pajol.

ALCYON

3 CV neuve 59, remise 40%. Garantie 6 mois. Crédit 15 mois. 17, rue Pajol (18e).

MALTERRE

250 DS Malterre, tr. b. état, 14.000 kms, 100.000. Vis. t. l. j. à part. 18 hres. Gillet, 45, rue Louis-Blanc, Paris-10e.

MOTOS de COURSE

AJS 7R, bas prix.
 Norton Manx 350, 1953.
 Norton « carré » avec side et carénage.
 Moteur Norton « carré » 1956, neuf.
 Moteur BMW RS complet avec boîte neuf 53 CV.
 Moteur BSA Gold Star complet.
 Murit, 44, rue Paul-Barruel.

MOTOS ANGLAISES

ARIS, 11, r. Labie, 17e

Matchless 500 twin, réc. imp. 290
 Matchless 350 culb. garant. 140
 Matchless 500 culb. mono 180
 AJS 500 twin 170
 Roy-Enf. 500 twin, c. nve 230
 Roy-Enfield 250 culb., imp. 95
 Norton 500 Dominator 200
 BSA 350 cc B31 imp. 130
 Velocette 500 MSS 2.000 k., c. nve. P. 100, val. 350. Faivre, 145, r. du Temple, 3e, Tur 20.49

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.

Vends T 100 Triumph, mod. 57 (15000 k), prix 280.000. S'adresser Rinaldi, Cumont (T-et-G).

Sunbeam S8, excellent état. Bonnot, 16, r. de la Procession, Paris 15e. SEG. 80-64.

Panther, oscil. 350, 4.500 kms, 1956, gar. 180. Bonneau, agent off. BMW, Clamart. MIC 40-28.

BSA Gold 650, 18000 k, d'origine. cc. rare 200.000. Baudin, r. Guynemer, Neuilly-sur-Marne.

Norton 99, mars 57, 13.000 kms. Créd. Ravassard, Brasserie de l'Entracte, 4, r. Marx-Dormoy.

BSA B33 neuve cause double emploi. Bonneau, 23, rue Ernest-Renan, Chaville, S.-Oise.

Vélocette L200, comme nve, 75.000. 46, r. Abbé-Groult, 15e.

550 BSA, eq. Px 160. 69 a. P.V. Couturier, Bobigny (Seine).

500 BSA twin A7, impec. 120. Mme Stutz, CAR. 91.13 de 9 h. à 13 h., 14 à 18 h. sf samedi.

500 Triumph 55, oscillante. 250.000 débattre. Bonnal, 44, rue Fieux, Toulouse.

BSA 250 C12, 13.000 km, eq., 135.000. Capelle R de la place Marpent, Nord.

SUNBEAM 500 S7, impec. donnée ! cause double emp. Louette 62, av. Ed-Vaillant. Pantin.

650 Ariel oscillante.
 500 BSA A7 oscillante.
 500 Triumph et 650.
 650 Golden Flash.

Moto-Record, 151, rue Marcadet, 18e. MON. 24-40.

MOTOS ALLEMANDES

BMW R69, 9.000 kms.
 BMW R51/3, 15.000 kms.
 BMW R25, 250 cm3.
 Side BMW d'origine.
 Moto Record, 151, rue Marcadet, Paris 18e, MON. 24.40.

BMW R68.2 sport 1954 600 cm3. Prix intérés., bon état, équip Buffet, 29bis, r. Pouchet, Paris (17e). Tél. MAR. 05-45.

BMW 51/2, b. ét. 17.000 k. Ecrire Pascual, 8, r. Coteau, Fresnes (Seine).

BMW R12, 30.000 f. Elliot, 31, r. Louis-Morard, Paris-14e.

Vends moto BMW R67 2, état neuf, 42.000 km. Prix intéressant. S'adresser M. Leroux, 90, rue du Rocher, Paris-8e à partir de 16 h. 30.

BMW R51, 16.000 km, impec. Cocas, 15, av. Grammont, Tours.

BMW R60 p. ét. Mancheron, 7, r. Jean-Thiais. BEL 21.88.

NSU Sup-Max, c. neuve, Hilsem, cité Tuilerie Suresnes, S.

IFA BK, 350 cm3 1957, tr. peu rlé, impec. 160 à déb. Mic 40 28 Bonneau, 80, Fleury, Clamart.

BMW R69, état neuf, équipée luxe. Lemoine Maurice, 21, rue Schwendi, Strasbourg.

NSU, Max 250, ét. neuf, 56. 12.000 k. 165.000 f. B. Voinot, 12, r. Léonie, Antony (Seine).

MOTOS ITALIENNES

Moto Rumi 125 SP, ét. nf, 110. Valette, 7, r. Lachelier. P. 13.

Part. vend Rumi 58, 5.000 k. Impec. Px à déb. MIC 26-84.

Morini, Setebello, 58, bon ét. 280. Plainard, 10, r. Küss, Paris (13e).

175 MONDIAL COURSE, 1 act-18,5 cv, NEUVE, Y. Baillot, 11, place des Quinconces, Bordeaux (Gironde).

MOTOS AUTRICHIENNES

Puch 250 SG, ét. nf, b. équ. 180.000. Poirier, 4, r. des Pivoines, Paray-v-Poste S-O.

Puch 175 SVS sport, tte équ. S.D. Px int. ENT. 01-68.

PUCH 125, bon état. Prix intéressant, 132, rue de Joinville, Saint-Maur.

MOTOS TCHEQUES

Part. à part. Jawa 350, 17.000 kms + rem. Fulgur. L'ensemble 175.000. Tél. MAR 94-07.

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

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

Jawa 350 cc, t. b. ét. acc. Px int. Laborie, 133, bd de Grenelle, Paris. Tél. SEG 42-44.

MOTOS DIVERSES

Jean MURIT

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

BMW R69
 BMW R67/3
 BMW R67/2
 BMW R25
 BMW R73
 BMW R51/3

Norton 88, 1954.
 Norton 88 Daytona, 1956
 Norton 7, oscillante

AJS 500 twin, 1957
 AJS 7 R, équipée route
 Ariel 650, 1956
 Ariel 500, twin, 1955 à 1957
 Ariel 350, 1956.

Triumph thund. av. Précision
 BSA 500 A7, 1956 et 57
 BSA B31 coulissante

Vincent Blackshadow
 H.-Davidson, av. side Précis.
 Adler 250, 1957

Velocette Vallant, 1958
 250 AWO 1956, 80.000
 Puch 250 SGS, 1956
 Puch 175 SVS 1955

et de nombreuses autres occasions.

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

PRIX EN BAISSÉ

Scoters neufs moitié prix.
 125 cc 1959 25% sous tarif.
 350 I.F.A. twin neuve 170
 350 Victoria Bergmester 170
 50 motos vélomoteurs dep. 15
 175 Puch sport, 2 carbur. 60
 250 BSA, Puch. 75
 350 BSA, Ariel, Jawa 95
 500 BSA, Ariel twin 130
 500, 600, 750 BMW, dep. 95
 Garantie par contrat, crédit.

10, AV. DE ST-OUEN
 Paris-18e. Tél. EUR 79.90

Follis 175 Sachs très bon état, équipée. Manauthon, 13, Californie, Billere (B.-P.).

V. Deryn 125 SP. Taon 4 en rod. Mod. luxe, ét. nf, sur amort. Lelaurain. Lenoach, 144, r. Tombe-Issoire, Paris.

LADEVEZE

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 (17e). 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-17e (fond du passage côté cinéma, accès et parking ds la cour).

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

CYCLOMOTEURS

Cyclos neufs Vap-Lavalette, remise 30%. 17, r. Pajol.

SCOOTERS

150 Lambretta 26.000 k, b. ét. At 80.000 fs. Blanchard, 15, r. du Tir, Montreuil (Seine).

Scoter Rumi à vendre, prix intéressant. Monsieur Albert, 10, rue Bourg-L'Abbé (3e).

Vends Lambretta 1955, exc. état, très complet. Ecrire revue.

DIVERS

Pièces détachées R75 R73, embiell., arb. came spt, carters side de KS 600. Baudelot, 113 av. République, Montrouge, S.

Vte aux Ench. Publ. après faillite, lundi 27 avril 1959 à 14 h. 30 à saint-Denis, 120, rue Ambroise-Croizat

20 motocyclettes Indian 250 cc

Pièces détachées, accessoires, moteurs essence, roues, pneus, etc... Me M. Rostand, commissaire priseur, 30 bis, rue Bergère, Paris (PRO 50-11).

Sach 98 cm3, 10.000 et crédit. 3.700 kms, garantie 6 mois. Leclerc, 17, rue Pajol, 18e.

Vds bas prix mot., boîtes, pignons, chaîne, tte la pce Harley en nf. 750 Harley MP 35.000 Moto Robinson, Corbell S.-et-O.

Vds side Impérial neuf, ph acc. Barbault, Corné (Anjou).

Vente bagues pied bielle moto, etc. Artisan CHA 90-29.

VOITURES

4 CV, 1951, 130.000, reprise moto. MR. 151, r Marcadet, Paris

150 motos, scooters, occas. nfs vendus à l'état de garant. Créd. av. 20 compt. 50 voit. toutes marques 403, 203, 202, Break, Famil., 2 CV, Citr. Berlinae, Fgtte, 4 CV. Ren. ts mod. dep. 100. Repr. motos, scooters, A.M.B., 45, r. Goutte-d'Or, ORN 81-60. Ouv. dim. mat.

ACHATS

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

Achète motos 1920-1930. Douglas, ABC, Henderson, Pironin, 9, pl. Duchasseint, Thiers, P.-d.-D.

URGENT

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

Part. cher. 650 BSA ou Triumph 57 peu roulé. Deschutter, 48, b. Piépus, Paris-12e.

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

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

ECHANGES

MOTO C/ AUTOS

Crédit 6 à 15 mois
 250 motos - 50 autos disponibles
 Ouvert dimanche matin
 137-139, av. Clichy (17e)

Rep. MOTOS c/AUTOS GARANTIE s/contrat

Crédit 12 et 15 mois
SELECT-AUTO-MOTO
 72, rue Clisson, Paris (13e)
 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

4 CV, 203, 403, Aronde contre motos, scooter, crédit 1 an. BF, 10 av. de St-Ouen, Paris

EMPLOIS

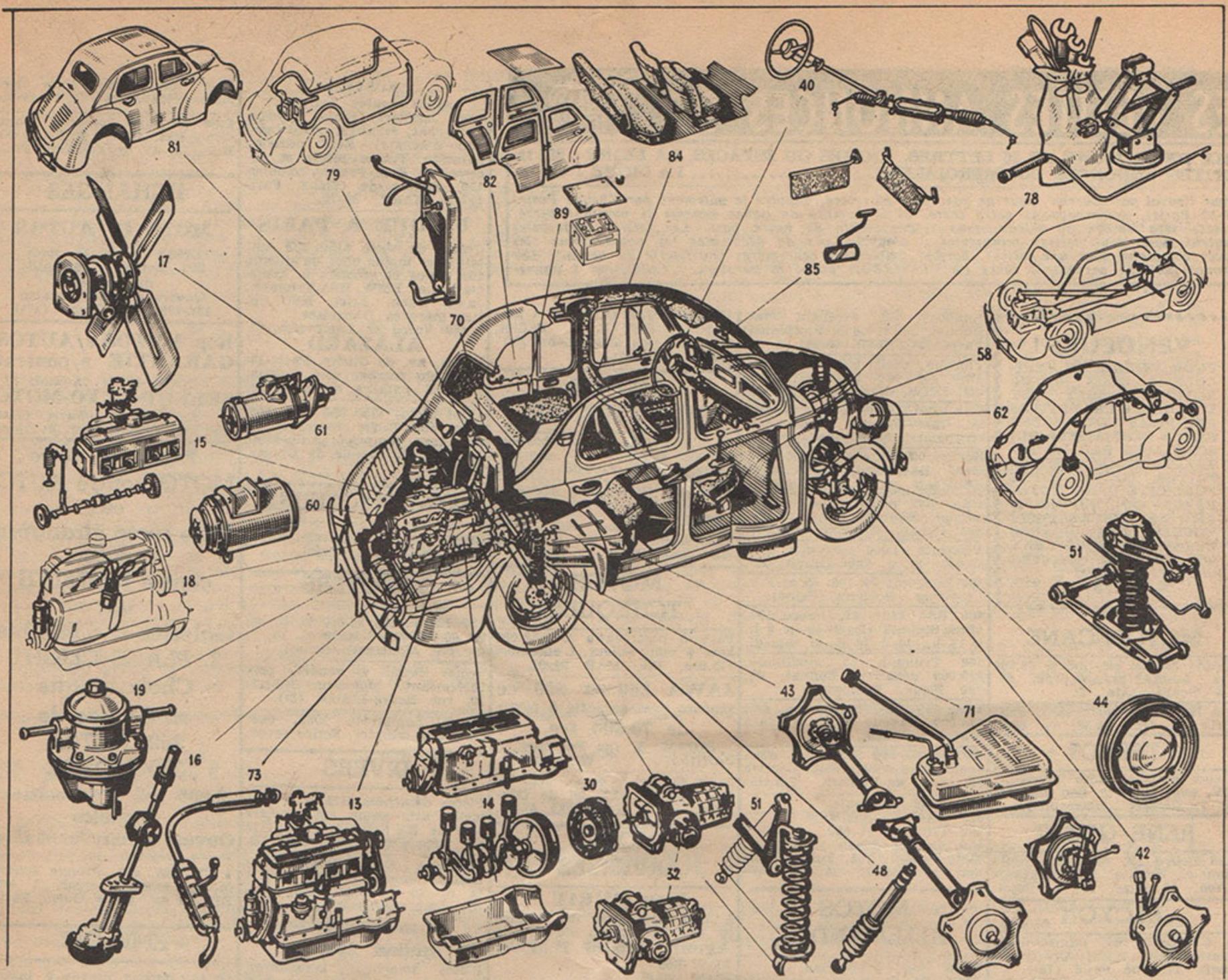
17 a., sérieux permis a instr. niv. Bac, cherche aide vente 2 roues à Paris pour apprendre le métier. Bolender Serge, 6, bd Saint-Denis, Paris.

ATTENTION !

NOS PETITES ANNONCES RENDENT CAR ELLES SONT LUES OBLIGATOIREMENT PAR TOUS CEUX QUI VEULENT ACHETER « OCCASION », LA PREUVE EN A ETE FAITE : UNE ANNONCE DANS « MOTO-REVUE » AMENE LA TOTALITE DES ACHETEURS INTERESSES, CAR « MOTO-REVUE » EST DEPUIS 46 ANS CONNUE COMME LA PREMIERE ET TOUJOURS EN TETE. ATTENTION : REMISE DES TEXTES DERNIERE LIMITE VENDREDI AVANT 17 H. 30.

PRIX : NOS PRIX SONT EN DESSOUS DE TOUTS 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.



**Voulez-vous connaître le ventre...
de votre 4 cv., ou de votre 2 cv., ou de
la 203, ou de l'Aronde, ou des vieilles
9 à 15 cv. Citroën, ou de la Dyna, et
bientôt, de la Dauphine?**

**Tous ces Manuels se trouvent à nos
bureaux : 12 rue de Cléry.**

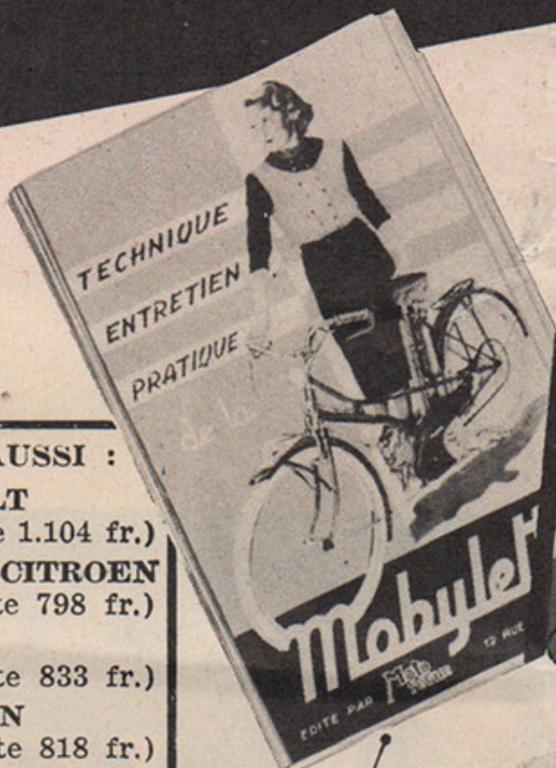
**... ils vous seront indispensables à
vous usager, mais aussi à vous
Mécanicien - Réparateur.**

LA BIBLIOTHEQUE DU "MOTORISÉ"

LA SPÉCIALITÉ DES ÉDITIONS DE MOTO-REVUE

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

Prix : 894 fr.
(par poste 1104)



NOUS ÉDITONS AUSSI :

4 CV RENAULT

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

TRACTION AVANT CITROEN

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

L'ARONDE

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

2 CV CITROEN

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

MOTOBECANE 125 lat.

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

MOTOBECANE 125-175 culb.

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

PEUGEOT P 55-56-155-156 et 176

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

GNOME-RHONE

Types R1 - R2 - R3 - R4 - R4 C

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

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

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

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

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

Prix : 482 fr.
(par poste 592)



Prix : 608 fr.
(par poste 723)



Prix : 578 fr.
(par poste 688)

Prix : 573 fr.
(par poste 683)



Prix : 563 fr.
(par poste 673)



Prix : 568 fr.
(par poste 683)

TABLEAUX MURAUX

PLANCHES MURALES 60x100 cm. : Pour envoi par poste des Tableaux Muraux, ajouter 100 fr. - Pour 2 tableaux 120 fr., et 30 fr. par tableau supplémentaire.
Moteur PEUGEOT P 55 : 450 fr.
Moteur TERROT 500 RGST : 500 fr.
Moteur 4 CV RENAULT : 300 fr.
Moteur 125 TERROT ETD : 500 fr.
Bloc-moteur A.M.C. 125 et 150 : 500 fr.
Bloc-moteur Ydral 125 : 450 fr.

CARNET DE BORD du Motocycliste
60 fr. (franco 110 fr.)

RELIURES 350 fr. (par poste 500 fr.)
Catalogue détaillé sur demande
Pas d'envoi contre remboursement.
Envoi contre mandat, ou mieux :
versement (ou virement) compte
postal MOTO-REVUE : 297-37 Paris

15%

DE REMISE HÂTEZ-VOUS !!

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 équilibre.
- 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

