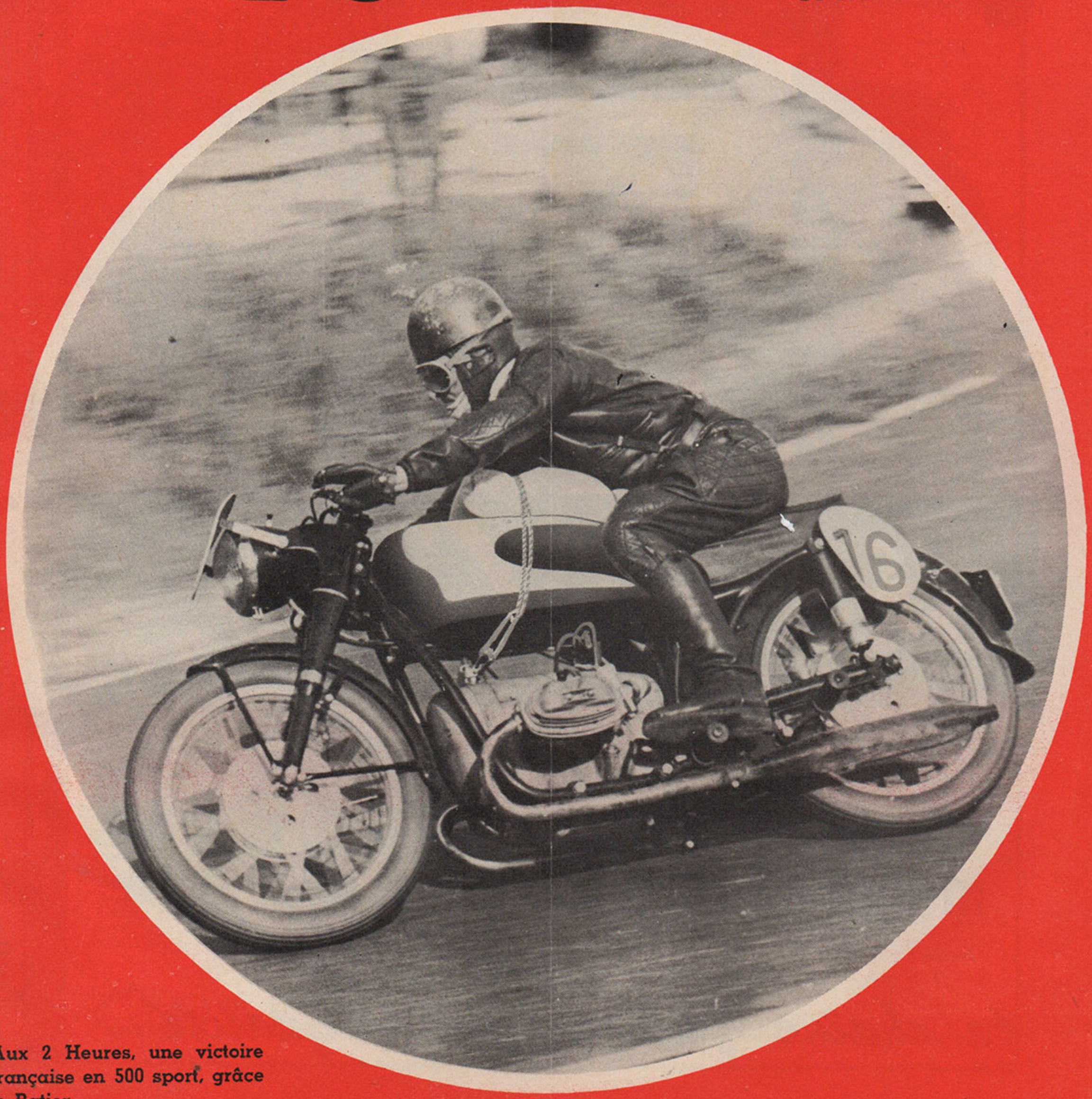
Moto revue

47e ANNEE. — 25 AVRIL 1959. — N° 1.438
Tous les Samedis, le Numéro : 70 frs

AUTOUR DU CARÉNAGE



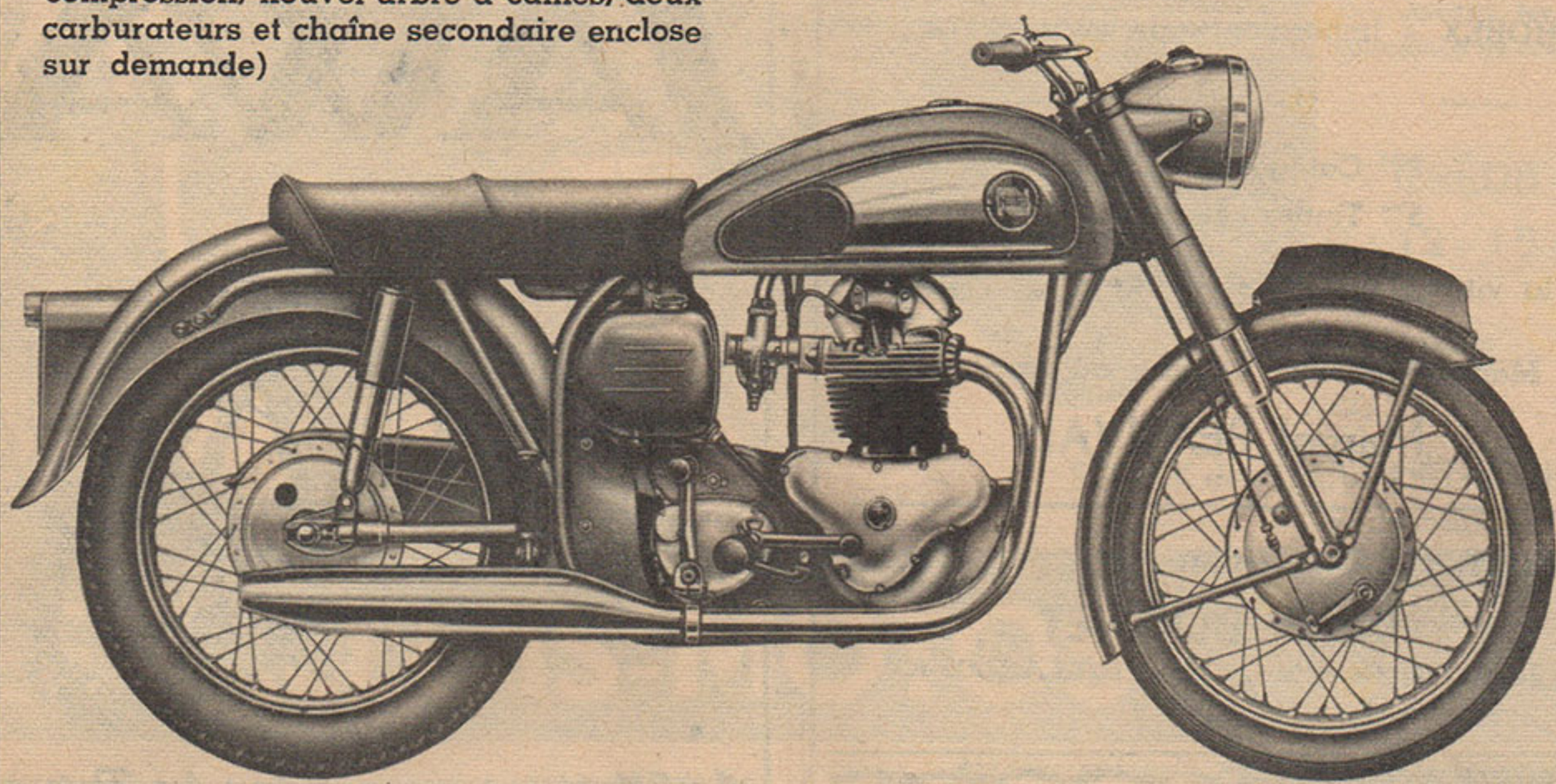
Aux 2 Heures, une victoire française en 500 sport, grâce à Ratier.

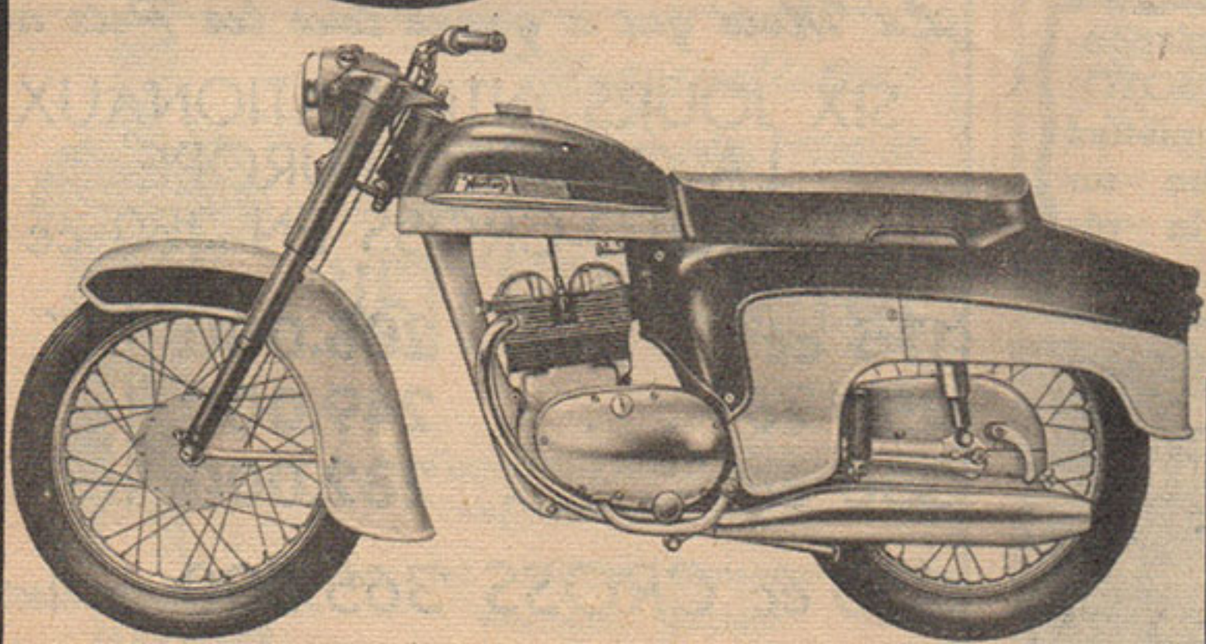
1 chaîne
qui en vaut 3
la Spéciale Cyclo
A TRAITEMENT DELTA Δ
3 fois moins d'usure
pour le
même prix
SEDIS
la chaîne française de qualité

Commandez les nouvelles Norton

Twins 500 et 600 cc SUPER-SPORT ou TOURISME

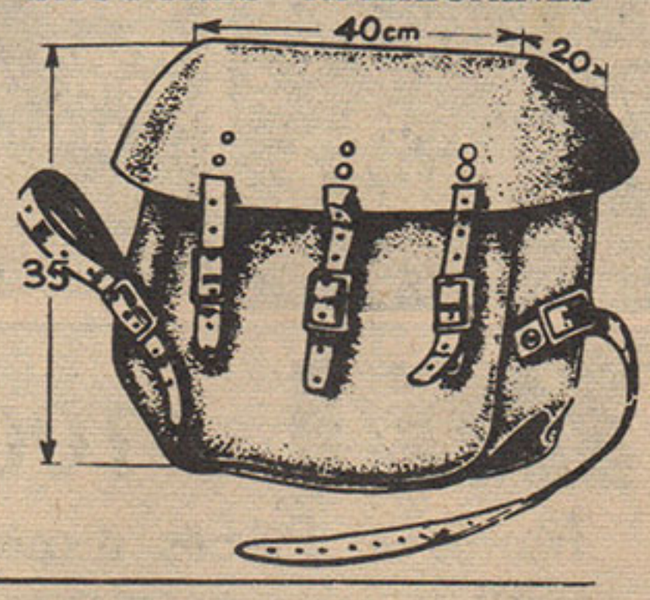
avec nouveaux moteurs (pistons haute compression, nouvel arbre à cames, deux carburateurs et chaîne secondaire enclose sur demande)





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

SACOCHES AMERICAINES



Cuir chromé, renforcées dispositif de démontage immédiat
La paire, grand modèle 4.900 à 5.900 Frs
Prix spéciaux par quantité.

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

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

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

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

GARAGE GRATUIT

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

C. GARREAU

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

HOREX

Aux 2 heures de Monthléry

1 **HOREX** « Imperator » **de série** au départ

1 **HOREX** « Imperator » **de série** à l'arrivée

classée :

2me Catégorie « Sport »

5me Toutes catégories

à la vitesse moyenne horaire : 119,844 km/h

Machine pilotée et mise au point par

Marcel BEAUVAIS

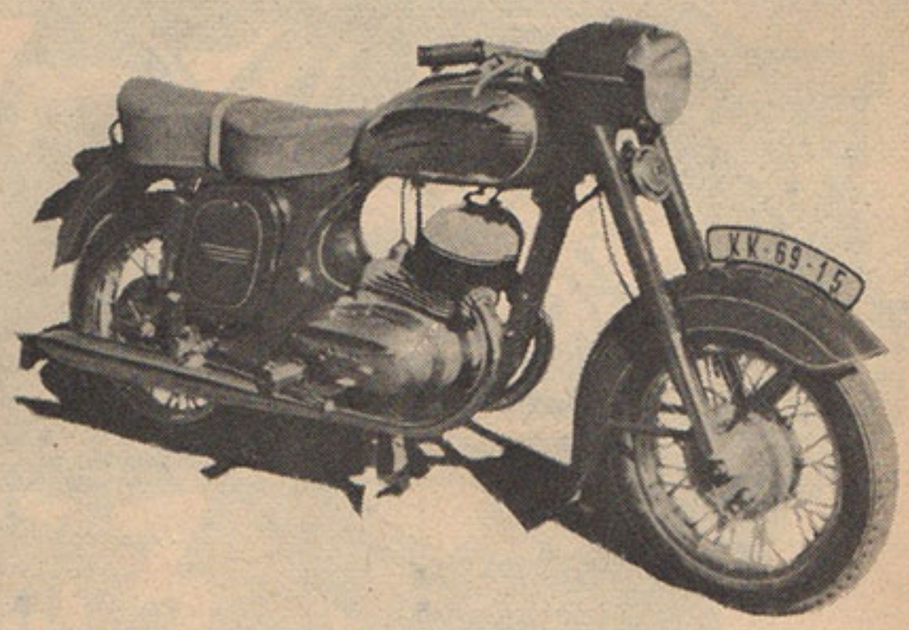
IMPORTATEUR EXCLUSIF :

Ets P. BONNET

78, av. du Général-Leclerc - BILLANCOURT

MOL. 60-99

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

DYNAMIC-SPORT

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

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

OCCASIONS RÉCENTES

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

CRÉDIT : 2 à 15 mois
expéditions en province

TOUTES REPARATIONS
Achat ferme moto, scooter
Liste Occasions ctre 3 timb.
Ouvert le dimanche matin

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

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

BSA STOCKIST

Motos et Pièces disponibles

ENVOI CONTRE REMBOURSEMENT

OCCASIONS AVEC CONTRAT DE GARANTIE

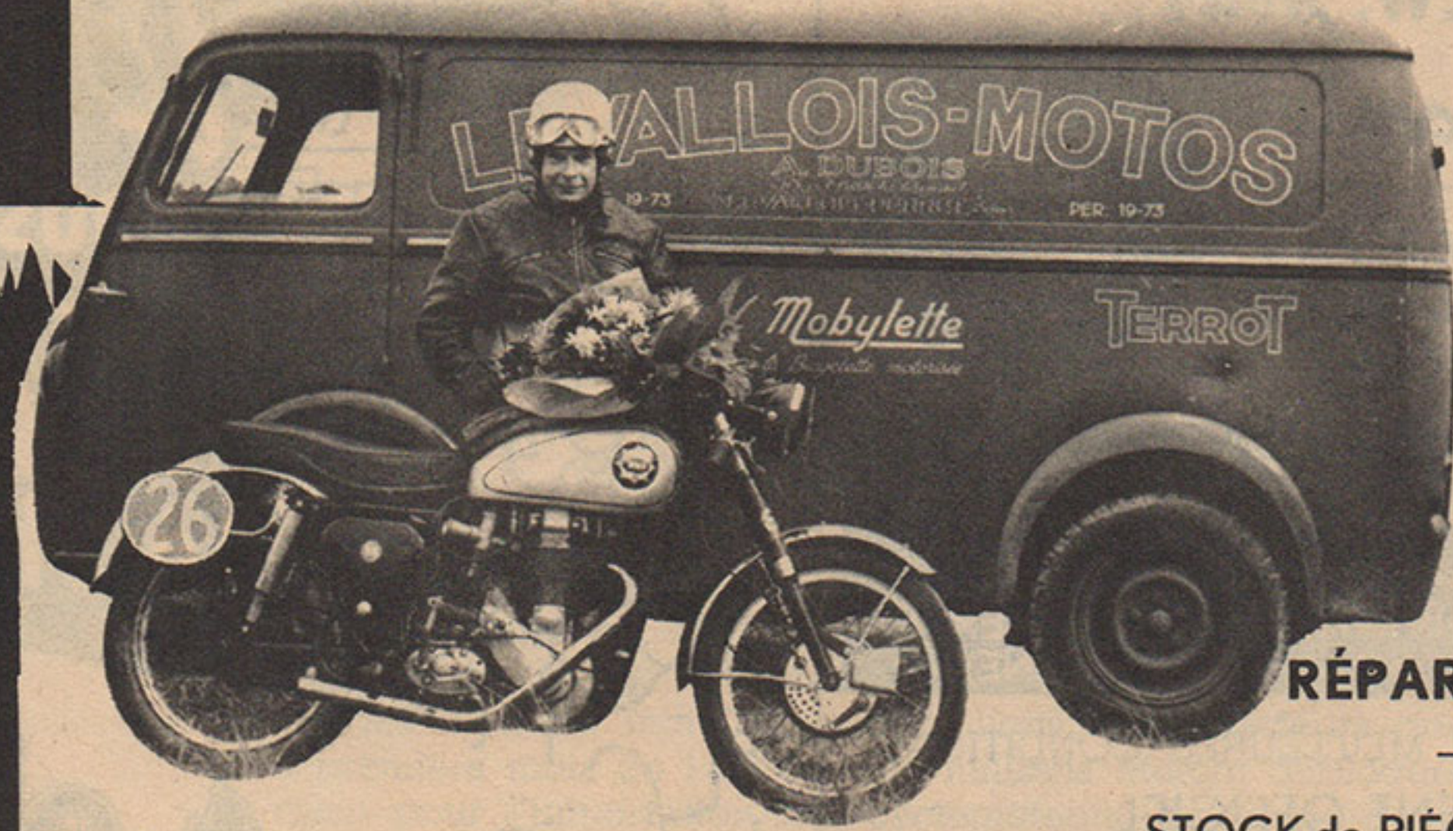
RAPID'MOTO

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

Dr J. CHARRIER, International de Moto-Cross

Oui d'accord, mais seuls les résultats comptent !

1er AUX 2 HEURES :
en 350 cc. SPORT, **LEROY** sur **BSA**



GAGNE
à la moyenne de : 118,020 km/h
devant les machines de course

CRÉDIT
9 - 12 - 15 mois

RÉPARATIONS

STOCK de PIÈCES DÉTACHEES
Expédition contre remboursement

C'EST UNE MOTO MISE au POINT PAR

Commandez votre B. S. A. chez :

LEVALLOIS-MOTOS

A. DUBOIS
58, rue A. BRIAND
LEVALLOIS-PERRET (Seine)
MÉTRO . A. FRANCE - PER. 19-73

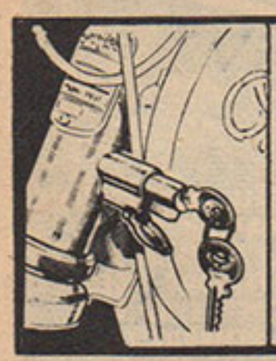
Motocyclistes !
pour votre Confort et votre Protection
SPORT
VETEMENT-MOTO
BASTILLE
6, Bd Richard-Lenoir, PARIS-XIe
Téléphone ROQ. 85-69
Tous les meilleurs équipements et vêtements spéciaux

Combinaison ou 2 Pièces
PLASTILON

Clinique des cadres. Réservoirs et Roues
tél. PER. 20-68
MARCHAND Frères
16, rue Danton LEVALLOIS
Ne pas confondre, bien noter n° 16, la maison n'a pas de succursale.

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

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



Les motos, BIMA & scooters
Peugeot
sont équipés en série de
← L'ANTIVOL →
NEIMAN

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-2e - GUT. 73-32 A 35

Enfin une 500 Française de Série triomphe en Sport

1er aux DEUX HEURES...
(Machine de série avec...
MOTOS 500 cc 150 km/h
MOTOS 600 cc 160 km/h

... à 124,579 km/h de moyenne
... silencieux, phares, etc...)
Pièces détachées pour CEMEC et RATIER
Pièces détachées adaptables pour flat-twin grosses cylindrées

Ets RATIER - 97, Avenue Pierre Brossolette, MONTROUGE (Seine) - Tél. : ALE. 43-60

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

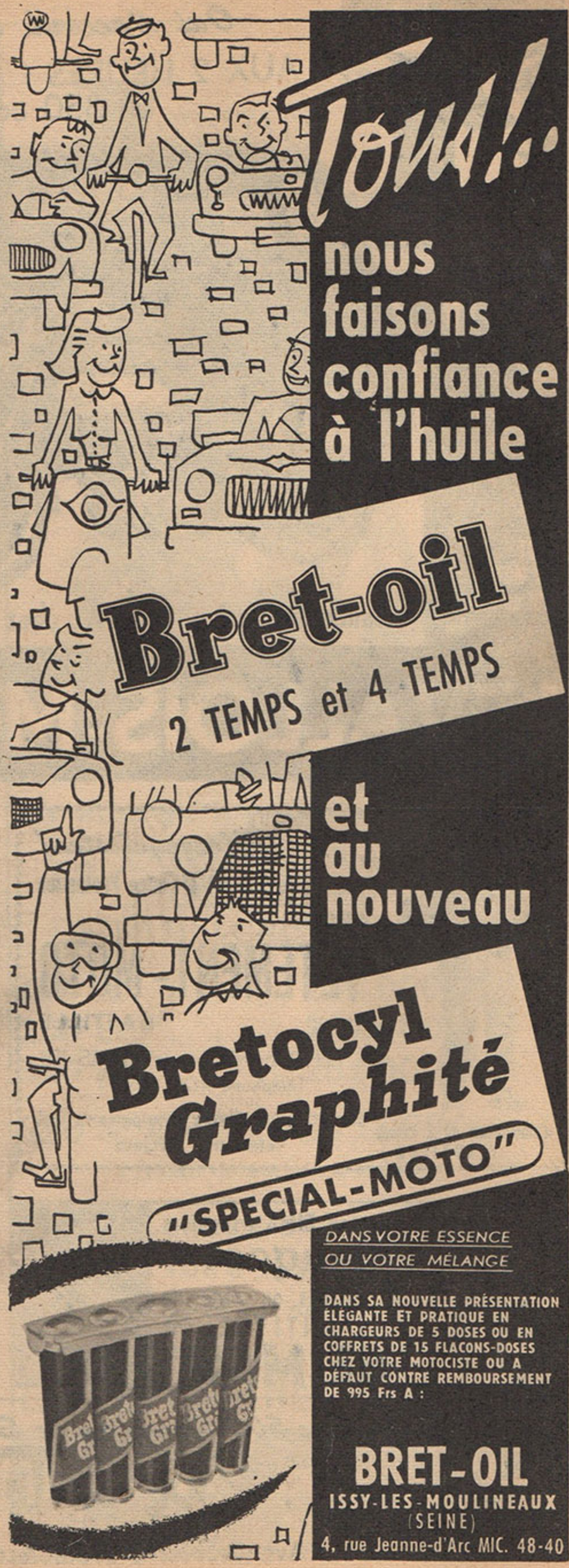
. . . N'ATTENDEZ PAS POUR PASSER VOTRE COMMANDE CHEZ :

LEVALLOIS-MOTOS
A. DUBOIS
58, rue Aristide-Briand, LEVALLOIS-PERRET
PER. 19-73 (SEINE)

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

Avant de passer commande
Demandez à voir
l'atelier de votre vendeur

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



LA MOTO revue
Tous les Samedis

47e ANNEE — 25 AVRIL 1959 — N° 1.438

12, RUE DE CLÉRY, PARIS (2)

Rédigée par des motocyclistes pour les motocyclistes

GRACE AU MARCHE COMMUN

LE Marché Commun n'est pas un mythe, et bien qu'âgé de 4 mois à peine, il entend d'ores et déjà donner des preuves tangibles de son existence.

Au mois de mars, nous signalions à nos lecteurs que pour les 6 premiers mois de l'année, 656 millions étaient débloqués, uniquement pour l'importation des cyclomoteurs, catégorie de motocycles qui était jusqu'alors pratiquement exclue de nos importations.

★

Une telle somme ne pouvait que donner à réfléchir à nos importateurs qui, presque tous, profitèrent de l'aubaine pour franchir les Alpes, et prendre contact avec les fabricants de la péninsule.

★

Aujourd'hui, si tous les contrats ne sont pas encore signés, si toutes les demandes de licences ne sont pas encore déposées, il est toutefois possible de faire le point de la situation :

1959 marquera l'apparition sur une grande échelle en France de la construction transalpine, et principalement dans cette catégorie 50 cc où jusqu'à présent il n'était guère possible que d'acheter Français.

Qu'on en juge :

M. J. Poch, un des importateurs qui aient compris leur rôle de la manière la plus sérieuse, assure désormais la représentaiton des deux prestigieuses marques Mondial et Benelli.

Les Ets Bonnet, pour leur part, offriront les Demm, Itom, Somaschini, et Peripoli, dont le modèle sport vient d'être essayé par notre complément mensuel **SCOOTER et CYCLOMOTO.**

Les Gilera, Bianchi et Beta seront distribués par M. Ferry, tandis que Motoram joint à Rumi la marque Alpino, que de Cannes nous parviendront les Motom et Vivi, etc, etc.

★

Tout cela ne peut que réjouir la masse des acheteurs, sans pour autant gêner notre production nationale qui restera doublement inattaquable, sur le plan du cyclo utilitaire de grande diffusion, ...et des prix.

Il est un fait que les importateurs donneront leur préférence aux modèles sport, d'un prix qui sera certainement toujours supérieur à 100.000 frs.

Mais au moment où la cylindrée 125 connaît un essoufflement certain, où la moto neuve d'importation nécessite un compte en banque à la portée de peu de bourses, des petites motos de plus de 100.000 frs, mais de moins de 150.000, offrant de substantielles performances (80 chrono environ) et une présentation qui ne laissera insensible aucun jeune acheteur, ne peuvent manquer de redonner une certaine animation à un marché anormalement calme.

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

★

NOUS avons consacré notre dernier éditorial aux nouvelles dispositions prises par la F.I.M. lors de son Congrès de Printemps.

A vrai dire, les congressistes se sont principalement réunis pour trouver un successeur à M. Augustin Pérouse, qui était à la tête de la F.I.M. depuis de nombreuses années, poste où sa courtoisie et sa diplomatie furent toujours appréciées, et qui viennent de lui valoir sa nomination, à l'unanimité, au titre de Président d'Honneur.

★

Avec le décès du candidat belge, M. Groutars, l'ex-président de la C.S.I., le Hollandais Piet Nortier, avait le champ libre.

Sa nomination de justesse, par 15 voix contre 13, prouve cependant qu'il était loin de rallier tous les suffrages. Quant aux nouveaux 7 vice-présidents, que nos lecteurs veuillent bien reprendre notre précédente édition pour en trouver la liste.

★

Ses travaux nous touchant d'une manière beaucoup plus directe, voyons maintenant quelle a été la session de la Commission Technique Internationale, désormais présidée par notre confrère d'Outre-Rhin H. W. Bœnsch.

★

LA SESSION DE LA C.T.I.

Après adoption du procès-verbal de la précédente session, à Londres, un certain nombre de décisions furent prises, relatives essentiellement aux problèmes du casque et de l'homologation des machines de compétition de « Formule I ».

LES CASQUES

Ce sont les spécifications britanniques qui doivent servir de base pour les essais de casques, et être considérées comme un minimum. Ceci ne doit pas empêcher les diverses fédérations nationales (F.M.N.) d'élargir et compléter ces normes.

Le secrétaire général est donc chargé de faire parvenir la dernière édition des normes anglaises avec les annexes y afférentes à toutes les F.M.N., à charge, pour ces dernières, de faire parvenir leurs propres normes à fin de comparaison, ainsi que la spécification des casques agréés.

Chaque F.M.N. sera informée de tous les casques agréés. Ceux-ci doivent porter un chiffre caractéristique de l'année d'homologation, le O correspondant à 1960.

Il est recommandé à chaque organisateur d'une épreuve de confisquer un casque endommagé par chute, de le mettre en lieu sûr ou bien même de le détruire.

COMPRESSEURS

Rien de changé dans ce domaine, et la proposition de la fédération belge ne fut pas retenue car non réalisable (limitation de la pression initiale).

HOMOLOGATION DES MACHINES DE « FORMULE I ».

Le formulaire d'homologation a pu être encore amélioré grâce à l'apport de la fédération italienne et une traduction anglaise corrigée fut fournie au secrétaire général en cours du Congrès.

En raison du petit nombre de machines de « Formule I » construites, il n'y a pas encore (ou presque) de catalogues imprimés et illustrés relatifs à ces machines. Aussi, pour leur homologation, on se référera à la carte d'homologation (comprenant description et photo) que la F.I.M. imprimera en quantité suffisante afin que les F.M.N., les constructeurs et les pilotes de ces machines puissent en disposer.

Si un constructeur n'a pas proposé une machine de « Formule I » à l'homologation, cette demande pourra être faite par la F.M.N. de ce constructeur, ou la F.M.N. de tout autre pays.

Si les caractéristiques techniques d'une machine de « Formule I » n'ont pas été confirmées par son constructeur, c'est la C.T.I. qui se chargera de la vérification. C'est la C.T.I. qui, en fin de compte, décidera de l'admission ou non d'une machine en tant que machine de « Formule I ».

Si un modèle est construit sous licence dans un pays autre que celui du constructeur du modèle original, il n'est pas besoin d'une homologation spéciale si cet original est déjà homologué. Il suffit qu'il soit confirmé que la machine sous licence court sous le même nom que le modèle d'origine et correspond point pour point à ce dernier, du moins en ce qui concerne les points soumis à homologation.

L'homologation effective de chaque modèle de « Formule I » doit être portée à la connaissance de la presse spécialisée, ainsi que la description et les caractéristiques de ces modèles (*voilà qui nous change agréablement, et le président de la C.T.I., H.W. Bœnsch, n'oublie pas qu'il était lui-même, il n'y a pas si longtemps, journaliste de la presse spécialisée*).

★

En ce qui concerne les diverses demandes d'homologation : retenons qu'après discussion des caractéristiques techniques des BMW « Rennsport » et NSU « sport-Max », ces dernières furent homologuées, après les 125 et 175 Ducati. D'après les données du secrétaire général, il n'a pas été possible, jusqu'ici, d'obtenir, de la part de Velocette, des caractéristiques claires sur le modèle proposé. Aussi le secrétaire général reste-t-il en relation avec Velocette et transmettra au président de la C.T.I. toute documentation permettant un éclaircissement ultérieur. Donc, pas d'homologation de la Velocette au congrès.

La Honda est, sans aucun doute, une machine « sport » et peut, dans ces conditions, être proposée à l'homologation en « Formule I », surtout que plus de 200 exemplaires ont déjà été construits. Le secrétaire général est donc chargé de se renseigner auprès de Honda si la marque japonaise veut se faire homologuer en formule « sport », ce qui lui laisserait toute latitude de concourir en « Formule I ». Par contre, les Honda engagées au T.T. sont considérées comme des « Grand Prix ».

Les Mondial ont été proposées à l'homologation par le fabricant espagnol (C.M.E.), les construisant sous licence. La même considération que pour Honda est valable ici, bien qu'il s'agisse d'une 200 cc que l'on peut considérer comme machine de tourisme. M. Rodil est chargé de se mettre en contact avec le constructeur afin de savoir s'il souhaite être homologué en catégorie « sport » au cas où 200 exemplaires de sa machine auraient été construits.

Quoiqu'il en soit, la F.I.M. ayant jugé que l'homologation en Formule I était très importante, et qu'elle ne voulait pas répéter les erreurs commises par la F.I.A., il lui a semblé préférable de travailler lentement.

Les homologations ne devraient avoir lieu que deux fois par an, afin de laisser un temps nécessaire à l'examen.

Bœnsch signale qu'il est très important d'entretenir des relations amicales *récentes* avec les constructeurs et, dans ce but, il serait bon de prendre leur avis en ce qui concerne la « formule I ».

DU COTÉ SPORT...

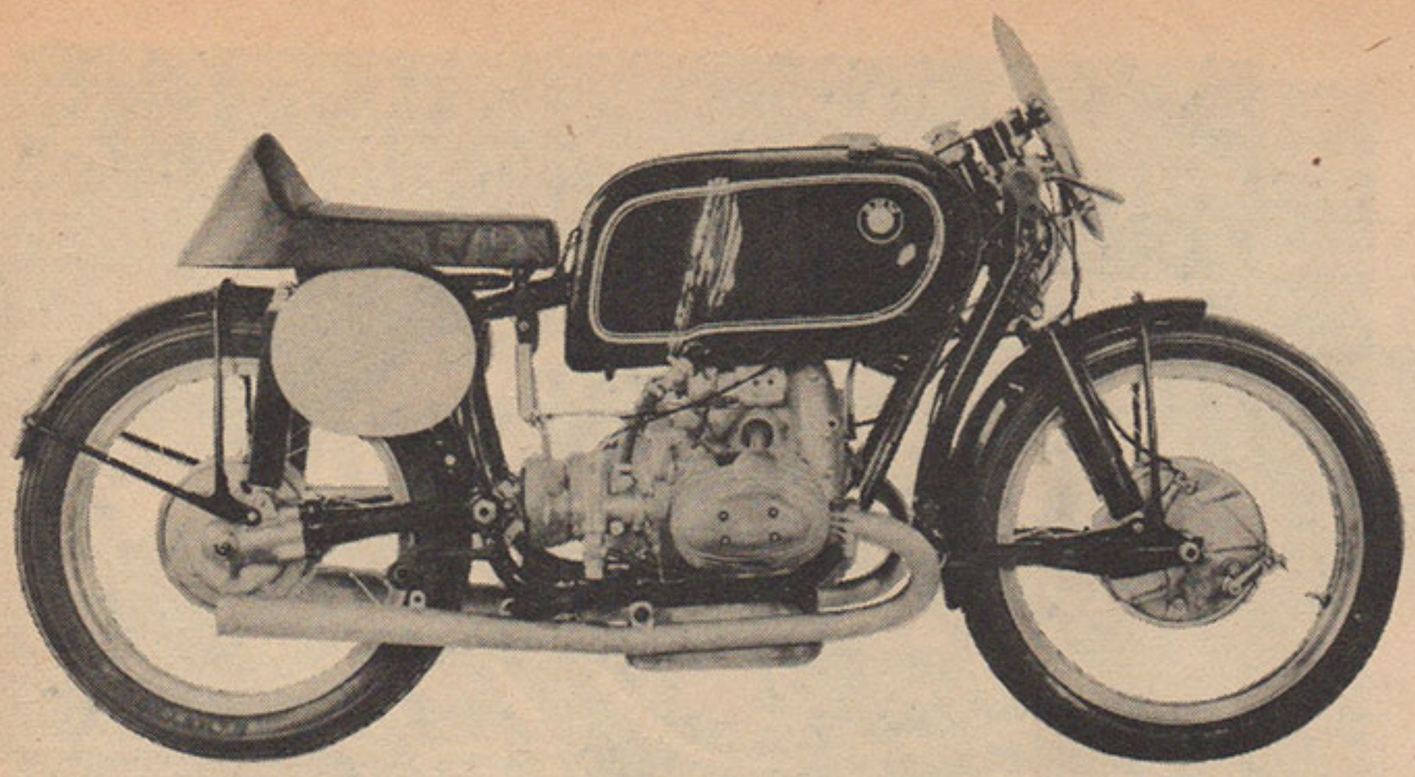
Ceci amène le Comte Lurani à proposer l'envoi du projet de formule I au B.P.I.C.M., et M. Anstice suggère qu'il y ait une réunion à Monza le 15 septembre, suggestion adoptée.

★

Enfin, comme nous le signalions dans notre précédent éditorial, M. Castel pense qu'il y aura en lever de rideau, à Clermont-Ferrand une course de 250 cc en formule I, ceci pour répondre aux désirs de la F.I.M. qui voudrait qu'une course dans cette formule soit organisée de pair avec chaque Grand Prix. La cylindrée 250 cc serait également retenue par les organisateurs des Grands Prix Allemands et Italiens, tandis que nous verrions des 350 cc en Belgique et en Hollande et des 500 cc à l'Ulster et en Suède.

LES I.S.D.T. SUR LA SELLETTE

En effet, la date des prochains I.S.D.T. approche, et la C.S.I. et le B.P.I.C.M. se sont rencontrés fin mars à ce sujet.



Les constructeurs considèrent que les 6 Jours ont dégénéré depuis quelques années en une épreuve trop spécialisée, où l'épreuve finale de vitesse est trop souvent appelée à départager les ex-aequo.

Les Anglais voudraient, évidemment, que ceux-ci soient départagés par des épreuves spéciales quotidiennes, du genre trial, d'autres souhaiteraient des courses de côte où le meilleur temps (plus 10 % par exemple), servirait de base.

Enfin, on demande une épreuve où les concurrents restent en vue du grand public la plupart du temps, ceci dans un but de contrôle d'une part, d'intérêt spectaculaire d'autre part.

On espère que l'épreuve Italienne des « Valli Bergamasche », soit 3 jours de régularité début juin, pourra servir à mettre au point une formule satisfaisante.

De plus, l'intérêt que la F.I.M. semble porter aux scooters et cyclomoteurs rend souhaitable le choix de parcours franchissables par ces engins.

A QUAND LA SUPPRESSION DES 500 cc ?

Théoriquement, les 500 cc Grand Prix devaient accomplir cette année leur dernière saison. Mais il semble bien qu'un nouveau délai leur sera accordé, et que par ailleurs, un championnat du monde pour les 500 cc de formule I sera institué en 1960.

L'AFFAIRE TRIUMPH

Une nouvelle fois, la tentative d'Allen contre le record absolu de vitesse a fait l'objet d'un débat, mais cette fois-ci fort court, car la F.I.M. devait annoncer qu'elle avait gagné le procès que lui avait intenté la Triumph Engineering Co Ltd.

Le Conseil Général pense que la Triumph Co., en tant que licencié de la F.I.M., n'avait pas le droit de soumettre une question d'ordre sportif à une cour de droit civil, et, en ce faisant, ils ont contrevenu à l'article 83 du Code Sportif International.

La F.I.M. avait donc le droit d'infliger une pénalité sévère à la Triumph Co. pour avoir intenté ce procès.

Néanmoins, jusqu'à présent — et par déférence pour la Cour de Justice anglaise — la F.I.M. n'a rien entrepris pour exercer ce droit. Maintenant, un juge anglais vient d'émettre l'opinion que la Société Triumph n'aurait pas dû entamer ce procès avant d'avoir exercé son droit d'appel envers la C.S.I. en ce qui concerne le record.

La F.I.M. a donc décidé d'agir de la façon suivante :

(a) de renouveler son invitation précédente à la Triumph Engineering Co. d'exercer son droit d'appel envers la C.S.I.

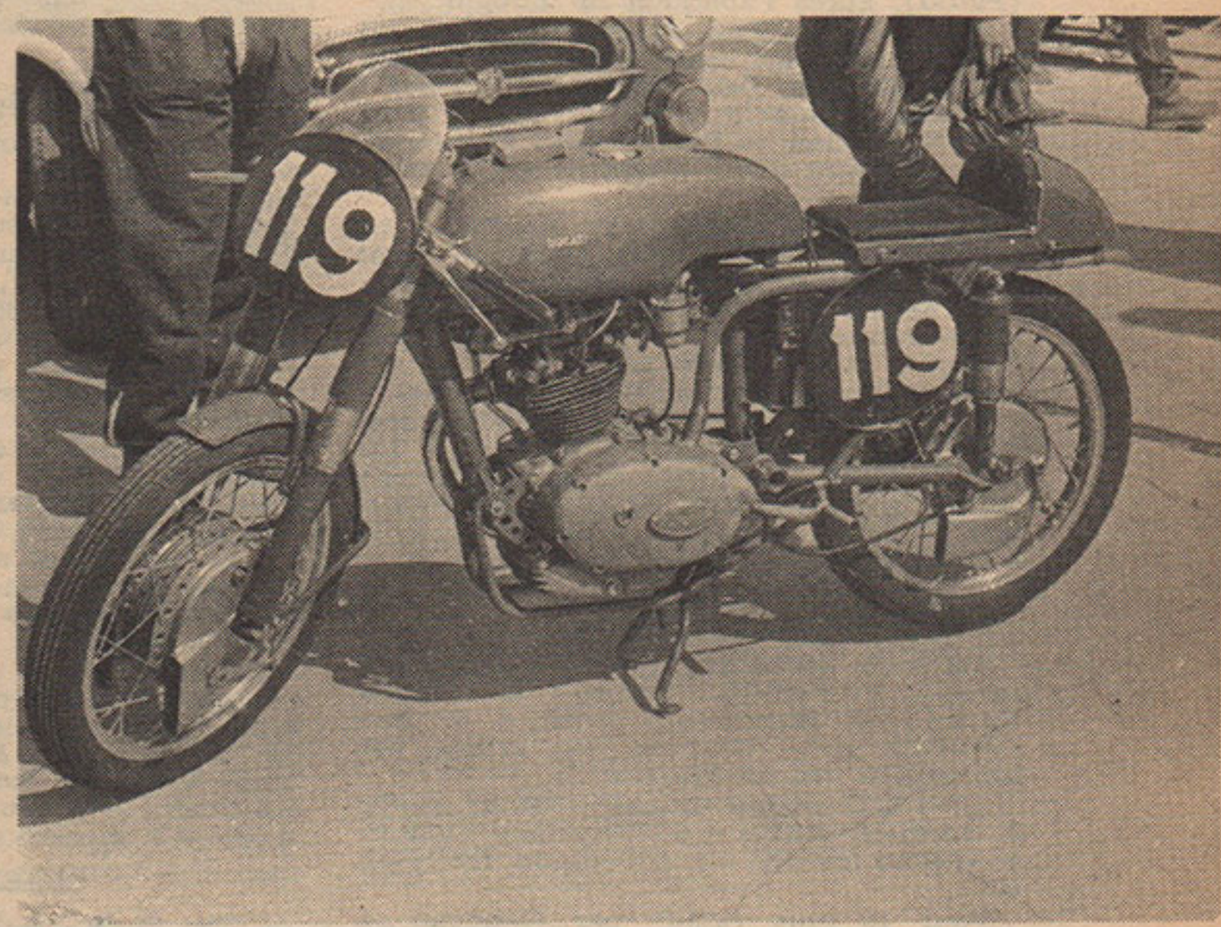
(b) de prendre les décisions appropriées à la question, et dans le cadre des règles de la F.I.M.

LES U.S.A. A LA F.I.M.

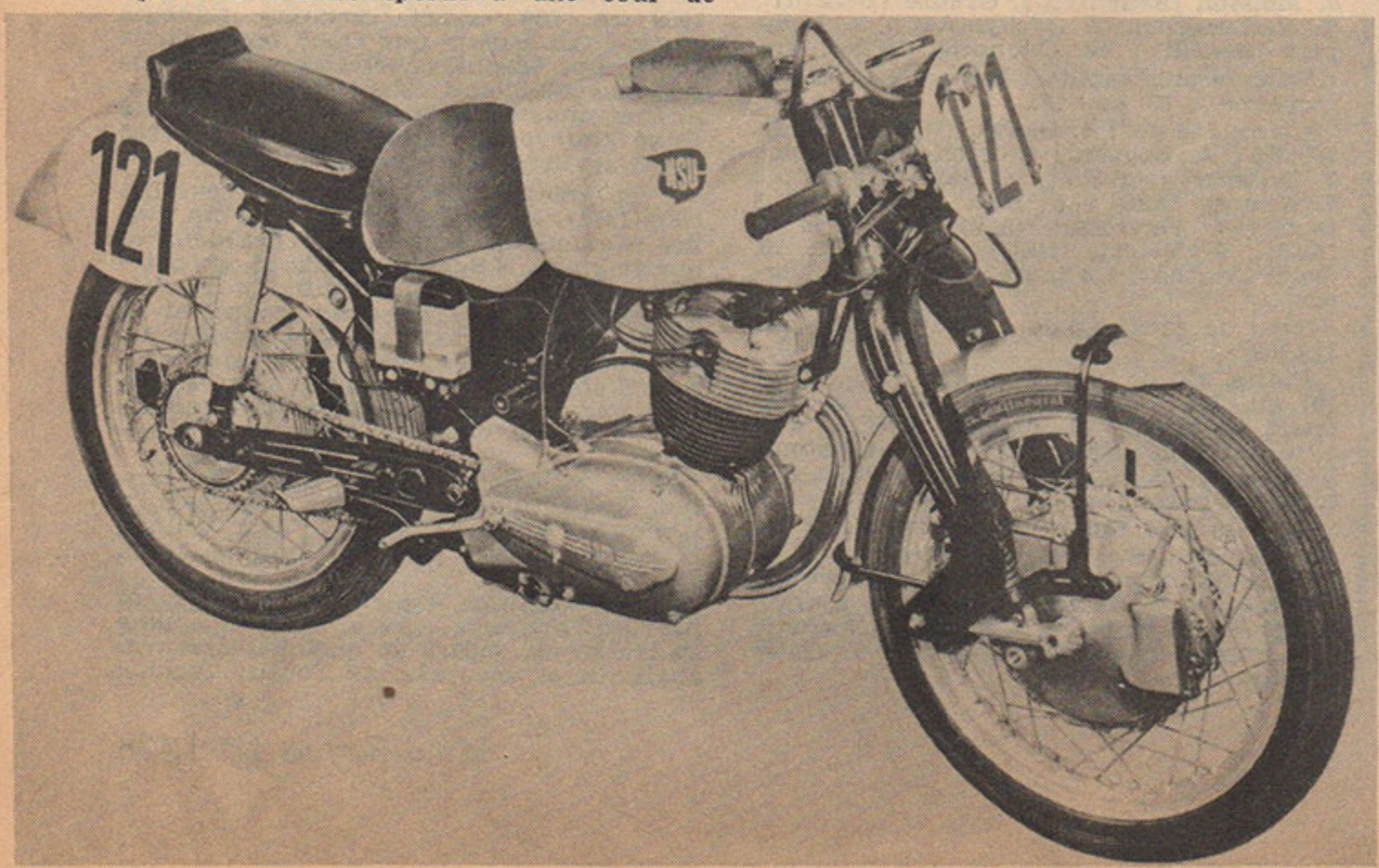
Une demande d'affiliation à la F.I.M. a été faite par la « Confédération of motorcyclists » (U.S.A.).

Elle n'a pu être acceptée, cette association n'étant pas jugée assez représentative du motocyclisme américain.

Néanmoins, une course selon les règles de la F.I.M. aura lieu le 11 décembre à Sebring, dont la piste est rendue célèbre par la course d'endurance automobile Internationale.



Trois machines homologuées en «Formule 1». En haut, la BMW « Rennsport » en sa première version ; à droite, la double arbre Ducati de 125 cc (non desmodromique) et, ci-dessous, la 250 simple ACT NSU « Sport-Max ».



CHAMPIONNAT D'EUROPE DE SPEEDWAY

On se propose d'établir un championnat d'Europe de speedway (dirt-track) par équipe, comme il en existe déjà un pour le moto-cross.

RECORD DU MONDE

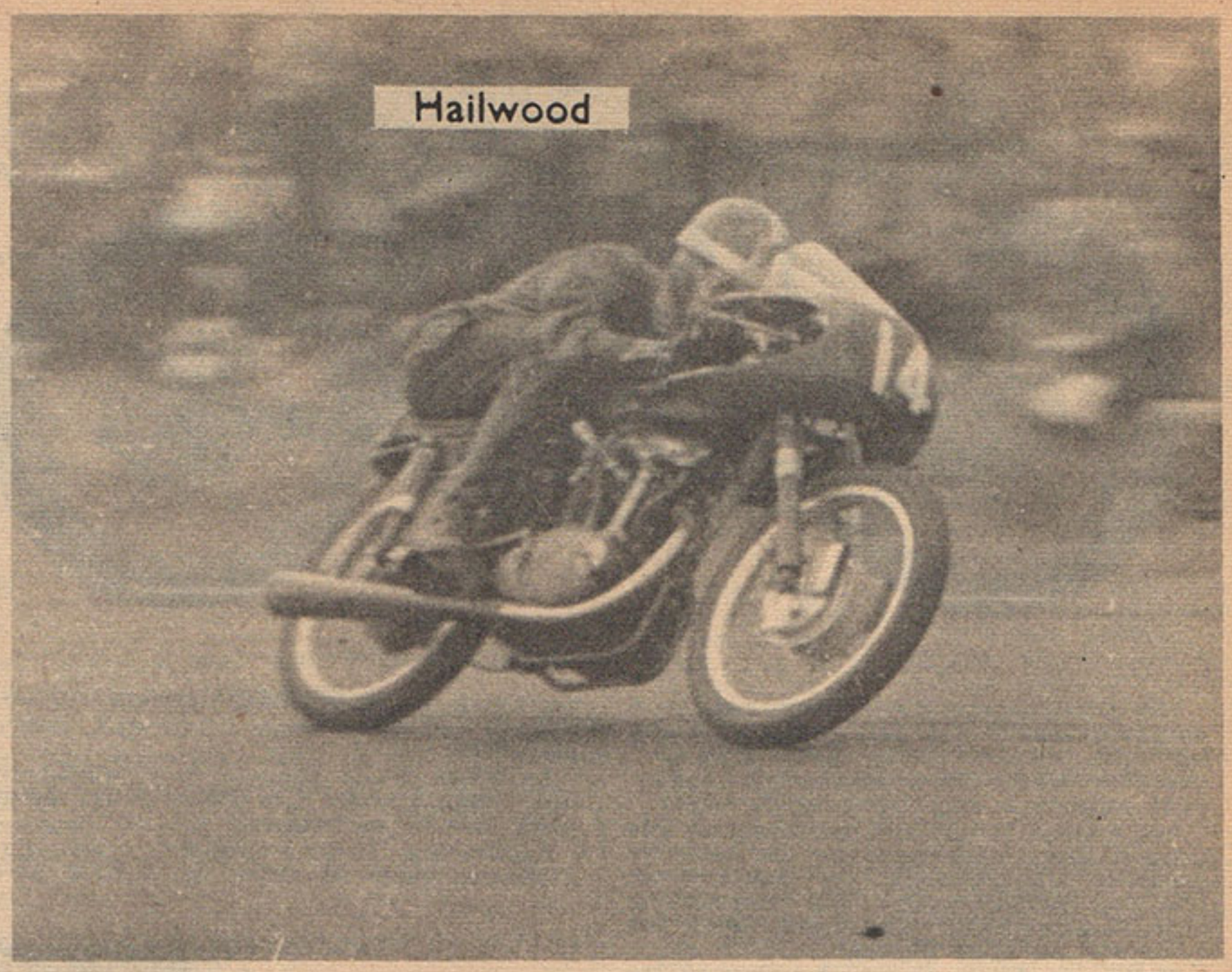
A partir du 1er mai, tout record nouveau devra améliorer l'ancien d'au moins 1 %.

La tentative de Camathias est homologuée de justesse ; car le gain a été très faible, 153,846 km/h contre 153,256 (ancien record).

★

Prochain congrès du 20 au 24 octobre à Barcelone, mais surtout très importante rencontre C.S.I., B.P.I.C.M. à l'occasion du prochain Grand Prix des Nations à Monza, où notamment il sera décidé de l'avenir des 500 cc.

La vitesse



PREMIERE EPREUVE DU CHAMPIONNAT D'ITALIE A MODENE

C'est sur l'autodrome de Modène que se sont déroulées les trois premières courses du championnat italien 125, 250 et 500 cc, dans des conditions atmosphériques épouvantables. Le principal intérêt de cette épreuve venait de ce qu'elle devait nous permettre de faire le point des travaux hivernaux de Morini, M.V. et Ducati.

La première course, celle des 250, voyait la participation officielle de deux usines : M.V. et Morini avec comme pilotes Provini et Ubbiali pour M.V. et Liberati, Mendogni et Zubani pour Morini.

Sous une pluie battante, après un court duel Liberati-Provini, ce dernier chutait, laissant la voie libre à Liberati. Mais, Liberati rétrogradait sur ennuis mécaniques, Ubbiali abandonnait (allumage) et Mendogni s'assurait la victoire devant Perfetti (Paton), après l'abandon de Zubani.

Pour la deuxième course, celle des 125 cc, la pluie avait cessé, mais la piste restait détrempée. Deux équipes officielles : Gandossi (mono) et Spaggiari (twin) pour Ducati, Ubbiali et Provini pour M.V., Provini disposant d'une desmodromique expérimentale.

Malgré toute la fougue de Provini, il ne pourra rien faire contre Gandossi dont la Ducati fit merveille. Ubbiali, très régulier, devait profiter du retrait de Spaggiari (ennuis de boite de vitesses) pour s'assurer la deuxième place, après le retrait de Provini sur ennuis mécaniques.

La course des 500 cc n'eut de l'intérêt que grâce à la course magnifique de Liberati, au guidon d'une vieille « Saturno » Gilera, qui obligea Venturi et Brambilla, pilotes des 4 cylindres M.V. mises à la disposition de la F.M.I. par l'usine, à se donner à fond.

CLASSEMENTS

250 : 1. Mendogni (Morini), à 104,559 km/h ; 2. Perfetti (Paton) ; 3. Provini (M.V.) ; 4. Marchesani (C.M.) ; 5. Bon (Benelli), etc... Tour le plus rapide par Liberati, à 114,146 km/h.

125 : 1. Gandossi (Ducati), 104,722 km/h; 2. Ubbiali (M.V.) ; 3. Vezzalini (M.V.) ; 4. Muscio (Paton) ; 5. Scamandri (Ducati), etc...

Tour le plus rapide par Gandossi, à 107,058 km/h.

500 : 1. Venturi (M.V.), à 110,889 km/h ; 2. Brambilla (M.V.) ; 3. Liberati (Gilera) ; 4. Valbonesi (Gilera) ; 5. Cirelli (Gilera), etc...

Tour le plus rapide par Venturi, à 114,545 km/h.

MOUSCRON : DOUBLE DE DAUWE (350 ET 500)

C'est avec le circuit organisé — pour la première année — à Mouscron, qu'à débuté la saison belge de vitesse. Quatre épreuves étaient prévues, réservées aux 50 cc, aux 250, 350 et 500 cc, sur un circuit assez peu rapide et de 1.950 mètres de développement seulement.

La catégorie 50 cc comptait une vingtaine d'engagés, ce qui prouve amplement que cette cylindrée devrait aussi être prise au sérieux en France. Victoire facile de Vervrœgen (Itom) devant Hanset et Dellelio, tous deux sur Itom, à plus de 81 km/h de moyenne, le record du tour étant établi à 83,571 km/h.

En 250 cc, victoire de Kassner (NSU), devant Vervrœgen (175 M.V.). Notre compatriote Schoon, bien connu des parisiens qui ont pu voir son 175 Ydral à refroidissement par eau au Bol d'Or et aux Coupes du Salon, se classe sixième.

En 350 et en 500 cc, la participation française était plus importante, puisque Bayle, Insermini et Escoubas représentaient nos couleurs. La course des 350 fut âprement disputée entre les Belges Dauwe et Bogaerdt, pour se terminer par la victoire de Dauwe avec seulement 3/10 d'avance sur Bogaerdt. Bayle termine quatrième, Insermini ayant dû abandonner, car un sablage de ses réservoirs suivi d'un rinçage insuffisant causa la « mort » des embiellages de ses Manx, aussi bien 350, que 500.

Dauwe devait également remporter l'épreuve des 500 cc, sans opposition notable, ayant doublé tous ses concurrents. Le premier des Français, Escoubas est 5ème à quatre tours, Bayle étant 6ème à 6 tours. Tous deux ont également eu des « pépins » mécaniques.

CLASSEMENTS

Classe 50 *cc* : 1. Vervrœgen (Itom), moy. 81 km 260 ; 2. Hanset (Itom) ; 3. Dellelio (Itom) ; 4. Dubois (FN) ; 5. Leso (Itom) ; 6. Moisson (Benelli) ; 7. Greuze (Benelli) ; 8. Verhoesgstraete (Mobylette) ; 9. Lampers (Benelli) ; 10. Counotte (Itom), etc.

Tour le plus rapide : Hanset et Dellelio, moyenne : 83 km 571.

Classe 350 *cc* : 1. Dauwe (Norton), moy. 109,580 ; 2. Bogaerdt (Norton), à 1 tour ; 3. Kassner (N.S.U.) ; 4. Bayle (Norton) ; 5. Kauert (AJS) ; 6. Baix (Norton), à 3 tours ; 7. Vervrœgen (MV) ; 8. Pluys A. (AJS) ; 9. Mélotte (NSU), à 5 tours ; 10. Galer (Norton), à 8 tours ; 11. Hanset (Norton).

Tour le plus rapide : Dauwe, moyenne 119,780.

Classe 250 *cc* : 1. Kassner (NSU), moy. 101 km 730 ; 2. Vervrœgen (MV) ; 3. Bertrand (Motobi) ; 4. Melotte (NSU), à 1 tour ; 4. Sagi (NSU) ; 5. Orinel (Norton), à 2 tours ; 6. Schoon (Schoon Sp.) ; à 4 tours ; Greuze (Motobi).

Tour le plus rapide Kassner 1'04".

Classe 500 *cc* : 1. Dauwe (Norton), moy. 112 km 850) ; à 1 tours : 2. Baix (Norton); à 2 tours : 3. Kauert (AJS) ; à 4 tours : 4. Hanset (Norton) ; 5. Escoubas (Norton); à 6 tours : 6. Bayle (Norton) ; 7. Galer (Norton).

En un week-end, neuf victoires pour Mike Hailwood !

Le week-end pascal n'a pas vu moins de six courses de vitesse se dérouler en Angleterre (Thruxton, Oulton Park, Crystal Palace, Brands Hatch, Cadwell Park, Snetterton). Disputées entre pilotes du Commonwealth, ces courses ont permis à la jeune vedette du sport motocycliste, Mike Hailwood de commencer sa saison de façon sensationnelle.

En effet, à Thruxton, il remporte quatre victoires, en 125 (Ducati « desmo » mono), en 250 (Mondial), en 350 et 500 (Norton). A Brands Hatch, il est premier des 250 et aussi deuxième des 200 avec sa Ducati 125 ; à Snetterton, il enlève encore les premières places des 125, 250, 350 et 500, ce qui lui vaut le total exceptionnel de 9 victoires en 3 jours !

De ces courses, retenons encore les prestations de Mac Intyre (Norton) qui semble plus en forme que jamais et de Pip Harris (BMW) qui sera un dangereux adversaire pour les « charioteurs » continentaux.

250 N.S.U. TWIN POUR DUKE

Geoff Duke avait déjà affirmé son désir de participer aux championnats du monde 1959 en 250 cc et certaines rumeurs avaient fait espérer que Duke ferait partie de l'équipe Morini. Celle-ci ayant été constituée avec Libérati pour leader, une information nous apprenait que la machine de Duke pour cette saison serait... une 250 N.S.U. twin !

C'est grâce à Reg. Armstrong, ex-officiel N.S.U. et Gilera, qui possède un atelier de montage sous licence des deux et quatre roues N.S.U. que Duke a pu obtenir un moteur de 250 twin, du modèle qui permit à W. Haas de remporter le championnat du monde 1953. Il s'agit donc du twin « carré » (54 × 54) dont les 2 ACT étaient commandés par deux arbres verticaux, du côté droit, développant environ 31 CV, et non des dernières « Rennmax ».

Duke et Armstrong ont monté ce moteur dans une partie cycle réalisée par Reynolds, analogue à celle déjà utilisée la saison dernière par Duke pour sa Manx 350.

Si les résultats espérés sont confirmés par les premiers essais, cette machine s'alignera au départ de quelques épreuves anglaises, et, bien sûr, au Tourist Trophy.

LE SPORT MOTOCYCLISTE

AU CALENDRIER

QUE VOIR DEMAIN 26 AVRIL ?

MOTO-CROSS : En France, réunion vedette à *PERNES-LES-FONTAINES* (Vaucluse), où se disputera la première manche du championnat de France 1959, catégorie internationle, avec les 18 meilleurs crossmen français. A côté de cette épreuve qui donnera lieu à une course terrible — rappelez-vous nos reportages du championnat 1958 — le Moto-Club Pernois a inscrit à son programme deux courses supplémentaires, internationales elles aussi, qui montreront au public un grand nombre des meilleurs étrangers actuels en 500 cc et en 250 cc (voir notre information, numéro 1437). Ce sera donc demain à Pernes l'un des plus grands moments de la saison française 1959.

Des réunions extra-nationales sont annoncées par ailleurs à *Bordeaux, Mâcon ; Auch ;* enfin, des épreuves nationales ou régionales doivent avoir lieu à Berchères les Pierres, Dinan, et sur le territoire d'action du M.C. Ripagerien (Aucun renseignement ne nous est parvenu concernant toutes ces épreuves).

A l'étranger, le gros événement du 26 avril se situe en Suisse, où le championnat du monde abordera sa seconde manche, à *GENEVE* (circuit du Bout du Monde, Stade Champel). Par ailleurs, notons le 23ème moto-cross inter de Kemmelberg, à *YPRES*, en Belgique.

Cette manifestation donnera lieu au déroulement de la troisième manche du championnat d'Europe de la Petite Cylindrée.

★

VITESSE : Rien d'annoncé sur le territoire métropolitain. Par contre, en Algérie, nous trouvons la course de côte *Bouzareah* (non confirmée), et en Allemagne de l'Est, un circuit international à *HALLE*.

★

AUTRES EPREUVES : Nous trouvons un circuit de Régularité à Rouen, et un autre (Challenge Bré) à Lyon. Enfin,une concentration doit avoir lieu à Marcigny. Aucun renseignement ne nous est parvenu au sujet de ces épreuves.

LE PREMIER MAI SPORTIF

MOTO-CROSS : En France, c'est à *SAINT-THIBERY* que se déroulera la plus importante manifestation du jour, au surplus l'une des plus belles de la saison française. Nous vous avons très largement présenté cette épreuve dans nos numéros 1428 et 1435, mais il convient d'ajouter à ces informations les renseignements de dernière heure qui suivent : le suédois Gustavsson, qui s'est brisé une jambe à Louvain le lundi de Pâques a été remplacé par son jeune compatriote Persson, dont ce sera la première grande course en France. Persson, que nous avons vu personnellement courir à Sint-Anthonis (Hollande) et Herentals (Belgique) a produit en ces occasions une très grosse impression et sera sans doute l'un des animateurs de la course. Par ailleurs, les pourparlers n'ayant pu aboutir avec l'allemand Willy Braun, c'est son compatriote Otto Walz, très brillant au G.P. d'Autriche, qui le remplacera. Enfin, rappelons que Sten Lundin, récent vainqueur du G.P. d'Autriche et leader du championnat du monde 1959 sera au départ à Saint-Thibery !

Autre intéressante réunion du 1er mai : l'épreuve de sélection du championnat de France National, à *LAIGLE*, qui réunira les trente qualifiés de Poitiers, Château-du-Loir et Ayres-sur-la-Lys pour désigner les quinze coureurs admis en dernier ressort à disputer le titre 1959.

Enfin, signalons la réunion extra-nationale de *Saint-Quentin* (confirmée), l'extra-nationale de Sainte Austreberte et les épreuves nationales ou régionales de Nemours et Albertville (non confirmées).

A l'étranger, le plus grand événement du 1er mai sera là quatrième manche du championnat d'Europe de la Petite Cylindrée, qui aura lieu à *SCHWERIN* (Allemagne Orientale). Par ailleurs, une réunion internationale se déroulera également en Belgique, le moto-cross Brabant-Ardennes.

★

VITESSE : L'Autriche fera courir à *SALZBURG* son Grand Prix qui, quoique ne comptant pas pour les championnats du monde, réunira une belle participation internationale. A *METTET* (Belgique) se déroulera également le grand Trophée de vitesse bien connu et enfin, à *ANGOULEME* aura lieu une course sur piste de catégorie internationale. (Toutefois, aucune confirmation ne nous a été donnée concernant ces épreuves).

★

AUTRES EPREUVES : un rallye est prévu en Algérie (organisation du M.C. El Biar) et des courses sur cendrée sont annoncées à Hambourg, Hansa et Straubing (Allemagne Fédérale).

DANS LES CLUBS

A L'OCCASION DU 27me ANNIVERSAIRE DU M.C. CHATILLONNAIS

Délaissant un établissement privé de Vanves, pour la Salle des Fêtes de la Mairie de Châtillon-sous-Bagneux, le moto-club Châtillonnais conviait dernièrement tous ses sociétaires et amis à son traditionnel banquet.

Ambiance digne du M.C.C., où la camaraderie et la bonne humeur sont de règle, avec en tête le président, M. Cantalice, qui sût en poussant la chansonnette, en l'occurence « La plus belle des javas », donner le départ d'un grand bal de nuit animé par un orchestre d'une dizaine d'exécutants.

Auparavant, le président du M.C.C. avait tenu à récompenser ses sociétaires qui s'étaient le plus particulièrement distingués, et qui glanèrent en 1958, 25 coupes et challenges, ainsi que 3 titres de champions de France (Gomès en vitesse 350 cc National, Delauné en trial expert petite cylindrée, et le regretté Jacques Drion en vitesse side-car 500 cc Inter).

Les championnats, au sein du club, devaient donner les résultats suivants :

Vitesse : 1. Rittaud, 2. Vasseur, 3. Bargetzi, 4. Tano, 5. Terrioux, 6. Gomès, 7. Ch. Krajka, 8. Cot, 9. Kiéné, etc...

Cross : 1. Blandin, 2. Theveney, etc...

Trial : 1. Delauné, 2. Boussion, 3. Kerviel, 4. Sillières, 5. Dabat, etc...

Régularité : 1. Sacarreau, etc...

M. Edouard Depreux, ancien ministre, présidait la table d'honneur, autour de laquelle nous avons reconnu M. Huguet, qui remit la médaille de la Jeunesse et des sports au vétéran actif du M.C.C., Camille Laforge (73 ans) ainsi qu'à B. Gillot, M. Bouvet qui représentait également M. Violet souffrant, le colonel commandant le 1er train et Madame, M. Fritsch (Bret-Oil), Renaudin (Castrol), Salles (Chambourcy-Isigny), Vimont et Madame (A.M.C.F.), les représentants des services des Eaux et Forêts de Chaville, etc...

CONCENTRATION NATIONALE A POITIERS LE JEUDI DE L'ASCENSION

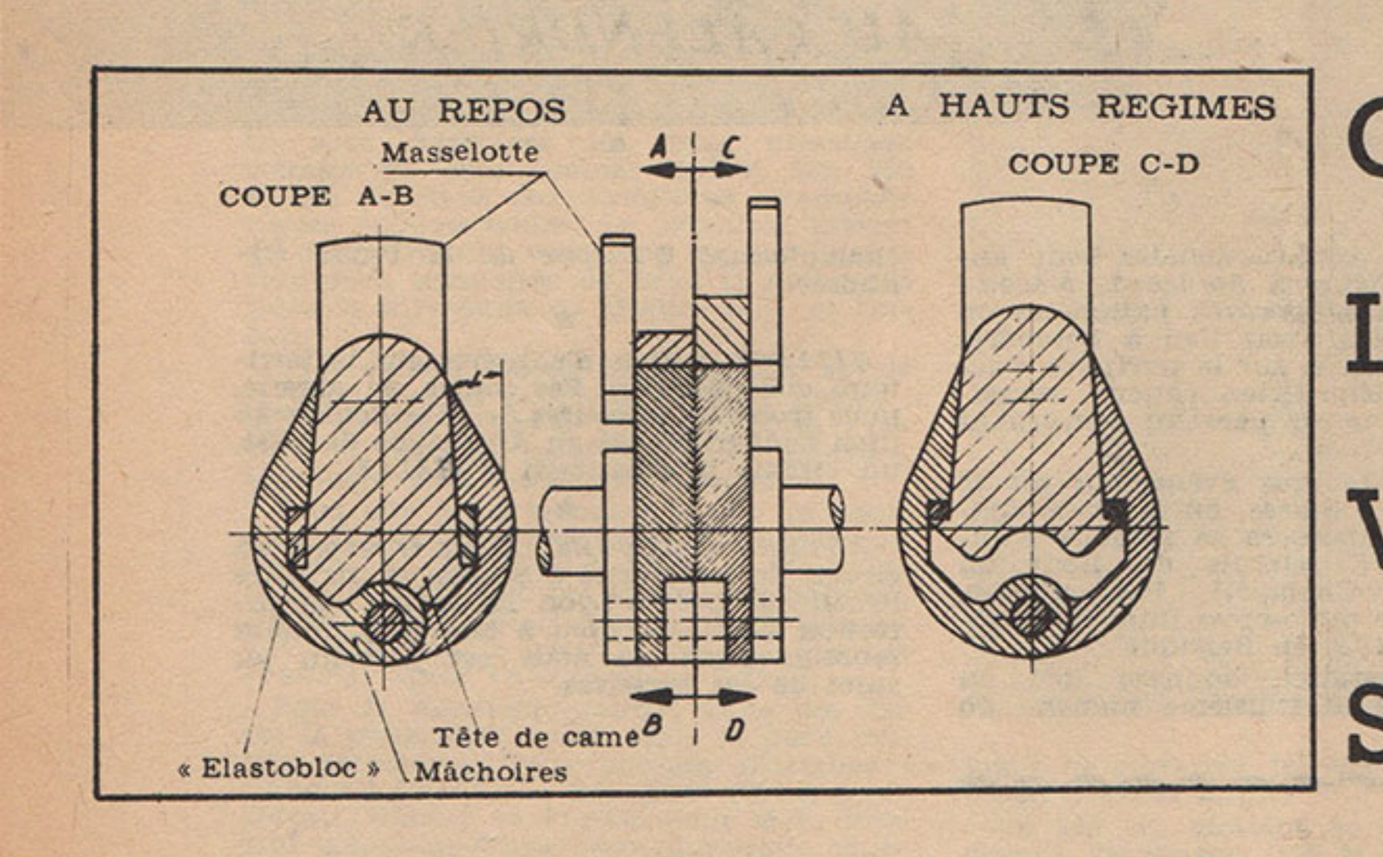
Le moto club du Poitou organise à l'occasion de son moto-cross « aux Buttes de la Roseraie », le jeudi de l'ascension 7 mai au matin, une concentration nationale motocycliste ouverte à tous les clubs affiliés à la F.F.M.

Différents challenges sont en compétition notamment une coupe au club classé premier au classement général, une coupe au club le plus éloigné, une coupe au club ayant la meilleure présentation, un prix spécial pour dame pilotant, un prix spécial pour la plus vieille motocyclette, un prix spécial pour le plus vieux motocycliste, etc.

9 ET 10 MAI, 2ème TOUR DE BRETAGNE MOTOCYCLISTE

Cette épreuve est dotée de 200.000 frs de prix en espèces et nature, ainsi que de nombreuses coupes, médailles et Oscar.

Engagements : Amicale Motocycliste de Nantes, Place du Commerce — NANTES ; jusqu'au 2 Mai inclus.



CAMES A LEVÉE VARIABLE SUR LES SIMSON ?

NOUS savons tous que, pour un bon remplissage du cylindre, il est intéressant d'avoir un faible passage des gaz du carburateur pour les bas ou moyens régimes, un fort passage des gaz pour les régimes élevés.

Le problème se pose à peu près identiquement en ce qui concerne le passage des gaz entre la soupape et son siège : pour un faible régime-moteur, la colonne gazeuse (gaz frais à l'admission et gaz brûlés à l'échappement) peut être maintenue à une vitesse suffisamment élevée si ce passage des gaz est limité (soit par un faible diamètre de la soupape, soit par sa levée limitée), alors qu'à hauts régimes un diamètre plus grand ou une levée plus importante sera préférable.

★

C'est justement en vue de modifier la levée des soupapes en fonction du régime que la réalisation suivante a été faite en Allemagne Orientale, réalisation que nous relevons chez notre confrère « Illustrierter Motor-Sport » et illustrée ci-dessus, et où il est fait appel aux effets de la force centrifuge.

UNE CAME EN 3 PARTIES

Chaque came est réalisée en 3 parties :

— deux « machoires », articulées ensemble autour d'un axe commun, et rappelées l'une vers l'autre par un ressort (non figuré sur l'illustration).

— une « tête de came », tenue entre les 2 « machoires », formant, à son extrémité supérieure, le sommet de la came, et taillée, sur sa longueur, en léger coin.

Des éléments élastiques « Elastobloc », certainement en caoutchouc synthétique, prenant appui sur des épaulements ménagés dans les machoires, tendent à ramener la « tête de came » vers le bas, vers l'axe d'articulation des machoires

Par ailleurs, accolée à la « tête de came », nous trouvons une sorte de masselotte, débordant vers l'extérieur, et chargée d'accroître la force centrifuge.

UNE LEVEE VARIABLE

Plus le régime du moteur est élevé, plus l'arbre à cames tourne vite, et plus l'effet de la force centrifuge se fait sentir, chassant vers l'extérieur la « tête de came », ce qui assure donc une levée plus importante (si l'on peut en croire l'illustration fournie, la levée, « tête de came » sortie au maximum, est de 36-37 % supérieure à ce qu'elle est aux plus bas régimes).

★

En raison de la forme en coin donnée à la « tête de came », l'avancée de cette dernière écarte légèrement les machoires.

On a évidemment recherché à éviter tout «ressaut» entre le flanc de la came (formé par les « machoires ») et le sommet de la « tête de came ». Ceci serait obtenu justement par la forme en coin de la « tête de came », qui, en avançant et écartant légèrement les machoires, modifie l'angle des flancs de la came et assurerait une tangence continue.

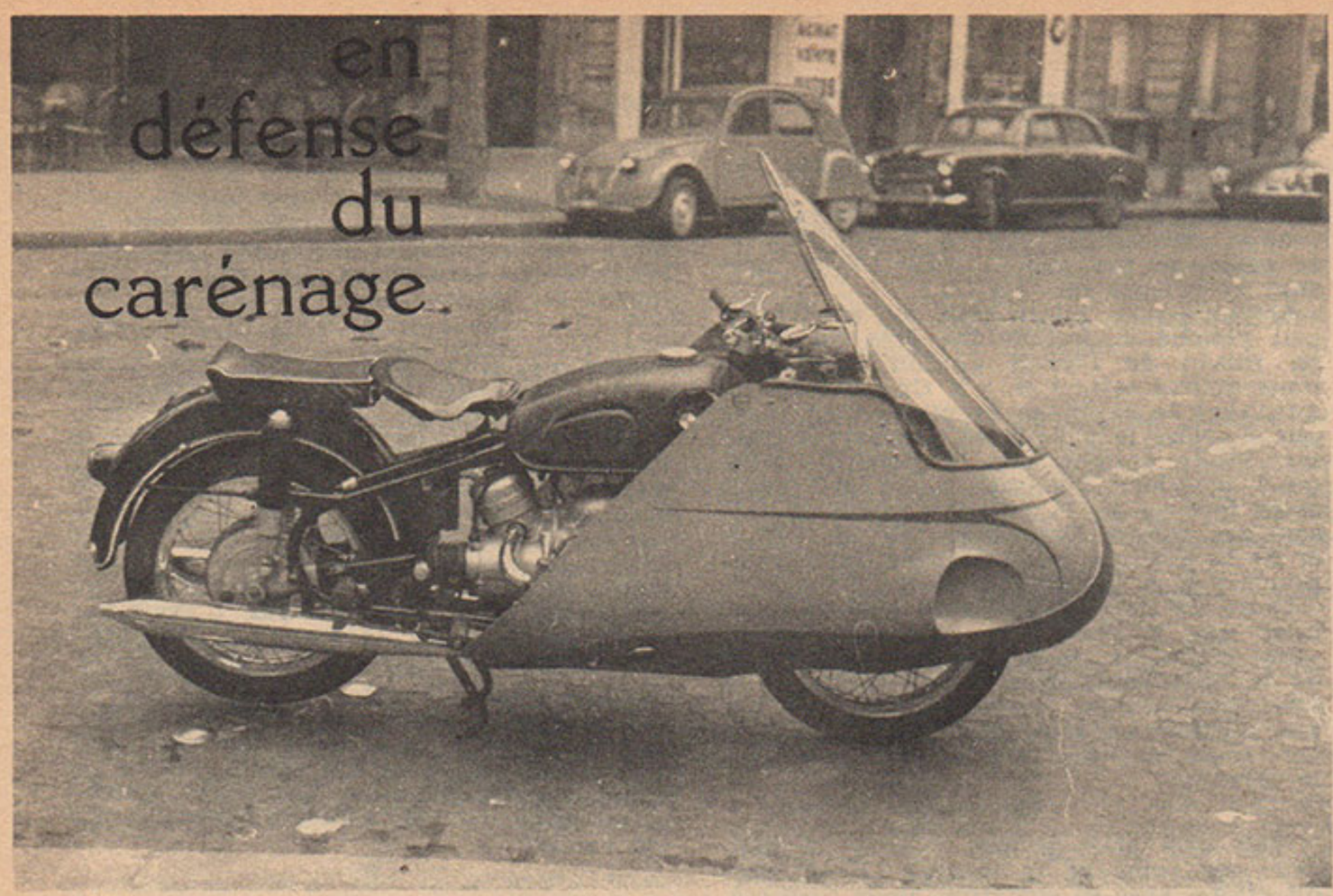
Evidemment on a assuré aux 2 machoires une ouverture égale pour chacune d'elle, afin d'avoir toujours une parfaite symétrie. Le système utilisé (non figuré sur l'illustration) fait songer à celui que l'on trouve sur les compas à potence ; il permet d'assurer, en même temps, un correct guidage de la « tête de came ».

DES ESSAIS A LA SERIE ?

Des essais de ce système ont été effectués sur une 250 Simson-Sport. Ils ont prouvé, d'après notre confrère, d'excellentes accélérations aux bas régimes, sans que cette aptitude ne soit aussi limitée à hautes vitesses qu'elle l'était avec les cames de série. Cela signifierait donc un notable accroissement de puissance aux hauts régimes.

★

Pour ces raisons, et malgré un prix de revient évidemment plus élevé qu'avec les cames classiques, il semblerait que Simson veuille travailler de plus près la question afin de monter ce type de cames en série. Mais cela nécessiterait encore une autre modification, car ces cames demandent l'emploi, pour attaquer les tiges, de linguets en place de poussoirs.



AUTOUR DE L'ESSAI D'UNE MACHINE CARENEE

LORS de notre essai de la BMW R 69 (M.-R. n° 1.434), nous nous promettions de revenir sur le problème du carénage sous ses différents aspects.

Disons de suite que nous nous permettrons d'autant plus facilement certaines critiques que nous avons été de ceux qui, en France, ont justifié le plus l'intérêt qu'il pouvait présenter.

◆

En toute honnêteté, le carénage Leconte monté sur la R 69 ne nous a pas convaincu, alors que l'expérience faite sur la Norton « Daytona » (voir M.-R. n° 1.369) était, au contraire, probante.

En ces quelques mots, nous venons de toucher, à notre avis, la clef de la question : il ne peut être de carénage « universel ».

La question essentielle est en fait celle-ci : le même carénage pourra-t-il amener le même gain de performances sur n'importe quelle machine, assurera-t-il la même protection, n'influera-t-il pas différemment la tenue de route ?

C'est à ces points que nous chercherons à répondre, sans discuter la ligne même de ce carénage (d'aucuns pourront préférer la ligne « Pingouin » des carénages de compétition de 1958 à celle, plus intégrale et englobant la roue avant, inspirée de la ligne des carénages de course de 1957).

carénage et performances

Nous savons tous que c'est essentiellement la résistance de l'air qui, pour une puissance donnée du moteur, limite la vitesse d'une machine (moto, voiture, et, encore plus, avion où la résistance au roulement n'existe plus).

Il suffit donc de réduire cette résistance de l'air pour qu'immédiatement la vitesse de la machine croisse. En particulier, en se couchant sur la machine, c'est cette résistance de l'air qui est réduite, d'où le gain en vitesse .Telle 125 cc qui nous a donné 91 km/h en position assise passe immédiatement à 101 dès que le pilote se met en « limande ».

★

Un autre procédé pour réduire cette résistance de l'air peut être l'adoption d'un carénage (voir expérience compétition). Mais c'est là que la discussion commence.

LE MAITRE-COUPLE « CORRIGE ».

Nous savons que la résistance de l'air, pour une vitesse et une densité de l'air données, est fonction de deux paramètres liés au véhicule : d'une part son maître-couple « S », d'autre part son coefficient de traînée « Cx ».

★

Le maître-couple est la surface hors-tout, mesurée en m², qu'offre, face à sa direction, la machine montée de son pilote. Il est clair que plus ce maître-couple « S » est important, plus est grande la résistance de l'air. Il est de l'ordre de 0,6-0,7 m² dans le cas d'un pilote assis, de 10 % en moins, sensiblement, pilote couché sur une machine de tourisme.

Le coefficient de traînée « Cx », lui, est tributaire des formes, des surfaces. Plus le « Cx » est élevé, plus, pour un même maître-couple, la résistance de l'air est élevée. Pour un corps fuselé, « aérodynamique », donc de moindre résistance à l'air, ce «Cx», sera plus faible. Il est de 0,75-0,8 pilote assis, de 10 % en moins pilote couché car il y aura moins de remous derrière lui.

En fait, c'est le produit de ces 2 valeurs qui intervient. On ne peut, par exemple, considérer un carénage que par seule « finesse » aérodynamique », son « Cx » ; il faut tenir compte également de ses dimensions, de son maître-couple « S ». Et cet ensemble nous donne ce que nous appelons, pour notre part, le « maître-couple corrigé », le « S Cx ».

UN MEME CARENAGE SUR DIVERSES MACHINES

Serrons maintenant de plus près le sujet débattu.

Soit 0,46 m² le « S Cx » d'une machine carénée. Quelle que soit la moto sur laquelle ce même carénage sera monté, son « S Cx » demeurera très sensiblement le même (du moins, admettons-le pour l'instant, bien que, de toute façon, l'erreur commise en adoptant ce postulat soit minime).

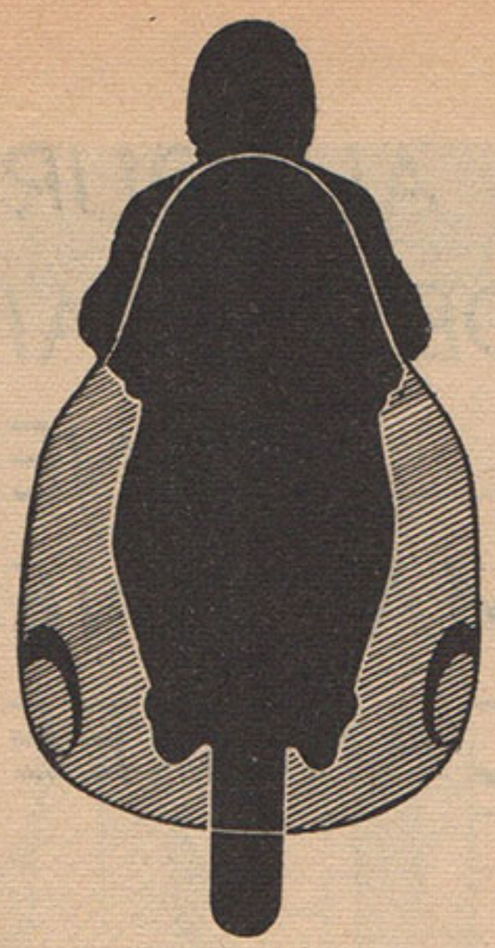
Si ce carénage est monté sur une grosse cylindrée qui, avec pilote assis, offre un « S Cx » de 0,56 m² et pilote couché, de 0,48 m², ce carénage réduira la résistance de l'air en tous les cas et permettra donc une vitesse plus élevée. Si nous disposons, par exemple, de 30 CV à la roue arrière, avec, chaque fois, la démultiplication la mieux appropriée, nous obtiendrons 148-149 km/h avec le carénage, 146-147 machine nue et pilote couché et 139-140 machine nue et pilote assis.

Mais si ce *même* carénage, donnant le même « S Cx », de 0,46 m², est monté sur une plus petite cylindrée d'un « S Cx » de 0,48 m² quand le pilote est assis et de 0,39 m² pilote couché, alors ce carénage permettra une vitesse plus élevée (117-118 km/h avec 15 CV à la roue arrière) que machine nue et pilote assis (116 km/h), mais plus faible que machine nue et pilote couché (124 km/h).

★

La présence d'un carénage accroît toujours plus ou moins le maître-couple « S » d'une moto montée de son pilote ; il l'accroît plus quand il s'agit d'une machine de petites dimensions, il l'accroît moins quand il s'agit d'une grosse cylindrée.

Si le gain de finesse que procure ce carénage (abaissement du « Cx ») compense plus ou moins largement l'accroissement de maître-couple qu'il occasionne,



Le carénage Leconte accroit considérablement le maître-couple de la Norton montée par un pilote en position penchée de tourisme rapide. Mais l'amélioration du « Cx » diminue notablement la résistance de l'air.

alors le « S Cx » et la résistance de l'air sont réduits et la machine devient plus rapide. Si, par contre, le gain en finesse ne compense plus un important accroissement du maître-couple, alors la résistance de l'air est accrue, et on roulera moins vite avec le carénage que sans ce dernier, pilote couché.

ENCORE QUELQUES PRECISIONS

Entendons-nous bien. Quand il s'agit de « S Cx », il s'agit de celui obtenu non pas avec la machine seule, mais avec un pilote la chevauchant. L'écart est de grande importance et, par exemple, sur une machine d'avant-guerre, nous notons 0,22 m² moto seule, 0,49 et 0,405 m² avec pilote, selon que ce dernier est assis ou couché.

★

La position même du pilote sur la machine est fondamentale.

D'abord au sujet du maître-couple « S » seul, sans tenir compte du facteur « finesse ».

Même si deux machines offrent, sans pilote, le même maître-couple, elles pourront présenter des maîtres-couples différents dès qu'elles sont montées de leur pilote. Sans parler de la stature et de l'habillement de ce dernier, il pourra être assis plus haut sur une moto que sur l'autre, accroissant davantage le « S » d'origine.

De plus, pour un même maître-couple « S » pour la moto et son pilote, le « Cx » pourra notablement varier selon que la machine est plus ou moins fouillis, selon la position du pilote. Ainsi, par exemple, une position des jambes plus vers l'arrière créera moins de remous que des jambes à l'équerre : d'où un « Cx » plus faible et une moindre résistance de l'air.

★

Par ailleurs, le montage du carénage sur la moto joue également un grand rôle : plus les remous occasionnés sont faibles, et plus faible est la résistance offerte.

De même, la position du pilote par rapport à ce carénage est importante. Pour des maîtres-couples identiques si le pilote se trouve, par exemple, assez loin du carénage, les remous sont notablement plus importants que si l'on est bien dans le « bocal ».

DIFFERENTS RESULTATS AVEC LE CARENAGE LECONTE

Venons-en maintenant au carénage Leconte.

Lors de notre premier essai sur sa « Daytona » personnelle, sur et pour laquelle ce carénage fut conçu, nous avions mesuré et calculé les « S Cx ».

Machine nue, pilote assis (en réalité un peu penché et les coudes près du corps en raison de l'étroit guidon surbaissé), nous avions estimé le « S Cx » à 0,54 m², qui, avec le carénage et pilote bien masqué derrière le pare-brise, tombait à 0,465 m². Pilote couché sur la machine nue, nous pouvions l'estimer à 0,5 m² (écart assez faible avec la position assise en raison des fortes dimensions de la Norton et de la position semi-allongée qui correspondait à la position assise).

Donc, de toute façon, c'est avec le carénage que la résistance de l'air était la plus faible, et, tenant compte du choix de la démultiplication finale, les vitesses atteintes furent, respectivement de 135 km/h pilote assis et 157 km/h pilote couché, mais machine nue, et 164 km/h avec le carénage.

★

Mais ceci était propre à cette Norton, avec ses cotes et la position haut assis du pilote, avec sa structure assez torturée.

Or, comme nous venons de l'expliquer longuement il n'était pas du tout certain que le même carénage (d'ailleurs non plus « fait main », mais industriellement) donnerait des résultats parallèles, monté différemment sur une autre machine, de cotes différentes, ou assurant une autre position au pilote.

Déjà, sur une machine plus petite, à jantes de 17 pouces (en l'occurence la « spéciale » 500 « Minor » Royal-Enfield de Leconte), un de nos confrères fit notablement plus vite avec le carénage (155 km/h), qu'assis normalement sur la machine nue (143 km/h), mais un peu moins vite qu'en position couchée sur la machine nue (157). La raison nous semble, ici, relativement simple : le maître-couple de la «Minor» est plus faible que celui d'une vertical-twin Norton.

AVEC LA R 69

Dans le cas de la R 69, avec laquelle la vitesse atteinte avec le carénage était de 4 km/h supérieure à celle obtenue pilote assis sur la machine nue, mais de 8 km/h inférieure à celle obtenue pilote couché, les raisons semblent plus différenciées :

— D'une part un « S Cx » plus faible de la R 69 comparée à la Norton (machine un peu plus petite, mais surtout position différente du pilote, en particulier assis moins haut, surtout que « notre » R 69 n'avait pas de selle double.

— D'autre part, un carénage peut-être pas particulièrement adapté au flat-twin, et qui, de plus, n'était peut-être pas bien monté (nous n'en voulons comme preuve que les forts remous à l'intérieur du carénage, et sur lesquels nous reviendrons).

— Enfin la présence d'un vent assez fort à Montlhéry, le jour des essais, qui avait une incidence sur la tenue de la machine carénée (même avec le side, nous avons enregistré, sous rafales de vent latéral, des embardées nettement plus sensibles avec le carénage que sans ce dernier).

★

Lors de notre essai de la R 69, nous avons nettement dit que les vitesses atteintes en solo, en particulier avec carénage et en position couchée, étaient assez loin de ce que l'on peut attendre de cette moto que nous connaissons bien et qui vaut ses 165-170 km/h. Nous avions également donné les causes de cet état de fait : le vent — l'état de la machine, vieille de 3 ans et que son propriétaire, au cours des 28.000 km couverts, n'avait pas ou fort peu menée «à fond», et à laquelle il manquait 4 ou 5 CV aux hauts régimes.

Mais même si cette R 69 avait été au mieux de sa forme, dans des conditions de vent identiques à celles qui régnaient à Montlhéry le jour des essais, l'écart de 8 km/h entre machine nue pilote couché et machine carénée n'aurait sûrement pas été comblé.

★

Et nous sommes amenés à nouveau à considérer ce problème de la sensibilité au vent latéral.

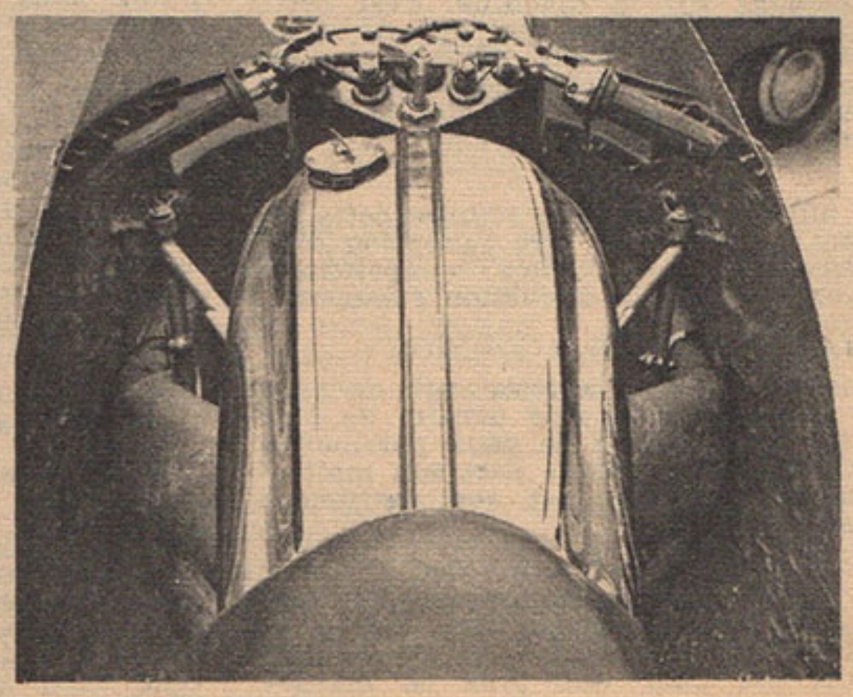
Peut-être que, sans vent aucun, en atmosphère calme, cet écart de vitesses eut été diminué (bien que nous soyons à peu près certains qu'il n'eut pas été comblé). Mais nous ne sommes en rien responsable de la sensibilité du carénage Leconte au vent latéral (même si cela était dû, en partie, à un mauvais montage). Et, pour reprendre l'expression de M. Barland, « le pilotage ne doit pas ressembler à de l'aviation ». Et s'il fallait être un Mac Intyre pour piloter une moto carénée, alors nous serions contre le carénage !

IL NE PEUT ETRE DE CARENAGE « UNIVERSEL ».

Concluons donc ce point relatif aux performances avec ou sans carénage.

L'apport d'un même carénage de tourisme, dans ce domaine, est fonction de la machine sur laquelle il est monté. Le gain procuré est certain par rapport à la position assise (d'où la réduction notable de la consommation) ; mais, par rapport à la position couchée, le gain est moins sûr et sera fonction de la machine qu'il équipe. Ceci est tout à fait normal, et seul un esprit chagrin peut s'en formaliser.

Il ne peut donc pas y avoir un carénage « universel » qui amènera le même gain (même relatif) en performances sur toutes les machines. Et ce n'est pas par hasard que M.V., par exemple, n'adopte pas le même carénage sur ses 125 et 500 cc de compétition.



Vue à l'intérieur du carénage. La Norton avait un étroit guidon surbaissé Fortes ouïes de refroidissement venant souffler sur la culasse.

La protection

Un des plus importants reproches que l'on puisse faire à la moto est l'absence de protection du pilote contre les intempéries. Sans parler de la pression du vent sur le buste, nous avons droit à la pluie qui nous cingle le visage et le corps. Nous avons droit en outre aux projections d'eau par la roue avant qu'aucun garde-boue, aussi bien dessiné soit-il, ne peut totalement éliminer.

Et l'une des justifications essentielles du carénage sur des machines de tourisme est la protection qu'il assure — ou doit assurer — au pilote, même si, actuellement, la clientèle de Leconte se recrute essentiellement parmi les possesseurs de grosses machines qui recherchent plutôt un supplément de vitesse.

Mais, sur le plan de la protection également, nous pensons d'une part qu'il ne peut-être de carénage universel, d'autre part — et c'est là un point fondamental — que le carénage ne peut être monté n'importe comment.

★

Jusqu'ici, bien que nous ayons beaucoup écrit « sur » les carénages, notre expérience personnelle (la nôtre propre, comme celle de l'ensemble de la rédaction de « Moto-Revue ») ne porte réellement que sur le carénage Leconte. C'est donc lui qui, de nouveau, nous servira de référence.

CONTRE LE VENT

Par temps sec, du point de vue protection, l'apport du carénage est indéniable.

Ne serait-ce l'inévitable amplification des bruits mécaniques (le carénage fermé joue le rôle d'une caisse de résonance), la conduite à haute vitesse avec un carénage est des plus reposantes. On n'entend plus le sifflement du vent dans les oreilles, et, surtout, il n'y a plus cette forte poussée du vent sur la poitrine.

★

Sur sa R 69 qu'il nous a si aimablement prêtée, M. Guillet avait monté son guidon dans la position la plus avancée. C'est là une position fatigante pour le pilote à basses vitesses, une grande partie du poids du corps reposant sur les bras... mais c'est une position que l'on apprécie sans carénage dès qu'une certaine vitesse est atteinte, la poussée du vent compensant le poids du buste sur les bras. Avec le carénage, il en est tout autrement, et, pour notre part, nous aurions préféré la fixation plus en arrière du guidon. En effet, cette fois, l'absence de pression du vent sur le buste, même aux grandes vitesses, fait que tout le poids de ce dernier pèse sur les bras, à moins d'adopter une position plus verticale.

★

Donc, grâce au carénage, la pression et le sifflement du vent sont annihilés, et, si ce n'est un coup d'œil sur le compteur ou le défilement des arbres, on n'a plus guère l'impression de vitesse. Le pilote demeure en « zone calme » et la conduite en est bien moins fatigante.

Voilà donc un aspect très positif du carénage.

LA PLUIE, LE CARENAGE ET SON MONTAGE

Mais qu'en est-il sous la pluie ?

★

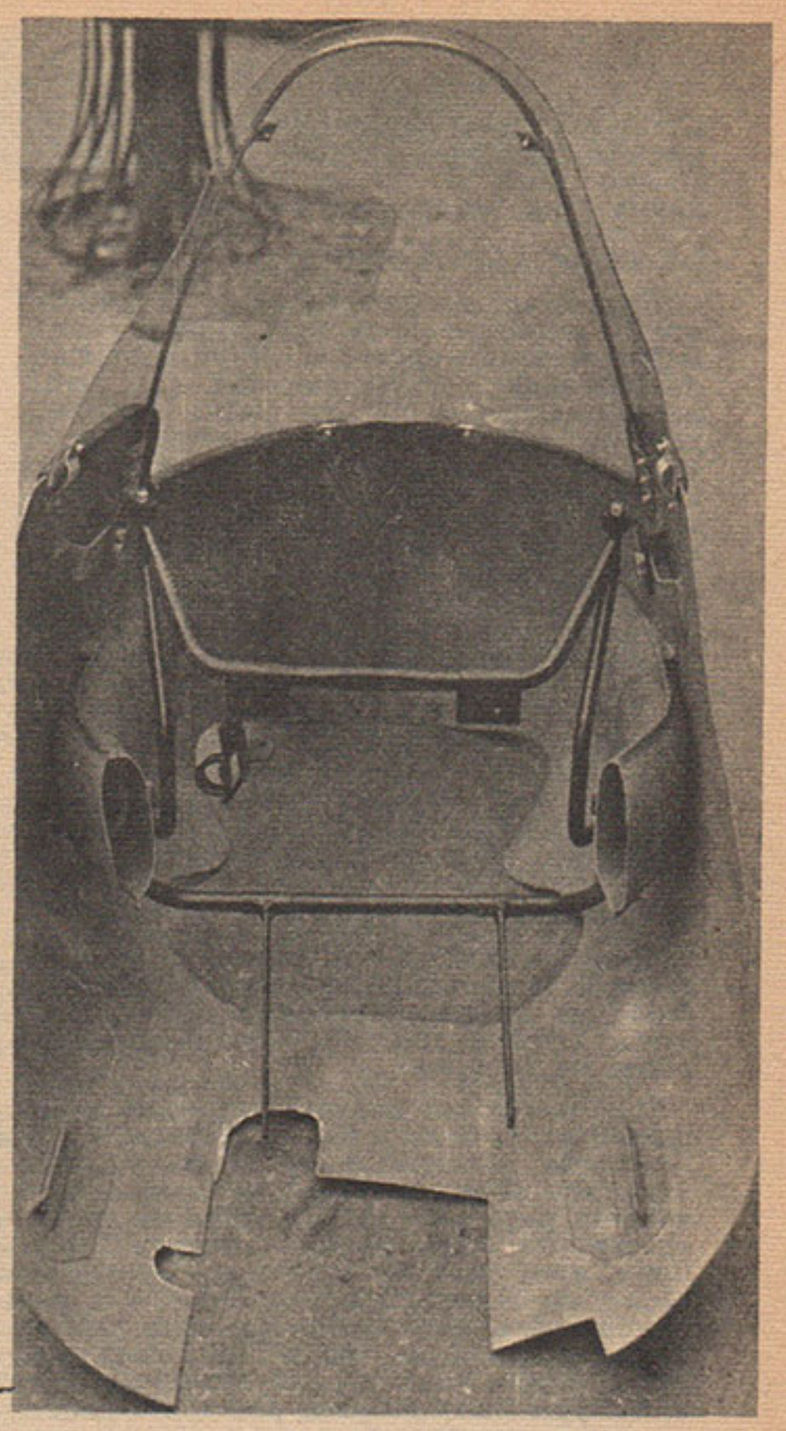
Dans le compte-rendu de son essai du carénage Leconte sur sa « Daytona », notre rédacteur (voir MR 1369) se félicitait de l'excellente protection contre la pluie. A condition de rouler à plus de 60-70 km/h et... « de s'effacer légèrement derrière le pare-brise, la pluie glissant de chaque côté et au-dessus de la tête, l'on n'est absolument pas mouillé » écrivait-il.

★

Que pouvons-nous dire, pour notre part, à la suite de notre expérience personnelle sur la R 69 ?

Incontestablement, les gouttes de pluie ne peuvent traverser le carénage ni le pare-brise... et, de ce côté, la protection est donc totale.

Mais... car il y a un mais...



Avec le carénage mal monté, c'est l'intérieur du pare-brise qui est maculé. Pour la photo ci-dessous, nous avons lavé l'extérieur du pare-brise et essuyé une bande à l'intérieur de celui-ci. En haut, l'intérieur du carénage nous permet de voir les ferrures de fixation (spécialement coudées pour les BMW) et la « guitare » pour le passage de la roue.

...pour des raisons de prix, pour des raisons d'adaptation plus facile sur n'importe quelle machine, le carénage Leconte n'a pas de caisson enfermant la roue avant, n'a pas de déflecteurs internes : la roue tourne dans le même habitacle que le pilote. De plus, pour laisser libre passage à la roue et lui permettre de braquer, une « guitare » est découpée dans le plancher du carénage. Mais cette découpe est prévue, puisqu'il s'agit d'un carénage « universel », pour les cas les plus extrêmes : grandes roues et plus importants braquages que l'on puisse rencontrer. Cette « guitare » est donc de dimensions assez importantes.

Pour ces diverses raisons, il apparaît qu'un montage parfait de ce carénage s'impose, sinon on risque d'être mouillé « par le dedans », par les projections d'eau entrant par la « guitare ».

Si le carénage est trop bas (il faut que la partie inférieure du tambour de frein soit visible), en plus des interactions entre le « plancher » du carénage et le sol (interactions néfastes du point de vue aérodynamique), les projections d'eau à l'intérieur du carénage seront plus importantes. Il en sera de même si le carénage « pique » trop du nez : on aura alors une assez forte dépression à l'arrière, des remous, et l'eau remontera plus qu'il ne faut à l'intérieur du carénage.

Nous avons fait, pour notre part, une humide expérience d'un carénage mal monté, trop bas et « piquant » du nez. A partir d'une certaine vitesse, 80 km/h sensiblement, c'est par l'intérieur que nous étions aspergé, c'est par l'intérieur que le pare-brise se maculait, c'est par l'intérieur et par dessous que nos mains et le réservoir prenaient l'eau.

★

Ainsi, plus encore pour un carénage simple que pour un carénage comportant des caissons ou des déflecteurs internes, plus encore pour un carénage « universel » que pour un carénage spécialement adapté à une machine, il faut s'assurer d'un montage parfait si l'on veut obtenir une efficace protection contre les projections d'eau et contre la pluie, toute question de dessin et de conception du carénage étant mise à part.

La sensibilité au vent latéral

La sensibilité au vent latéral est l'un des grands problèmes (sinon le plus important) qui furent posés aux constructeurs lorsqu'ils adoptèrent le carénage semi-intégral sur leurs machines de course. Mais bien rapidement, à la suite d'essais en soufflerie et sur route, on en est arrivé à résoudre ce problème, au point que de très nombreux coureurs se sentaient plus à l'aise et plus sûrs avec la moto carénée qu'avec la moto nue. Et Guzzi, d'ailleurs, fit école en la matière.

DU PROTOTYPE A LA SERIE

Lors de l'essai du carénage Leconte sur la « Daytona », il était signalé l'excellente tenue au vent latéral, une certaine « auto-stabilisation » du roulis si l'on prenait soin de ne pas se cramponner au guidon.

Pour notre part, nous devons noter quelques embardées sous de violentes rafales de vent latéral (nous les avons déjà signalées). Peut-être que le carénage commercialisé et fabriqué en série n'offre pas les mêmes galbes que le prototype fait «main» qui équipait la Norton (et, dans le domaine de l'aérodynamique, il suffit de fort peu de choses pour que les poussées et leur

direction soient vite modifiées), peut-être que le montage y était pour quelque chose... mais il est certain qu'un nez moins long aurait amélioré les choses.

LE PROBLEME « CLEF ».

Néanmoins, nous continuons à penser que le problème de la sensibilité au vent latéral demeure encore le grand problème du carénage, l'écueil essentiel. On peut, par une solution plus ou moins onéreuse, plus ou moins complexe (caisson, déflecteurs, etc.), éviter toute projection d'eau à l'intérieur d'un carénage. Mais seule une étude aérodynamique sérieuse et poussée, seuls des essais systématiques, peuvent permettre de réaliser un carénage dont la sensibilité au vent latéral ne soit pas plus grande — sinon moindre — que celle d'une moto nue.

quelques points importants.

Avant d'en venir à notre conclusion, nous voudrions encore signaler quelques points qui ont leur importance.

ECLAIRAGE ET CARENAGE

Toujours pour des questions de prix de revient, le carénage de Leconte ne possède pas de phare encastré. Aussi, pour toute lumière, ne dispose-t-on que du phare de la moto.

Mais quels que soient la qualité et le diamètre de l'optique, la puissance de l'ampoule, l'éclairage demeure insuffisant. En effet, le phare se trouve derrière le pare-brise incliné, plus ou moins propre (ou sale), et les faisceaux lumineux sont déviés, rabattus. Même en phare, on a un éclairage qui ne vaut pas un « code » sans carénage, sans parler de cette immense tache lumineuse que l'on a devant les yeux, qui est le carénage et le pare-brise éclairés par l'intérieur.

Donc, à notre avis, et surtout pour une machine rapide, le phare doit être monté extérieurement au carénage (ou encastré), mais non à l'intérieur.

AUTRE PROBLEME, CELUI DES FREINS

Nous avons vu que le carénage permet des vitesses plus élevées que celles obtenues normalement, pilote assis. Or, qui veut rouler plus vite doit exiger des freins plus puissants.

Par ailleurs, avec un carénage englobant la roue avant — et encore plus avec un carénage comportant un caisson enfermant cette roue — la ventilation du frein avant n'est pas toujours des plus efficaces. Alors gare au phénomène du « fading » !

★

Nous tenons à insister sur ce point, car il est crucial.

Que celui qui veut réaliser soi-même son propre carénage pense à cela, en étudiant la ventilation du frein en conséquence et, surtout, en adoptant des freins « à la hauteur » si ceux de sa machine laissent à désirer.

LA LIBERTE DES PIEDS

Enfin, un autre problème : les pieds doivent-ils être latéralement couverts ou non ?

Avec la réalisation Leconte, les repose-pieds sont enfermés dans le carénage : celui-ci enveloppe donc les pieds latéralement et par le dessous. Mais, sur demande, Leconte peut ménager une ouverture latérale afin que l'on puisse poser pied à terre comme avec une machine normale, non habillée.

Avouons que, pour notre part, notre préférence va à cette dernière solution. Sinon il ne faut pas oublier de reculer ses pieds avant de pouvoir les dégager du carénage. Passe encore en side-car, où même à l'arrêt on demeure assis ; mais il en est autrement en solo, surtout à Paris, où l'on est contraint à mettre fréquemment pied à terre.

...ET L'OPINION DE JEAN MURIT A L'OCCASION DE L'ESSAI DE LA B M W-R.69

Mon point de vue sur le carénage n'a pas changé, bien que les clients aient une tendance à vouloir en mettre sur leurs machines.

J'ai constaté qu'avec le carénage de Leconte, il y avait un gain de vitesse en position assise mais pas en position couchée.

Il est dommage que nous n'ayons pas eu le temps ce jour là pour étudier le gain de consommation mais je pense que la différence aurait été minime, n'ayant pas obtenu un gain sensible de vitesse.

D'autre part le carénage fait ressortir beaucoup plus les bruits du moteur, ce qui est gênant pour un pilote de BMW qui prend justement cette machine pour son silence.

Quant à la protection je n'ai pas pu en juger, ayant roulé par temps sec.

Pour la question conduite, celle-ci est exactement la même. Par contre en solo, on a constaté une tendance à être déporté, ce que nous n'avions pas sans carénage.

J. MURIT.

vive le carénage... bien adapté !

Que ressort-il de notre expérience sur les carénages, expérience limitée, à ce jour, au seul carénage Leconte, monté une fois sur une Norton, l'autre fois sur une BMW ?

★

Du point de vue performances :

— Gain incontestable en vitesse par rapport à celle obtenue, avec la même machine, pilote normalement assis.

— Ceci signifiant une réduction de la puissance nécessaire pour rouler à la même vitesse, il s'ensuit une très notable économie en carburant.

— Par rapport à la vitesse obtenue pilote couché sur une machine nue, le carénage n'amène pas obligatoirement un gain. Tout dépend de la machine sur laquelle ce carénage est monté, de ses cotes, de sa structure, de la position qu'elle donne à son pilote.

★

Du point de vue conduite et protection :

— Une conduite beaucoup moins fatigante par temps sec, le vent ne siffiant plus aux oreilles (si le pare-brise monte suffisamment haut) et, surtout, n'exerçant plus une forte poussée sur le buste.

— Un renforcement incontestable des bruits mécaniques.

— Une protection contre la pluie qui ne vient plus cingler le corps.

— Une protection plus ou moins efficace contre les projections d'eau de la roue avant, protection qui sera fonction non seulement de la réalisation du carénage (caissons, déflecteurs, plancher, etc.), mais encore de son montage.

— Nécessité d'avoir un phare monté sur ou à l'extérieur du carénage, sinon le pare-brise coupe et dévie les faisceaux lumineux d'où un éclairage insuffisant et gênant.

— Nécessité d'avoir des freins très efficaces (surtout le frein avant) et bien ventilés.

— Songer à un facile dégagement des pieds, surtout pour la conduite urbaine.

★

Du point de vue tenue de route.

— Le gros problème est celui de la sensibilité au vent latéral. Ici la forme donnée au carénage, surtout latéralement, joue un rôle décisif et crucial : il ne s'agit plus, cette fois, d'un quelconque gain de vitesse (quelle que soit l'importance qu'on lui accorde), mais d'une question de sécurité.

LECONTE, LE PIONNIER EN FRANCE

Quant au carénage Leconte, nous devons le saluer non seulement comme la première réalisation française commercialisée, mais même comme une des premières réalisations internationales. Leconte a donc fait œuvre de pionnier. Ceci, tout comme la recherche d'un prix de vente acceptable, peut justifier certaines imperfections.

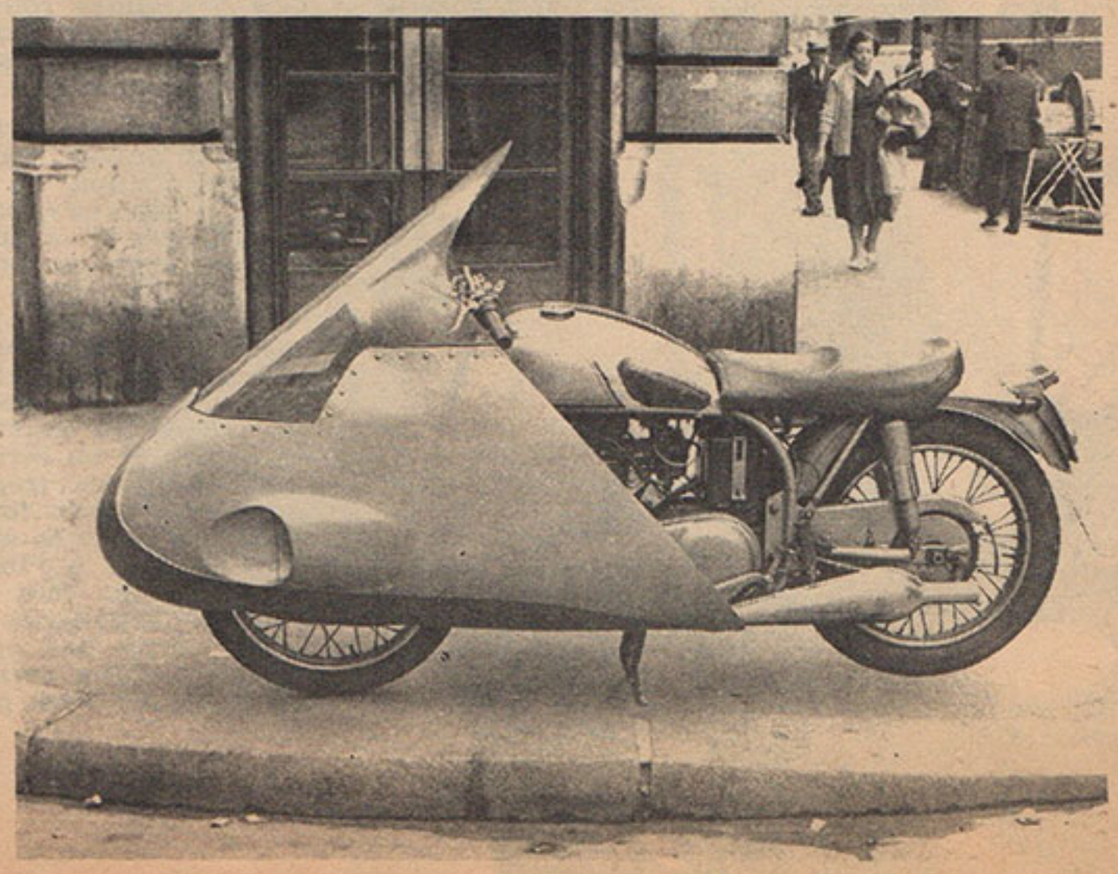
Dans la mesure où il s'agit d'une réalisation qui veut être « universelle », un soin très particulier doit être apporté à son parfait montage.

LE MEILLEUR CARENAGE NE PEUT ETRE UNIVERSEL

Mais, à notre avis, un carénage, pour être le plus parfait possible, ne peut être « universel ». Il doit être adapté pour chaque type et marque de moto, à la rigueur pour un groupe de machines de très sensiblement même type (par exemple vertical-twins britanniques à grandes roues).

Seulement alors on pourra assurer la meilleure « pénétration », la meilleure protection et, surtout, la meilleure tenue de route en présence d'un vent latéral.

J. B.



Remarquons le long « nez » du carénage qui, de plus, enferme les repose-pieds. Il est, ici, monté sur la Norton.

LES COUPES EUGENE MAUVE

(2 HEURES DE VITESSE)

A MONTHÉRY

LES « DEUX HEURES » 1959 n'ont pas tenu ce que les deux précédentes éditions de cette épreuve nous avaient laissé espérer. Bilan de ces « Deux Heures » : 70 engagés, des courses mornes le matin, peu animées l'après-midi, un public qui ne fut nombreux qu'en fin de journée, pour les courses de voiture, voila qui traduit assez bien la crise que traverse la vitesse en France.

La formule des « Deux Heures » n'est pas responsable de cet état de choses ; au contraire, une course de deux heures permet à un pilote de refaire son retard s'il a pris un mauvais départ ; en outre, deux heures de course soumettent à rude épreuve les mécaniques et les pilotes doivent réfréner parfois leur ardeur s'ils veulent terminer. En décrivant les courses, nous verrons quelles sont, à notre avis, les causes du peu d'intérêt de cette journée.

L'organisation de l'AMCF ne souffre pas de reproche et mérite même des compliments, les départs des deux catégories, prévus pour 9 heures et 13 heures ayant été donnés avec une exactitude remarquable.

Si l'année dernière le grand nombre d'engagés avait amené les organisateurs à réduire la durée des « Deux Heures » à une heure et demie, cette année, les épreuves se déroulèrent bien sur les 120 minutes prévues. Enfin, autre changement par rapport à l'organisation 1958, la chicane nord avait été supprimée.

Le temps, assez beau l'après-midi, donna des inquiétudes le matin : humide et frais, tout le monde craignait la pluie. Si, heureusement, la pluie ne tomba pas, les concurrents se heurtèrent cependant à une difficulté imprévue : un vent très violent, qui, soufflant en pointe à 23 m/s (plus de 80 km/h !), fatigua beaucoup d'embiellages et réduisit sérieusement les moyennes, faisant perdre 1.000 à 1.500 tours devant les tribunes.

125 ET 175 : MOYENNE RECORD POUR COUTURIER, MAIS PAS DE « BAGARRE »

A 9 heures du matin, M. Vimont, président de l'A.M.C.F. et directeur de la course, donnait le départ à 13 175 « course », à 8 175 « sport », à 5 125 « course », à 8 125 « sport ». C'est donc un peloton de 34 machines qui s'engouffre dans le goulet, poursuivi par Sfacos (M.V.) qui a raté son départ et par Couturier (Morini 2 ACT), gêné dans sa « poussette ».

Le temps pour le speaker de nous promettre une « explication » entre Bonnal et Couturier, nos deux champions de France 175, et nous voyons passer, déjà nettement détaché, le n° 50, Couturier, bien à plat sur sa machine, poursuivi par Bonnal, Leteure (M.V.), Bettiol (Morini « Settebello »), Lesage (Ducati), et tous les autres concurrents.

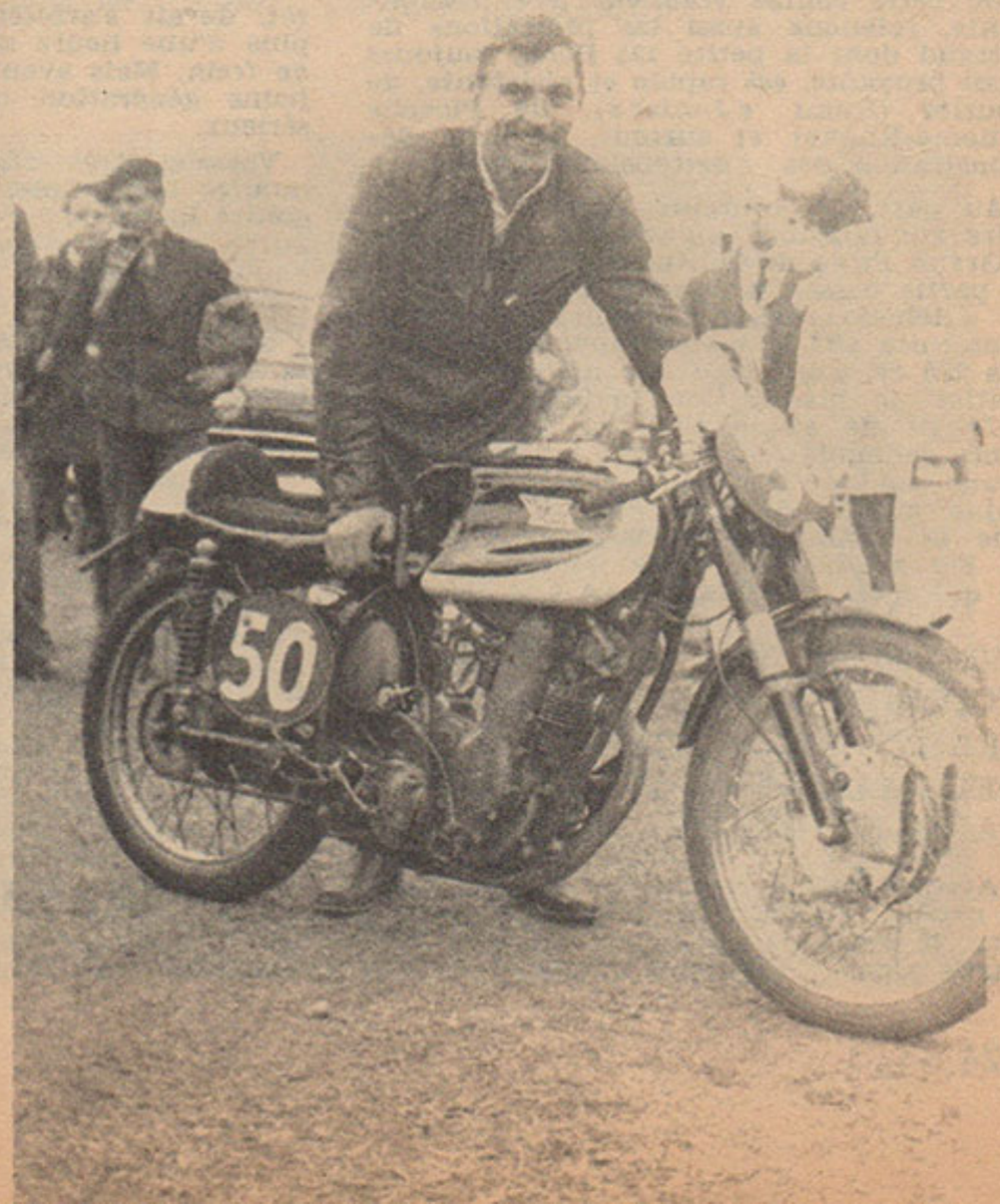
Au fil des tours — qu'il boucle aux alentours de 121 km/h — Couturier augmentera son avance, doublant tous ses concurrents, le dernier à être doublé, Bonnal, étant « sauté » après 1 h et quart de course. Une fois son avance assurée, Couturier rendit la main et, sans forcer outre mesure, réalisa une étonnante moyenne : 119,322 km/h.

Derrière Couturier, Bonnal se détache vite de Sfacos, Leteure et Lesage et accomplit lui aussi une course solitaire qui lui vaudra la deuxième place des 175 « course », malgré la panne sèche aux Deux Ponts, à deux minutes de la fin !

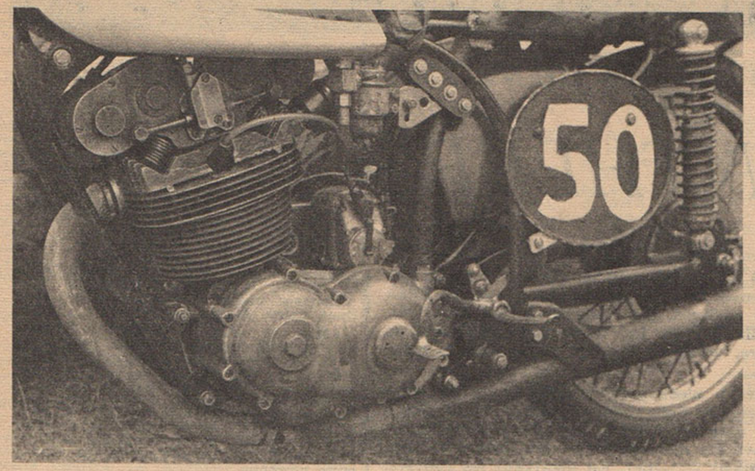
Après la course, Bonnal expliquait qu'il pensait pouvoir terminer ces Deux Heures sans ravitailler, puisque son réservoir n'avait pas changé de taille depuis 1957, année où il n'avait pas eu à refaire le plein. Mais, le vent violent, l'absence du carénage qu'il avait en 1957, le fait qu'il ait chauffé sa « Rebello » sans compléter le plein, sont autant de petites causes qui privent Bonnal d'une meilleure moyenne.

Dès les premiers tours, plusieurs concurrents s'arrêtent à leur stand : Deloince (Morini Settebello) qui repartira 25 minutes plus tard, temps suffisant à ses mécaniciens pour changer l'arbre à cames, brisé ; Parans (Bernardet), parti avec presque un tour de retard, s'arrête définitivement. On apprenait également en ce début de course que Venin (Settebello) et Caekebecke (scooter Rumi) s'étaient accrochés à la bretelle de Couard ; Gaïda (Follis-Gnome-Rhône) et Noir (Jonghi), quittaient la route au virage de la Ferme et devaient également abandonner. Abandons de Bertrand (Puch), de Piednoël (Follis), de Martina, de Baumann dont la petite 125 M.V. simple arbre semblait rapide, d'Ottobrini (Peugeot) et de Le Guellec (Rumi 175 Spécial dont l'embiellage rendit l'âme).

Tous ces abandons ayant dépeuplé cette course, les spectateurs n'avaient plus qu'à



La 175 Morini G.P., à 2 ACT que nous présente Couturier après sa victoire est une belle mécanique qui devait permettre à son pilote une moyenne record.



regarder passer des pilotes détachés les uns des autres : Couturier qui virait tranquillement, Bonnal hargneux, Bettiol premier des 175 sport avec sa « Settebello », qui suivait les 175 M.V. ACT de Leteure et Sfacos, tous deux bons vireurs, Lesage qui n'eut pas à forcer sa Ducati, mais qui accomplit ses deux derniers tours avec une borne de batterie éprise de liberté. Notons d'ailleurs que la moyenne de Lesage, 101,7 km/h est inférieure de 7 km/h à sa moyenne de l'année dernière, réalisée sur le même circuit, mais agrémenté d'une chicane ! Il est vrai qu'en 1958, une « méchante » bagarre avait opposé les Ducati de Boéri et Lesage à la M.V. de Savoye, alors que cette année, Lesage avait une machine pas assez puissante pour lui permettre de se bagarrer avec Couturier ou Bonnal et trop puissante pour qu'il soit inquiété dans sa catégorie. Lesage a donc « sagement » mené sa course, s'assurant la 1ère place des 125.

De cette course vraiment peu passionnante, retenons aussi les prestations de Rittaud dont la petite 125 Puch, toujours aussi bruyante, est rapide et résistante, de Bourlès (Rumi « Junior »), de Picache (Gnome-Rhône) et surtout, la belle démonstration des « Settebello » Morini.

Au parc des coureurs, nous n'avions à faire connaissance qu'avec la 175 Morini « Grand Prix » de Couturier, machine dont la partie basse du moteur est identique à la « Rebello ». Mais, coiffant une culasse construite sur le même modèle que celle des 250 cc, nous trouvons un volumineux boîtier de distribution, enfermant les 2 ACT (il ne s'agit plus ici d'un simple arbre dédoublé). Boîte cinq vitesses. Frein avant double. D'après Bonnal, cette machine aurait 15 km/h et 3 CV de plus que la sienne, soit sensiblement 21 CV et 170 km/h pour cette « Grand Prix », ce qui n'est pas vilain pour une 175 !

250, 350 et 500 : BELLES VICTOIRES DE BARGETZI, OBERT ET LEROY, ET DEMONSTRATION DES MACHINES DE SERIE DE TANO ET BEAUVAIS

Avec la même rigoureuse précision que le matin, le départ est donné à 13 heures aux 32 concurrents de cette course, répartis ainsi : 7 en 500 course, 6 en 500 sport, 4 en 350 course, 4 en 350 sport, 1 en 250 course, 10 en 250 sport.

Au virage de la Ferme, au premier passage nous pointons, nettement en tête... Georges Houel, en train de donner une leçon de bon départ à tous nos jeunes.

Mais, à la fin du premier tour, Houel s'arrête, ayant des ennuis avec son embrayage. Vasseur se trouve donc en tête, suivi de Galibert, Noblin et Bargetzi qui remonte sur Vasseur, le passant au 7ème tour. Dès lors, Bargetzi, bien servi par sa Manx (ancienne machine de De Polo), mise au point par Garreau, bouclera très régulièrement ses tours ; un peu après une heure de course, voyant que Vasseur revenait sur lui, Bargetzi établira le record du tour à 145 km/h de moyenne et finira sans être inquiété, Vasseur ayant perdu du temps à ravitailler, alors que Lefèvre et Briand refaisaient le plein de la Manx de Bargetzi en moins de 20".

Houel, repartant après son premier arrêt, devait s'arrêter définitivement après plus d'une heure de course, n'ayant plus de frein. Mais avant, il avait prouvé à la jeune génération qu'il restait un client sérieux.

Vasseur, très régulier deuxième, s'est montré bon pilote, mais ne pouvait rien contre Bargetzi, nettement plus rapide. En outre, un ravitaillement trop long (Murit voulant trop bien faire les choses pour son « poulain ») lui fit perdre 1'30".

Noblin a déçu ses supporters qui, après la côte Lapize, voyaient en lui un vainqueur possible. Après s'être bagarré pour la 3ème place avec Galibert, Noblin chutait au Faye et devait abandonner.

Galibert a effectué ces Deux Heures à la 3ème place, en solitaire.

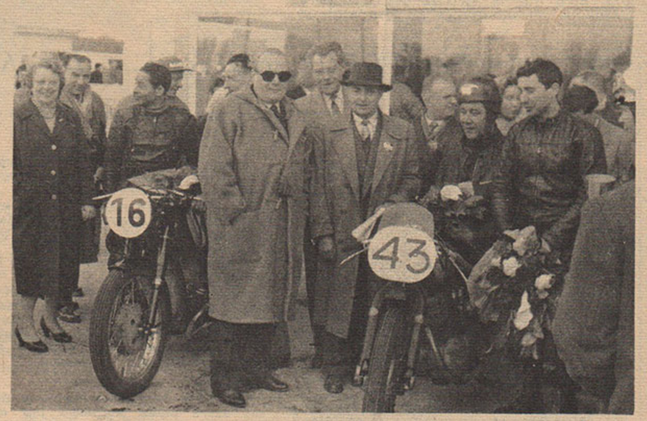
Et les Cannois et leurs Triumph ? Au parc, M. Lhuissier, accompagné de Ciffréo et Tomesani, était assez optimiste. Mais, Tomesani (500 course), dut assez vite abandonner sur ennuis de soupapes et ne fut jamais dangereux pour les hommes de tête. En revanche, Ciffréo (500 sport) prit très vite la tête de sa catégorie et s'y maintint, virant spectaculairement. Mais, à 25 minutes de la fin, alors qu'il était quatrième et premier de sa catégorie, Ciffréo, en passant devant les tribunes, entendit son moteur « ratatouiller », annonçant ainsi l'imminence de la panne sèche, Ciffréo, sans l'ombre d'une hésitation, déboîta, s'engagea sur l'anneau de vitesse fit demi-tour et rejoignit les stands, à contre-sens de la course ! Le règlement de toutes les courses est assez clair à ce sujet et punit d'une mise hors-course les contrevenants. Aussi, malgré les véhémentes protestations de ses supporters méridionaux, Ciffréo fut disqualifié, ce qui est regrettable car il avait fait une course magnifique, bien que n'ayant plus de repose-pied gauche. Mais, un règlement n'a de valeur que s'il est strictement appliqué et la cause de Ciffréo n'est pas défendable, pour malheureuse qu'elle soit sur le plan purement sportif.

Deux autres Triumph très bien préparées et très bien pilotées, celles de Broquet et de Philippe n'eurent pas plus de chances que celle de Tomesani et après avoir occupé les places d'honneur des 500 sport, Philippe dut rentrer au parc, embiellage mort, Broquet abandonnant également sur casse.

Au parc, parmi les machines sport 500, on pouvait admirer le travail de Leconte sur sa Météor Minor, équipée d'une partie haute de Constellation et de deux Amal Monobloc. Mais Leconte eut des ennuis avec un reniflard qui inondait d'huile son pneu arrière, ce qui l'obligea à abandonner.

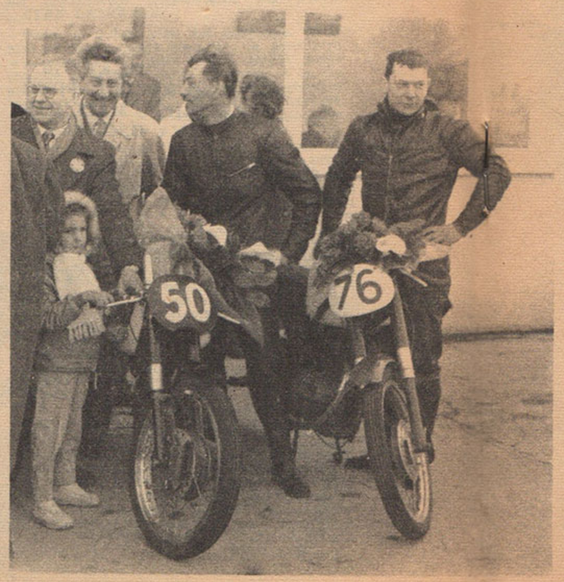
Tano, pilotant en souplesse et avec régularité la 500 Ratier, s'octroye la première place des « sport », à la très belle moyenne de 124,579 km/h. Ce résultat est tout à fait remarquable, car cette machine était absolument de série, la seule différence provenant de la suppression des béquilles ! D'ailleurs, son silence étonnant

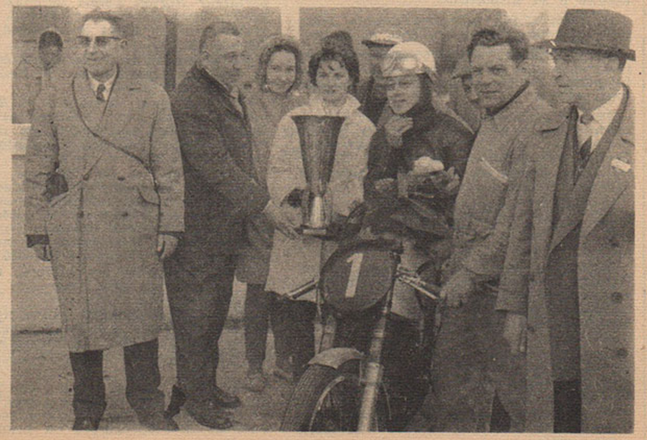
En haut, à gauche, « Close-up » du moteur de la Morini G.P., au boîtier de distribution très volumineux. Notez la ressemblance entre cette culasse et celle des 250 de la même marque.
Ci-dessus, de gauche à droite, vainqueur des 125 course sur Ducati, le Grenoblois Lesage reçoit son bouquet, ainsi que Bourlès (Rumi « Junior »), qui enlève la catégorie 125 sport.
Ci-dessous, à gauche, les deux vainqueurs des 175 : Couturier (n° 50) et Bettiol (n° 76), tous deux sur Morini G.P. et « Settebello ».
A droite, avant le départ, Georges Houel, papier de verre en main, rectifie ses garnitures de frein. Malgré cette précaution, Houel devait abandonner, n'ayant plus de freins.



Ci-dessus, une « brochette » de vainqueurs à l'arrivée, de gauche à droite : Tano (500 sport, sur Ratier), Obert (250 sport, sur NSU) et Gomès (350 course, sur Norton).

Ci-dessous, grand vainqueur de la journée, Bargetzi reçoit sa coupe. A gauche, l'importateur Norton, M. Garreau et à droite Briand qui, avec Lefèvre mirent au point cette Manx. A l'extrême-droite, M. Vimont, président de l'AMCF.

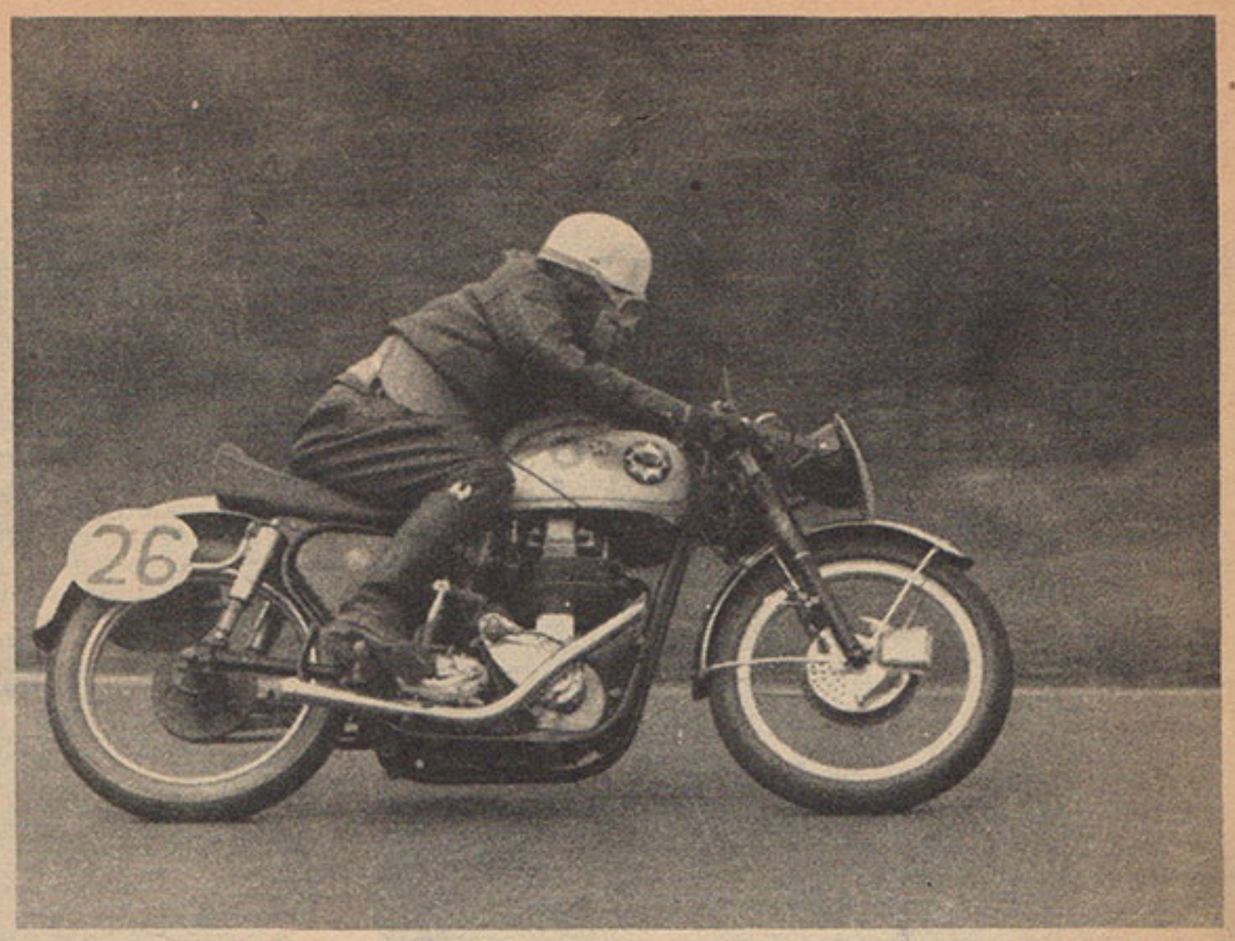




faisait l'admiration de tous les spectateurs. Enfin, deux détails intéressants : la consommation moyenne *en course* de cette machine a été de 6,7 l aux 100 km ; d'autre part, le lendemain, au cours d'essais sur l'anneau, cette machine a encore bouclé quatre tours consécutifs à plus de 160 km/h ! Il semble que dès sa commercialisation, la Ratier ne manquera pas d'amateurs...

Le deuxième des « Sport » est Marcel Beauvais, sur une 450 Horex « Imperator » intégralement de série elle aussi et qui était on ne peut plus « tourisme » : vastes pare-chocs, garde-boue larges et profonds, etc... Et, pour une machine « tourisme », la moyenne réalisée se passe de tout commentaire : 119,844 km/h.

Les 350 course devaient logiquement voir une belle victoire de Gomès (Norton). Mais, peu de temps avant l'arrivée, un piston crevé devait le contraindre à l'abandon. Bien que la victoire des « course » n'échappe cependant pas au sympathique



Leroy, vainqueur des 350 cc sur BSA « Gold Star », réalisa un belle moyenne, significative de sa forme actuelle.

DEUX HEURES... DE REFLEXIONS

L'autre dimanche, il fallait un certain courage au spectateur qui désirait se rendre à Montlhéry.

D'abord, il fallait sacrifier la sacro-sainte « grasse matinée », et ressortir son équipement hivernal, car un temps gris doublé d'une bonne pluie vous rappelaient que le « en avril, ne te découvre pas d'un fil ! » était bien vrai.

Aussi, à l'autodrome, peu ou prou de spectateurs. Simplement ces petits groupes de fidèles, que l'on rencontre à chaque épreuve et qui mettent un sympathique point d'honneur à pouvoir dire « moi j'y étais » bien que la bataille qui se déroulait sous leurs yeux ne rappelait en rien celle d'Austerlitz.

Et, perdus dans l'immensité de cet autodrome, qui dans l'esprit de son créateur devait accueillir des milliers, sinon des dizaines de milliers de spectateurs, ces petits groupes de « fans » se sentaient parfaitement chez eux, en famille, et nullement perdus dans ce chaos de béton, de boue et de broussaille.

★

S'il n'a pas « draché », comme diraient nos amis belges, par contre le vent soufflait très fort, et juste dans l'axe de la piste.

Les petites cylindrées en ont bien souffert, les grosses moins, car l'après-midi le temps était nettement plus clément.

★

Couturier a désormais une « méchante » bécane à sa disposition.

Il s'agit d'une ancienne double arbre qui « dormait » dans un coin de l'usine.

Dès réception, « papa » Couturier eut l'heureuse idée d'ouvrir le moteur, ce qui lui permit de découvrir une jolie soupape toute piquée.

Après remplacement, il y eut de bonnes séances de mécanique pour caler correctement la distribution. Heureusement, Bettiol qui paraît-il est adroit comme un singe, usina les cales d'épaisseur ad hoc.

Pendant 2 heures, la Morini fit merveille, et Couturier sans forcer, « écœura » tout le monde.

★

Après l'arrivée des premières « Deux Heures », un des responsables du Service Course Total qui assurait le ravitaillement allait de vainqueur en vainqueur en demandant. « Alors, le jus, ça a été ? ».

Couturier comme Lesage, furent unanimes à reconnaître que leurs petits cubes italiens avaient apprécié ce pétrolier de 94 d'octane.

Simple question pour la forme, car Total sait ce qu'il livre, et au Bol d'Or nous reverrons la Compagnie Française de Raffinage.

★

Avant le départ des grosses cylindrées, Insermini voyait assez bien Georges Houel vainqueur.

Il ne s'est qu'à moitié trompé, car Houel a prouvé qu'il n'avait rien perdu de son métier, et de son ardeur, que plus d'un jeune pourrait lui envier.

Il suffisait de le voir passer à la Ferme pour s'en convaincre.

Mais sa Norton est pour le moins « avachie » et aurait besoin d'une sérieuse cure de rajeunissement. Houel a finalement été trahi par ses freins. On ne peut lui reprocher de les avoir négligé, la photo que nous publions le prouve.

★

Si Pierre Monneret, venu le dimanche, est assez passé inaperçu par contre la veille, il prit une part active aux entraînements, conseillant nos jeunes nationaux.

Il prêcha même d'exemple et enfourchant la 500 de Galibert il tourna en 2'32", à plus de 148 km/h de moyenne !

Jamais il n'avait fait aussi vite sur le 6 km avec une Norton, et il croit même que Collot non plus n'est jamais arrivé à faire ce temps.

La classe est toujours là, quel dommage que nous ne revoyons plus Pierre Monneret en course.

★

La camionnette Garreau était là. L'importateur Norton s'était dérangé en personne, avec Lefèvre et Briand, car ils avaient mis au point la machine de Bargetzi.

Des essais sur l'anneau indiquèrent que la machine dépassait les 185 km/h, mais il fallait tenir 2 heures.

C'est ce que réussirent parfaitement homme et machine, l'équipe de la rue Robert Lindet contribuant en outre au succès final en assurant un ravitaillement sur les « chapeaux de roue ».

Mais à la fin de l'épreuve, Garreau n'était pas seulement satisfait de sa mise au point, car ces 2 heures furent selon sa propre expression un « cocktail Norton » avec Bargetzi premier en 500 cc course, Vasseur 2ème dans la même catégorie, et Gomès premier en 350 course !

Une seule ombre au tableau, Cot, qui dut abandonner pour avoir mal remonté sa fourche télé.

Et pourtant Garreau avait fignolé le moteur de cette Dominator, puisqu'aux essais sur l'anneau, on chronométra la machine à plus de 161 km/h.

★

Mauvaise journée pour les Triumph qui pourtant avaient fière allure, qu'elles soient préparées par les services techniques de la P.P., Langot ou Lhuissier.

De la casse, une disqualification, tout cela ne doit pas finalement entamer le moral des « Triumphistes » et rendez-vous au Bol d'Or.

★

Marcel Beauvais sur une 450 Horex Impérator fit une belle démonstration de ce qu'il est possible d'obtenir d'une machine de série, confrontée avec des modèles sport, bien souvent plus fragiles.

★

Ce n'est pas la première fois que Leroy enlève sa catégorie à Montlhéry, au guidon de sa 350 cc Gold Star.

Mais bien que sans rival, Leroy a tiré, et termine à 118 km/h de moyenne, ce qui lui permet d'être de loin premier des 350 course et sport, avec une BSA sport « client ».

Un excellent entraînement pour le prochain Bol d'Or.

★

La 500 Ratier « bien de chez nous » a triomphé en catégorie sport, devant une marque allemande et 3 marques anglaises.

Beau résultat, dû à la régularité de son pilote, et aussi à la classe de cette mécanique, qui après 2 heures parcourues à plus de 124 km/h de moyenne, fit le lendemain 4 tours d'anneau à 160 km/h.

Et ceci avec une machine de série, équipée de phare et d'un silencieux Wilman d'une rare efficacité.

Deux sujets de satisfaction ; nous reverrons la marque au Bol d'Or, et il existe d'ores et déjà un dérivé sport de ce 500, qui dans sa version série ne manque déjà pas de chevaux.

★

Leconte, depuis longtemps se prépare une Minor très spéciale, dont les culasses ressemblent à celles d'une Constellation.

Alimentation par deux carbus, allégement général (garde-boue avant plastique) position améliorée par un guidon réellement surbaissé et reniflard revu, mais qu'il faudra encore corriger, puisque c'est lui qui est à l'origine de l'abandon.

★

Entendu le dimanche soir à 19 h, sur France II - Parisien, au cours d'une émission de résultats sportifs, les noms des vainqueurs de ces deux heures, suivi des résultats des courses de voiture disputées le même jour à Montlhéry. Commentaire de Georges Briquet : « Il est étonnant que les motos 175 aient fait une moyenne supérieure à celle des voitures (il s'agissait de « tourisme », jusqu'à 2 l), et pourtant, c'est une Alfa-Roméo qui a gagné ! ».

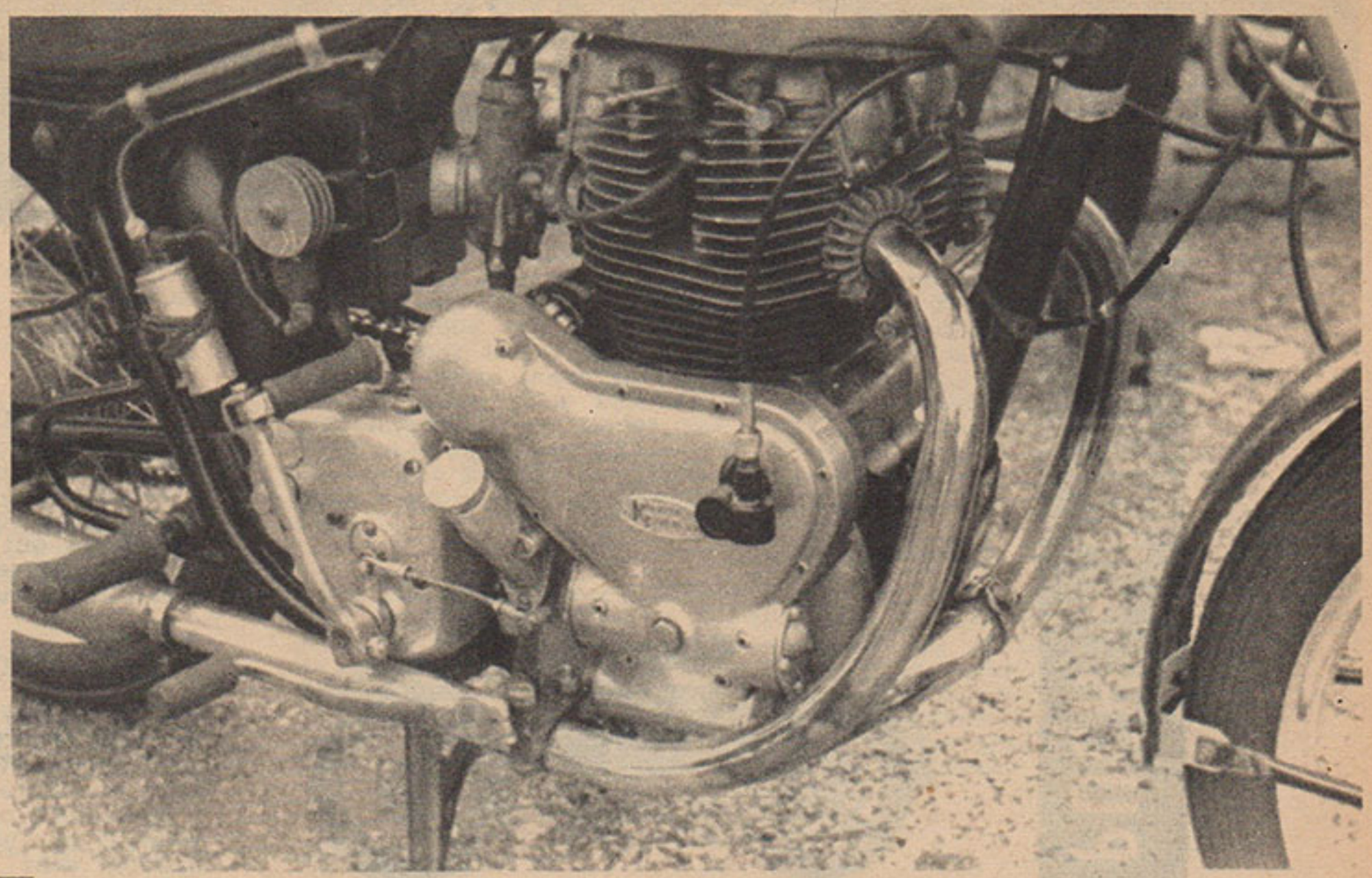
Il est vraisemblable que Georges Briquet serait encore bien plus étonné d'apprendre que le record du monde sur le km lancé se situe, pour les 50 cc à 196 km/h et pour les 100 cc, à 222 km/h, et ceci depuis 1956.

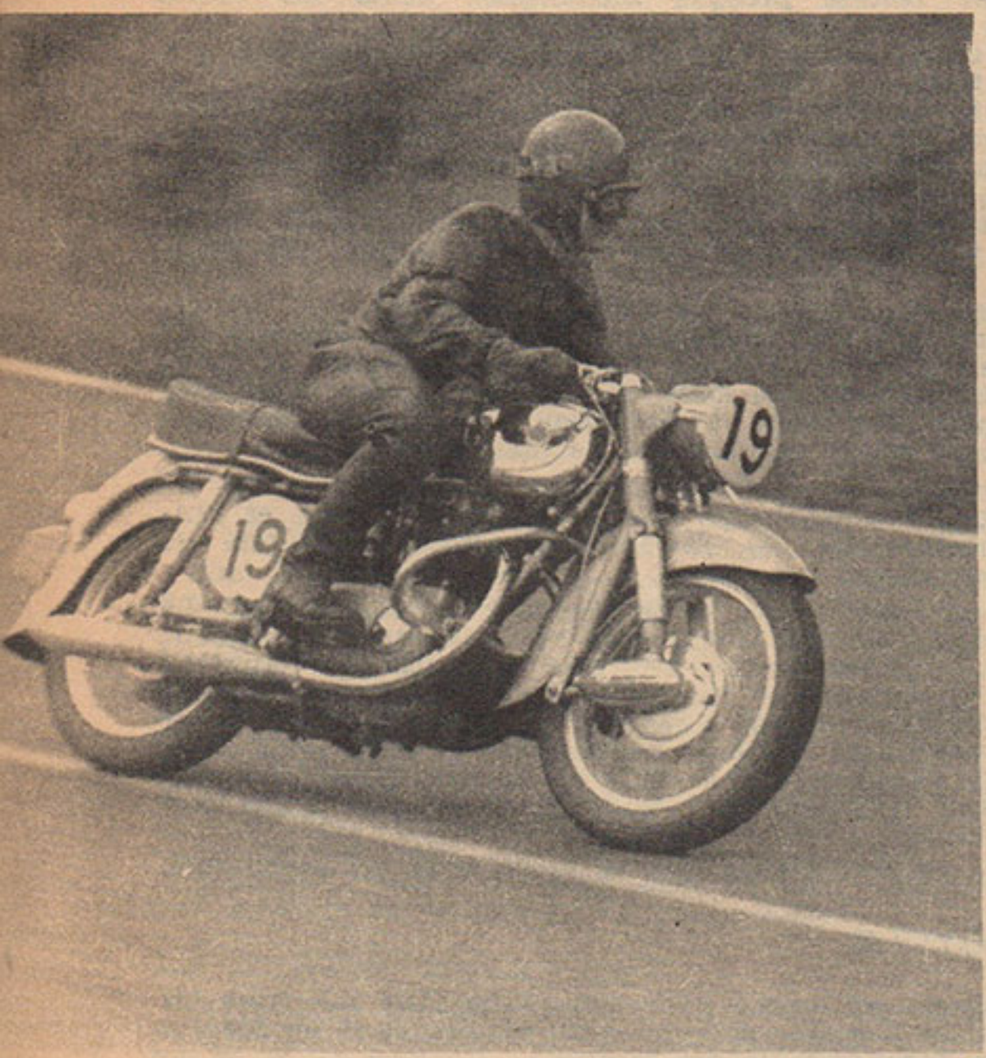
Gomès le plus important kilométrage effectué par une 350 cc est l'œuvre de Leroy (BSA « Gold Star »), premier des « Sport » après une course toute de régularité, à plus de 118 km/h de moyenne.

Après l'abandon de Rous, seul engagé en 250 course, qui montait une très vieille Norton « inter » rajustée à 250 cc, il ne restait plus que des 250 sport, catégorie menée de bout en bout par Obert (NSU) qui s'attribue la victoire à plus de 108 de moyenne après avoir doublé tous ses concurrents.

Voici comment, dans leurs grandes lignes, se sont déroulées ces Deux Heures 1959 qui n'avaient pas attiré beaucoup de spectateurs. Il est vrai qu'un plateau qui n'avait rien d'exceptionnel et surtout, l'absence de toute « bagarre » et la casse très importante n'ont pas contribué à faire de cette épreuve une course dont on parlera longtemps. Souhaitons que 1960 nous montre des empoignades dignes du renom des « Deux Heures ».

C. C.

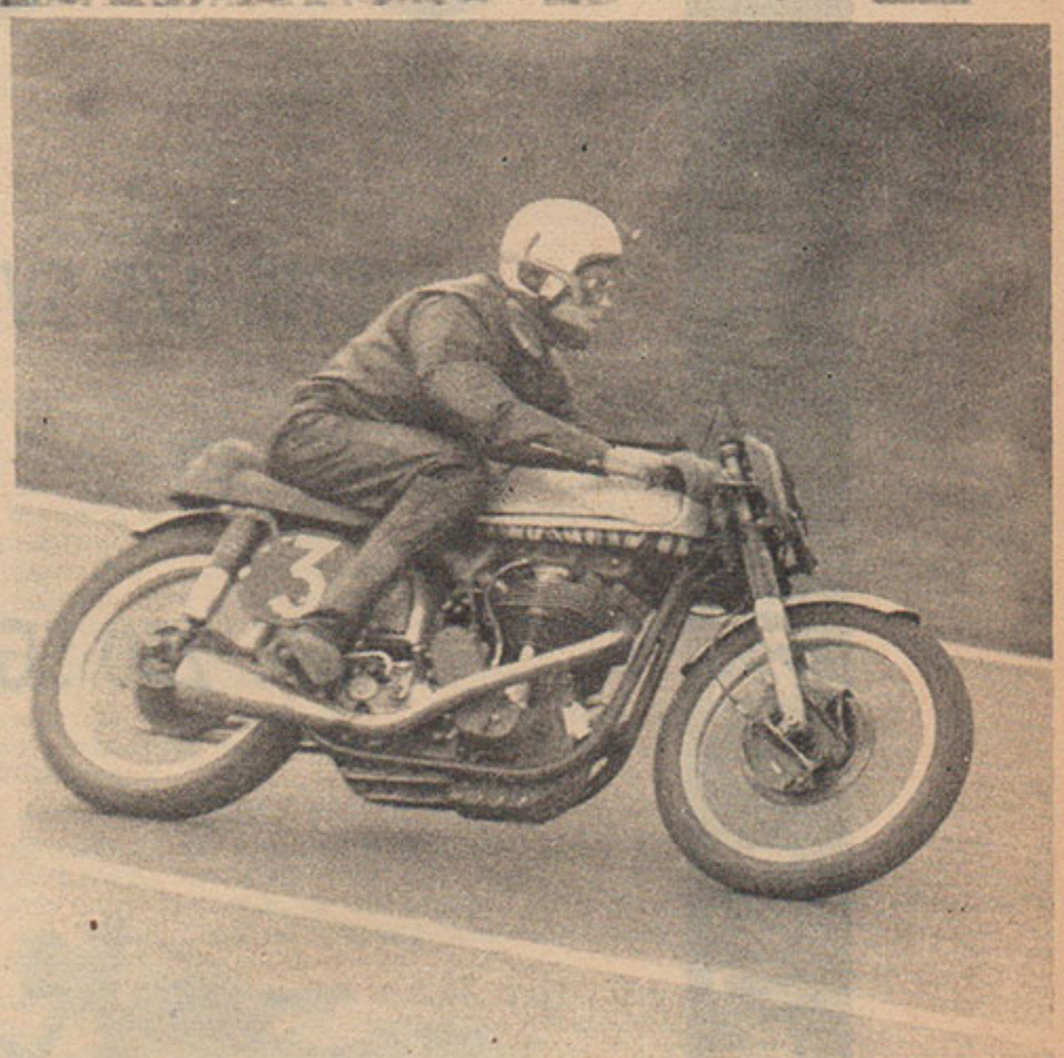




Ci-dessus, le moteur de la Royal-Enfield 500 de Leconte, aménagée dans les limites du règlement sport. Deux carbus, une partie haute de Constellation doivent en faire une « méchante » 500, mais un reniflard trop généreux devait empêcher Leconte de nous montrer ses possibilités.

A gauche, Marcel Beauvais, dont la 450 Horex de série lui permit de se classer 2me des 500 sport.

A droite, 2me des 500 course, Vasseur (Norton) fit une belle course, mais ne put inquiéter le vainqueur.



RESULTATS TECHNIQUES

125 *course :*

1. Lesage (Ducati), 203,522 km, moyenne 101,761 km/h ; 2ème Rittaud (Puch), 190,672 km, moyenne 95,336 km/h.

125 *sport :*

1. Bourlès (Rumi), 188,363 km, moyenne 94, 182 km/h ; 2. Bonno (Peugeot), 170,942 km, moyenne 85,471 km/h ; 3. Perrot (Follis), 151,990 km ; 4. Aeschlimann (Rumi), 151,084 km ; 5. Frédéric (Gnome-Rhône), 146 km.

175*course :*

1. Couturier (Morini G.P.), 238,645 km, moyenne 119,322 km/h ; 2. Bonnal (Morini « Rebello »), 219,219 km, moyenne 109,259 km/h ; 3. Sfacos (M.V.), 216 km, 4. Picache (Gnome-Rhône), 213 km ; 5. Descoureaux (Gnome-Rhône), 163 km ; 6. Leteure (M.V.), 157 km ; 7. Fontet (Lambretta), 149 km ; 8. Rocca (Puch), 144 km ; 9. Krajka (Gnome-Rhône), 136 km ; 10. Botacci (Lambretta), 100 km.

175 *sport :*

1. Bettiol (Morini « Settebello »), 225,513 km, moyenne 112,156 km/h ; 2. Esme (Morini « Settebello »), 206,710 km, moyenne 103,355 km/h ; 3. Nivet (Gnome-Rhône), 181,496 km ; 4. Deloince (Morini « Settebello »), 150,360 km.

250 *sport :*

1. Obert (NSU), 216,131 km, moyenne 108,065 km/h ; 2. Bailly-Lacresse (Zündapp), 203,234 km, moyenne 101,615 km/h; 3. Chatillon (Peugeot), 195,279 km ; 4. Terrioux (Peugeot), 188,502 km ; 5. Bastogne (Puch), 182,219 km ; 6. Krajka (Guzzi), 168,961 km.

350 *course :*

1. Gomès (Norton), 182,219 km, moyenne 91,110 km/h ; 2. Morel (Norton), 175,935 km, moyenne 88 km/h.

350 *sport :*

1. Leroy (BSA) « Gold Star », 236,041 km, moyenne 118 km/h ; 2. Hervé (Jawa), 229,468 km, moyenne : 114,734 km/h ; 3. Valdevit (Jawa), 222,965 km ; 4. Michaut (Peugeot), 193,660 km.

500 *course :*

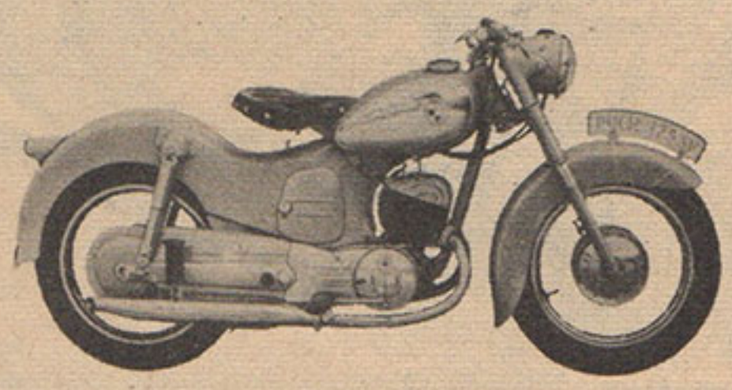
1. Bargetzi (Norton), 280,945 km, moy. 140,472 km/h ; 2. Vasseur (Norton), 278,890 km, moyenne 139,445 km/h ; 3. Galibert (Norton), 267,103 km ; 4. Monge (Norton), 230,810 km ; 5. Tomesani (Triumph) ; 6. Houel (Norton).

500 *sport :*

1. Tano (Ratier), 249,158 km, moyenne 124,579 km/h ; 2. Beauvais (Horex), 239,688 km, moyenne 119,844 km/h ; 3. Philippe (Triumph), 157,085 km.

CE QU'ILS EN PENSENT

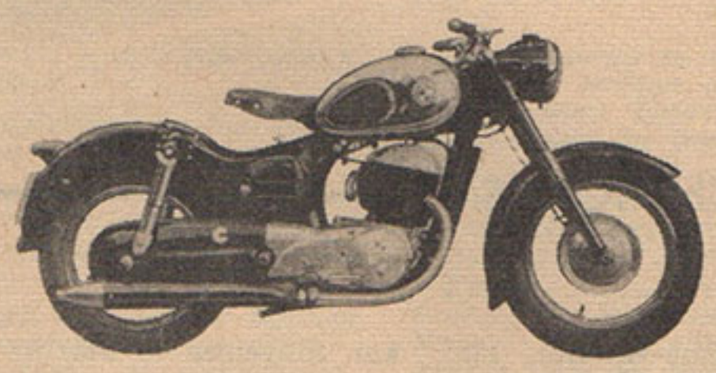
PUCH * PUCH * PUCH * PUCH * PUCH * PUCH * PUCH



UNE 175 SV

ET

UNE 250 SG



IL s'agit d'une Puch 175 SV achetée neuve en mai 55 et revendue en juillet 57, soit après 26 mois d'utilisation et sensiblement 47.000 km.

Je précise que j'ai roulé environ les 3/4 de ce kilométrage en duo, ma conduite est assez calme en général (70 km/h) et 20.000 km ont été parcouru en ville. Je dois ajouter que je conduis souvent la Frégate paternelle ce qui me permet d'établir certaines comparaisons.

PARTIE MOTRICE

— Le moteur est réussi. Il est nerveux, souple, puisque j'utilise en ville ma 3me jusqu'à 20 km/h, et a une tenue en côte remarquable. Ce n'est que sur le plat que la cylindrée se rappelle au pilote. Il n'est cependant pas exempt de vibrations et a tendance à un peu trop chauffer. Sa solidité est satisfaisante puisque je n'ai changé que 3 segments à 9.000 km. Ses performances sont restées presque inchangées. Seuls les bruits mécaniques ont augmentés assez sensiblement.

— L'embrayage est sans histoire. Un seul inconvénient : il entraîne à froid.

— La boîte de vitesses d'un fonctionnement sans reproche possède cette première très courte qui, si elle facilite les démarrages en côte, oblige à monter en surrégime pour reprendre correctement en deuxième.

— Le sélecteur très bien placé s'est adouci progressivement au fil des kilomètres jusqu'à devenir d'un emploi très satisfaisant.

— L'allumage a toujours été correct (Bosch 240).

— L'appareillage électrique m'a causé quelques déboires. La batterie bien placée fuit juste assez pour détériorer la peinture de son logement. Le collecteur de la dynamo a dû être retourné après 26.000 km d'utilisation, cette usure anormale ayant été causée par un charbon de mauvaise qualité.

J'avais changé les charbons d'origine au 24.000me km. La lampe de stop m'a découragé (durée moyenne 1 mois) et l'inverseur lanterne-code est extrêmement incommode (clé de contact sur le dessus du phare).

— Abordons maintenant cette fameuse consommation. Le réglage d'origine est très riche, aussi l'ai-je modifié en plaçant l'aiguille du carburateur au 2me cran à partir du haut. Le résultat en découlant est convenable : 3-4 l en solo suivant la conduite mais le moteur a inévitablement tendance à serrer lorsque je le pousse à fond. Néanmoins, celui-ci peut tenir 80-85 chrono indéfiniment et cela me suffit. Dans la circulation urbaine, il faut 3,5-4 l, mais là, je conduis d'une manière très coulée.

— Pour le silence, disons que le bruit émis est acceptable.

PARTIE CYCLE

— La position est bonne pour son pilote (1,75 m) mais les repose-pieds du passager sont trop en arrière et il en résulte une position inconfortable des jambes.

— Gâté par la Frégate, je suis peut-être un peu plus exigent que la moyenne pour la suspension. La fourche télescopique est correcte, mais, si l'oscillante efface convenablement les pavés, il n'en est pas de même pour les trous un peu importants et il y en a à Marseille ; ajoutez à cela une selle double en caoutchouc mousse qui n'arrange pas les choses. Bref, le plus gros défaut de la machine ou peut-être de ma machine.

— La tenue de route est excellente sur sol sec, sous la pluie, après une fâcheuse expérience, je suis demeuré très prudent et de ce fait ne peut prononcer un jugement valable.

— Je crois qu'on ne peut demander mieux au freinage, il est parfait. J'ai dévalé de nombreux cols sans que celui-ci manifeste la moindre baisse d'efficacité.

— Quelques imperfections : le garde-boue avant est mal étudié, les rayons s'oxydent rapidement et surtout le garde-boue arrière ne se replie pas, ce qui « corse » le travail en cas de crevaisons.

— La finition est bonne, et la peinture et les chromes résistent bien à l'air marin.

Quant au prix de revient kilométrique, je ne donnerais pas ici le détail des calculs mais seulement le résultat c'est-à-dire 8 frs le kilomètre.

Je précise encore qu'il s'agit du modèle 55 et que mes critiques en ce qui concerne la suspension ne sont plus applicables sur les modèles depuis 57 et je peux affirmer cela

étant donné que j'ai acheté au mois de juillet 1957 la 250 SG. Une BMW R 26 aurait mieux fait mon affaire, mais allez affronter le délai de livraison, à l'époque !

250 SG

N'ayant parcouru que 6.500 km, je ne vais pas entrer dans le détail mais seulement exprimer mon opinion par rapport à la 175 SV (1955).

Dès la prise de contact, j'ai pu apprécier sa suspension améliorée aussi bien par les nouveaux éléments montés à l'arrière, que par la selle double « Denfeld ».

Heureuse surprise aussi pour la consommation qui se chiffre entre 4,2 l et 4,5 l suivant la charge et ce à une allure où la SV aurait besoin de ses 10 CV et peut-être d'un peu plus. Je précise que le réglage est normal (aiguille au 4me cran à partir du haut).

Le graissage par pompe est extrêmement commode, et me libère d'une « sale » corvée. Je roule à l'essence Shell et ajoute du Brétocyl graphité pour le plus grand bien du moteur. Et puisque nous parlons de celui-ci, disons que je retrouve les mêmes qualités que chez son frère cadet et que les 4 CV d'écart sur le papier se manifestent très sensiblement sur la route. Les vibrations sont presque totalement absentes ce qui, joint à un silence général correct, rend les étapes peu fatigantes.

Le sélecteur est d'un maniement nettement plus aisé que sur les 250 SG de 1955 ainsi que la commande d'embrayage que je trouve plus douce que sur la SV. Le silencieux d'aspiration englobant le carburateur reste toujours propre et son efficacité est certaine. Le démontage de la roue arrière est aisé grâce au garde-boue détachable. La direction est légèrement plus dure aux basses vitesses mais la maniabilité est quand même très bonne.

Enfin, je retrouve avec satisfaction une tenue de route et un freinage dignes d'une machine de sport. La course de la poignée tournante a été diminuée, mais l'avertisseur est resté très discret. L'aiguille du compteur de vitesse s'est cassée alors qu'elle marquait un généreux 130 sur l'autoroute Nord et ce en position assise s'il vous plaît !

Acquise sans grande conviction, cette machine m'a vraiment donné le goût de la moto, elle présente un minimum de défauts pour un maximum de qualités, et de plus, étant habitué aux premiers nommés (échelonnement de boîte, sélecteur un peu bruyant, consommation digne d'une 500) depuis plus de deux ans puisqu'ils s'y retrouvent d'une machine à l'autre, leur importance s'est atténuée à mes yeux. Utilisée en solo, cette machine est suffisamment nerveuse, surtout en montagne, pour procurer de grandes satisfactions à son propriétaire et malmener pas mal de voitures de tourisme. Sa vitesse de pointe est celle qu'offrent la plupart des 250 cc, c'est-à-dire nettement inférieure aux 135 km/h de la Frégate, mais j'espère que ma prochaine moto comblera amplement le fossé.

A CAMBON, Marseille.

N.D.L.R. — *A moins d'utiliser nettement le moteur en dessous de ses possibilités, ce qui n'est pas à recommander, car dans ces conditions ce dernier n'atteint pas sa température de fonctionnement idéale, nous déconseillons pour notre part d'appauvrir la carburation, surtout sur un moteur de Puch. Si vous tenez essentiellement à moins consommer, ne faites jamais travailler votre moteur à pleine charge (gaz ouvert en grand), c'est encore la plus efficace des solutions.*

...UNE AUTRE 250 S. G....

JE suis possesseur d'une 250 Puch SG, modèle 1955, sans silencieux d'admission, achetée en mars 1957. Actuellement elle a près de 18.000 km. Je roule presque autant en ville qu'en campagne.

LA PARTIE CYCLE

Elle est à mon avis presque parfaite : propreté, solidité, ligne assez harmonieuse quoiqu'un peu lourde. Stabilité de route parfaite, freinage excellent (la roue avant gagnerait sans doute à être allégée pour diminuer cependant son moment d'énertie). Selle simple, souple et large mais un peu haute, — bien placée par rapport au guidon (le pilote est de petit format!). Un seul reproche : légère vibration transversale au guidon, due sans doute tant au poids de la roue, qu'au dessin du pneu avant et à son usure irrégulière (pneu Englebert). A la suite d'un long circuit sur route pendant l'été 57 (4.000 km) ce pneu présentait sur toute sa circonférence une suite de « dents » : pneu retourné, elles se sont atténuées (je n'ai pas effectué de circuit de ce genre depuis).

LA PARTIE MECANIQUE

Je dis tout de suite un mot des performances pour ne pas y revenir : au compteur, en position assise j'atteins 110-115 km/h, et en position allongée, 120-125 km/h : cela me parait convenable et conforme aux essais de « Moto-Revue ».

Mais pour le reste, je change de ton !

Tout d'abord, ce qui est signalé par d'autres possesseurs : changement de vitesses extrêmement dur, à verrouillage peu précis, sauf en 4me. Je ne parle pas du bruit produit : en ville c'est mieux qu'un avertisseur ! Il faudrait parait-il un démontage de la boite pour pallier ce défaut... mais c'est assez coûteux dans le cas d'un bloc-moteur.

A 12.400 km, après examen des pistons, il a fallu changer celui de l'avant qui avait un peu de jeu. Le concessionnaire Puch de Nantes a reconnu que ce piston devait être mal adapté lors du montage de la machine, et j'ai bénéficié de la garantie.

Ensuite et ce qui est plus grave, depuis que j'ai cette machine, j'ai toujours remarqué, lors des montées en régime, un passage où le mélange « détone » (à moins qu'il ne s'agisse d'un bruit mécanique qu'aucun mécano n'a pu m'indiquer jusqu'ici). En 3me (qui s'étage pour moi entre 35 et 70 km/h) c'est vers 45-50 km/h, en 4me (que je passe à partir de 65 km/h) ce bruit se produit jusqu'à 75 km/h. A 90 km/h compteur, qui est ma vitesse habituelle sur route, le claquement disparait. Si je roule avec un passager, le claquement est amplifié proportionnellement à l'effort supplémentaire et continuera à 90 km/h, en côte.

Le concessionnaire de la marque à Nantes accuse l'essence qui aurait un indice d'octane insuffisant. J'ai essayé du super BP et Shell (en mettant un peu d'huile dans l'essence)... mais alors se pose la question des supers « binaire » ou « ternaire » à laquelle aucun pompiste n'a jamais pu répondre (la source d'essence est sans doute la même). D'ailleurs, le résultat était identique : toujours ce claquement ! J'ai mis deux joints de culasse, j'ai changé les bougies, j'ai utilisé un correcteur d'essence (Carbohyd) : les améliorations sont souvent plus psychologiques que réelles. Alors ? Si « Moto-Revue » pouvait indiquer une piste de recherches...

Je ne crois pas, tout de même, qu'un moteur (que je n'ai pas tellement bousculé, au contraire) puisse avoir besoin d'être refait à 17.800 km !

J'ai déjà été très bavard... encore un mot.

La consommation est convenable : sur 6.000 km (de 10 à 16.000) faits autant en ville que sur route, seul ou à deux, 4,6 litres aux 100. A deux, à 90 km/h, avec le filtre à air propre, et sur route : 4,5 seulement. Les silencieux répondent à leur nom.

J'avais auparavant une 150 TL modèle 1953... que je regrette d'avoir vendue. La 250 SG est bien plus puissante, mais elle me cause de tels soucis de mise au point et d'entretien que j'en suis un peu découragé. Un autre souci : trouver un mécanicien sérieux et compétent. J'en ai trouvé un, mais il habite hors de Nantes, ce qui complique un peu la vie quand on a pas mal d'occupations.

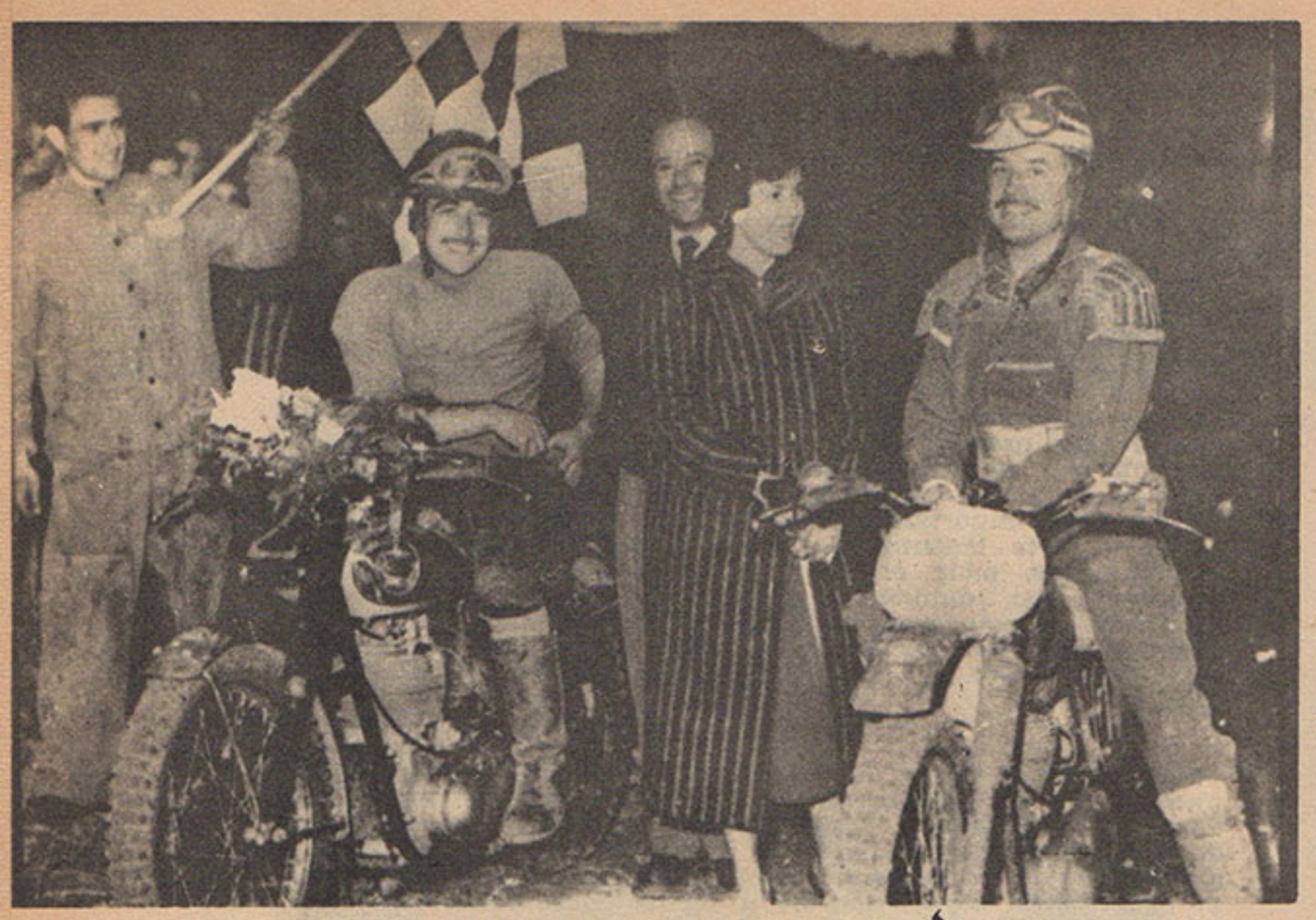
Je profite de ce mot pour dire mon plaisir de lire « Moto-Revue » qui allie à la fougue des comptes rendus ses remarquables articles techniques.

L. LAUNAY, Nantes, (L.-A.)

N.D.L.R. : *Il est peu probable, en ce qui concerne le bruit signalé, qu'il s'agisse d'un indice d'octane insuffisant du carburant. Le taux de compression géométrique de la S.G. est assez faible (6,2 à 1) et, malgré un très bon remplissage, ne peut occasionner un cliquetis... à moins d'une avance à l'allumage mal réglée. Voir donc calage de l'avance, état et écartement des vis platinées.*

Il semblerait qu'il s'agisse plutôt d'un claquement de piston, dû soit à un jeu trop important de ce dernier, soit à un embiellage défectueux (pour la bielle du piston incriminé).

Quant à la différence entre super ternaire et super binaire, elle réside en ceci que le premier nommé comporte un peu d'alcool, ce qui, du point de vue rendement, s'est avéré intéressant lors de tous nos essais comparatifs. Mais l'utilisation d'alcool pour le carburant a été interdite il y a près de 2 ans, et il ne semble pas qu'elle ait été réautorisée.



Dugas (à gauche) et Paul Godey (à droite), brillants éléments du M.C. Pernes, auront fort à faire demain devant leur public.

DES RÉSULTATS :

CHATEAU-DU-LOIR (CHAMPIONNAT NATIONAL)

Beau temps et très gros succès d'affluence (près de 10.000 spectateurs). Les éliminatoires, durant la matinée, qualifiaient pour l'après-midi les coureurs suivants : Amedeo, Baret, Baulard, Blanchard, Blandin, Boulard, Denis, Lamouroux, Guy Ledormeur, Lefèvre, Lusseyran, Marcadier, Mosconi, Rouiller, Vaccani.

Dans la première manche de la course proprement dite, Marcadier remportait la victoire devant Baret, Ledormeur, Lamouroux, Lusseyran, etc...

La seconde manche revenait à Boulard, précédant dans l'ordre Lamouroux, Ledormeur, Mosconi, Lusseyran, etc...

Classement général : 1. LAMOUROUX (BSA) ; 2. Guy Ledormeur ; 3. Marcadier ; 4. Baulard ; 5. Lusseyran ; 6. Mosconi ; 7. Lefèvre ; 8. Barat ; 9. Boulard ; 10. Rouiller, etc... Ces dix hommes sont qualifiés pour l'épreuve de sélection ultérieure (1er mai à Laigle).

Eliminés notoires : Denis (blessé sur chute), Vaccani, Amedeo, Blandin. A noter tout spécialement l'excellent comportement du jeune Boulard, espoir de l'A.M. Montfort-le-Rotrou.

★

Au programme encore, une épreuve extra-nationale dominée par les danois Rasmussen et Hansen. Une fois encore, René Klym fut le meilleur des français, résistant longtemps au vainqueur dans la finale.

Belles courses encore de Beaumard et Hazianis, qui cassa sa chaîne alors qu'il était en tête dans la première manche. Charrier se montra habile et régulier, Julienne fut handicapé par une entorse au genou et Schmid et Brassine furent écartés par des ennuis mécaniques.

Classement général : 1. Rasmussen (D — BSA) ; 2. Hansen (D) ; 3. René Klym ; 4. Beaumard ; 5. Hazianis ; 6. Charrier ; 7. Julienne ; 8. Liekens (B).

A AYRES-SUR-LA-LYS (CHAMPIONNAT NATIONAL)

Aucun renseignement ne nous est parvenu sur cette course dont cependant l'un de nos lecteurs, qui s'y rendit en spectateur, vous entretient en « Tribune Libre ».

Classement général : 1. Dedoncker (BSA) ; 2. Devoldre ; 3. Faivre ; 4. Leclercq ; 5. Rambour ; 6. Boyer ; 7. Barbara ; 8. Costich ; 9. Voreux ; 10. Brassart.

DEUX ACCIDENTS :

A LA COURONNE RENE KLYM SE FRACTURE LE PERONE

René Klym, dont le début de saison nous avait montré à plusieurs reprises la très grande condition, a été victime dimanche dernier à la Couronne d'un stupide accident : l'un de ses pieds a accroché une motte de terre au passage, et l'inter Orléanais s'est brisé le péroné dans les mêmes conditions où son frère, le champion de France inter Robert Klym, s'était cassé la jambe voici deux ans à Albi.

L'accident s'est produit dès le second tour de la première manche. René Klym, dont le péroné est cassé à 8 cm au-dessus de la cheville, a été transporté à l'hôpital où sa jambe entière a été plâtrée.

Madame Klym, que nous avons eue au téléphone, nous a déclaré que le blessé envisage de venir consulter à Paris un spécialiste en vue de se faire poser un plâtre de marche, dit « accéléré ».

Nous saurons prochainement quelle sera la durée de l'immobilisation de René Klym qui, évidemment, ne pourra défendre ses chances, cependant très grandes, dans la première manche du championnat de France Inter 1959, le 26 à Pernes.

Cette course de La Couronne semble avoir été meurtrière puisqu'à côté de notre pilote, un coureur suisse du nom de Meyer a dû être également hospitalisé.

Nous espérons que ce dernier n'a rien de trop grave et nous adressons à notre excellent ami René Klym tous nos vœux de prompte guérison. Ajoutons que c'est Gérard Ledormeur qui a gagné à La Couronne, Robert Klym terminant troisième.

GUSTAVSSON A LA JAMBE BRISEE

Le brillant suédois s'est gravement accidenté à Louvain, où l'on dut le faire immédiatement hospitaliser. Selon les premières nouvelles reçues, les médecins auraient conclu à une fracture entraînant une immobilisation minimum de quatre mois.

Il ne nous reste plus qu'à souhaiter que cette prévision se révèle pessimiste, tant il serait dommage que le vainqueur du Grand Prix d'Angleterre 1958 perdit sa saison entière.

Nos meilleurs vœux de bonne guérison au très sympathique « Lasse ».

PROCHAINEMENT :

LES OFFICIELS MI-VAL A SUCE LE 3 MAI

Après son magnifique trial de janvier, le Club Motocycliste Sucéen nous propose maintenant, le dimanche 3 mai, un moto-cross extra-national de très belle facture car réunissant en 250 et 500 cc d'excellents spécialistes français et étrangers.

Parmi ces derniers, deux allemands parmi les meilleurs, Walz et l'un de ses camarades. Otto Walz a été pilote officiel de l'usine Maïco et compte parmi les premiers spécialistes européens en petite cylindrée, ce qui ne l'empêche nullement de s'aligner aussi en 500 cc.

Mais les éléments qui susciteront sans aucun doute le plus de curiosité au sein du sportif public de toute la région seront sans nul doute les italiens Ostorero et Moretti, montant les fameuses Mi-Val d'usine 250 et 350... et quelques cc, à distribution par A.C.T.

Ces deux pilotes, encore jamais vus en France, se sont taillés une enviable réputation l'an dernier dans la Coupe d'Europe, et il sera très intéressant de voir à l'œuvre sur le très beau circuit sucéen ces spécialistes aguerris dans les plus grandes épreuves.

En 250 cc, nous trouverons du côté français, Dupuis, premier à Fougères, Bergère, Gaborit, Gérard, Froissart, Léon, Regnault, Fremion, Marçais qui revient du régiment, Dhivy, un élève de Malbec, dont ce sera les débuts, et enfin Jacques Lefeur, qui pense à cette occasion étrenner la Mi-Val que l'usine italienne a bien voulu lui accorder et avec laquelle il participera à plusieurs courses du championnat d'Europe 1959.

En 500 cc, Walz, Ostorero et Moretti s'opposeront à Beaumard, champion de France « National » 1958, Lamouroux, champion de la Ligue Anjou-Bretagne, Malbec, qui a bien débuté sa saison, le jeune Goetz, d'Alger, Lefeur, Chaberlot, Retière, Mabo, Froissart, Marçais, Despretz, Pasquiou, Rouiller et Boulard.

Sur le circuit considéré à juste titre comme l'un des plus beaux de notre pays pour ses difficultés variées et sa très large visibilité il y aura donc de très belles luttes et bien des réponses données aux questions que nous pouvons dès maintenant nous poser quant au comportement des as étrangers, de Jacques Lefeur sur sa monture italienne (la seule accordée à un français), des engagés français, riches d'expérience ou néophytes remplis d'espoirs.

Voilà qui doit attirer la grande foule à Sucé, dans le charmant petit pays spécialiste des organisations réussies.

26 AVRIL - PERNES LES FONTAINES (Vaucluse)

9e MOTO CROSS INTERNATIONAL

250 cc Inters - 500 cc Inters

1° Manche du Championnat de France International

BARCELONE, ELLE AUSSI, VA DE L'AVANT

De notre envoyé spécial

TRACER un portrait, même sommaire, de l'Espagne motocycliste sans y inclure Barcelone au même titre que Madrid serait un pur non-sens.

C'est qu'en effet la grande cité catalane est directement liée au sujet qui nous occupe, étant le siège d'une intense vie sportive et abritant d'importantes firmes industrielles et commerciales dont l'activité s'exerce en direction du deux-roues.

A Barcelone, nous devions rencontrer don Mariano Cuguero, président de la Real Federacion Motociclista Espanola, les dirigeants aussi de ce grand club qu'est la Pena Motorista Barcelona qui organise chaque année des manifestations internationales réputées, telles le circuit de vitesse et l'épreuve de 24 heures, rivale de notre Bol d'Or.

Enfin, nous devions terminer notre trop court périple en Espagne par une longue et intéressante visite aux usines Ossa.

Mais ce dernier aspect de notre bref séjour à Barcelone fera l'objet du prochain et dernier article de cette série consacrée à l'Espagne motocycliste 1959.

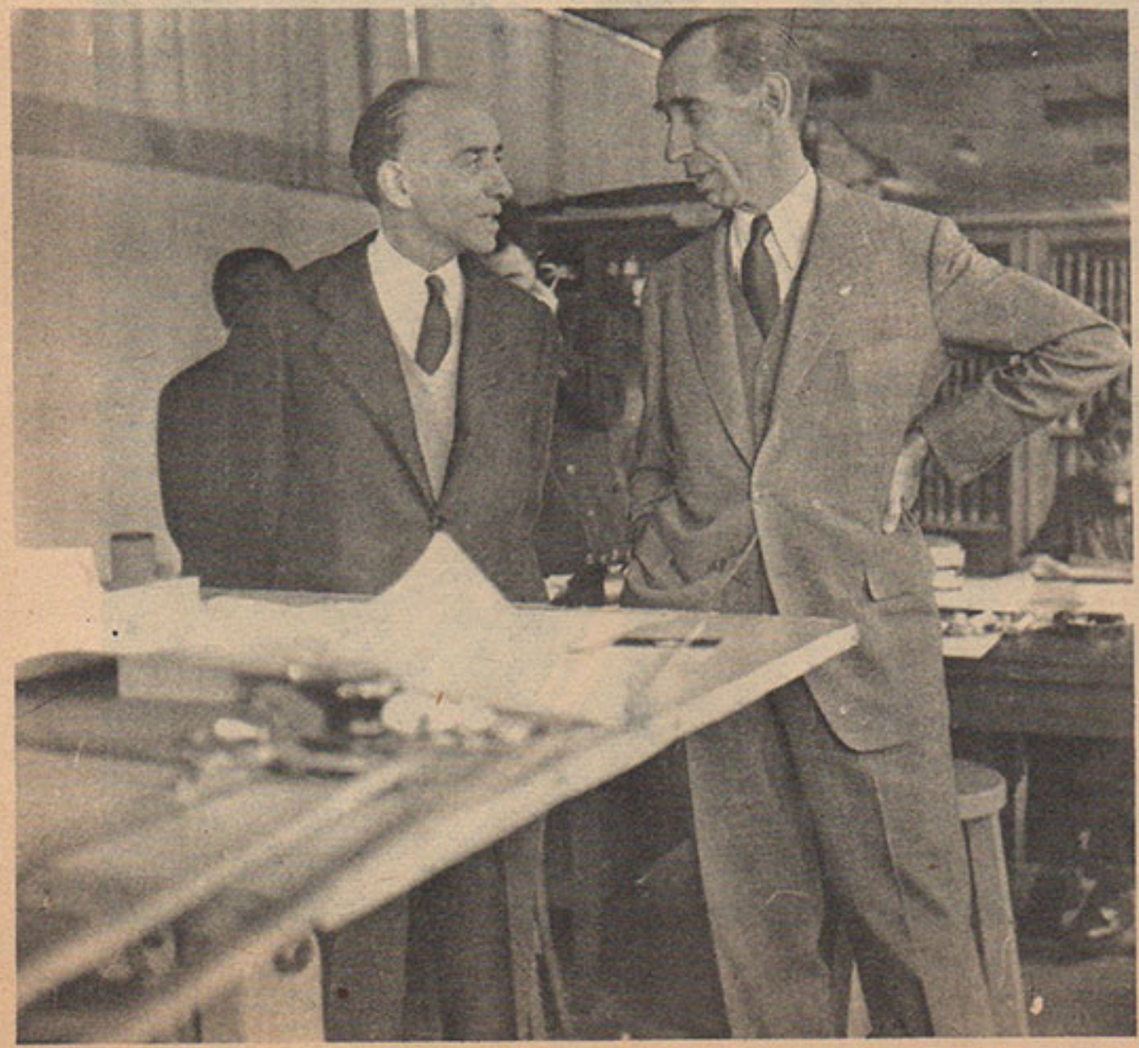
Don Mariano Cuguero président de la R.F.M.E.

DE Madrid à Barcelone, il n'y a guère, en gros, que quelques 600 km. Mais dans ce pays montagneux, où au surplus les trains n'avancent guère, le meilleur d'entre ces derniers demande douze heures pour accomplir ce mince trajet.

Aussi l'usage de l'avion est-il beaucoup plus vulgarisé que chez nous, d'autant que les prix pratiqués par la compagnie Iberia mettent les voyages aériens à la portée de toutes les bourses... ou presque.

Nous prendrons donc, nous aussi, le D.C. 4 pour rejoindre le grand centre catalan où nous nous proposons de passer quarante huit heures avant de regagner Paris avec au cœur un vif regret : n'avoir pas vu Majorque, cette île enchanteresse sise à 20 minutes de Barcelone à vol d'oiseau et où, avouons-le, nous brûlions d'aller passer le week-end.

Mais hélas, le temps pressant, notre périple espagnol n'aura pas de conclusion touristique !



Les frères Giro dirigeants de la OSSA.

Comme toujours et comme partout, l'avion va vite, mais il faut du temps pour le rejoindre et pour gagner ensuite la ville où l'on se rend. Le trajet Madrid-Barcelone peut ainsi se décomposer comme suit : vol proprement dit, une heure vingt cinq, trajets complémentaires, trois bonnes heures !

Enfin, nous volons, sans incident notable et par beau temps. Le paysage ? Des nuages et, plus près de nous, un bon bout d'aile luisant sous le soleil et l'un des quatre moteurs qui nous tirent sans heurt vers la côte méditerranéenne.

Déjà l'on nous invite à boucler nos ceintures : c'est l'arrivée, en un atterrissage un peu rapide à notre gré, une gêne douloureuse nous fait machinalement porter la main à nos oreilles tandis que l'appareil effectue les classiques soubresauts inhérents à la prise de la piste.

Dernière image avant de descendre du bord : nos compagnons, nos compagnes de voyage tracent rapidement un petit signe de croix avant de déboucler les ceintures qui les relient à leurs sièges.

On prend couramment l'avion, mais une certaine crainte demeure !

Barcelone, à midi et demi, sous l'aimable soleil de Mars, c'est d'emblée une cité vivante et sympathique. Et pour ce qui est de la conversation, aucun problème ici : notre langue est en effet couramment pratiquée, non seulement dans les hôtels, mais encore un peu partout et tous les interlocuteurs que nous aurons dans les heures à venir feront preuve dans ce domaine d'une très grande facilité.

Notre ami Luike nous a remis la liste des personnalités que nous devons rencontrer et, sitôt passée la période consacrée à la sieste, nous voici en route pour la Rambla Cataluna où nous attend don Mariano Cuguero Conchello, appelé depuis peu à succéder à M. Rodil del Valle à la tête de la R.F.M.E.

D'une stature imposante, d'un abord extrêmement direct, don Mariano Cuguero est un homme jeune, dynamique, bien décidé à galvaniser la vie sportive motocycliste de son pays auquel il entend donner une place dans le concert international.

C'est, avant tout, un sportif, un vrai : vingt cinq ans de rugby, la capitainerie de l'équipe espagnole de tennis de la coupe Davis, une longue pratique de la moto et, aujourd'hui, la participation aux rallyes automobiles témoignent du fait que la R.F.M.E. est dirigée comme l'est rarement une Fédération, généralement abandonnée à quelque « fonctionnaire » du sport !

Don Cuguero a la plus claire conscience des réalités : il a parfaitement compris que le moto-cross est appelé à connaître en Espagne comme partout le plus grand développement et, partant de ce postulat, il est bien décidé à diriger l'action de la R.F.M.E. dans ce sens. Avouez que c'est là, pour le moto-cross espagnol naissant, une chance exceptionnelle.

Les prochaines organisations internationales auxquelles nous collaborerons seront donc préparées avec tout l'appui des dirigeants du sport motocycliste espagnol. Et, comme le prochain Congrès d'Automne de la F.I.M. doit se tenir à Barcelone début octobre, comme on entend là-bas donner à cette manifestation un grand caractère de prestige, nous décidons de prévoir au programme des festivités sportives qui encadreront le séjour des délégués internationaux auprès de la F.I.M. un grand moto-cross international en 500 cc — le premier du genre en Espagne — et avec la participation des pilotes les plus renommés d'Europe. (Nous reviendrons un peu plus tard sur la question).

Mais don Mariano Cuguero a encore d'autres vues et, en particulier, il entend s'attacher à la création d'un championnat d'Europe des courses de vitesse d'endurance (12 heures, 24 heures). Ceci même montre bien que le Président de la R.F.M.E. sait ce qu'il convient de servir à l'heure présente pour que le sport motocycliste prospère au travers de la seule justification dont il peut se réclamer, et qui d'ailleurs a fait son succès d'antan : être ce bano d'essai qui permet à la technique de progresser, dans toute la mesure où cette progression est appelée à provoquer par contre-coup l'amélioration des modèles de grande série.

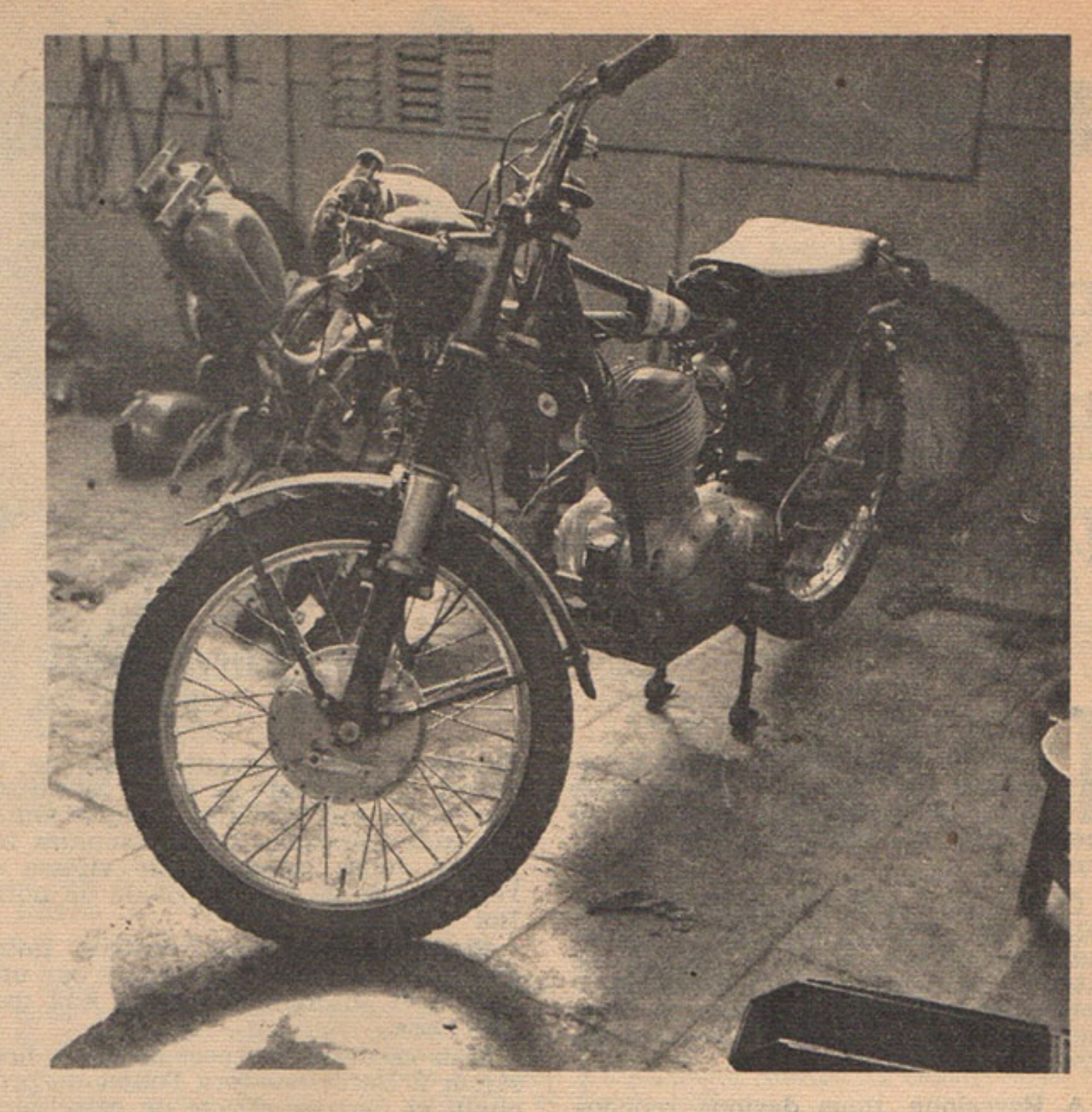
En matière de vitesse pure, il est incontestable que les épreuves d'endurance, disputées avec des machines de série ou de sport dérivées de la série, constituent le meilleur critère d'une qualité de fabrication.

En France, en Italie, en Belgique, en Espagne, en Angleterre, existent des épreuves de ce type, capables à la fois de rallier les adhésions de nombreux sportifs et de retenir l'attention d'usines que les courses sur circuit ont cessé d'intéresser.

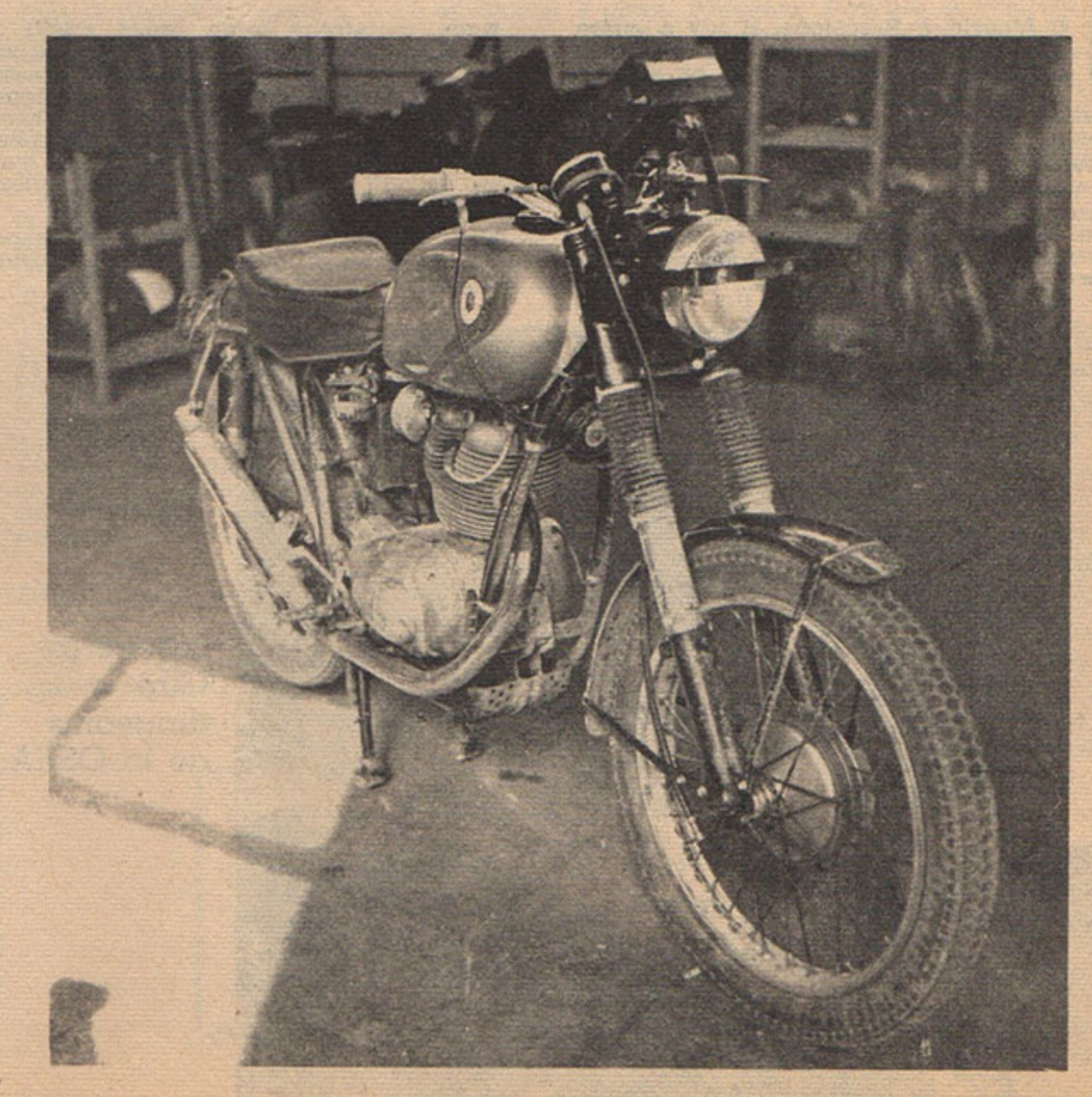
Que l'idée de réunir ces épreuves en un championnat d'Europe qui les valorisera grandement soit âprement défendue en Espagne, voilà bien qui établit que nos voisins d'Outre-Pyrénées sont à la pointe du combat pour la rénovation des conceptions périmées de la F.I.M. en matière de conception de vitesse !

(*à suivre*).

R. C. D.



Au service course OSSA : machines de cross et « tout-terrain »

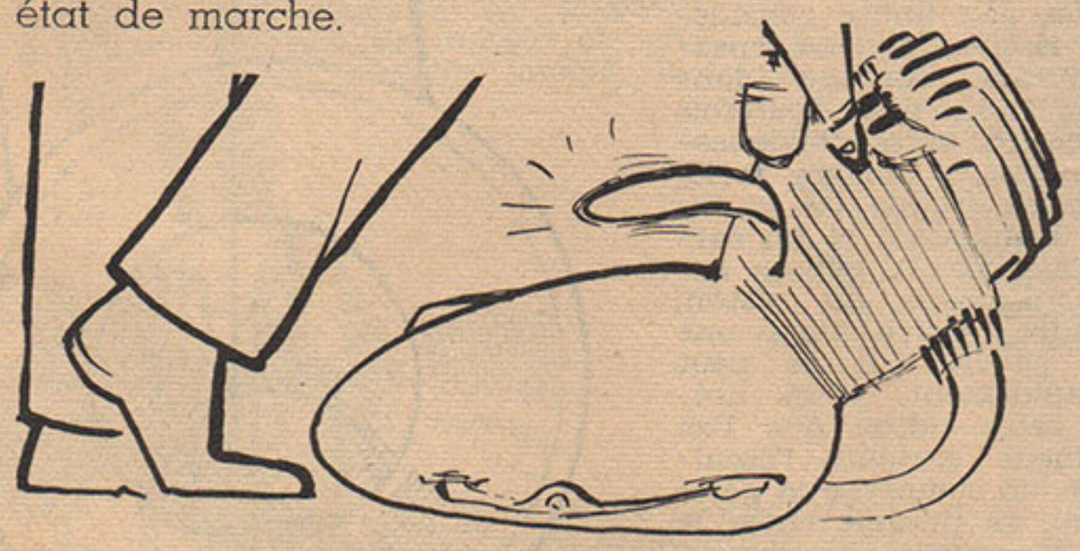


Si VOTRE DEUX TEMPS REFUSE DE PARTIR

NE LE MALTRAITEZ PAS ! ESSAYEZ DE LE COMPRENDRE

Il arrive bien souvent qu'un motocycliste, lorsque le moteur de sa machine fait preuve de mauvaise volonté et refuse de démarrer, ne sache trop à quel saint se vouer. Il ne doit pas alors se fâcher tout rouge. Il doit, au contraire, se montrer raisonnable et essayer méthodiquement, calmement, de comprendre pourquoi le moteur se montre si rétif.

Nous publions ci-contre, parce qu'il nous a paru simple et bien documenté, un article paru dans la revue allemande « Das Moped ». Cet article expose les raisons pour lesquelles un moteur deux-temps peut ne pas démarrer et la façon dont il faut alors procéder pour le remettre en état de marche.



Le moteur deux temps possède des avantages qui le rendent parfois fort précieux. En particulier, la facilité avec laquelle il peut être mis en route, quel que soit le temps, est des plus intéressantes pour l'usager. De plus, il est tout de suite possible de « tirer » sur le moteur, lorsqu'il est démarré, sans avoir à le faire « chauffer » au préalable.

Ces avantages ne sont pas des slogans publicitaires et tout motocycliste a eu l'occasion de les apprécier dans la réalité.

LES AVANTAGES DU DEUX TEMPS

Il existe évidemment une explication concrète de ce phénomène propre aux moteurs deux temps. Il y a tout d'abord la précompression, dans le carter moteur, de l'émulsion air-essence préparée dans le carburateur. Cette précompression améliore la qualité de l'émulsion. Il y a ensuite le court trajet des gaz entre le gicleur et la chambre de précompression (carter moteur) : les possibilités de condensation de l'essence sont réduites au minimum (la condensation est due au fait qu'au contact des parois froides du système d'admission, des goutelettes d'essence se reconstituent, nuisant à la qualité de l'émulsion). Il y a enfin les avantages de la lubrification par mélange — ce système qui est si souvent qualifié de « primitif » et de « peu économique » — qui font qu'avec la première goutte de carburant arrivant au moteur arrive aussi la première goutte d'huile fraîche. Et cette huile n'est pas visqueuse — parce que froide — mais arrive au contraire en suspension dans le carter moteur, se sépare facilement de l'émulsion et vient lubrifier directement les roulements d'embiellage et la paroi du cylindre.

Il est certain que la lubrification par mélange coûte plus cher en huile que les autres systèmes de graissage. Mais cette dépense supplémentaire minime permet d'obtenir des démarrages plus aisés, ne nécessite pas de soins particuliers et un entretien poussé, prolonge la durée du moteur — ce qui n'est certes pas à négliger — grâce à une lubrification toujours assurée par de l'huile fraîche.

LE PILOTE ET LE MOTEUR

Indiscutablement donc, nos petits moteurs démarrent facilement... mais il faut toutefois que deux conditions soient remplies : d'une part que le pilote manœuvre correctement et, d'autre part, que tous les organes du moteur soient en état. Conclusion : si le moteur a du mal à démarrer — ou refuse de démarrer — c'est que le pilote ne se sert pas correctement de sa machine ou bien que quelque chose fonctionne mal dans le moteur.

Ce sont presque toujours des petits détails insignifiants — ou qui paraissent tels — qui provoquent des difficultés au démarrage aussi bien en ce qui concerne les manœuvres à effectuer qu'en ce qui concerne le fonctionnement du moteur.

Aussi est-il nécessaire, lorsque le moteur ne veut pas partir, d'agir avec méthode pour trouver ce qui ne va pas. En touchant à tout, et au hasard, il se peut que l'on réussisse à faire partir le moteur mais alors on ne saura jamais pourquoi il refusait de le faire quelques instants auparavant et l'on se trouvera de nouveau embarrassé lorsque le cas se présentera une nouvelle fois.

Procédons donc avec méthode. Que faut-il au moteur pour qu'il démarre? Trois choses : une émulsion inflammable, une compression suffisante, une étincelle se produisant au moment voulu. Lorsque ces conditions sont remplies, le moteur doit partir. S'il ne le fait pas, c'est que l'une ou l'autre de ces trois conditions n'est pas remplie et — en cas de malchance noire — peut-être deux de ces conditions.

□

Les manuels d'entretien fournis pour chaque machine comprennent toujours des recommandations qui prévoient le cas où le moteur est froid et celui où il est déjà à sa température de fonctionnement.

On sait que tout carburateur est muni d'un dispositif chargé de faciliter les démarrages à froid. Il peut s'agir :

— d'un titillateur grâce auquel on peut « noyer » le carburateur, c'est-à-dire permettre au carburant de « déborder » ;

— d'un boisseau d'air qui, dans sa position fermée, « étrangle » le passage de l'air dans le carburateur et augmente ainsi la dépression au droit du gicleur ;

— d'un volet placé dans le filtre à air et qui, lorsqu'il est fermé, ne laisse plus qu'une petite fente pour le passage de l'air. Il agit en somme comme le boisseau.

Tous ces dispositifs, chargés de faciliter la mise en route du moteur, provoquent un enrichissement de l'émulsion air-essence fournie au moteur.

□

UNE EMULSION PLUS RICHE POUR PARTIR

En réalité pourquoi, pour partir, le moteur a-t-il besoin alors d'une émulsion riche ? Il n'a aucunement besoin d'un tel enrichissement ! La composition de l'émulsion gazeuse, qui est comprimée par le piston dans la culasse et enflammée par l'étincelle, doit comprendre autant que possible environ 16 parties d'air pour une partie de carburant (rapport de poids) ; cette composition fournit l'émulsion la plus facilement inflammable et la plus avantageuse en ce qui concerne le compromis nécessaire entre la puissance désirée et la consommation. Et ceci reste vrai pour le lancement du moteur comme pour la marche à charge partielle ou à pleine charge, en été comme en hiver, par le froid comme par la chaleur, que le moteur soit froid ou chaud.

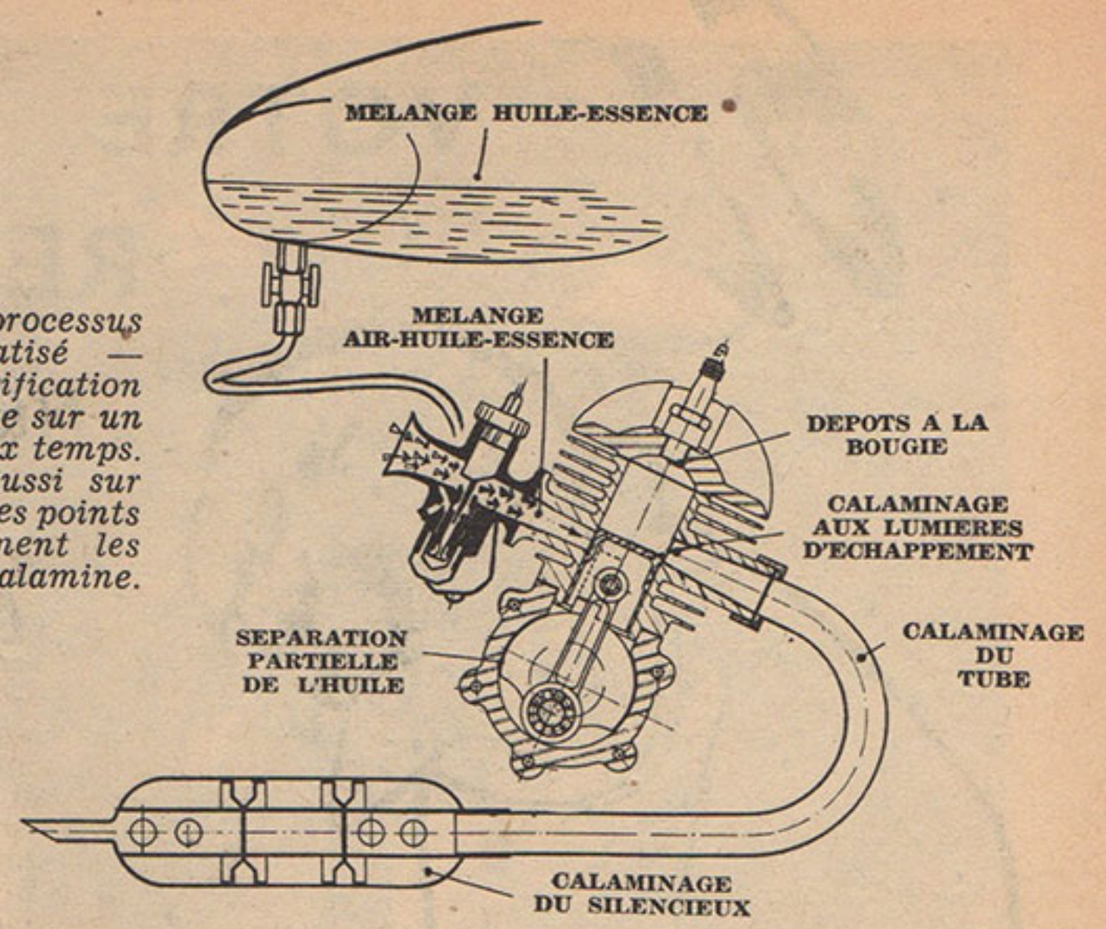
Pourquoi, dans ces conditions, cette recherche d'un enrichissement de l'émulsion pour les départs à froid ? Pourquoi, sans cet enrichissement, le moteur refuse-t-il de démarrer ou, s'il démarre, le fait-il avec difficulté? Il semble donc bien qu'un moteur froid ait besoin d'une émulsion plus riche !

En fait, ce n'est pas le moteur qui l'exige mais le chemin parcouru par les gaz entre le gicleur et la bougie !

Nous avons déjà dit au début de cet article que le très court chemin parcouru par les gaz limite considérablement les risques de condensation du carburant contenu dans l'émulsion, mais il ne peut toutefois éviter complètement cette condensation. Dans un moteur encore froid, la colonne gazeuse frappe les parois de la tubulure d'admission et du carter, un peu d'essence se dépose sur ces parois et, au-dessus du piston, dans le cylindre, arrive alors une émulsion trop pauvre qui ne peut s'enflammer rapidement. C'est uniquement pour cette raison que l'on doit préalablement enrichir l'émulsion. De la sorte, on compense la perte de carburant qui se produit entre le carburateur et la bougie.

Dès que le moteur est chaud, les gouttes d'essence engendrées par la condensation se vaporisent petit à petit et viennent enrichir un peu l'émulsion fraîche qui arrive du carburateur. Mais cela n'entraîne aucune conséquence sérieuse car cette vaporisation n'a lieu que graduellement et l'enrichissement qui en résulte est faible.

Voici le processus — schématisé — de la lubrification par mélange sur un moteur deux temps. On note aussi sur ce schéma les points où se forment les dépôts de calamine.

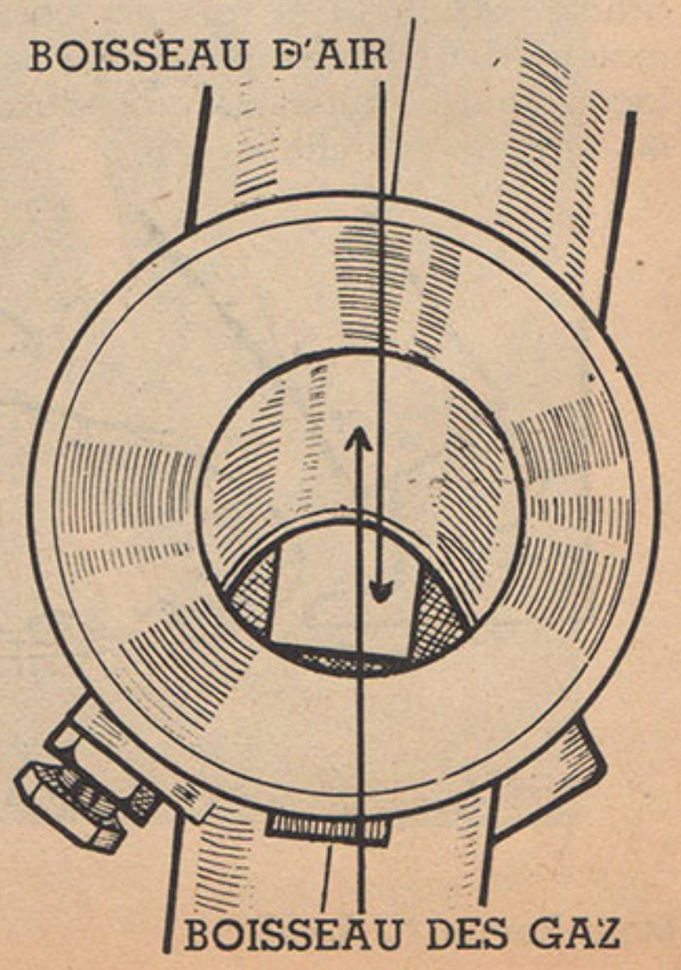


PAS D'ENRICHISSEMENT SI LE MOTEUR EST CHAUD

En conséquence : pour le départ des moteurs encore froids, utiliser les dispositifs d'enrichissement prévus à cet effet sur les carburateurs. Mais en aucune façon il ne faut le faire lorsque le moteur vient de tourner et qu'il est encore chaud !

Dans des conditions normales, lorsque le moteur est à sa température de fonctionnement, il ne peut absolument pas tolérer un enrichissement, même momentané : il « s'étouffe », ainsi que l'on dit couramment. Par ailleurs, il tend encore à « s'étouffer » si, après le démar-

Très classique sur nos motos, l'enrichissement par abaissement du boisseau d'air.



rage du moteur froid, le volet (ou le boisseau) d'air reste trop longtemps fermé.

Tout d'abord, l'enrichissement prolongé et le « malaise » qui en résulte se traduisent par une marche sur quatre temps. Si l'on ne prend pas garde à ce signal d'alarme, alors le moteur s'arrête car l'émulsion, trop riche, n'est plus inflammable.

Les deux premières questions que l'on doit donc se poser, lorsqu'un petit deux temps ne veut pas démarrer, sont les suivantes :

— Si le moteur était froid, avons-nous, suivant les instructions, fermé le volet (ou boisseau) d'air, ou noyé le carburateur ?

— Si le moteur était chaud, avons-nous — à tort — utilisé le dispositif d'enrichissement ?

QUE FAIRE SI LE MOTEUR EST « NOYE » ?

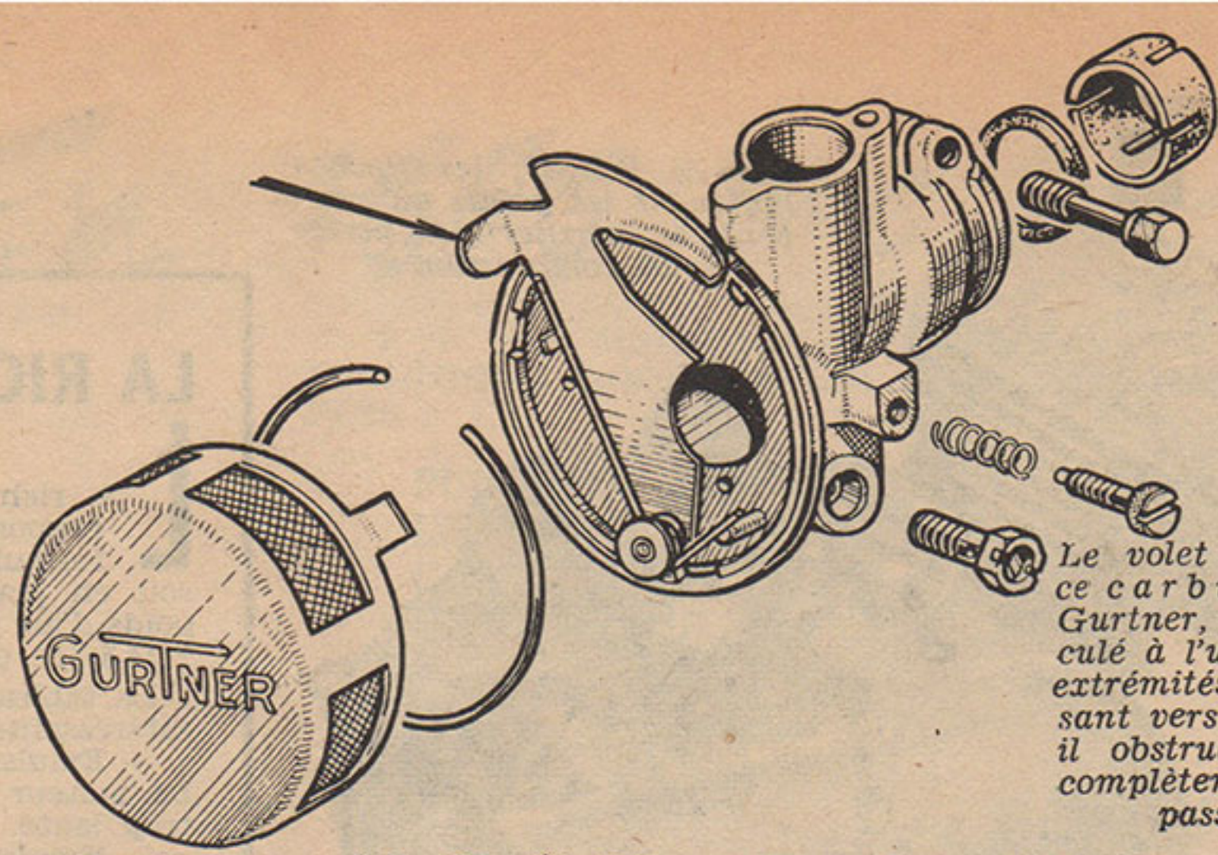
Mais que faire lorsque, à la suite d'une fausse manœuvre, nous avons noyé le moteur ? Cela peut arriver à tout le monde et cela n'a rien de grave ni de catastrophique si l'on sait ce qu'il faut faire pour y remédier.

⊙

Tout d'abord il faut empêcher qu'au nouveau temps d'admission il y ait encore un nouvel apport de carburant dans le moteur déjà sursaturé d'essence. Pour cela, il faut, en premier lieu, fermer le robinet d'essence. Il est vrai que le moteur aspire encore, en un premier moment, de l'essence : celle qui se trouve dans le corps du carburateur ; mais le robinet étant fermé, le niveau d'essence n'est plus complété et le carburateur se vide très rapidement. Dès les rotations suivantes nous n'aspirons donc plus de carburant dans le moteur. Deuxièmement, nous devons « aérer » le moteur (ou, pour mieux dire, nous devons faire pénétrer de l'air qui se mélangera au carburant restant jusqu'à ce que l'émulsion soit correctement dosée). Nos moteurs deux temps n'ayant malheureusement plus de robinet de purge au carter-moteur, on procèdera comme suit : ouvrir entièrement le boisseau des gaz (donner les « pleins gaz ») et lancer le moteur, le faire tourner, soit « à la poussette », soit à l'aide du dispositif de lancement (pédales ou kick). Le pilote qui dispose d'un décompresseur sur son moteur est vite sorti d'affaire car il peut accélérer l'aération du moteur et, en outre, il entend aussitôt lorsque le premier allumage a lieu. On n'a pas besoin de démonter et de nettoyer la bougie : elle est humide il est vrai mais l'étincelle se produit malgré tout.

Lorsque les premières étincelles se produisent, il faut continuer à faire tourner le moteur jusqu'à ce que les étincelles deviennent plus abondantes. Lâcher alors le décompresseur et le moteur accélèrera. C'est seulement à ce moment qu'il faut ouvrir le robinet d'essence (et pas plus tôt, surtout !).

Nous venons donc de voir ce qu'il faut faire dans le cas d'un moteur froid ou dans le cas d'un moteur chaud mais « noyé ».



Le volet d'air, sur ce carburateur Gurtner, est articulé à l'une de ses extrémités. En poussant vers la droite, il obstrue presque complètement le passage.

L'EMULSION EST-ELLE CORRECTEMENT FORMEE ?

Mais il peut encore y avoir, naturellement, bien d'autres causes pour expliquer la réticence du moteur à démarrer. Et pour rechercher ces autres causes il faut à nouveau procéder systématiquement.

De quels éléments a donc encore besoin le moteur pour démarrer ? L'émulsion, la compression et l'allumage.

⊙

Première recherche : l'émulsion est-elle correctement formée ? Dans tous les cas l'air ne manque pas, mais le carburant est-il là lui aussi ? Vérifiez donc si le robinet d'essence est bien ouvert ! (Ne riez pas : bien des pilotes ont perdu des Grands Prix pour ne pas avoir ouvert à temps leur robinet d'essence !). Vérifiez aussi si les canalisations ne sont pas bouchées, si le filtre à essence n'est pas encrassé, si le gicleur n'est pas obstrué.

Le pilote qui peut utiliser un titillateur sera vite sorti d'affaire car il peut faire toutes ces vérifications sans rien démonter.

Dire que le moteur tournait encore il y a peu de temps et qu'un quelconque bouchon n'a pu se former pendant le court quart d'heure où il est resté arrêté est une argumentation sans valeur aucune. Il arrive souvent, en effet, qu'aussi longtemps que la machine roule on ne remarque rien. Un petit arrêt... et on ne peut plus repartir. C'est que, quelque part, n'importe où, le dernier petit orifice libre a pu se trouver obturé par une quelconque particule flottante.

Il est donc essentiel de ne pas se laisser orienter dans une voie fausse par un raisonnement injustifié.

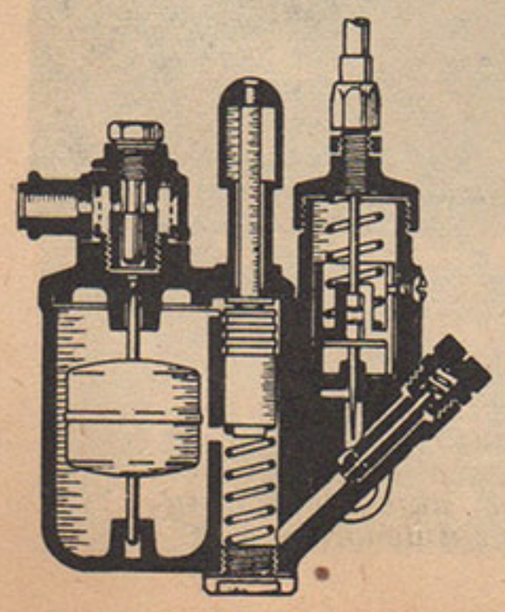
CONTROLE DE LA BOUGIE

Si un premier et rapide contrôle ne permet pas de déceler l'origine de la mauvaise volonté du moteur, il faut alors démonter la bougie. Ceci se justifie d'ailleurs de deux façons :

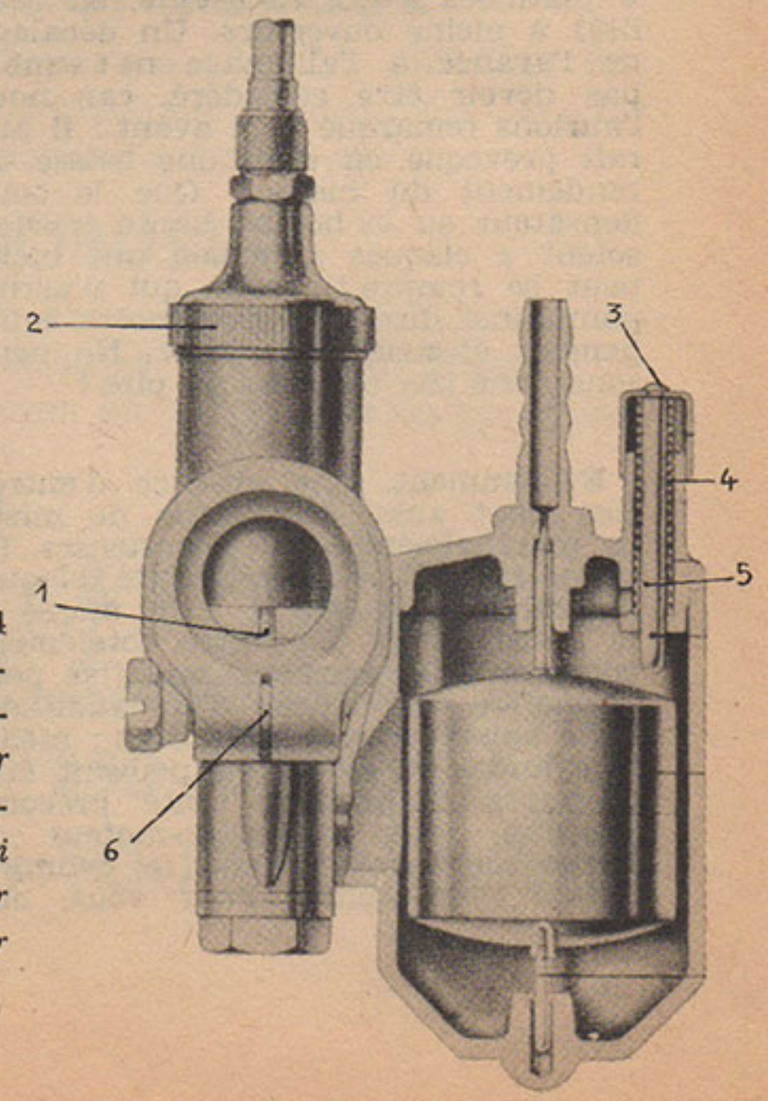
— D'abord parce qu'après les multiples et vains essais de démarrage, sans qu'il se produise d'allumage, la bougie doit être totalement noyée... si, toutefois, l'émulsion pénètre dans le moteur, si le carburant arrive normalement.

— Par contre, si la bougie est sèche, on peut affirmer avec beaucoup de certitude que rien n'est sorti du gicleur, ce qui peut se produire même si l'essence arrive lorsqu'on utilise le titillateur : le « bouchon » peut en effet se trouver directement devant le gicleur ou même dans ce dernier.

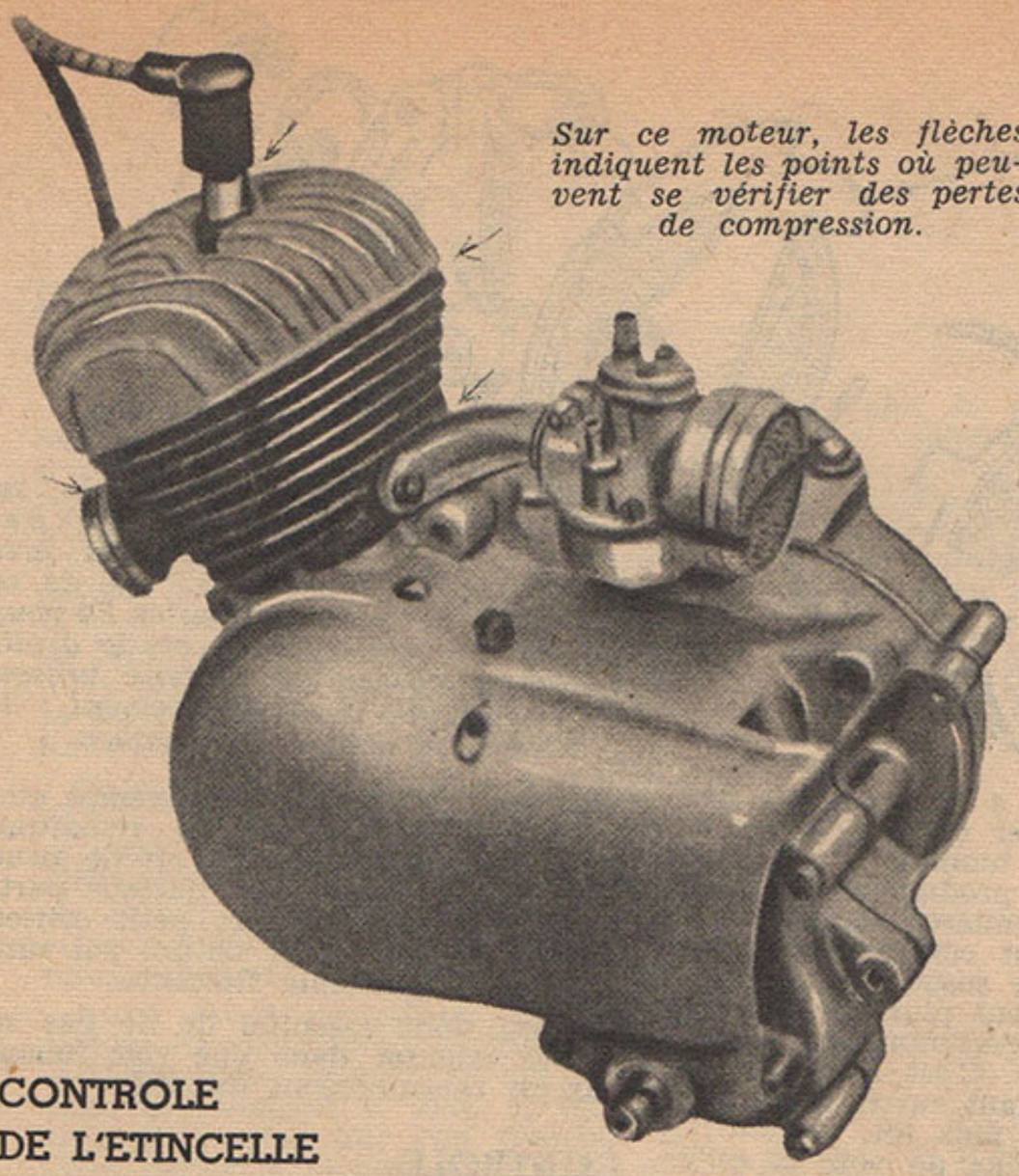
On voit donc que l'examen de la bougie peut donner des indications fort importantes pour la solution du problème qui nous occupe.



Une petite pompe est prévue, sur ce carburateur Dell'Orto, pour faciliter la mise en route. Elle permet d'avoir un supplément de carburant au départ et aussi de dégager, par un jet de carburant sous pression, le gicleur qui peut être obstrué.



Les chiffres 3, 4 et 5 se rapportent à l'ensemble du titillateur (poussoir, ressort et tige) qui est monté sur ce carburateur Bing.



Sur ce moteur, les flèches indiquent les points où peuvent se vérifier des pertes de compression.

LA RICHESSE DE L'ÉMULSION

La richesse de l'émulsion est donnée par le rapport poids d'essence/poids d'air. Deux formules sont utilisées pour la concrétiser : soit en pourcentage (par exemple : 7 %), soit le poids d'air pour 1 gramme d'essence (par exemple : 1/14,3, ce qui correspond aux 7 % précédents).

Le tableau suivant nous donne quelques valeurs intéressantes.

— Emulsion à 5 % : pauvre mais inflammable. Le moteur ne démarre pas car la combustion est trop lente.

— Emulsion à 6 % : le moteur démarre bien, mais ne développe aucune puissance.

— Emulsion à 6,5 % : marche irrégulière, avec détonations à l'échappement.

— Emulsion à 6,65 % : réglage économique.

— Emulsion à 7 % : le moteur deux temps donne bien sa puissance maximum, mais le piston, soumis à une charge thermique très forte, court un danger certain.

— Emulsion à 7,2 % : émulsion théorique parfaite permettant la combustion complète du carburant.

— Emulsion à 8 % : un peu riche pour un deux temps, convient bien, par contre, pour un quatre temps. Le piston ne risque plus rien.

— Emulsion à 9 % : le deux temps devient paresseux, la bougie est noire.

— Emulsion à 12,5 % : le moteur ne développe plus qu'une faible puissance, sa marche est saccadée, avec des ratés.

— Emulsion à 15 % : saccades et ratés à la mise en marche du moteur qui s'arrête dès qu'il est chaud.

⊙

On voit donc que les limites de dosage de l'émulsion sont très rapprochées : entre 6,65 et 8 %, pour que le deux temps accepte de fonctionner normalement. Pour 1 gramme d'essence il faut donc de 12,5 à 15 grammes d'air.

CONTROLE DE L'ETINCELLE

Ceci fait, et en second lieu, nous profiterons de ce que la bougie est démontée pour appliquer son culot à la masse et vérifier s'il se produit bien une étincelle entre les électrodes et si cette étincelle a la puissance voulue. Après élimination de la « perle » éventuelle, l'étincelle doit être bleue.

Si l'étincelle est faible ou bien si elle n'a pas lieu, il nous faut savoir d'où cela provient. Naturellement, la première réaction sera de changer de bougie, d'en monter une neuve... si l'on a une bougie de rechange. Sinon, on séparera la bougie de son câble, on approchera celui-ci de la masse et l'on examinera l'étincelle. Si elle est bonne c'est alors la bougie qu'il faut incriminer ; sinon il faut chercher plus loin.

⊙

Commençons par le rupteur, dont la levée est peut-être insuffisante (le toucheau de fibre a pu s'user) : il faut 3 à 4/10e d'écartement des vis « platinées » (au tungstène, en réalité) à pleine ouverture. Un décalage de l'avance à l'allumage ne semble pas devoir être considéré, car nous l'aurions remarqué bien avant : il aurait provoqué en effet une baisse de rendement du moteur. Que le condensateur ou la bobine haute tension soient « claqués » (même une bielle peut se rompre !), voilà qui n'arrive pour ainsi dire plus avec notre équipement électrique moderne. Ne pensons donc pas toujours au pire !

⊙

Evidemment, une absence d'entretien peut aussi être cause de mises en marche pénibles et laborieuses. Le coupe-circuit peut être resté bloqué, un câble peut être « à la masse », le filtre à air peut être totalement encrassé, le carburateur mal fixé peut permettre une entrée d'air additionnelle appauvrissant l'émulsion ; même le cylindre ou la culasse peuvent être desserrés, empêchant toute précompression dans le carter-moteur ou toute compression dans le cylindre. Est-ce impossible ? Pour vous, oui, qui maintenez toujours votre motocyclette en bon état de marche et qui procédez de temps à autre à un contrôle général. Mais pour d'autres !... le moteur ne démarrera pas.

Même si ces causes-là sont peu fréquentes, il était bon quand même de les signaler.

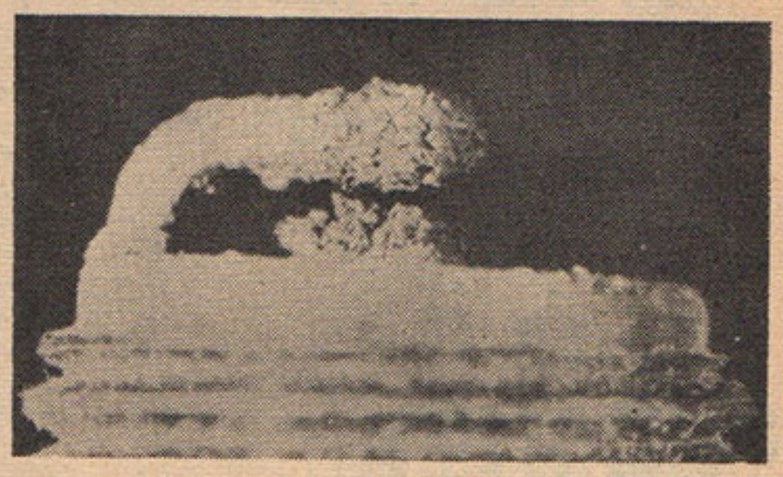
LA COMPRESSION EST-ELLE SUFFISANTE ?

Enfin, passons au troisième point. à la troisième condition à remplir pour un bon démarrage du moteur : la compression.

Si, en raison d'un calaminage, les segments sont coincés dans leurs gorges, s'ils sont trop usés ou si le cylindre est ovalisé, ce qui permet une fuite des gaz entre haut et bas du cylindre, si, donc, la compression est trop faible, le moteur ne partira pas. Hier « ça » marchait, mais aujourd'hui « ça » ne marche plus.

S'il y a une fuite au joint de la culasse, si les boulons de fixation de la culasse, du cylindre ou du carburateur sont mal serrés, si la bougie est mal fixée, si le décompresseur fuit ou est brûlé, on s'en rend compte en écoutant attentivement lorsque l'on fait tourner le moteur : le suintement est audible.

Et tous les gaz qui fuient sont des gaz qui ne seront pas comprimés... et



Evidemment, si la bougie de votre moteur est dans cet état, vous aurez beaucoup de peine à démarrer !...

En 1959, une 250...

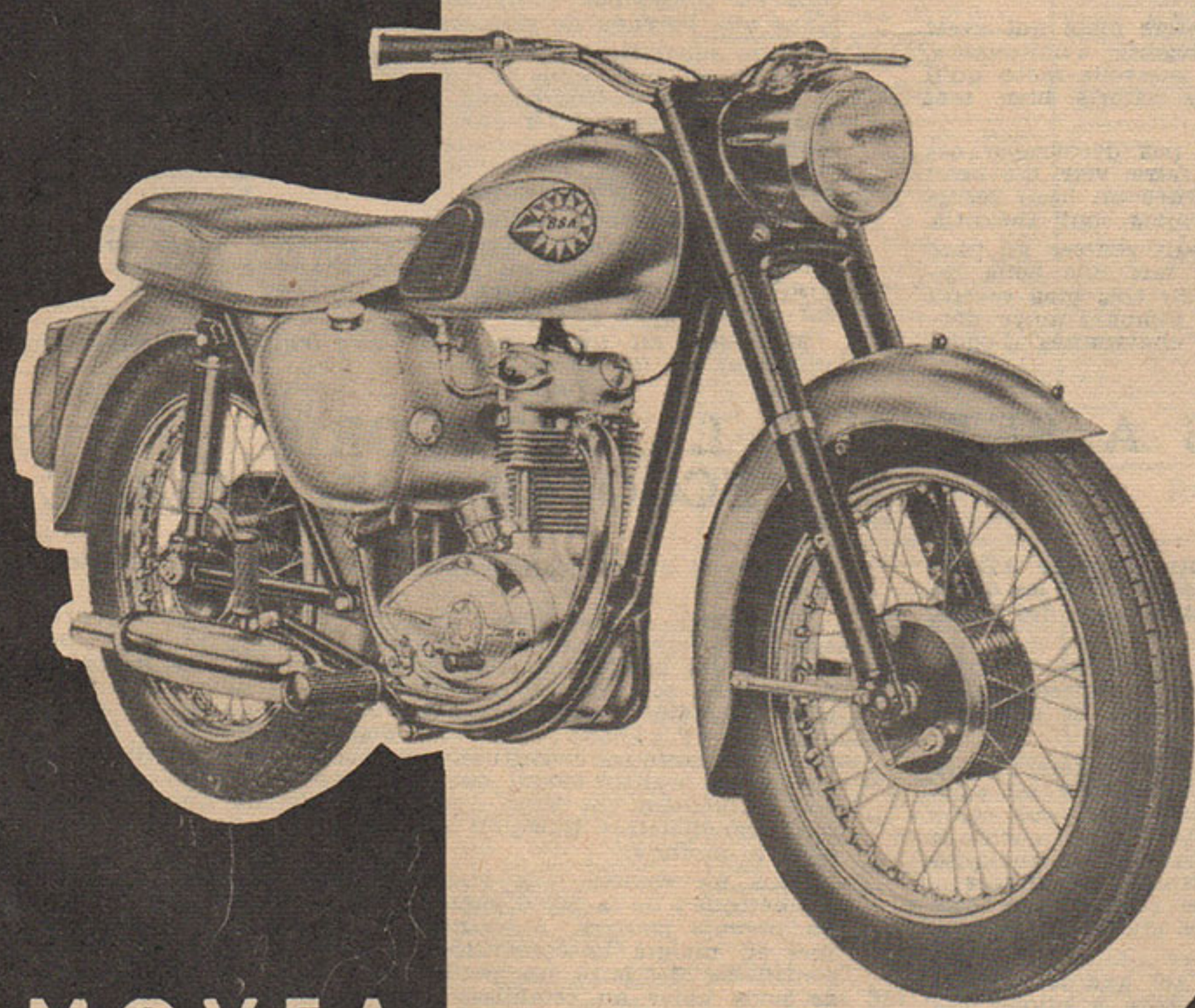
... C'EST LA MACHINE UNIVERSELLE, CAR LA TECHNIQUE MODERNE LUI PERMET D'ETRE A LA FOIS :

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 intégral, 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 légendaire, ses nombreuses victoires en moto-cross le prouvent.

MOVEA
79, Av. Ge ARMÉE
PARIS XVIe
TEL. : KLE. 40-65

Et à votre service

250 AGENTS
DANS TOUTE LA FRANCE

SUGGESTIONS ET CRITIQUES D'UN AMATEUR DE CROSS

JEUNE abonné mais vieux lecteur de M.R., je viens aujourd'hui vous donner mes constatations après la première journée du championnat national de moto-cross. Mordu de la moto, j'aime à suivre ces réunions ; celles de vitesse se situant trop loin de chez moi.

Donc dimanche 5 avril j'étais à Aire-s/la-Lys pour le championnat « National », nouvelle formule. Hélas j'allais être un peu déçu.

Côté pilotes, rien à dire : ils ont tous très bien lutté ; tous mes favoris étaient là, y compris Faivre, de Sochaux, que j'avais remarqué à Bergues l'année dernière avec sa 250 Adler, un coureur à suivre.

Je ne parlerais pas du terrain, d'autres le feront sûrement.

1ère éliminatoire : Notre champion de France 250 — aujourd'hui sur 500 — tombe en panne alors qu'il était en bonne position, et c'est là que je commence à me rendre compte d'une faiblesse du règlement : le championnat est de suite fini pour Desbois ! C'est un peu sec, heureusement, il lui reste sa 250 ; mais quelque chose manque dans l'actuelle formule !

2ème éliminatoire : RAS.

3ème éliminatoire : Le coup est plus dur : Un jeune est au départ (c'est sa deuxième course m'a-t-on dit ?). Il ferme la marche, mais le voilà qui chute, veut repartir, et fait tomber Bloquet qui arrivait en troisième position. C'est la catastrophe, Bloquet sera éliminé !

Bloquet, qui a rétrogradé de chez les inters mais qui avait à cœur de faire une bonne saison en catégorie « nationale », est rayé du championnat. Il montait une nouvelle moto qu'il semblait avoir bien en main ; voilà ses efforts bien mal récompensés.

Il y a quelque chose à faire pour ne pas décourager ces jeunes qui font l'impossible pour nous faire voir du beau sport. Ce coureur pouvait espérer cette année un beau résultat et, en quelques secondes, tous ses projets sont anéantis.

Dans la finale, nous verrons encore Groult rentrer au parc quelques tours avant la fin, après avoir fait une belle remontée. Lui aussi est rayé ; pourtant il était très bien revenu dans la course, après sa jambe cassée à Reims l'année dernière, dans une lutte terrible contre des chevronnés (Ledormeur, Bertrand).

Sans doute d'autres coureurs se sont-ils trouvés dans le même cas aux deux autres épreuves qui avaient lieu le 5 avril. Une solution devrait être trouvée pour réparer dans une certaine mesure cette décourageante imprévoyance du règlement 1959.

Pour les débutants, je crois qu'il faudrait, dans chaque petite réunion, une course en une manche spéciale pour eux (sans frais, ou presque pour les organisateurs). Quand un jeune aurait gagné trois ou quatre de ces courses, il serait admis avec les grands. Je crois que cette façon de faire les encouragerait.

M. R. Delaistre — Honnecourt-S/Escaut (Nord).

N.D.L.R. — *Vous avez pu voir, en lisant notre reportage de la course éliminatoire de Poitiers, que le cas que vous évoquez s'est également produit ailleurs qu'à Ayres-sur-la-Lys, et pour la même raison : absence de repêchages après les séries.*

C'est sur ce point que le règlement 1959 du championnat de France « National » de moto-cross pêche par omission.

Quant à l'élimination de Groult, nous ne pouvons l'assimiler à celles des Desbois et Bloquet. En effet, Groult a été écarté du classement final du fait d'un incident qui l'a amené à rentrer au parc durant l'une des deux manches de l'épreuve de classement, et non pas au cours de l'une des séries.

Malchance pour Groult, mais là, le règlement ne peut être mis en cause, car il ne saurait être question de repêchage dans une épreuve de classement.

Votre suggestion relativement aux débutants n'est pas mauvaise en soi, mais nous la croyons inappliquable actuellement : il n'y a pas suffisamment de « débutants » pour organiser des courses rentables à eux réservées, d'une part, et l'organisation de semblables épreuves alourdirait les programmes de nos réunions... ce contre quoi seraient très logiquement les promoteurs de ces dernières.

Nous verrions mieux un règlement qui astreindrait les néophytes du cross à pratiquer leur première année en 250 cc, où cela va moins vite et revient moins cher, ou encore l'organisation de championnats de Ligues sur plusieurs épreuves est extrêmement souhaitable.

Mais ceci est un vaste sujet, sur lequel nous reviendrons sûrement en fin de saison.

AIDEZ NOUS A RETABLIR LA CATEGORIE "SCOOTER" EN COURSE !

J'AI suivi avec une grande attention votre enquête « Référendum Vitesse », dans lequel vous avez analysé les différentes positions des coureurs, des organisateurs, des clubs, etc...

Vous nous avez entretenu des différentes formules et catégories des petits cubes comme des grosses cylindrées. Mais, il y a une chose que vous avez oubliée, c'est la catégorie scooters.

Le scooter de course ou de sport est, lui, vraiment à la portée de toutes les bourses de sportifs, parce qu'il est soutenu par des motocistes agents de marques qui, gens compétents en général, ont réussi à « gonfler » des machines qui ont toujours pu, en course, tenir en haleine les quelques centaines de connaisseurs venus à l'autodrome. Le scooter a permis à certains talents de pilote de se révéler, tels que Daric et Le Guellec, qui peuvent devenir des grands champions en toutes cylindrées

D'autre part, des champions confirmés, tel que le regretté Boéri, pour n'en citer qu'un, n'ont pas hésité à piloter ces petites machines avec lesquelles ils ont été loin d'être ridicules. Des mécaniciens spécialisés dans les motocyclettes de course ou de record se sont penchés sur le gonflage et les transformations des scooters.

La France a besoin de jeunes pilotes pour la relève des chevronnés, mais ce ne sont pas eux qui peuvent s'offrir des Ducati, Morini, Mondial et autres machines de sport et de course.

Il s'avère que le scooter de compétition est une école de pilotage qui a permis l'évolution des Terriou, Daric, Leclainche et autres qui viennent maintenant à la grosse machine.

Supprimer la catégorie scooters, c'est arrêter le progrès sportif et freiner l'avenir du 2 roues. La corporation des motocistes a été la plus touchée pendant ces derniers temps, mais la branche scooters en a toujours été la plus vivante et la plus dynamique aussi bien par la jeunesse de sa clientèle que par l' « allant » de ses distributeurs. Les 9/10 des pièces mécaniques constituant les scooters de compétition, sont des pièces « client », qui ont été allégées ou renforcées. C'est donc également un banc d'essai très sérieux dont les clients sont bénéficiaires puisqu'il est dit que « qui peut le plus peut le moins ».

Nous ne voulons pas être considérés comme les « oncles d'Amérique » de la moto, mais nous ne voulons pas être traités en parents pauvres. Aidez-nous à rétablir la catégorie scooters et, malgré la conclusion de votre Référendum, ayez la gentillesse de faire un petit post-scriptum pour nous, afin de nous aider au rétablissement de cette catégorie au nom d'amis, de jeunes coureurs de confrères et au nôtre.

Charles Omer Taverne, Motociste à Courbevoie (Seine).

N.D.L.R. — *S'il nous est arrivé de réclamer la disparition de la catégorie scooter, notamment dans les épreuves disputées à Montlhéry, c'est parce que ces machines n'avaient plus de scooter que le nom et qu'un classement distinct des motos de même cylindrée n'avait plus sa raison d'être.*

Mais nous sommes évidemment partisans de courses réservées aux scooters, qu'ils soient de série ou améliorés.

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 imprimerie 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*

MOTOBECANE

350 bicyl. Motob. 90.000. 20, r. Prétoria, Champigny (Seine).

Motob. 125 lat. D45S, b. ét. 73, rue R.-de-L'Isle, Drancy.

175 Motob. 54, 18 m. k, cse dble emp. b. état. 60.000. Le Baron, 210, r. Jaurès, Nogent-s-Oise

RENE GILLET

125, roulé 100 km. 59. Sous garantie. 60.000. Crédit : 17, rue Pajol (18e).

250 R. Gillet, ét. nf, en rodage Ets L D, 74, r. Marceau, Montreuil, AVRon 12-86, t. l. j.

250 René Gillet, 17.000 kms, Batterie, pneus nfs. Px int. Coiffeur, 164, r. St-Charles.

MALTERRE

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

MONET-GOYON

125 Pulman, t. b. état. Bajeux, 130, r. Chemin-Vert, Paris-XIe

MOTOS BELGES

FN 5 cv, culbut., 58, comme neuve, 175.- Et neuve soldée. Crédit 15 mois: 17, r. Pajol.

FN 175, 3500 k. 140.000. Briant, 155, r. de Suresnes, Nanterre.

MOTOS ANGLAISES

200 cmc James, parf. ét., mot. rodé. M. B. Marsollier, 1, rue Jean-Mace, Laval (Mayenne).

Triumph 650 cc, 55, b. état. Ovity, 6[illegible] rue Nélaton, 15e.

AJS, 4 cv, ét.nf, 14.000 k. Broudic, 24, r. E.-Souvestre, Brest.

BSA 500 tw, 42.000 k, impec. sac. cuir, 150. Pierre, 94, rue R.-de-L'Isle, Suresnes.

Royal-Enfield 350 cm3, b. ét. Nombreux acc., 4 roues ét. nf, 4 moteurs complet. Px int. Moncelet Sillé Le Guillaume, Sarthe. Tél. 129.

Ariel 4 cv. Très belle, 18.000 km. 130.000. Crédit. Reprise. Garantie : 17, rue Pajol, 18e

BSA Shoot Star 55, 30.000 k. Nomb. acc., exc. état. 250.000. C. Remy, Ambonnay (Marne).

BSA 250 culb., sus. tél. AV-AR. 10.000 k., t. éq., t.-sad, stop, p.-j., sac, ét. imp. 100.000. Mellier, 134, r. Verdun, Puteaux-S.

500 A7 BSA, juil. 51, impec., 100.000, cause mal. Roberge, 10, r. du Plessis, Champigny, S.

Urgt part. v. BSA 500 cc 52, 100.000 comptant. Strauss R., 29, squ. V.-Couturier, Chatenay Malabry, Seine, le matin.

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

Part. vend très belle 500 BSA, susp. osc., mécan. garant. Ass. jusq. juil. Equip. Téléph. à Bachelot, EUR 70-48.

4 650 Triumph oscil., impec. 4 BSA 500 et 650 récentes. 16, r. Jules-Guesde, Levallois.

R.-Enfield 500 av. ou s. side Précision, parf. état. Busson 23, rue Laugier, Paris (17e)

B.S.A. 650 Golden - Flash suspension oscillante, équipée. 190.000 F. Zilberber, 25, rue de Lancry, Paris (10e).

350 Matchless, très bon état. 80.000 francs. Tous les soirs dès 18 h. Bosquet, 3, rue Dr-Roux, Sevran, (S.-et-O.).

Part. à part. Royal-Enfield, 350 culb., b. état. Px 40.000. Laplane, 89, rue Galiéni, Rueil.

BSA Golden Flash 650 cc. 14.000 k. Tél. NOR. 23-59.

Vd 250 BSA 52, tte équip. exc. état. Teste, Borculo, Le Pin-au-Haras (Orne).

A vendre BSA cross 350. 100.000 Clin à Jicourt-par-Agnet, Oise.

AJS 500 bicyl. 55, état impec. 14.000 km. Vis. 1er mai, 76, av. Clément, Boulogne.

TRIUMPH

BSA, Norton, AJS.
Tous modèles 51 à 58.
Revisées et garanties
CREDIT 15 MOIS
REPRISE AUTOS - MOTOS
CHARLES PEROTTI
16, r. de la Prévoyance, Vincennes, métro St-Mandé-Tourelles. DAU. 79-91.

MOTOS ITALIENNES

Vds Gilera B 300, 13.000 km, c. neuve. Bouderbala, 28, r. de la République, Sens.

MOTOS ALLEMANDES

BMW R69, 15.000, mars 58. Delteil, 6, G.-Serres, Vincennes

BMW R26, ét. imp. Hugot, 251, r. St-Denis, Paris (2e).

BMW R25/2, 25.000 k, 150.000. LAB 91-10, poste 237, 14-15 h.

BMW R68, 42.000 km. 280. BMW R25/2, 40.000 km. 150. Pilz, 25, r. Chabrol. TAI 59.87

DKW 350 RT, 21.500 k. 220.000 f. Cse ach. voit. Leguillou. TRU 74-11, heures bureau.

MOTOS TCHEQUES

Jawa nve, occ. tous modèles. Crédit. Reprise. Agence. 16, r. Jules-Guesde, Levallois.

JAWA 250 et 350 cc
vendues avec garantie à partir
de 70.000 frs.
SIDAM, 8, rue Fourcroy.
PARIS-17e. WAG. 52-62.

MOTOS AUTRICHIENNES

Puch 250 SG 1956, 160.000, avec 6 mois assurance. Binet, 10, r. Ph.-Lucot, Paris.

Le Bottin de l'Auto 1958, *neuf*, soldé à 500 fr. (par poste rec. : 700 fr.). Verser cette somme cpte ch. postal 297-37.

Puch 250 SG. Tél. Pellard ALE 90-50, 8 à 12 h et 14 à 16 h.

175 Puch SV, dern. mod. 11.000 k. 110. Meilleray, 6, r. Sablière, Asnières (Seine).

Puch, 175, sus., tte équ. SD imp. Px int. ENT. 01-68.

Puch 250 TF 1953, état neuf 12.900 k, S'adresser Simonot 53, r. Croix-Ferrine, Chateauroux (Indre).

MOTOS AMERICAINES

Harley Davidson 750 WLC, t. b. ét. Px int. Le-Bihan, 13, r. Guenot, XIe, soir 19 h., sam.

PIECES
HARLEY-DAV. NEUVES
Prix exceptionnels
Moyne, 13, a Division-Leclerc Garcelles (S.-et-O.) Tél. 807

V. Harley 1.000 culb., sélect. très belle presse, 80.000. Baumon à Monnaie (I-et-L.).

MOTOS DIVERSES

3 CV sport neuve 59, jamais roulé. 120.000. Garanti 6 mois. Crédit 15 mois, 17, r. Pajol.

V. bas prix tte la pce nve 350 Royal-E. et BSA B 31, moteurs et boites nves Royal et BSA. carbu, magdino Lucas nf, Moto-Robinson, Corbeil-Essonnes SO

LMC 31 R. Lantiez, Paris 17e, MAR 97-98, métro Guy-Moquet. 20 scooters nfs soldés à moitié prix, 10.000 comptant. crédit. 500 BMW R 51/3, 250 BMW R25 500, 650 BSA, 250 Puch, Jawa. Crédit total sur 125 et 175. Motob. Terrot, Monet-Goyon. Vespa, Lambretta.

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

125 sport, neuve 59, jamais roulé. 75.000. Garantie 6 mois. Crédit 15 mois, 17, r. Pajol.

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

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

Jean MURIT
4 fois champion de France
10 fois recordman du monde
Agent officiel B.M.W.
Occasions
garantie totale
BSA, BMW, AJS, ARIEL, PUCH, JAWA, NORTON, HOREX, etc.
Toutes machines de courses, sidecars. Crédit. Reprise aux meilleures conditions, 44, rue Paul-Barruel, métro Vaugirard. Tél. : LEC. 60-53.

UNIQUE A PARIS

Crédit de suite avec 1/4 cpt. Mieux et moins cher qu'ailleurs 200 motos et scooters *c. neufs*. Garanties. BMW, BSA, Triumph, Jawa, Puch, Ariel, NSU, et ttes marques françaises.
+ 50 Vespa et Lambretta.
ALAZARD
47 bis, av. de Clichy, Paris-17e (fond du passage côté cinéma, accès et parking ds la cour).

PRIX EN BAISSE

Scooters neufs moitié prix.

125 cc 1959 25% sous tarif.	
50 motos vélomoteurs dep.	15
350 IFA c neuve	170
175 Puch sport, 2 carbus	60
250 Terrot, BSA, Puch,	75
350 BSA, Ariel, Jawa	95
500 BSA, Ariel twin	130
650 BSA Golden	170
500, 600, 750 BMW dep.	95

Crédit, reprise, échange
10, AV. DE ST-OUEN
Paris 18e Métro La Fourche

REPRISE MOTOS ET SCOOTERS SUR VOITURES

BSA 250 à 650 twin.
AJS 500 oscillante.
Norton 500 twin.
Ariel 500 twin
Triumph 650 oscillante.
BMW R73 et 66.
Puch 125 oscillante.
Derny Taon 125, 10.000 kms.
Grand choix de scooters et motos à partir de 20.000 frs.
Crédit, reprise, 4, r. Beaurepaire, Pantin, VIL. 15-18.

SCOOTERS

Lambretta italien 125 D, 17.500 km, impecc. Tél. 27 à Méry-s/Oise, après 20 h.

Vends scooter Motoconfort 4 temps, parfait état. Nahan, 9, r. Bords-de-Marne, Le Perreux (Seine).

Scooter Rumi 58, 120.000, imp. Lapeyronnie, 178, rue Mandron Bordeaux.

Manurhin 1957, équ. 65, 16, r. Jules-Guesde, Levallois.

Vds scooter Vespa t. b. état 10.000 k. Laurent, 98, rue A.-Briand, Montgeron, S.-O.

Motob. b. état, 18.000 k. 50.000. Bagot, 34, r. Wilson, Le Pecq

Vespa + acces. 55.000. POR. 15-39. Boudinet C., 82, r. de Seine, Vitry-s-Seine.

Vends: scooter, Bernardet, 250 c, ent. révisé. 50.000. Beriot Breuillet, S-et-O. Tél. 18.

ACHATS

Ach. moto orig. cross, b. ét. 250 ou + remorq. indiq. prix. Baqué, 188 Pondeil, Oloron, BF

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

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

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

Achète motos BMW R12 ou Zündapp 750 cmc (aussi type Russie) évent. endommagées, sera prise sur place. Ecrire en indiquant type et prix. 10.922 Havas, Strasbourg.

URGENT
Achète comptant tte Triumph plus haut cours. PEROTTI. DAUmesnil 79-91.

ECHANGES

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

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

DIVERS

Hans Krzych Säckingen, Waldshuterstrasse 6 17 b, Allemagne. R 67, cath., 24 a, cherche j. f. franç. 20/22 a., en vue correspondance, sorties, vacances, etc..

30 autos, 50 motos, spécialisé depuis 10 ans dans l'échange moto contre auto. 100 tonnes de pièces motos franç. et étrangères. Crédit, expéd. province. Roger Sceaux, 33, r. Panoyaux (20e). MEN. 98-81.

Remorque Fulgur 500, Fleurs. 32, r. Solferino, Aubervilliers.

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

VOITURES

LMC, 31 r. Lantiez, Paris 17e. MAR 97-98, métro Guy Moquet. 2 CV Citroën 56, 4 CV 52-54. 203 Peugeot, Vedette 52. Panhard 56, très belle Simca 5. Reprise motos, scooters. Crédit

EMPLOIS

Dessinateurs-projeteurs
Ingénieurs-projeteurs
forte expérience pr psiné moteurs faible et moyenne cylindrée, grande ville Ouest. Situation stable. Ecrire à n° 4.226 Sweerts, B.P. 269-09, Paris, q. transmettra.

ATTENTION !

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

LA PLUS FORTE VENTE DES PUBLICATIONS TECHNIQUES
LE NUMÉRO : 70 FRANCS

La Moto revue

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

ABONNEMENTS

	France	Etranger		France	Etrange.
24 Nos	1.100 fr.	1.400 fr.	50 Nos	2.000 fr.	2.500 fr.

● L'abonnement comprend les réductions et le bénéfice des numéros spéciaux (Nos 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-2e

● Indiquer sur le talon du chèque, en caractères d'imprimerie, son adresse complète, avec le n° 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.

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

La moto, sujet d'inspiration pour les artistes

Actuellement se tient au Musée Galliera, la classique exposition annuelle « Les peintres témoins de leur temps », avec pour thème imposé cette année : l'âge mécanique.

Naïfs, cubistes, figuratifs ou abstraits ont pu évidemment donner libre cours à leur talent sur un sujet aussi vaste, où à notre heureuse surprise la moto avait su inspirer plus d'un artiste.

C'est ainsi que Maurice Savin nous conviait à une sortie dominicale à deux roues, que Pasquier matérialisait le besoin d'évasion d'un jeune couple de scootéristes sortant de l'usine, que Jean Even, dans une technique aussi brillante que colorée, traçait un parallèle entre cavaliers d'hier et d'aujourd'hui, ces derniers à moto bien sûr.

Enfin, Walter Spitzer n'a su malheureusement voir dans le scooter qu'un engin de mort...

Mais quoiqu'il en soit, la part réservée aux 2 roues par nos artistes est bien le reflet de l'époque que nous vivons, et ce témoignage artistique dédié à nos descendants ne pourra que confirmer l'ampleur de la vogue actuelle du motocycle.

STOCK PIÈCES ORIGINE
R 26 - 250 cm³
R 50 - 500
R 60 - 600
R 69 - 600 S
ECHANGE
VENTE
CREDIT 15 MOIS
ROQ. 29-28
BMW
AGENT MOTO-BASTILLE OFFICIEL 6 Bd Richard-Lenoir - PARIS

MOTO-HALL
vous présente les modèles ARIEL et VELOCETTE
Les motos TERROT et PEUGEOT
Les scooters LAMBRETTA et VESPA
VELOSOLEX
ACCESSOIRES - CREDIT 3 à 18 MOIS - REPARATIONS
H. HABERT 78, av. des Ternes — PARIS-17e — Tél. : GAL. 78-95
Expéditions dans toute la France et Outre-Mer
Pièces détachées : TERROT (anciens et nouveaux modèles) - VELOCETTE et ARIEL (anglaises d'origine)

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

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-2e - GUT. 73-32 A 35

Ets COUTURIER
149, Avenue de Neuilly NEUILLY (Seine) SAB. 98-39
86, Av. G.-Péri BEZONS 961-72-10
IMPORTATEUR : "MORINI"
Livrables de suite : les « TRESETTE » et les imbattables « SETTEBELLO » 350.000 frs
Championnes de France 1958
Lunettes « TRISVEL » - Guidons « CINELLI »
REPARATIONS - MISES AU POINT
Quelques Agences Régionales encore disponibles

REPARATIONS
OCCASIONS
BSA ARIEL
Tous les modèles 1959 exposés
Motos de 250 à 1.000 cmc.
SERVICE PIÈCES DÉTACHÉES
CRÉDIT Versement à volonté jusqu'à livraison
Solde de 4, 9, 12 et 18 mois
MOTO-BASTILLE ECHANGE
Directeur : R. DANVIGNES
6, Bd Richard-Lenoir - PARIS — Tél. : ROQ. 29-28

LA BIBLIOTHEQUE DU "MOTORISÉ"

LA SPÉCIALITÉ DES ÉDITIONS DE MOTO-REVUE

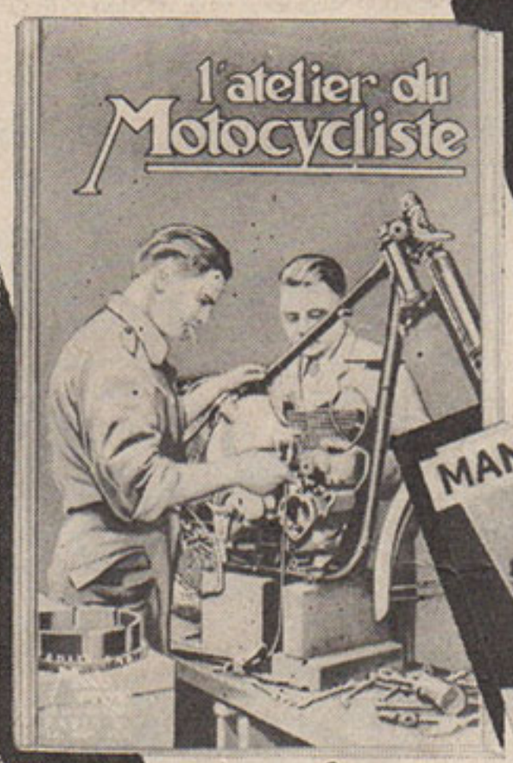
Tout MOTOCYCLISTE, tout SCOOTERISTE, tout CYCLOMOTORISTE
SERA PARFAITEMENT DOCUMENTE
EN LISANT LES OUVRAGES QUI ONT ETE ECRITS POUR LUI

Prix : 894 fr.
(par poste 1104)

Prix : 482 fr.
(par poste 592)

Prix : 573 fr.
(par poste 683)

Prix : 608 fr.
(par poste 723)



Prix : 578 fr.
(par poste 688)

Prix : 563 fr.
(par poste 673)

Prix : 568 fr.
(par poste 683)

NOUS EDITONS 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, Vélomoteurs, Cyclomoteurs)
Prix : 497 fr. (par poste 607 fr.)

TABLEAUX MURAUX

PLANCHES MURALES 60×100 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

Imprimé en France par Imprim.-Auto-Impressions Publicitaires, 12, rue de Cléry, Paris (2e)
N° 1438 — Le Directeur-Gérant : C. LACOME. — Dépôt Légal, 2e tri. n° 003

15 %

DE REMISE HATEZ-VOUS !!

"L'AFFAIRE" du MOIS

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 équicourant.
— 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 1er mai.

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