

# Moto revue

47<sup>me</sup> ANNEE. — 9 MAI 1959. — N° 1.440

Tous les Samedis, le Numéro : 70 frs

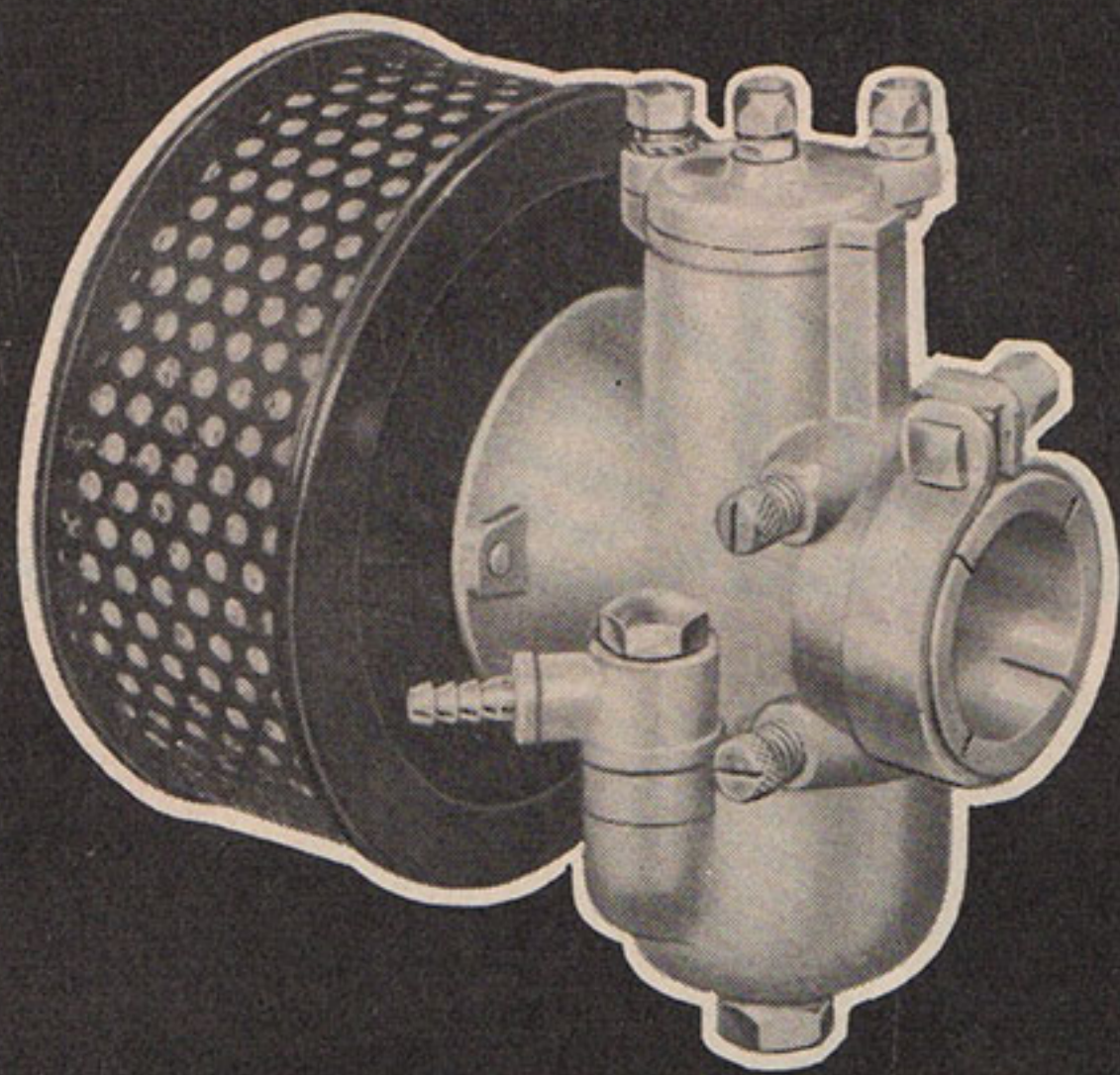
SOUVENIRS  
DE  
REMONDINI



Sur le spectaculaire tracé de Pernes, Bertrand devient leader du Championnat inter de cross.



MAUBEN-LEGAY



*Le maximum de puissance  
pour le minimum  
de consommation*

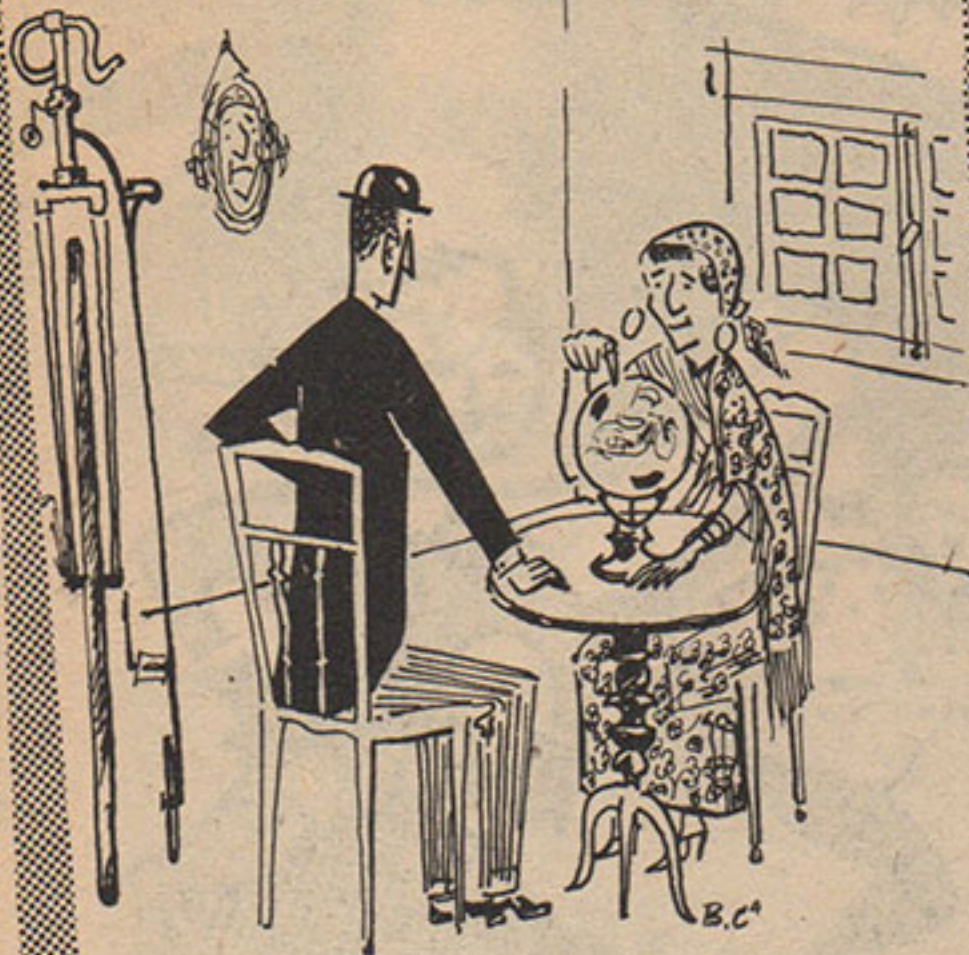


**GURTNER**

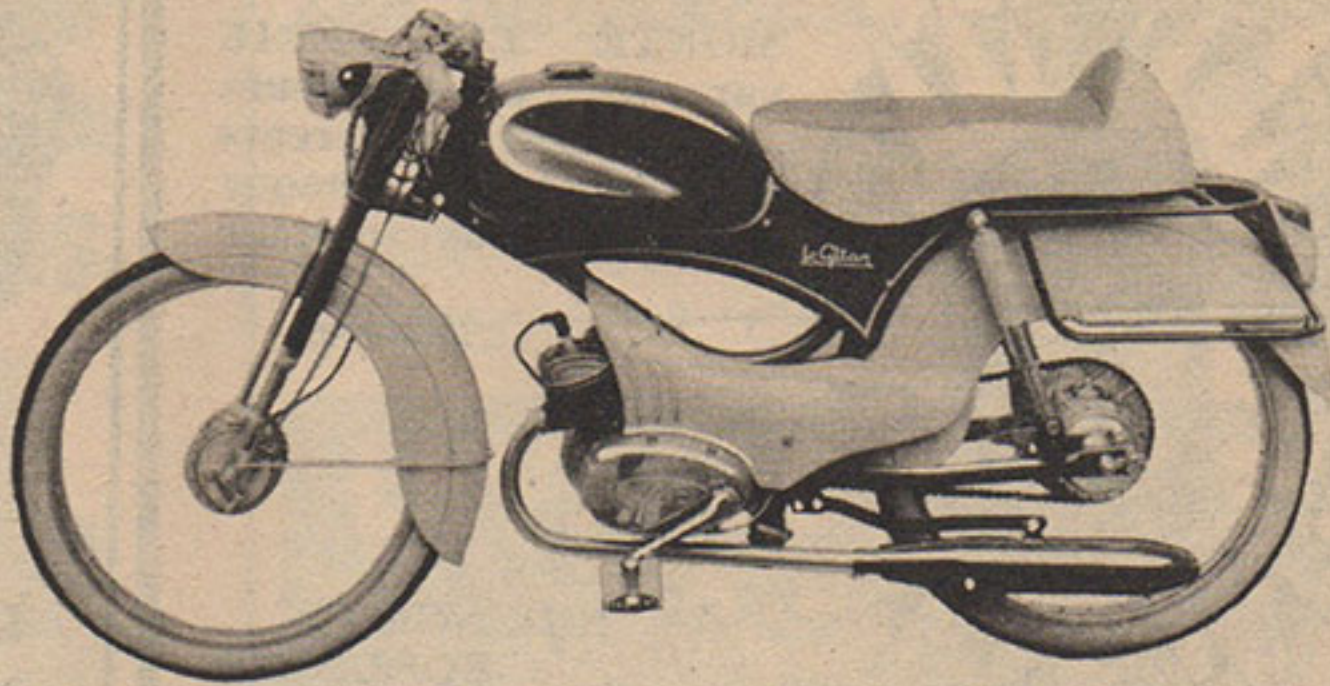
36<sup>bis</sup>, RUE GUERSANT - PARIS-17<sup>e</sup>



un vélo avec un moteur!  
il souriait...



*Mais vous... aurez le sourire*  
en utilisant un cyclomoteur  
maniabile, robuste

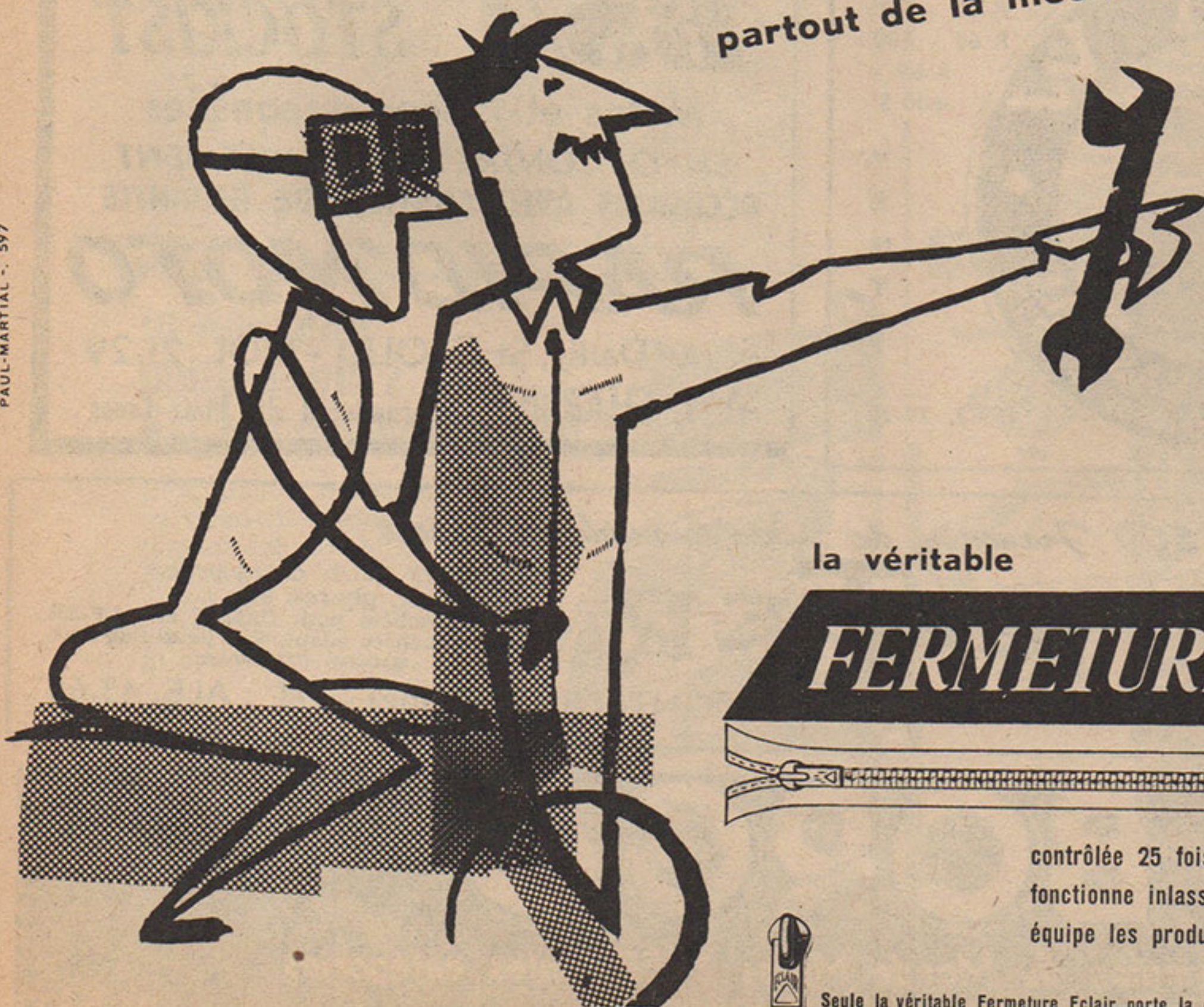


CYCLOMOTEUR N° 161 SPORT - Bloc-moteur "VAP Pi 2"  
à pédalier incorporé, 2 vitesses et point mort. Com-  
mandes au guidon par poignée tournante. Cadre sport.  
Réservoir 8 litres. Avertisseur électrique. Compteur kilo-  
métrique. Frein à rétropédalage. Chaîne unique.

# GITANE

MACHECOUL (Loire Atlantique)

partout de la mécanique de précision

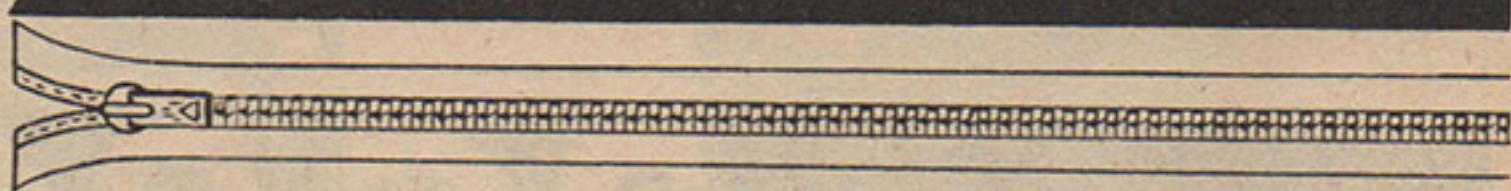


même  
sur votre  
combinaison de route

même  
sur votre  
vêtement de travail

la véritable

## FERMETURE ECLAIR



contrôlée 25 fois en cours de fabrication  
fonctionne inlassablement  
équipe les productions de qualité.



Seule la véritable Fermeture Eclair porte la garantie ECLAIR sur le curseur.



Pour  
votre  
moto

# LE PISTON MAHLE



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

LÉGERS  
PRÉCIS  
SÛRS  
SILENCIEUX  
ROBUSTES  
SANS DILATATION

STOCK COMPLET EN MAGASIN  
DE TOUTES MARQUES ALLEMANDES

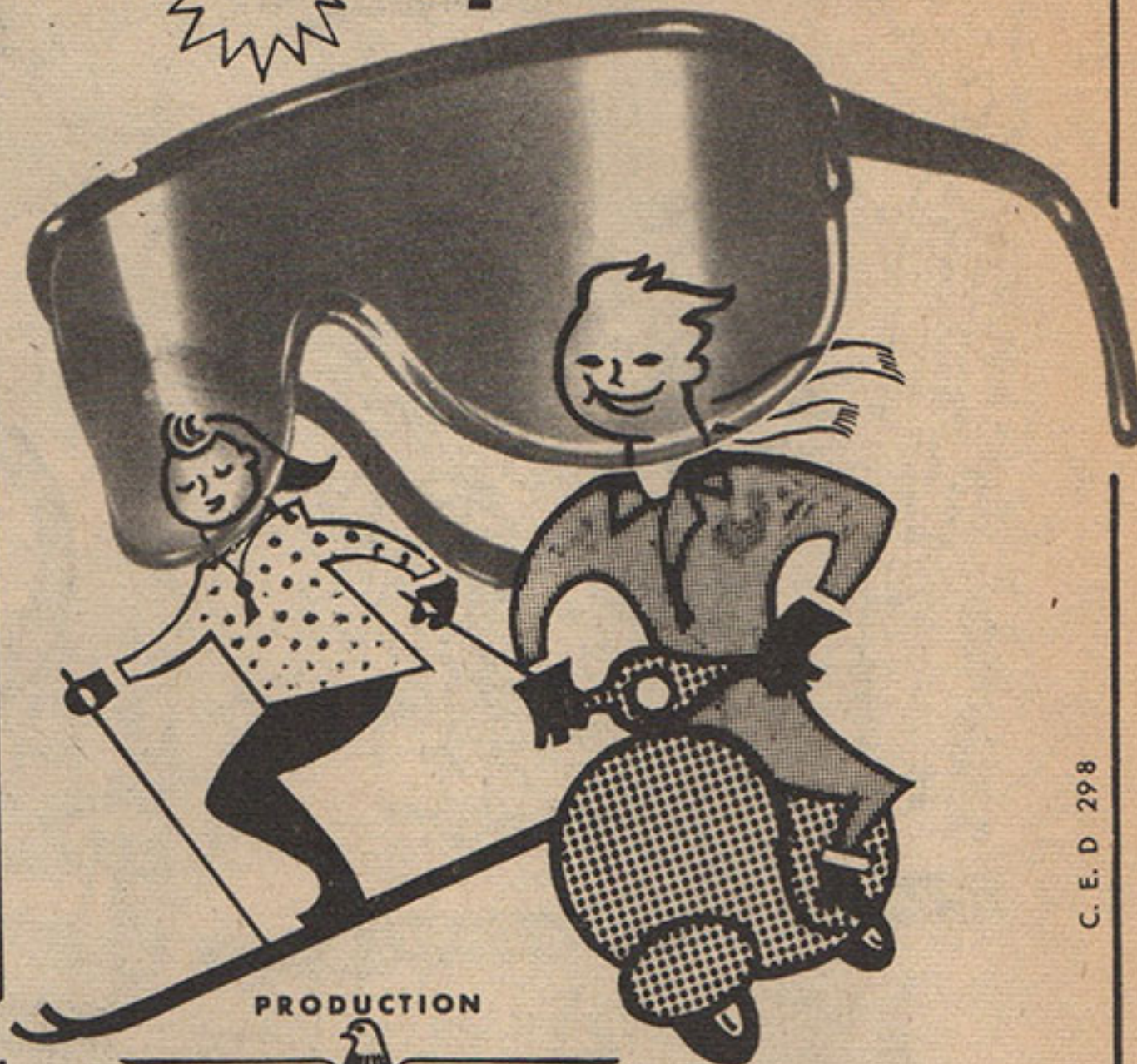
B.S.A. - NORTON - MATCHLESS  
TRIUMPH - HARLEY-DAVIDSON  
Scooters VESPA et LAMBRETTA

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

Distributeur exclusif pour la France

**A. CHARDONNET** 16 ter, rue Etienne Marcel - M° Hoche  
PANTIN (Seine) - Tél. : VIL. 21-63

lunettes  
**Scala**  
sport ski



PRODUCTION



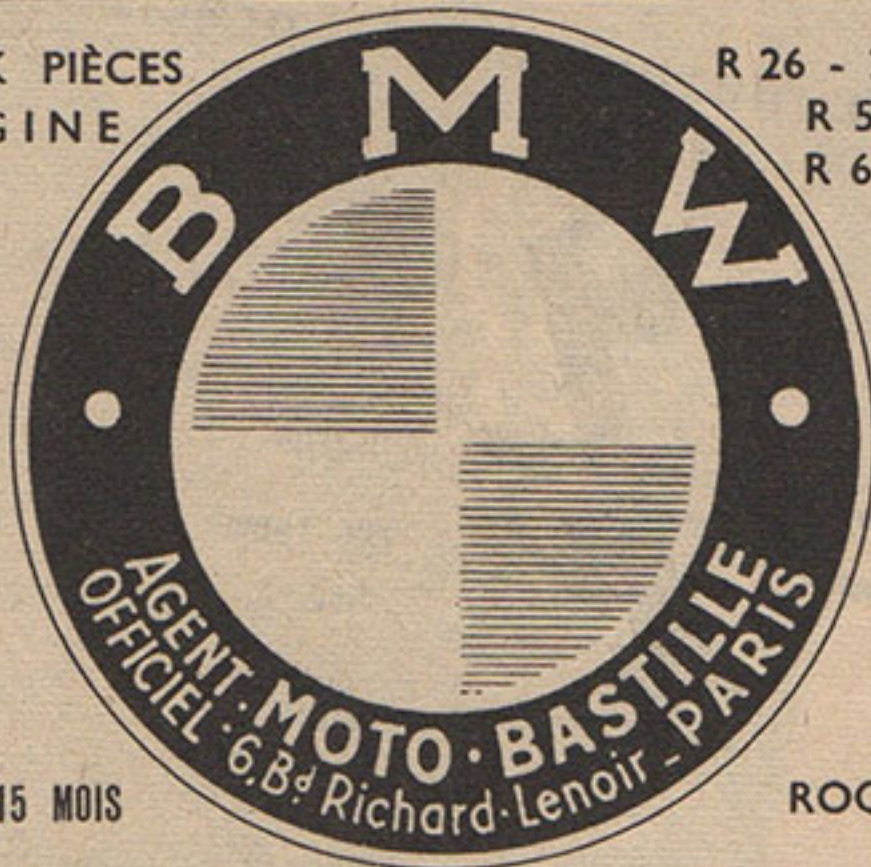
Licence Baruffaldi

En vente : Opticiens, Motoristes, Articles de Sport

C. E. D. 298

STOCK PIÈCES  
ORIGINE

E  
C  
H  
A  
N  
G  
E



R 26 - 250 cm<sup>3</sup>  
R 50 - 500  
R 60 - 600  
R 69 -  
600 S

V  
E  
N  
T  
E

CREDIT 15 MOIS

ROQ. 29-28

## BSA STOCKIST

Motos et Pièces disponibles

ENVOI CONTRE REMBOURSEMENT  
OCCASIONS AVEC CONTRAT DE GARANTIE

### RAPID'MOTO

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

D<sup>r</sup> J. CHARRIER, International de Moto-Cross

**1<sup>er</sup>** Enfin une 500 Française de Série triomphe en Sport

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

# RATIER

...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

# BORGO

Le Champion du Monde Motos 1958 toutes catégories

TURIN

NEUILLY-SUR-SEINE

BILBAO





**pour  
tous les moteurs**

**2  
temps**

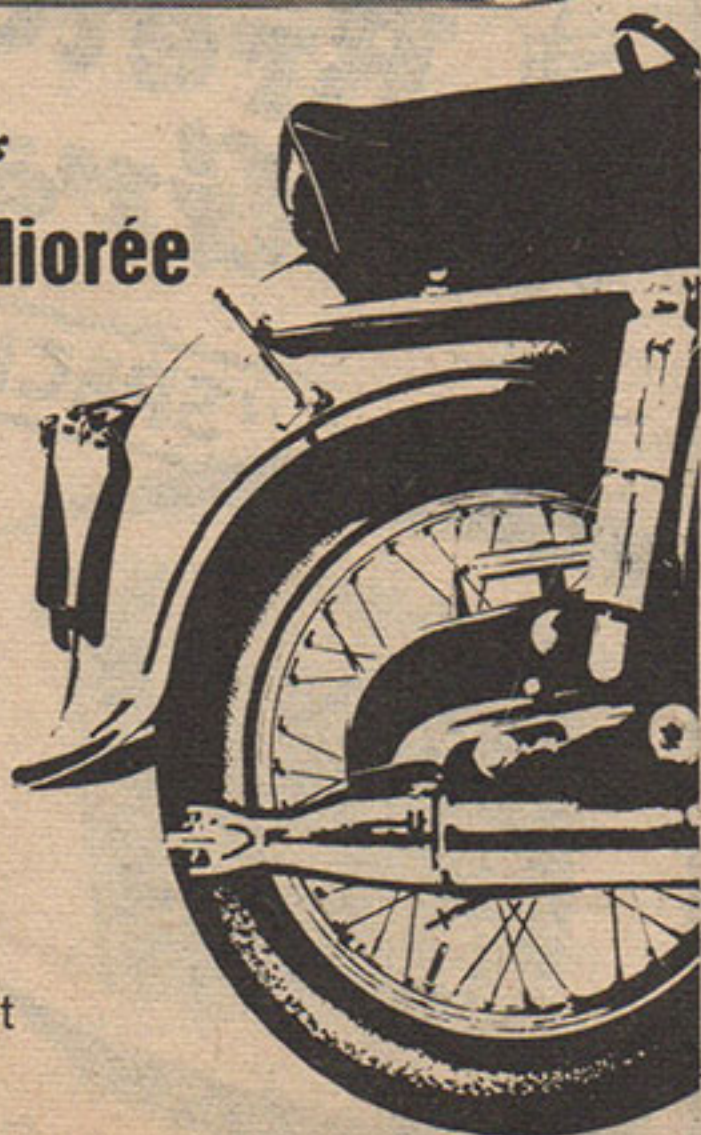
fortin - photo coquin



**la nouvelle  
huile Shell 2 T\*  
est encore améliorée**

Ses qualités nouvelles, sa viscosité parfaitement adaptée aux besoins des moteurs 2 temps suppriment le grippage et l'usure.

De plus, sa miscibilité totale lui permet de réaliser avec l'essence un mélange intime, homogène et stable. Pour votre moteur, c'est une sécurité absolue dès le départ.



\* la plus sûre pour tous les véhicules 2 temps.

*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.

PUBLICIS 21 5822

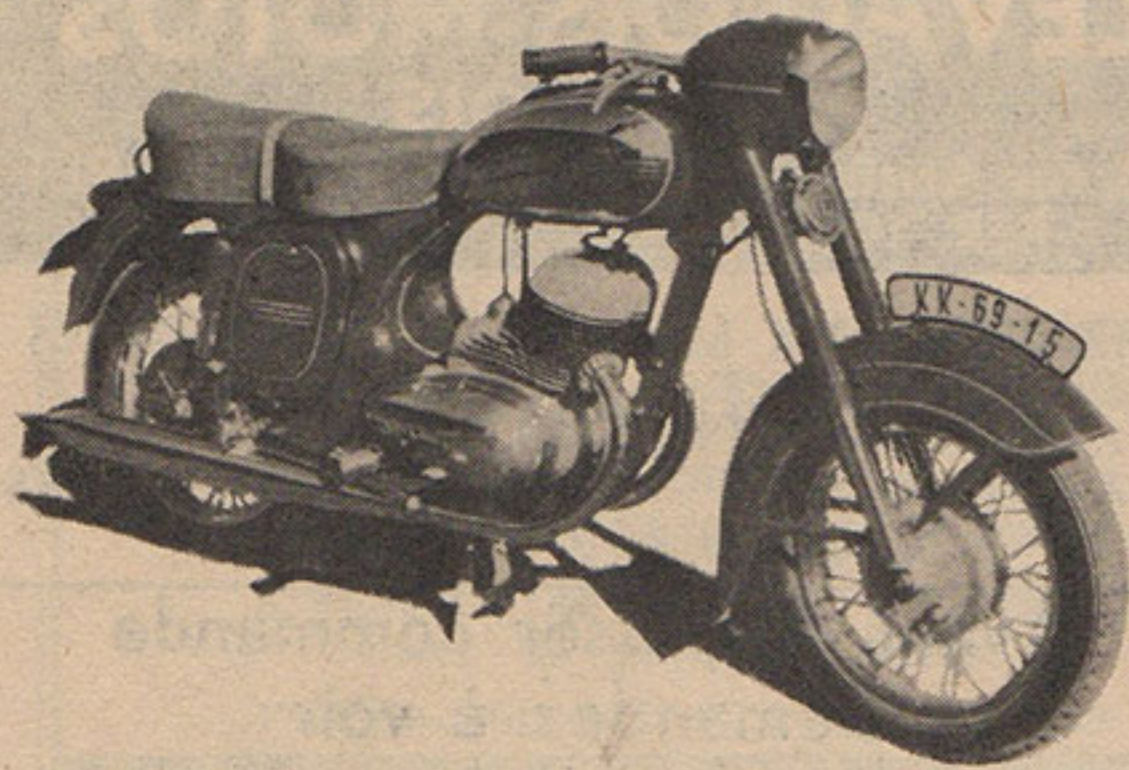
**ACCESSOIRES  
POUR  
MOTOCYCLETTES-VELOMOTEURS-CYCLOMOTEURS**

**SAKER  
ET'S ANDRE PORTERIE**

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



# 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 Fr + T.L.
250 cc	. . .	249.000 Fr + T.L.
350 cc	. . .	282.000 Fr + T.L.
250 cc	CROSS	365.000 Fr + T.L.

Franco de port et d'emballage

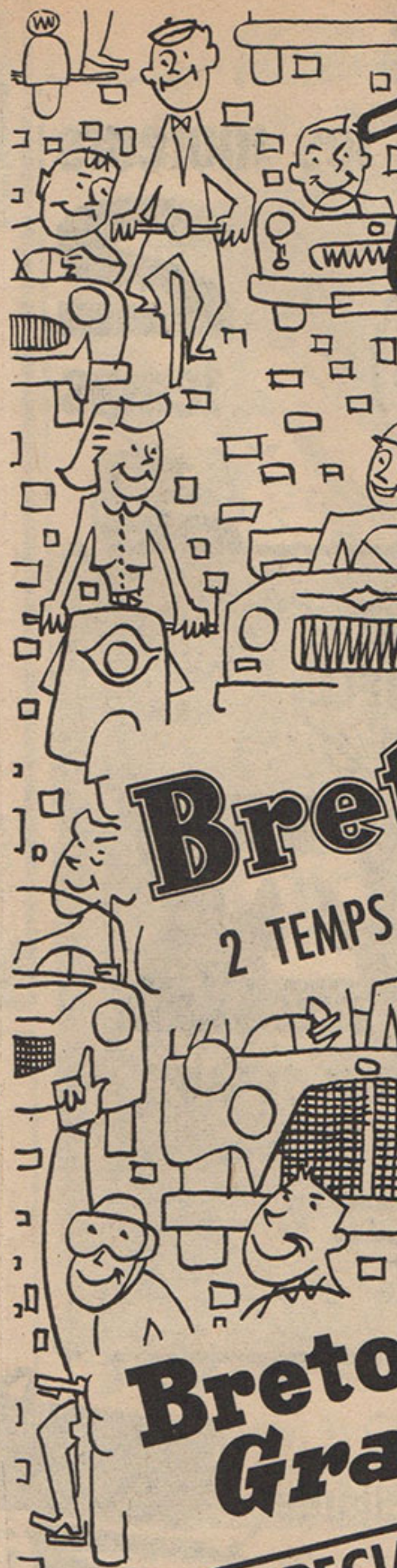
200 Concessionnaires sont à  
votre disposition

Liste sur demande

GARANTIE TOTALE

LARGES FACILITÉS DE PAIEMENT

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



# TOWA!!

nous  
faisons  
confiance  
à l'huile

## Bret-oil

2 TEMPS et 4 TEMPS

et  
au  
nouveau

## Bretocyl Graphité

"SPECIAL-MOTO"

DANS VOTRE ESSENCE  
OU VOTRE MÉLANGE

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

### BRET-OIL

ISSY-LES-MOULINEAUX  
(SEINE)

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







## POUR LA CORPORATION ENTIÈRE.

**Q**UE ce soit à la télévision, dans la grande presse, les hebdomadaires ou les actualités filmées, nous devons marquer cette semaine d'une pierre blanche, car le « deux-roues » y a eu sa part.

Part méritée, il est vrai, car nous devons à l'initiative d'une seule grande marque plusieurs manifestations qui débordaient heureusement le simple cadre du compte rendu dans la presse spécialisée.

★

Et c'est ainsi que pour le plus grand bien de la corporation « toute entière », le grand public a eu la preuve qu'avec un scooter de 150 cc, mené évidemment par un pilote chevronné, 4.000 km en 5 jours, étaient réalisables.

Et encore, quels 4.000 km, parcourus sur les routes de France, les pistes du Sahara, et avec un échantillonnage complet d'intempéries : pluie, mistral, sirocco, vent de sable... et nuage de sauterelles.

Performance exceptionnelle, et sans ennuis mécaniques (une seule bougie et une ampoule changées... incroyable mais vrai!) évidemment à la portée de peu d'entre-nous, mais qui prouve surabondamment la qualité d'une formule, d'un matériel.

★

Plus près de nous, une grande concentration réunissant quelques 400 scooters, que des milliers de Parisiens ont pu voir défiler de la Concorde au rond-point de la Défense.

Et si chacun ne manque pas d'admirer la diversité des costumes folkloriques qu'avaient revêtu chaque pilote et sa passagère, plus d'un a dû se faire cette réflexion : « tout de même, avec cette petite 125 ou 150 cc ces gens sont venus d'Italie, d'Espagne, d'Angleterre... ».

★

Quelle meilleure propagande pour notre industrie ?

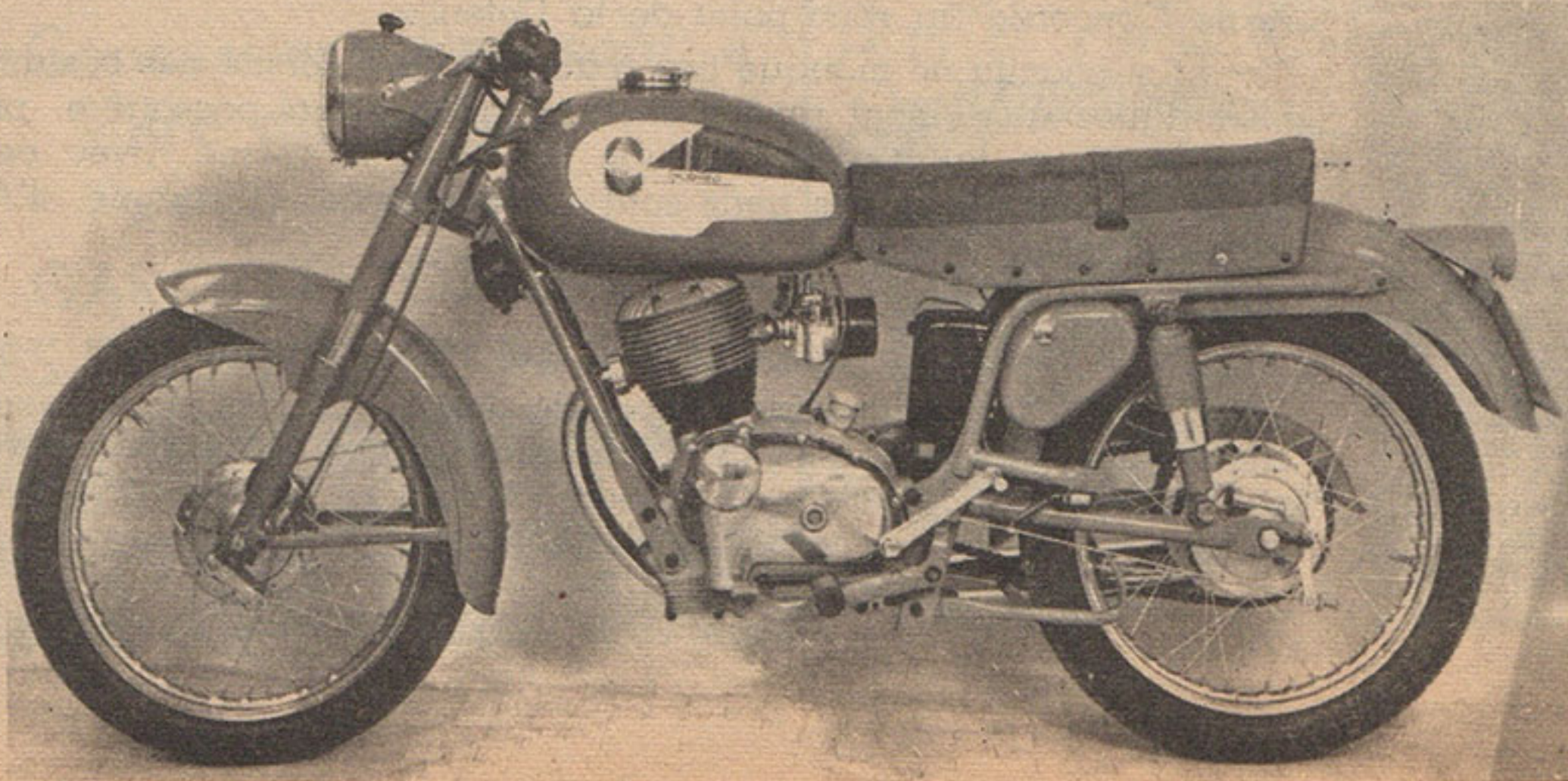
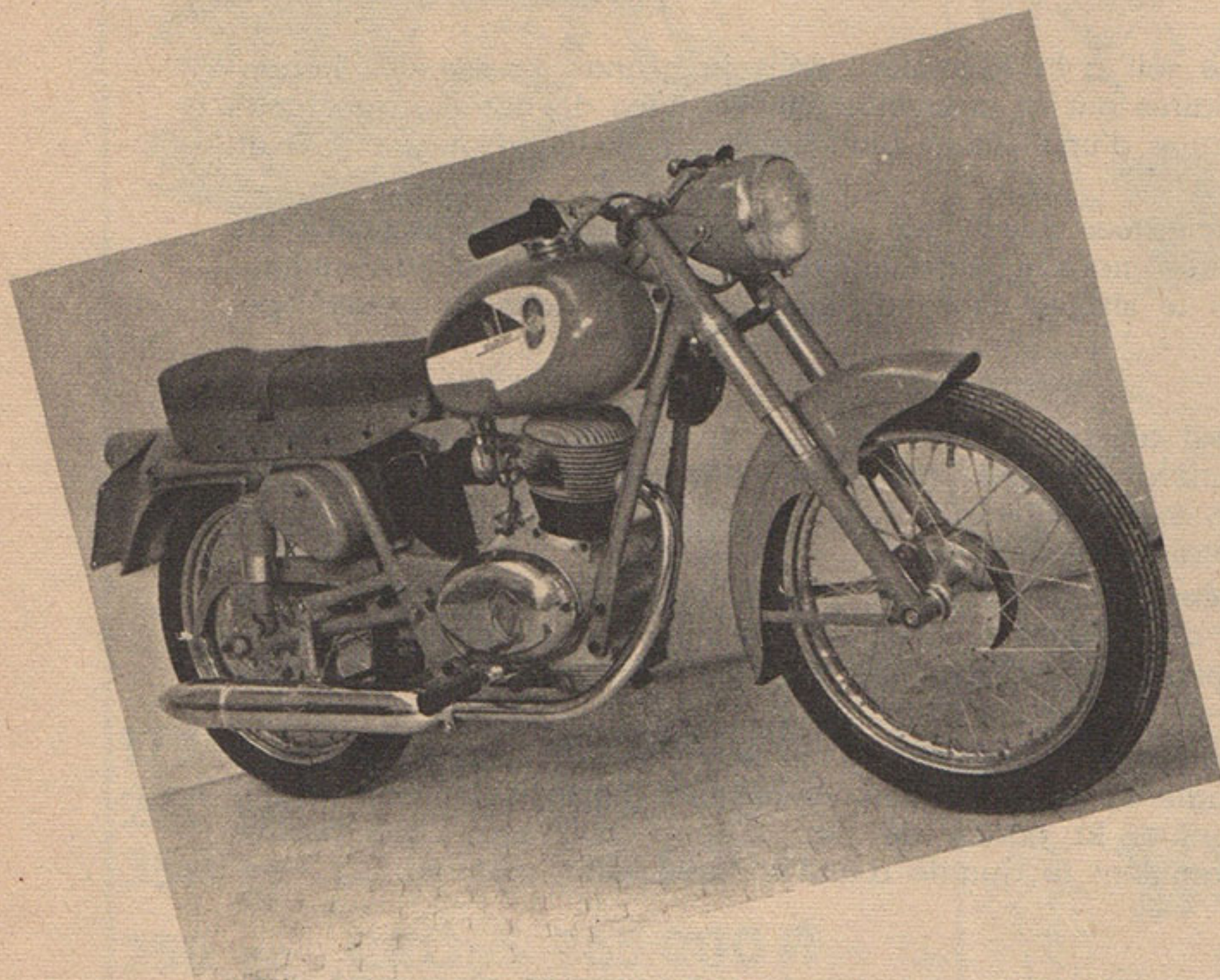
Comme nous aimerions que de telles manifestations soient chose plus courante afin de bien ancrer dans l'esprit du grand public qu'un motorcycle est un engin qui n'est pas exclusivement sportif, mais « utile » et « touristique ».



ENCORE DES  
PETITES CYLINDRÉES  
EN ITALIE :

## ① **LA GILERA**

### **98 cc "GIUBILEO"**



« Une motocyclette économique, mais construite sans économie », c'est avec ce slogan que Gilera a lancé sur le marché sa dernière production, la 98 cc « Giubileo ».

En présentant ce modèle, Gilera ne faisait que suivre une tendance très à la mode actuellement en Italie, tendance qui amène tous les constructeurs à proposer à leur clientèle des « motolegerissime », d'une cylindrée comprise entre 75 cc et 100 cc.

D'un fini remarquable, de présentation très soignée, la « Giubileo » est tout à fait dans la ligne Gilera et ses caractéristiques moteur le prouvent également.

**LE MOTEUR : SOUPAPES PARALLELES, MAIS 61 CV/LITRE CEPENDANT.**

Ce bloc-moteur monocylindre à soupapes en tête est « carré », de 50 mm d'alésage et 50 mm de course, ce qui donne une cylindrée de 98,175 cc. Le cylindre, légèrement incliné sur l'avant, est en fonte, la culasse étant en alliage léger. Taux de compression de 8 à 1 ; puissance de 6 CV (61 CV/litre environ) à un régime assez élevé : 7.000 t/m.

Les soupapes sont commandées par tiges et culbuteurs, l'arbre à cames étant situé du côté gauche (les 125, 175 et 300 cc ayant l'arbre à cames placé à l'avant du carter, devant le cylindre). Mais, sur la « Giubileo », comme sur les autres modèles de la marque, les soupapes sont parallèles, ce qui ne permet évidemment pas à la chambre de combustion d'être hémisphérique.

Lubrification par pompe à engrenages (l'hulle redescendant par gravité dans la partie basse du carter, formant réservoir).

Alimentation par un carburateur Dell'Orto type ME 16 BS muni d'un silencieux d'admission.



Allumage du type batterie-bobine, la batterie étant rechargée par une dynamo.

La transmission primaire s'effectue par pignons à taille hélicoïdale. Boîte de vitesses en cascade, du type à pignons toujours en prise, à quatre rapports. Cette boîte, à 3<sup>me</sup> et 4<sup>me</sup> intérieurement multipliées, est assez étalée, les rapports de démultiplication étant les suivants : 0,613 (100 %) en 4<sup>me</sup>, 0,785 (78 %) en 3<sup>me</sup>, 1,174 (52,2 %) en 2<sup>me</sup> et 1,941 (31,6 %) à 1 en 1<sup>re</sup>.

L'embrayage à disques multiples travaille dans l'huile, transmission secondaire par chaîne « protégée » par un très petit carter. Enfin, un amortisseur de transmission prend place dans le moyeu arrière.

#### PARTIE CYCLE : RIEN DE NOUVEAU SOUS LE CIEL D'ARCORE

La partie cycle est identique à celle des 125, 175 et 300 Gilera, mais adaptée au format de cette 100 cc. Il s'agit donc toujours d'un cadre double berceau interrompu, les plaquettes arrière de fixation du moteur recevant l'articulation de la fourche oscillante.

Fourche avant télescopique munie d'amortisseurs hydrauliques; suspension arrière oscillante également équipée d'amortisseurs hydrauliques.

Bien que très légère d'allure, la « Giubileo » est équipée de garde-boue profonds, d'une épaisse selle double, d'un guidon plat et assez large, car cette 98 cc est une machine de tourisme.

Jantes en acier, de 17" chaussées de pneus de 2,50" de section à l'avant et de 2,75" à l'arrière.

Moyeux-freins en alliage léger, de 123 mm de diamètre (largeur des garnitures : 30 mm).

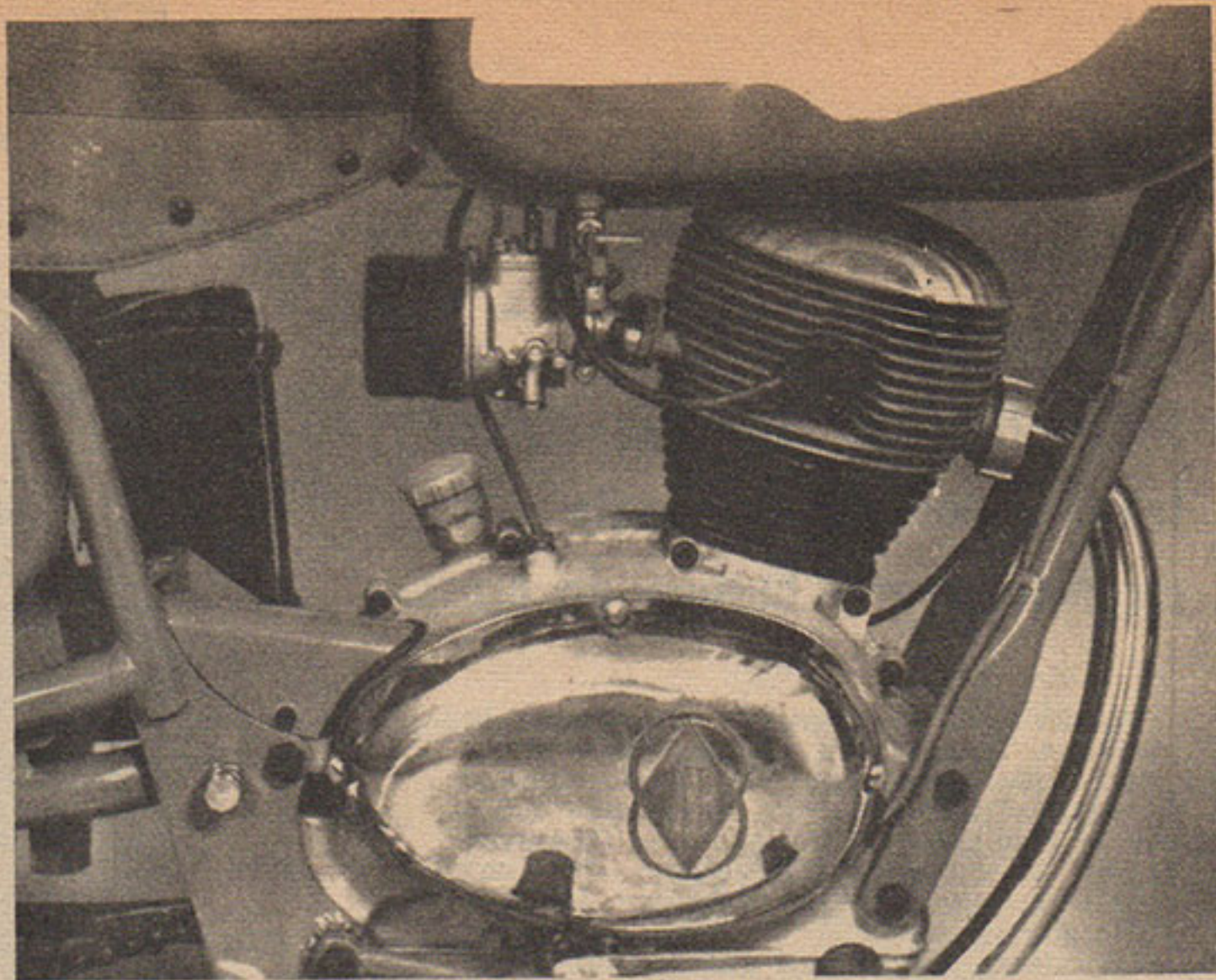
Réservoir d'essence doté d'un bouchon à ouverture rapide. Contenance : 11 litres environ.

Vitesse maximum indiquée par le constructeur : 85 km/h environ. Poids à vide : 95 kg environ.

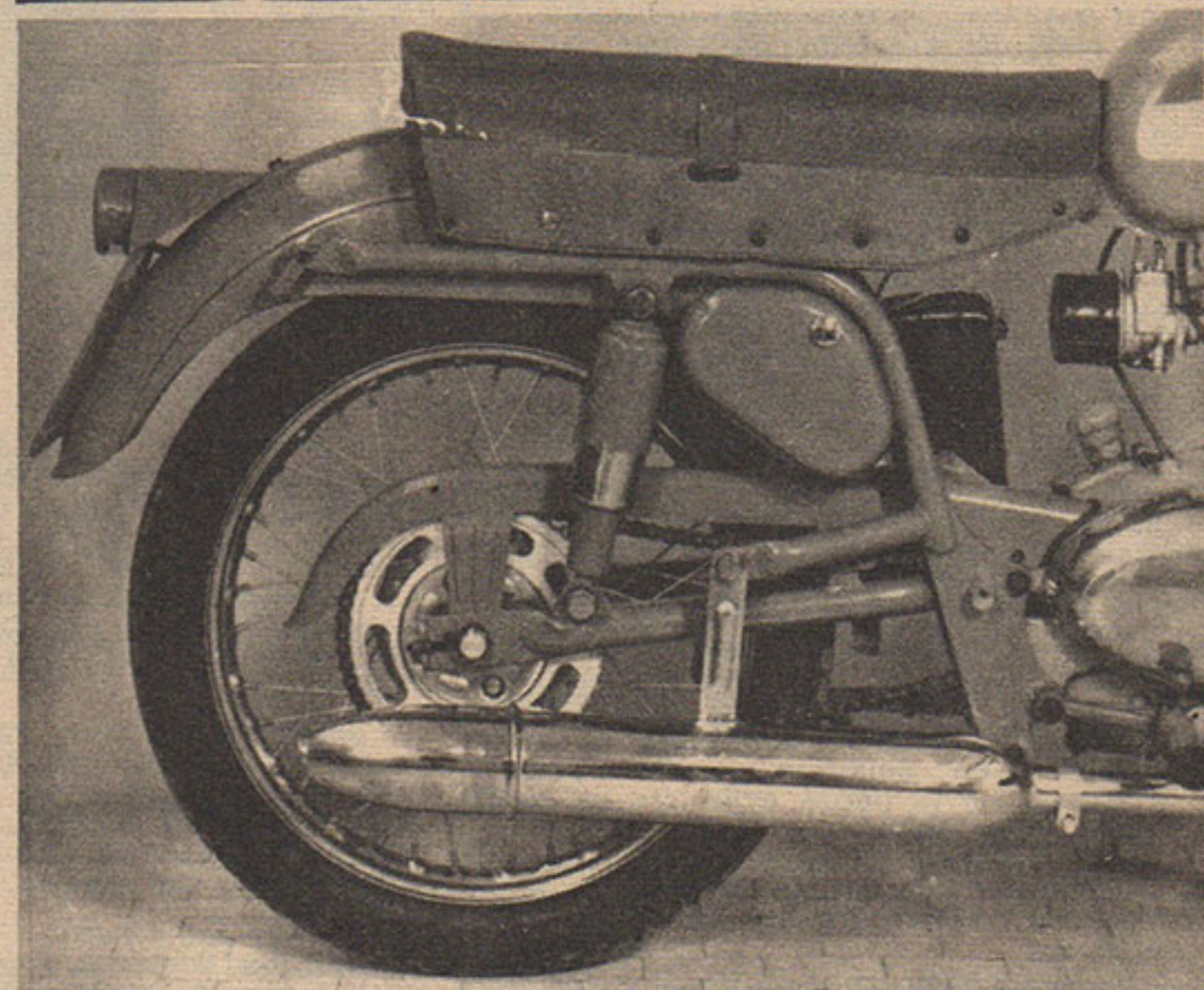
Finition : cadre noir et réservoir rouge pour le modèle normal; cadre rouge, réservoir tricolore, selle deux tons, couvercles des carters polis, etc... sur le modèle « extra ».

C. C.

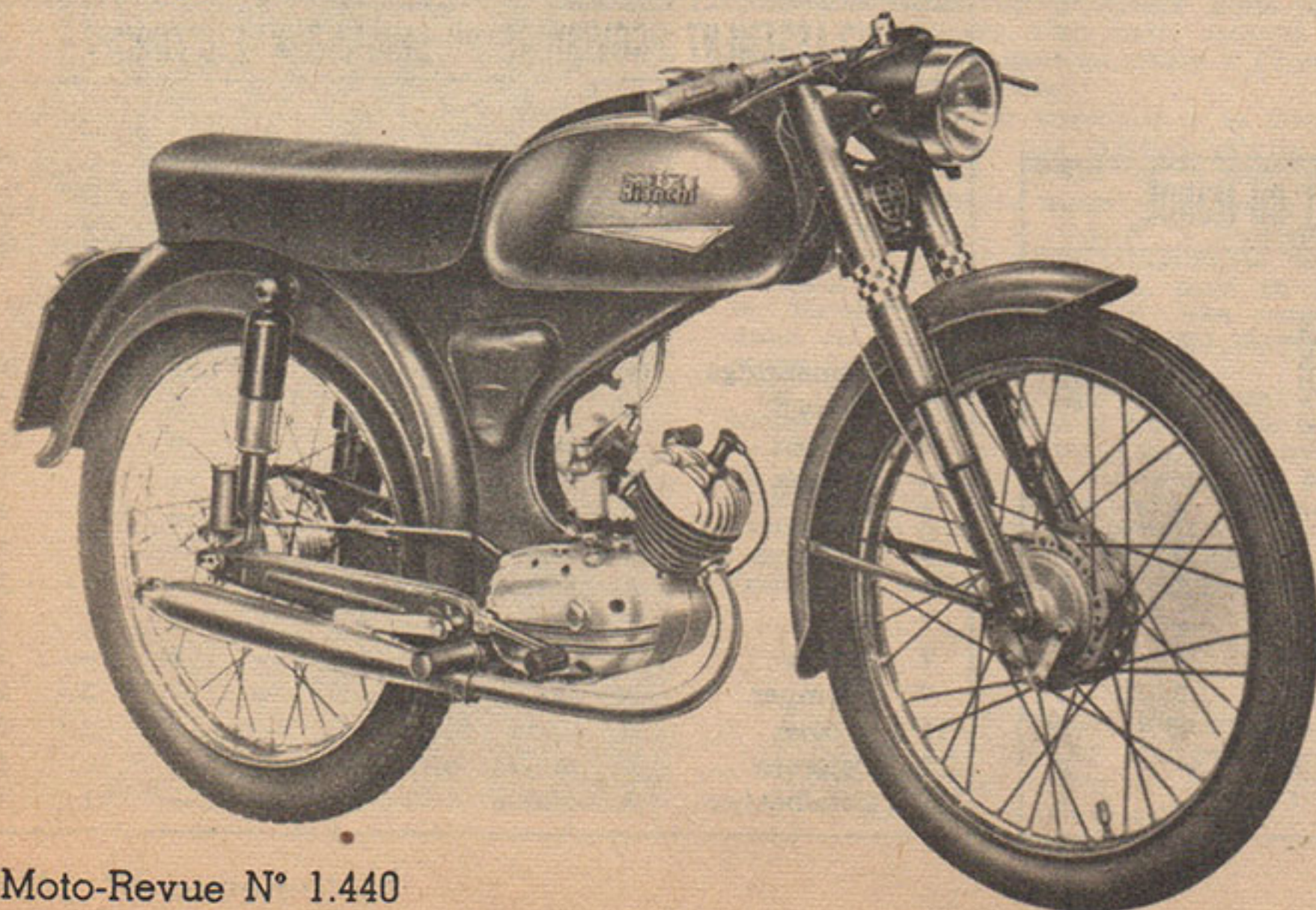
Le moteur de la « Giubileo » (ici, côté dynamo) est d'une netteté remarquable. Notez le vaste filtre à air et la fixation du moteur.



Le pot d'échappement, réalisé par Gilera est de grandes dimensions. Pour une machine « tourisme », le carter de chaîne est bien succinct.



## ② LE 75 BIANCHI « GARDENA »



LE « Gardena » de Bianchi est muni d'un moteur deux temps monocylindre de 75 cc (46x43) qui développe 3,5 CV (46,5 CV/litre environ) à 7.000 t/m pour un taux de compression de 6,9 à 1.

Allumage par volant magnétique.

Carburateur Dell'Orto à corps incliné. Boîte de vitesses formant bloc avec le moteur, à trois rapports.

Embrayage à disques multiples fonctionnant dans l'huile; transmission primaire par pignons à taille hélicoïdale.

Cadre en tôle emboutie; fourche AV télescopique, suspension AR oscillante (bras en tôle emboutie); moyeux-freins.



# Après GENEVE et YPRES,

## LUNDIN (Monark) et STONEBRIDGE (Greeves-N. S. U.) leaders des championnats du Monde et d'Europe de cross.

Tandis que se disputait en France la première manche du Championnat inter (Pernes-les-Fontaines), le Championnat du Monde (500 cc) vivait sa seconde manche avec le Grand Prix de Suisse (Genève) et le Championnat d'Europe (250 cc) voyait se dérouler sa troisième épreuve (Belgique).

En Suisse, les Suédois ont dominé, Nilsson gagnant l'épreuve devant Lundin. Les Britanniques ont cependant fait leur apparition, classant Archer et Curtis dans les 6 premiers et remportant une manche avec Smith.

Mais ce que nous noterons surtout, c'est la belle 5<sup>me</sup> place de Tibblin, l'excellent comportement de l'indépendant Hollandais B. Dirks, 3<sup>me</sup> au classement provisoire du Championnat du Monde, et enfin la remarquable performance réalisée par notre inter-senior Georges Delpyrat qui, seul parmi tous les grands champions internationaux, n'en a pas moins réussi à terminer septième de l'épreuve !

Bravo Delpyrat, à qui la Commission de cross de la F.F.M. a refusé l'hiver dernier une classification chez les inters première catégorie, et qui vient de montrer à nos officiels qu'il a sa place parmi les meilleurs Français !

★

Le même jour, sur le circuit du Mont-Kemmel, en Belgique, le Championnat d'Europe de la petite cylindrée se continuait après Vienne et Genève.

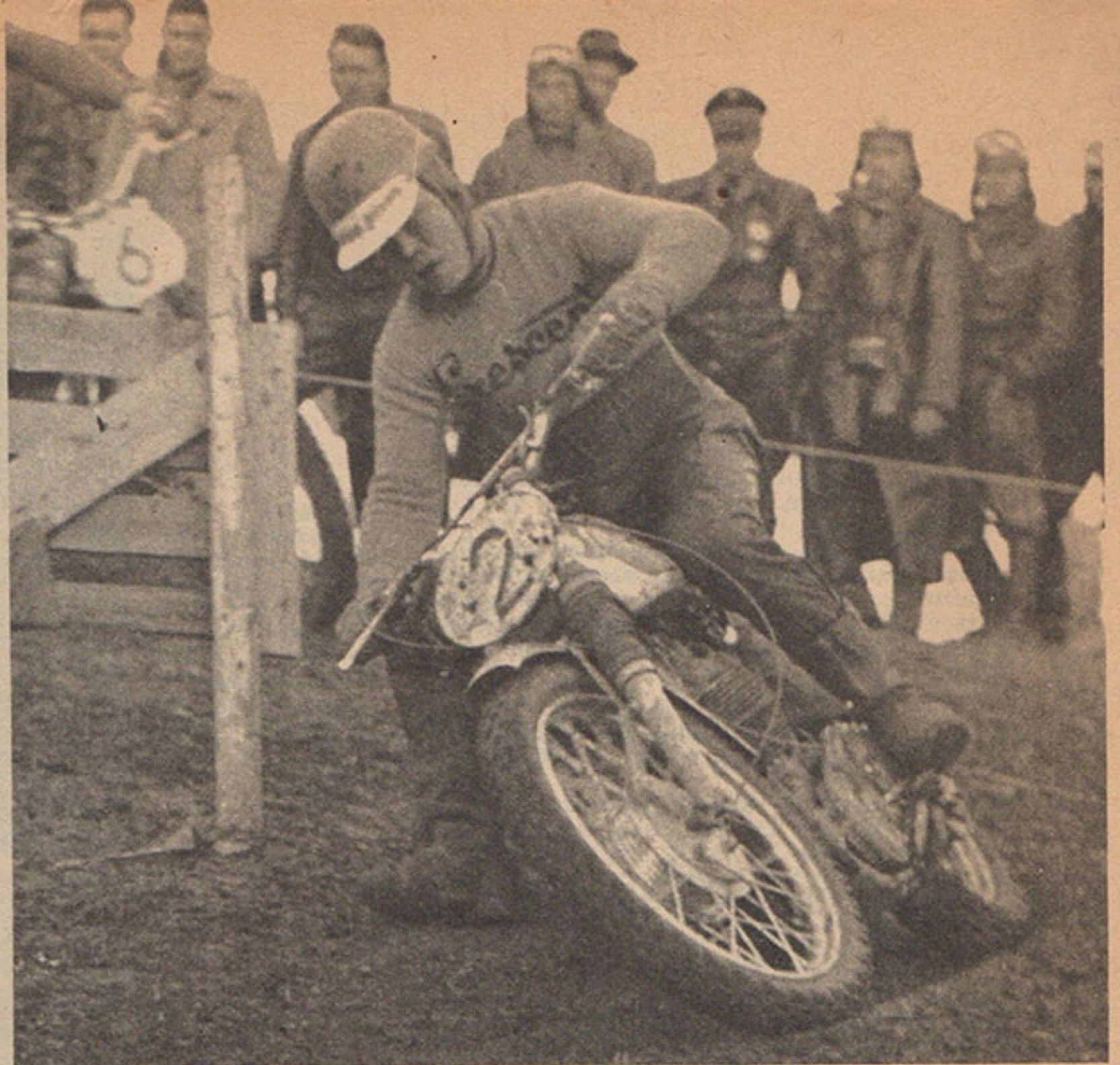
Stonebridge a renouvelé son succès de la semaine précédente en Suisse, et le voici au commandement de cette compétition.

Le Belge Neri prit à Ypres une très belle seconde place, et Crosset lui-même, si méritant dans les deux premières manches du Championnat d'Europe, parvint cette fois à se classer dans les 6 premiers.

Bon résultat encore pour les Allemands Kæmper et Betzlbacher, mais l'homme qui monte, dans cette épreuve, c'est incontestablement le Suédois Lennart Dahlen.

Albert Voreux, seul représentant du moto-cross français, obtient une honorable douzième place.

Nilsson



## RÉSULTATS TECHNIQUES

### G. P. DE SUISSE :

**1re manche :** 1. NILSSON (S., Crescent 7R), 32 km en 42' 10" 4; 2. Archer (G.-B., Norton), 42' 18" 6; 3. Curtis (G.-B., Matchless off.), 42' 25" 3; 4. Lundin (S., Monark off.), 42' 30" 5; 5. B. Dirks (H., BSA); 6. Tibblin (S., Husqvarna off.); 7. Delpyrat (F., BSA); 8. Oesterle (A., BSA); 9. Baeten (B., AJS 7R); 10. A. Dirks (H., BSA).

**2me manche :** 1. SMITH (G.-B., BSA off.), 32 km en 43' 20" 2; 2. Lundin, 43' 25" 1; 3. Tibblin, 43' 59" 3; 4. Nilsson, 44' 06" 5; 5. Archer; 6. Curtis; 7. B. Dirks; 8. Draper (G.-B., BSA off.); 9. Delpyrat; 10. Baeten.

**Classement général :** 1. NILSSON, 5 pts; 2. Lundin, 6 pts; 3. Archer, 7 pts; 4. Curtis, 9 pts; 5. Tibblin, 9 pts (départagé au temps); 6. B. Dirks, 12 pts; 7. Delpyrat, 16 pts; 8. Baeten, 19 pts; 9. Smith, 20 pts; 10. Oesterle, 22 pts, etc...

Les 6 premiers marquent dans l'ordre 8, 6, 4, 3, 2 et 1 points au classement provisoire du Championnat du Monde (500 cc).

### 3me EPREUVE DU CHAMP. D'EUROPE

**Première manche :** 1. STONEBRIDGE (G.-B., Greeves-NSU), 26' 57" 5; 2. Neri (B., Aermacchi off.), 27' 17" 3; 3. Kæmper (A., Maico), 27' 26" 4; 4. Crosset (B., Jawa), 27' 50" 5; 5. Dahlen (S., Husqvarna), 27' 55" 6; 6. Betzlbacher (A., Maico); 7. Rickardsson (S., Husqvarna); 8. F. Selling (H., Maico); 9. Van Pee (B., Jawa); 10. Houssonloge (B., Maico), etc...

**Seconde manche :** 1. Stonebridge, 27' 02" 2; 2. Dahlen, 27' 14" 3; 3. Bickers (G.-B.), 27' 16" 4; 4. Neri, 27' 16" 6; 5. Crosset, 27' 19" 7; 6. Kæmper; 7. Betzlbacher; 8. Rickardsson; 9. Verhaegen (B., Greeves-NSU); 10. Van Pee, etc...

**Classement général :** 1. STONEBRIDGE, 2 pts; 2. Neri, 6 pts; 3. Dahlen, 7 pts; 4. Kæmper, 9 pts; 5. Crosset, 9 pts; 6. Betzlbacher, 9 pts (départagé au temps); 7. Rickardsson, 15 pts; 8. F. Selling, 19 pts; 9. Van Pee, 19 pts (départagé au temps); 10. Van den Hoek (H.), 28 pts, etc.

Les 6 premiers marquent dans l'ordre 8, 6, 4, 3, 2 et 1 points au classement provisoire du Championnat d'Europe.

### CLASSEMENT PROVISOIRE DU CHAMPIONNAT DU MONDE

Place	Nom	Pays	Marque	Autriche	Suisse	Total
1	Lundin	S	Monark off.	8	6	14
2	Nilsson	S	Crescent 7R	3	8	11
3	B. Dirks	H	BSA	6	1	7
4	Scaillet	B	Matchless	4	—	4
4	Archer	GB	Norton	—	4	4
6	Curtis	GB	Matchless off.	—	3	3
7	Tibblin	S	Husqvarna off.	—	2	2
7	Rombauts	B	BSA	2	—	2
9	Johansson	S	Crescent-BSA	1	—	1

### CLASSEMENT PROVISOIRE DU CHAMPIONNAT D'EUROPE

Place	Noms	Pays	Marque	Autriche	Suisse	Belgique	Total
1	Stonebridge	GB	Greeves-NSU	—	8	8	16
2	Kmoch	T	Jawa off.	6	6	—	12
3	Dahlen	S	Husqvarna	2	4	4	10
4	Soucek	T	Eso off.	8	—	—	8
5	Neri	B	Aermacchi off.	—	—	6	6
6	Cizek	T	Jawa off.	4	—	—	4
7	Walz	A	Maico	3	—	—	3
7	Ron	T	Jawa off.	1	2	—	3
7	Müller	A	Maico	—	3	—	3
7	Kæmper	A	Maico	—	—	3	3
11	Crosset	B	Jawa	—	—	2	2
12	Ostorero	I	Mi-Val off.	—	1	—	1
12	Betzlbacher	A	Maico	—	—	1	1



# GIUSEPPE REMONDINI :

## UNE VIE CONSACRÉE A LA MOTOCYCLETTE

**T**ORFOU par Chamarande. Un nom qui ne vous dit rien, et qui cache un tout petit village, comme il y en a des centaines en France.

Un de ces petits coins perdus à la campagne, où l'on semble vivre en dehors du temps, et où la traditionnelle cariole semble être le seul véhicule qui soit ici à sa place.

En face de l'église, une gentilhommière où tout semble paix et repos, jusqu'au moment où, des communs, s'échappe le son râgeur d'une « pétoire » de course.

Et si vous êtes surpris, les voisins, eux, ne le sont pas : cela fait des années et des années que les oreilles, se sont habituées, car, ici, vivent les Remondini.

★

Dans le calme de son bureau d'étude, Giuseppe Remondini nous reçoit. Sur les planches à dessin dorment les projets de machines carénées qui devaient redonner, dans l'esprit de leur auteur, un nouvel élan à la motocyclette. Mais il n'est jamais bon de prévoir trop longtemps à l'avance...

Remondini, philosophe, l'a compris.

Cela n'empêche pas son visage d'être éclairé par un sourire de jeune homme, ses yeux de briller dès que l'on parle deux roues, son élocution de devenir plus rapide, et accompagnée des gestes de la main, car Remondini, vous l'avez deviné, est né en Italie, dans la province de Mantoue, et plus précisément en 1895, dans le petit village de Castel d'Ario, qui vit naître également deux grands champions automobile, Nuvolari et Ascari.



Ayant acquis le bagage technique indispensable à l'Institut Technique de Milan, Remondini débuta comme jeune ingénieur dans l'automobile chez Alfa-Romeo.

Là, en compagnie du célèbre Campari il ébaucha bien des projets, des moteurs révolutionnaires de l'espèce qui hante toujours l'esprit des jeunes ingénieurs.

Remondini devait d'ailleurs nous montrer la maquette d'un petit moteur torique, dont la réalisation coûta à l'époque quelques 50.000 livres !

Ensuite nous le trouvons à la Société « San Gorgio », qui construisait les moteurs d'aviation Isotta et Fraschini.

Une autre firme automobile verra encore Remondini, la C.M.N. à Pontedera, où s'élève maintenant l'imposante usine Piaggio, mère de la Vespa, puis en 1923 la décision est prise : il fera carrière dans le deux-roues et le voici directeur technique chez Frera.

En 1926, nous trouvons Remondini chez Nagas et Ray, un nom à retenir, car c'est ici que notre jeune ingénieur, en créant un modèle bloc-moteur à graissage sous pression, jette les bases de la technique constructive qui lui est propre.

Et quand en 1930, il vient s'installer en France et fonder avec le docteur Jonghi

*Pour nos lecteurs, Remondini a exhumé une de ces anciennes culasses double arbre à diagramme de distribution variable.*

la marque du même nom, les premiers modèles devront beaucoup à la Nagas et Ray.

### Une des plus brillantes machines françaises

Dans la mémoire de nos lecteurs qui ont vécu l'avant-guerre, la Jonghi est restée comme une machine d'élite.

La marque devait sa réputation à une participation effective dans les plus grandes épreuves sportives, comme nous le verrons tout à l'heure, et à une heureuse répercussion des enseignements recueillis en course sur les machines que la clientèle pouvait acquérir.

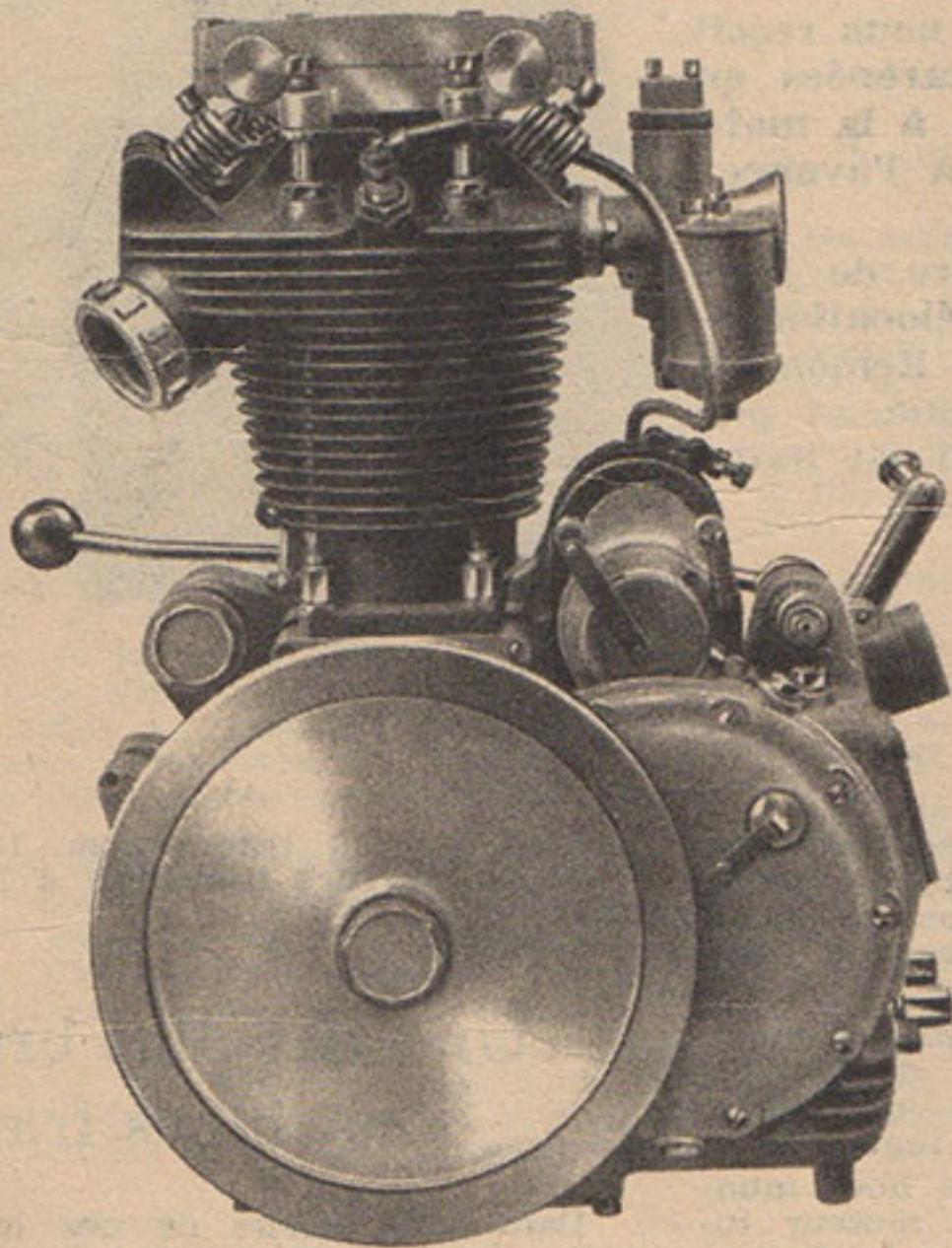
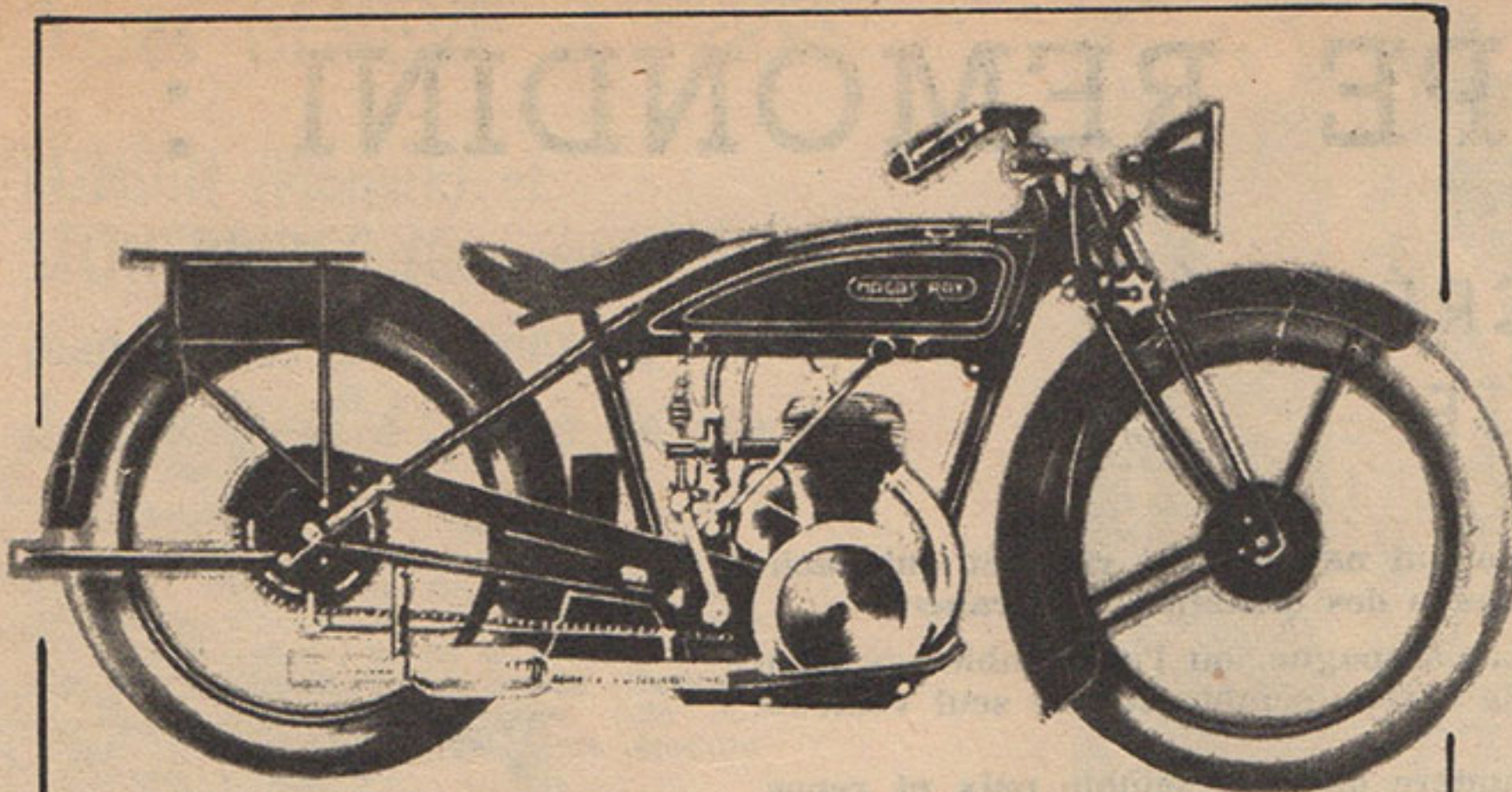
Ce furent notamment 10 prestigieux records du monde battus avec une 350 cc à soupapes latérales ce qui, évidemment, permettait au constructeur de vendre une latérale « tourisme » type record du monde et garantie à l'époque 115 km/h chrono.

D'ailleurs, et même avec son modèle « latérales », Remondini s'adressait à la clientèle sportive, et toutes ses machines étaient livrées avec certificat de vitesse établi à Montlhéry.

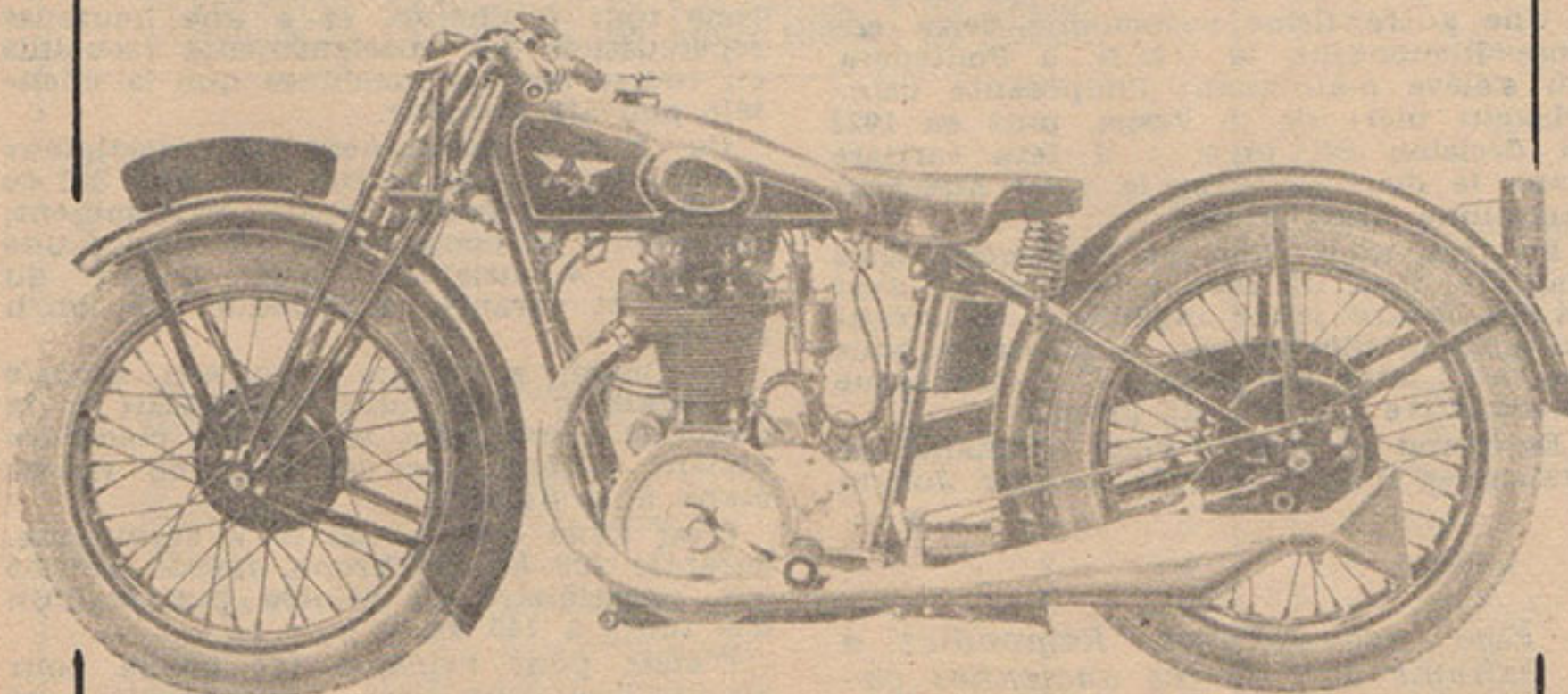
C'est ainsi que la 350 cc à culbuteurs, garantie 135 km/h chrono, faisait devant son propriétaire, et pilotée par Jeannin des tours à 140 km/h !...

C'était pour l'époque (et même pour aujourd'hui), un très beau résultat et cette politique devait toujours être conservée, quand la marque Jonghi devint la propriété de Remondini père et fils, le premier nommé étant précédemment pro-





*En haut, la Nagas-Ray première motocyclette due à Remondini, et ci-contre et ci-dessous deux illustrations de la 350 Jonghi à culbuteurs, qui avant-guerre, était vendue 6.500 frs.*



esseur à l'Ecole des Arts et Métiers de Milan.

★

Comme pour beaucoup d'autres, la guerre devait marquer un tournant décisif dans l'histoire de la société.

Dès 1937, réalisé en collaboration avec les frères Elchel, créateurs de la marque Prester, nous trouvions un joli vélomoteur animé par un petit bloc-moteur 100 cc deux temps à sélecteur au pied, dû à Remondini, modèle qui préfigurait, à la cylindrée près, le 125 bien connu d'après-guerre.

Entre temps, pendant l'occupation, Remondini céda sa marque à la S.A.T.A.M. qui, à ses départements du froid, des stations-services et des pompes de distribution, ajoutait ainsi un département moto.

★

Mais avant de détailler la carrière de Remondini après-guerre, penchons-nous un peu plus en détail sur le passé sportif de la marque Jonghi.

## De 1932 à 1938

Installé en France début 1930, Remondini se lance d'emblée dans la compétition, et passe ses premiers mois sur notre sol à mettre ses machines au point.

En 1932, il veut frapper un grand coup, et s'en va à Rome disputer le grand prix d'Europe, où se retrouvent toutes les équipes officielles de l'époque.

Remondini partit là-bas avec une grande confiance, car il savait qu'il était prêt. Mais il ne pensait certainement pas que sa démonstration serait aussi éclatante, puisque ce fut Jeannin qui enleva l'épreuve à plus de 134 km/h de moyenne, devant Sandri (Rudge), Rennier (Jonghi), Tenni (Norton), Cimatti (Rudge), etc...

D'ailleurs 1932 fut une grande année pour la marque puisqu'elle brilla dans des compétitions très diverses, enlevant le classement général au Bol d'Or avec sa 350 cc, le G.P. des Frontières en 350 cc, et le championnat de France dans la même catégorie.

★

1933 fut principalement une année consacrée aux records du monde sur longues distances, avec une 350 latérales, ce qui ne manqua pas de déclencher d'ardentes controverses.

Après deux tentatives malheureuses qui semblaient donner raison aux détracteurs, l'équipe Jeannin, Perrin et Andreino parvenait à ses fins, bouclant les 24 heures à plus de 116 km/h de moyenne, record qui était également valable en catégorie 500 et 750 cc ; record qui, en 350 cc, devait tenir jusqu'en 1951 !...

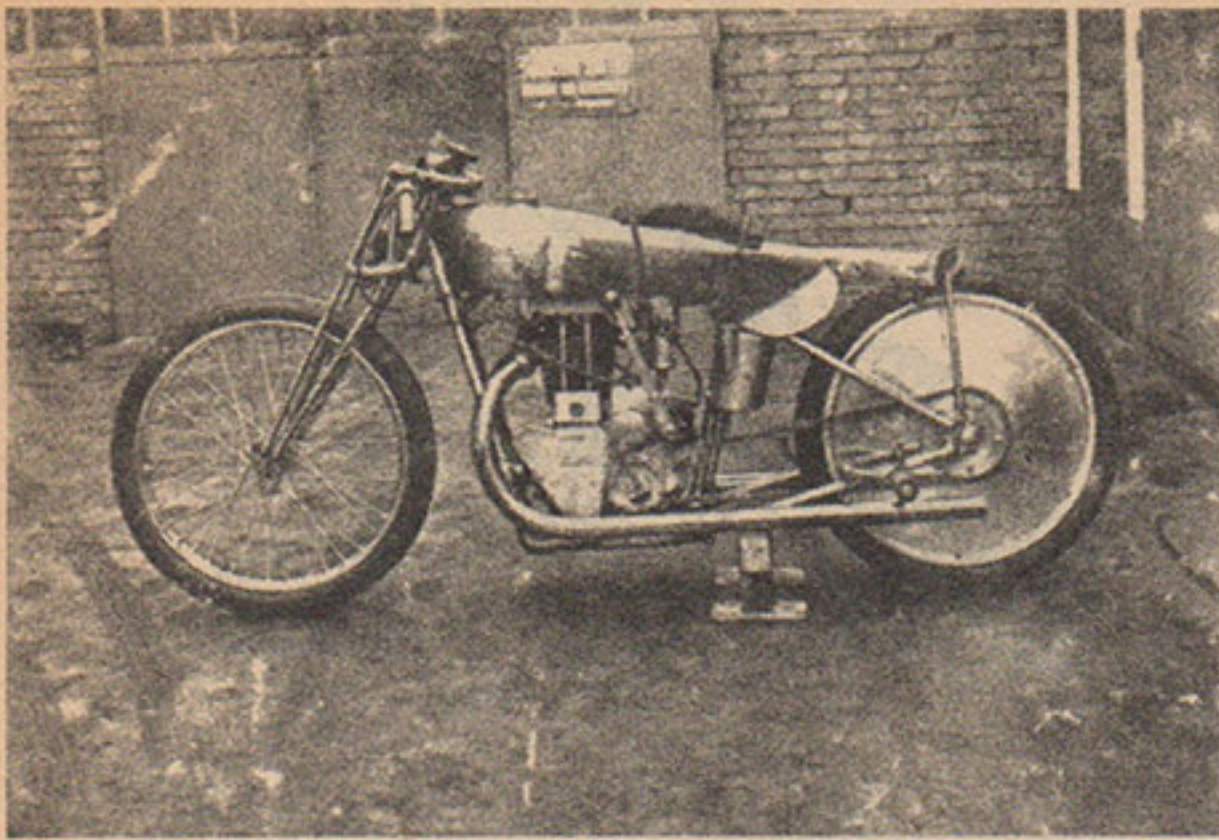
A l'époque la performance fit évidemment sensation, car le moteur latérales était déjà considéré comme nettement dépassé en courses. Et cette performance qui, en réalité, n'était qu'un chant du cygne, fut au contraire interprétée différemment dans certains milieux sportifs anglais, qui allèrent jusqu'à proposer un T.T. réservé aux machines à soupapes latérales !...

Mais si Remondini s'était payé le luxe de battre des records avec un tel moteur, il savait également que pour tirer le maximum de rendement d'un moteur il fallait aussi tourner vite et avoir une distribution par soupapes en tête. D'où la création d'une 250 double A.C.T. qui devait faire merveille en 1934, puisque battant 4 records en 250 cc, dont celui de l'heure à 156,243 km/h de moyenne, gagnant le Grand Prix de France en 250 cc, et établissant le record du tour au Trophée International de Vitesse à Rome, manquant de peu d'enlever l'épreuve, de battre les Guzzi officielles, chez elles.

En effet, comme il arrivait assez souvent à Jeannin, celui-ci manqua son départ, et après une remontée extraordinaire, le Français s'installa en tête au treizième tour.

Remondini sent la victoire à sa portée, tandis que Jeannin s'arrête au stand, couvrant de corps de carburateur dévissé...





Voici maintenant divers modèles de records. Ci-contre la 350, qui, réglée pour la marche à l'alcool, dépassait 178 km/h à Montlhéry. Ci-dessous, l'un des plus prestigieux pilotes de la Jonghi, Jeannin, et en bas, « crevé » de la machine qui s'attribua le Fonds de Course.

Mais cette 250 cc double arbre et ses dérivés ultérieurs devaient donner bien des joies à Remondini, puisque, successivement, elle lui permit de remporter le championnat de France en 1935 et 1937, de gagner le Grand Prix de France en 1935 et 1936, de remporter le Grand Prix de l'U.M.F. (1936), le Grand Prix de l'Exposition en 1937 évidemment, etc..., etc...

Parallèlement, une 350 cc double arbre était créée, prenant la relève de la fameuse Jonghi à culbuteurs qui, en 1932, réglée à l'alcool, tourna à 178 km/h à Montlhéry, une performance qui reste même de nos jours assez exceptionnelle pour un tel type de moteur.

★

Et pour clore ce chapitre « vitesse », et sans vouloir énumérer tous les records que s'approprièrent la marque tant en 250 qu'en 350 solo et side-car, nous ne saurions mieux faire qu'en résumant la manière brillante dont Jonghi s'approprièrent le Fonds de Course en 1938.

A cette époque, heureuse à ce point de vue, un Fonds de Course motocycliste, d'une valeur de 150.000 frs, était institué.

Il s'agissait de réaliser une moyenne supérieure à celle fixée comme minima par le Comité du Fonds de Course. Dans le cas particulier des 250 cc, il fallait couvrir 20 tours du circuit routier de Montlhéry de 6,28 km à plus de 113,605 km/h !...

Georges Monneret est au guidon, et, en solitaire, grignote quelques secondes par tour.

Treize tours sont déjà bouclés, et la Jonghi possède une avance confortable de 28 secondes, qui va lui être bien précieuse dans quelques instants, car à l'épingle du Faye, Monneret chute !...

Le temps de se relever, de remettre la machine en marche, la belle avance s'est envolée.

Au 17ème tour, Monneret aura encore 2" 3/10 de retard sur le tableau de marche qualificatif, mais l'aventure se terminera bien, et au 20ème tour les chronos seront formels : 6" 4/10 d'avance !...

La Jonghi s'était qualifiée, mais surtout elle avait prouvé qu'elle pouvait faire nettement mieux, et aucun autre constructeur ne voulut tenter sa chance.

A la fin de l'année, la Jonghi s'attribua le Fonds de Course, d'une valeur représentant environ 5 millions de nos francs actuels.

## La même politique après-guerre

Pendant les loisirs quelque peu forcés procurés par l'occupation, Remondini qui avait entrevu toutes les possibilités offertes par les petites cylindrées, jeta les bases d'un nouveau moteur 125 cc, bénéficiant

particulièrement de l'expérience acquise en course.

Traité en bloc-moteur 4 vitesses, ce moteur se signalait principalement par sa distribution par cascade de pignons, entraînant un simple ACT.

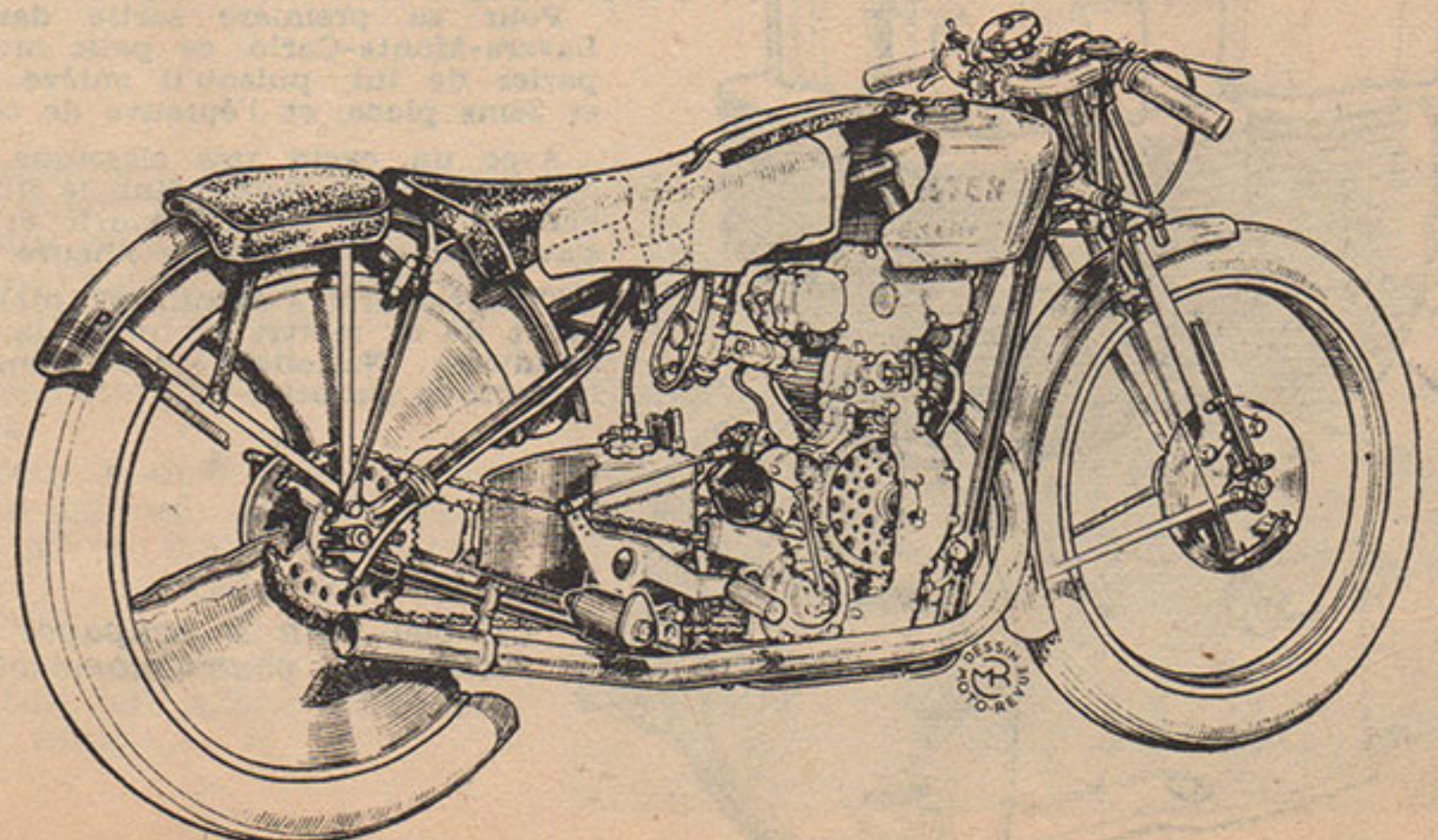
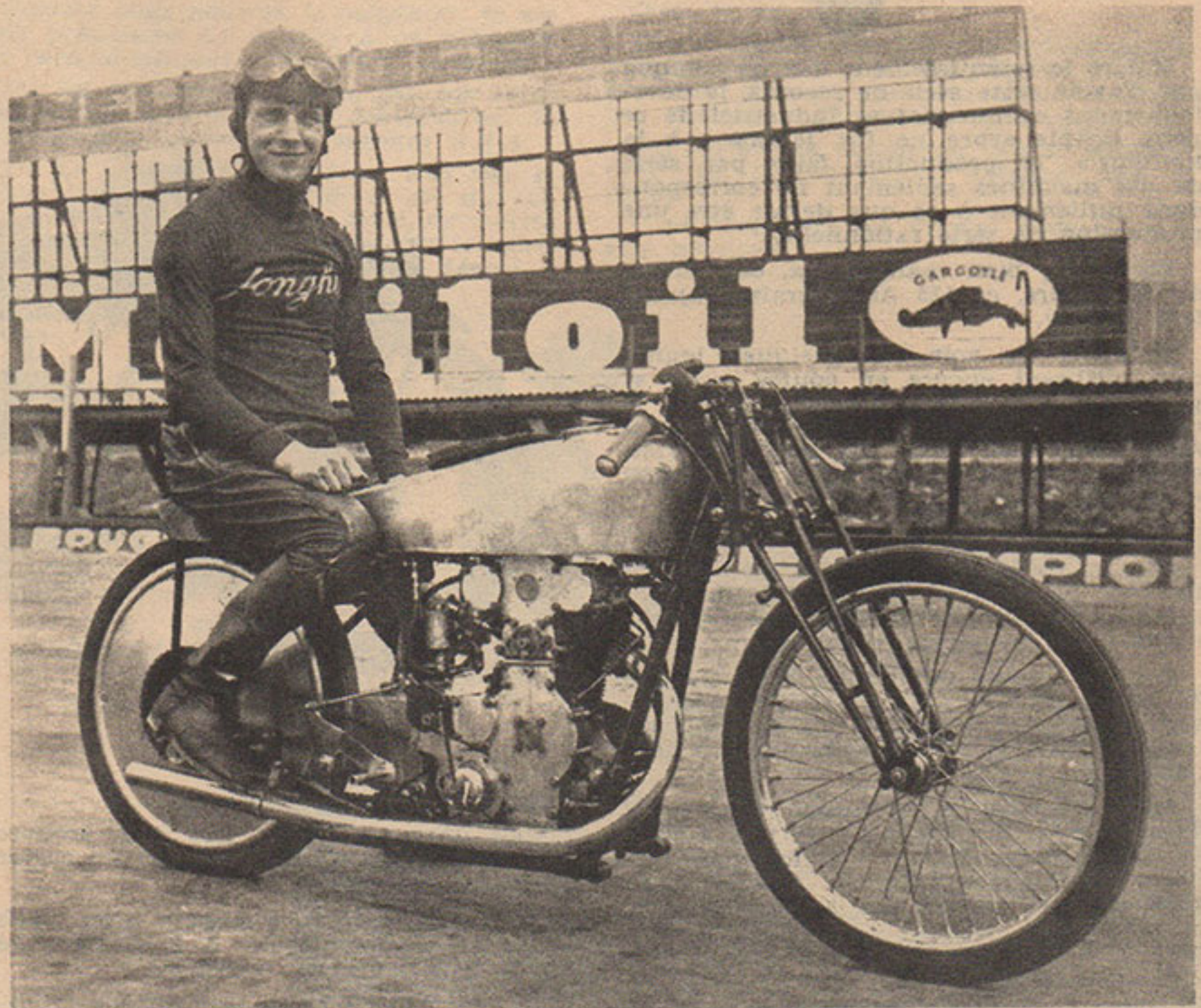
Nous avions d'ailleurs assez longuement présentée cette machine en Mai 1947, et mis l'accent sur l'exceptionnelle rapidité de ce prototype qui dépassait les 100 km/h !...

Pour appuyer le lancement commercial de cette exceptionnelle 125, Jonghi retint l'autodrome de Montlhéry pour s'attaquer à toute une série de records avec, au guidon, le fils Remondini.

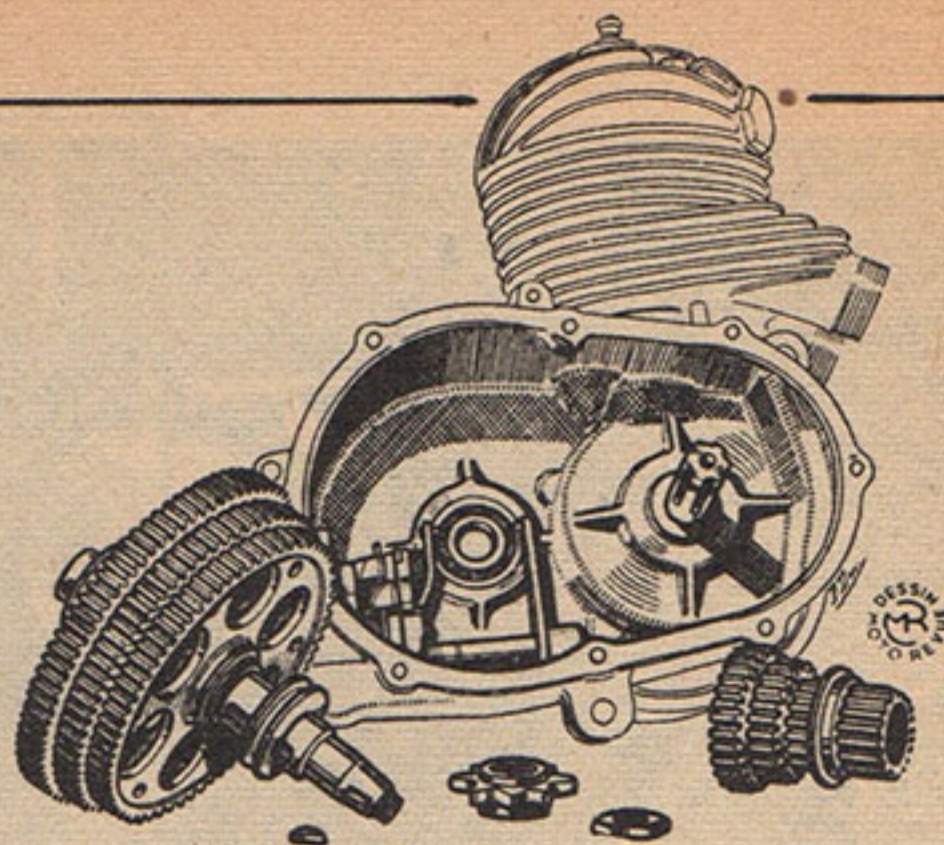
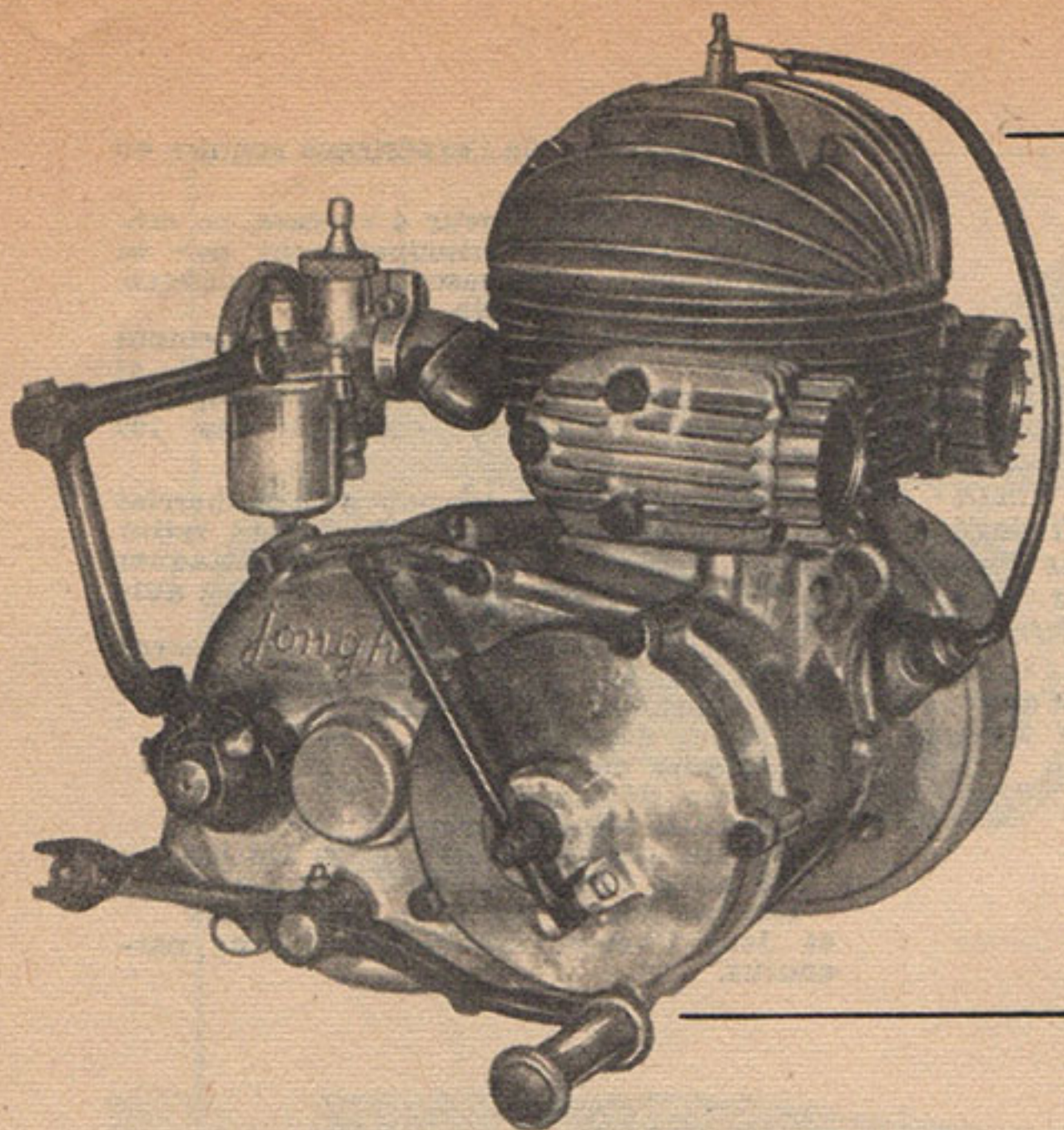
Ce fut un beau succès, car les records battus allaient à la fois la vitesse pure et l'endurance, comme vous allez le voir :

5 km départ lancé :	124 km 280
5 miles départ lancé :	124 km 270
10 km départ arrêté :	118 km 730
10 miles départ arrêté :	120 km 750
50 km départ arrêté :	122 km 984
50 miles départ arrêté :	123 km 146
100 km départ arrêté :	122 km 879

et dans l'heure, 122,897 km furent parcourus.







Ci-dessus, la caractéristique boîte de vitesses Jonghi, que l'on trouvait sur le 100 cc d'avant-guerre. Ce moteur devait être porté à 125 cc après-guerre (à gauche). Ci-dessous, le premier prototype de la 125 ACT, en 1947.

Malgré le retentissement que ne manqua pas d'avoir cette série de records, le développement commercial et industriel de ce petit simple arbre ne fut jamais « à la hauteur », la production faite par série de dix machines seulement ne correspondant nullement à ce que devait être une production de série rationnelle.

Et ce fut bien malheureux, car, même de nos jours, ce 125 ACT serait toujours très valable.

Il suffit de voir les quelques jeunes qui l'utilisent encore en course, pour se persuader que notre industrie tenait là un excellent petit modèle sport, dont il était facile de tirer un dérivé course, exemple trop rare dans notre production nationale pour ne pas être souligné.

★

Mais à travers ces derniers exemples, il ne faut pas voir en Remondini un ingénieur exclusivement intéressé par la technique sport ou compétition.

Pour le compte de Jonghi, il réalisa une 250 deux temps d'un caractère exclusivement utilitaire, sans parler du Polo sur lequel nous reviendrons dans un prochain paragraphe.

En tant qu'ingénieur conseil, il travailla aussi avec la S.N.E.C.M.A., de 1948 à 1952, à la réalisation d'un vertical-twin de 500 cc, prévu pour l'armée, et dont deux versions existaient, l'une à tiges et cul-

buteurs, l'autre à simple ACT.

Mais il faut attendre 1955 pour trouver le nom de Remondini gravé sur un carter moteur.

En l'occurrence il s'agissait d'un petit bloc-moteur pour cyclo, à 3 vitesses, ce qui à l'époque était rarissime.

Toujours fidèle à ses conceptions publicitaires, Remondini engage plusieurs de ces machines dans des épreuves sur route.

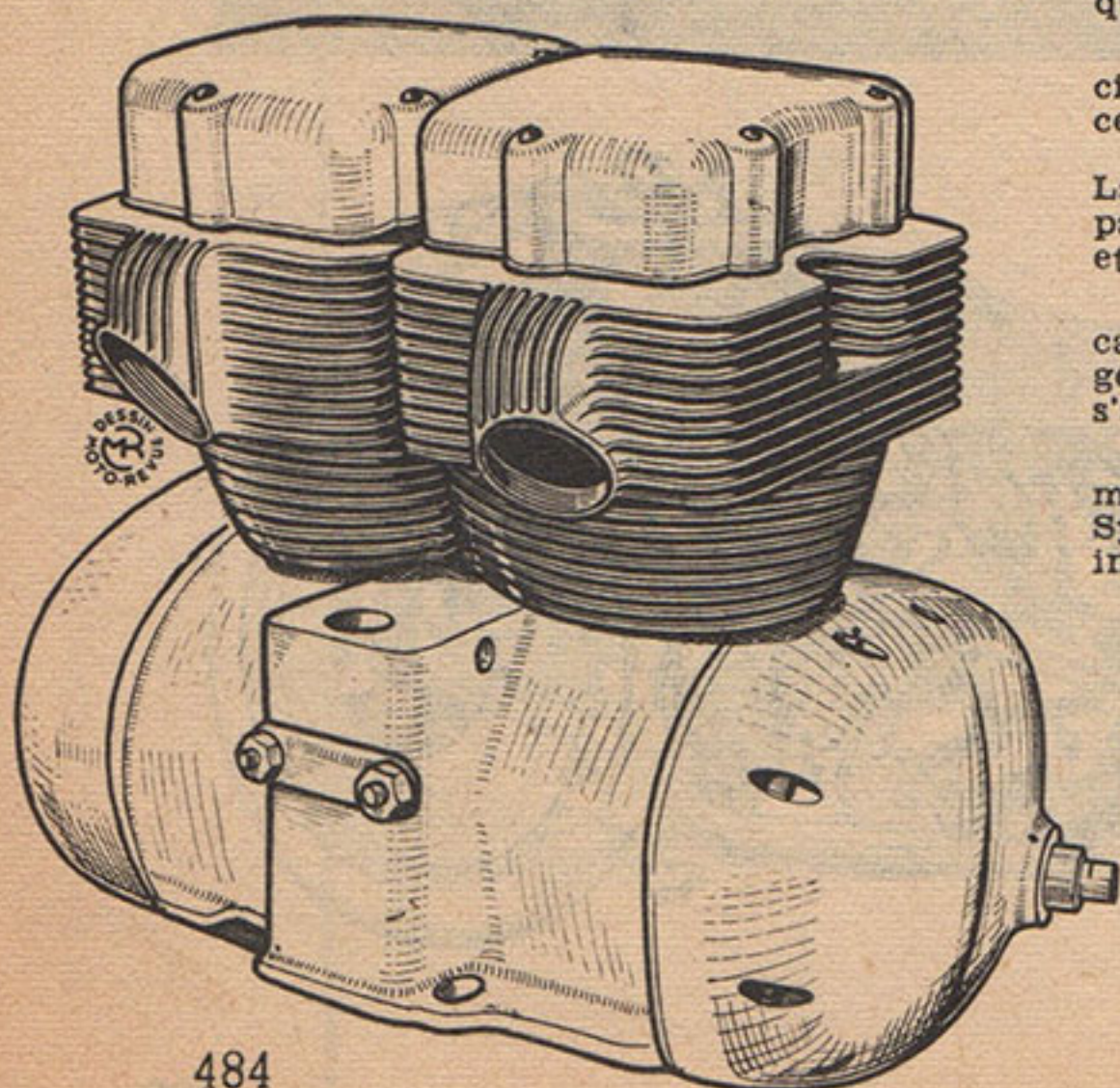
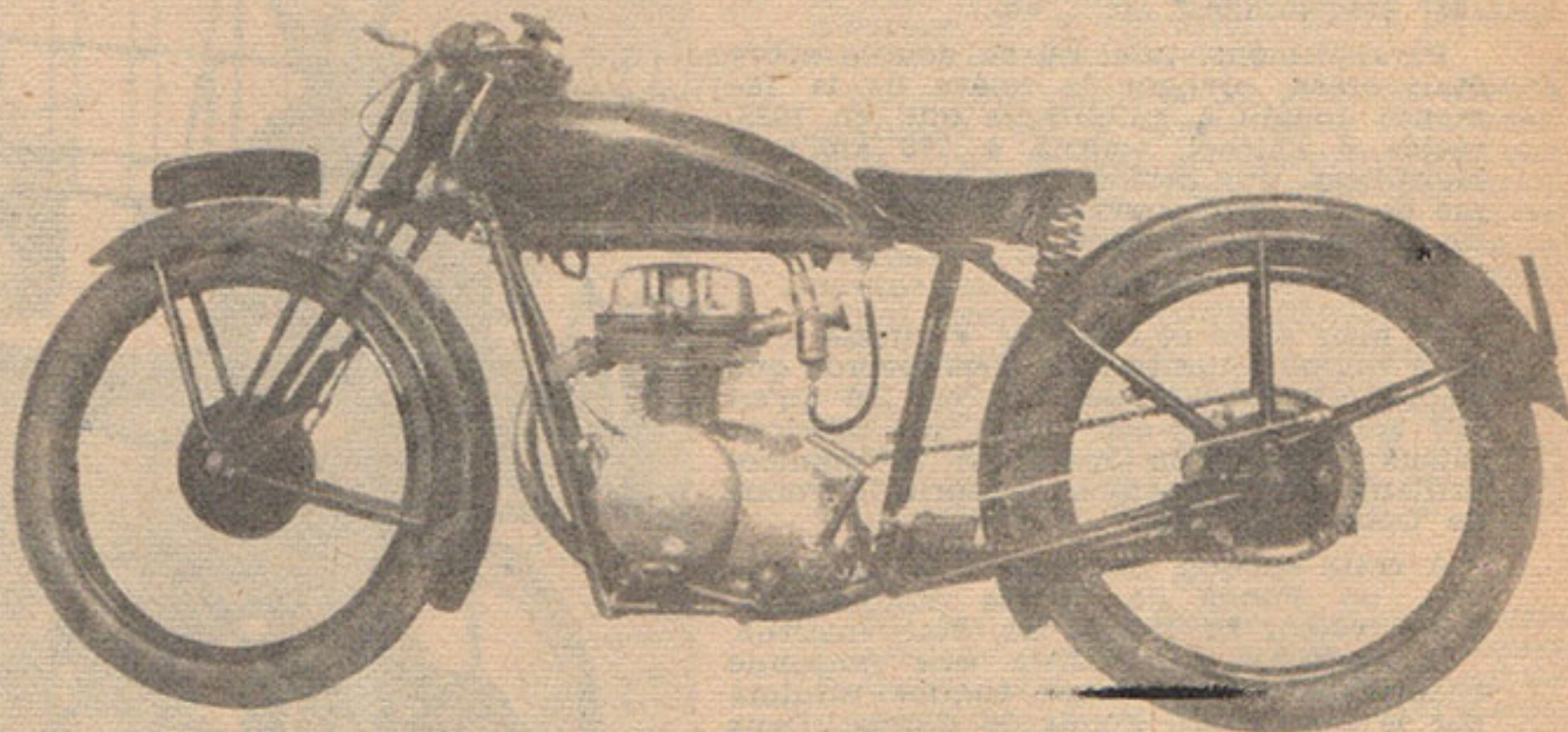
Pour sa première sortie dans Paris-Lavera-Monte-Carlo, ce petit moteur fait parler de lui, puisqu'il enlève les 2ème et 3ème place, et l'épreuve de côte.

Avec un cyclo très classique, et sans carénage, Arigo Remondini, le fils de l'ingénieur, passe les 100 km/h et songe à s'attaquer au record de l'heure.

Tout est prêt à Montlhéry, mais au moment de se mettre en piste, la Chambre Syndicale Nationale des Constructeurs interdit la tentative !...

★

Ce 500 twin à soupapes en tête fut dessiné pour Gnome et Rhône.



Ce sera d'ailleurs là, la dernière fois où il sera permis de parler de Remondini à l'occasion d'une épreuve sportive.

Car depuis 1948, Remondini a un autre « dada », la moto carénée, qu'il ne pourra qu'en partie réaliser chez Jonghi avec le Polo, car il veut aller plus loin dans cette voie.

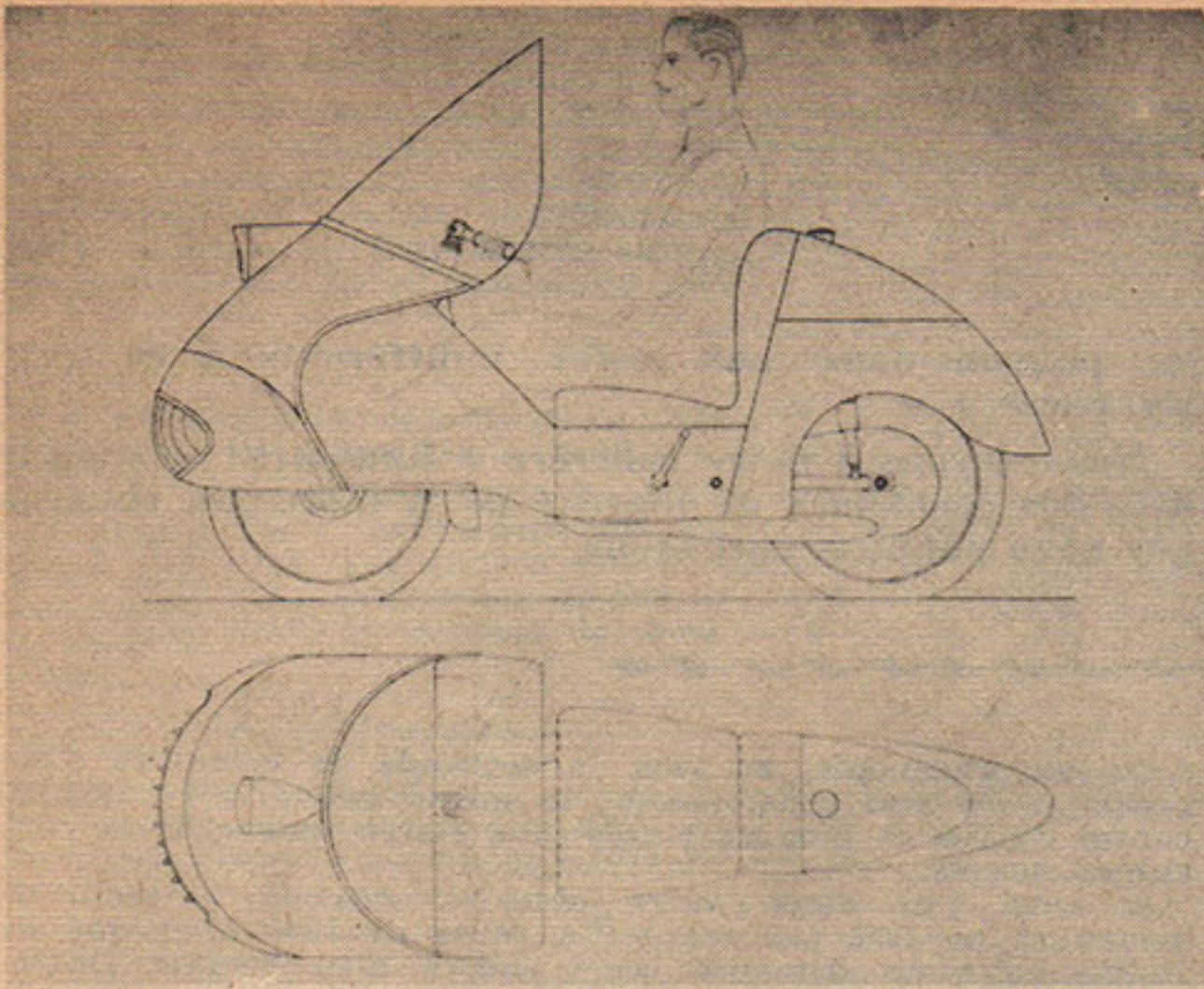
D'ailleurs, il n'est que de lire la lettre qu'il adressait en 1956 au Comte Giovanni Lurani, l'actuel président de la Commission Sportive Internationale, pour s'en persuader.

... « La crise qui frappe l'industrie motocycliste de tous les pays producteurs d'Europe, et qui s'accroît de plus en plus, prouve que la moto avec ses vieilles conceptions qui n'ont pas changé depuis son origine, est en complète décadence et, de ce fait, confirme qu'il ne s'agit pas d'une crise commerciale mais bien d'une crise technique, ce qui nous oblige à faire des considérations et à en tirer les déductions qui s'imposent.

J'ai mis au point une étude de véhicule à 2 roues, qui résoud, à la fois, les tendances actuelles en cette matière, et le problème posé par le complexe aérodynamisme-protection.

Cette étude est destinée à parer à l'offensive de la chimérique petite voiture et à donner un nouvel essor à l'industrie motocycliste, car l'incertitude du scooter,





Un des derniers projets de Remondini ; un véhicule caréné monoplace d'une cylindrée de 50 à 75 cc.

qui cherche sa voie définitive, et la vente des motos indiquent que les deux roues sont en pleine évolution et cherchent des solutions adaptées au temps que nous vivons.

J'ai dit chimérique petite voiture parce que son prix, pour bas qu'il soit, est toujours au-dessus des possibilités de la majorité des motocyclistes.

En France, comme ailleurs, la moto est délaissée parce qu'elle manque complètement de protection et ceci est la raison majeure qui favorise l'assaut de la petite voiture.

La presse spécialisée est d'accord pour reconnaître que si l'on veut que le vélomoteur et la moto vivent, il faut complètement les redessiner.

Il ne faut pas que l'emploi de ce moyen de locomotion soit tributaire de la belle saison et de la clémence du temps et que, par conséquent, l'industrie motocycliste soit excessivement saisonnière.

Ma première étude remonte à 1948.

A cette époque les carénages n'étaient pas encore apparus dans les courses, comme il est systématique de les voir aujourd'hui, mais personne n'a encore réussi à les utiliser pratiquement.

Les résultats bouleversants obtenus par des expériences personnelles pratiquées sur un « Polo-Jonghi » transformé, ont prouvé les grandes possibilités d'une telle conception et la valeur de mon étude.

Le succès commercial serait sans précédent car le prix du modèle à un passager n'excède pas le prix d'un cyclomoteur de luxe et le modèle à deux passagers, le prix d'un scooter.

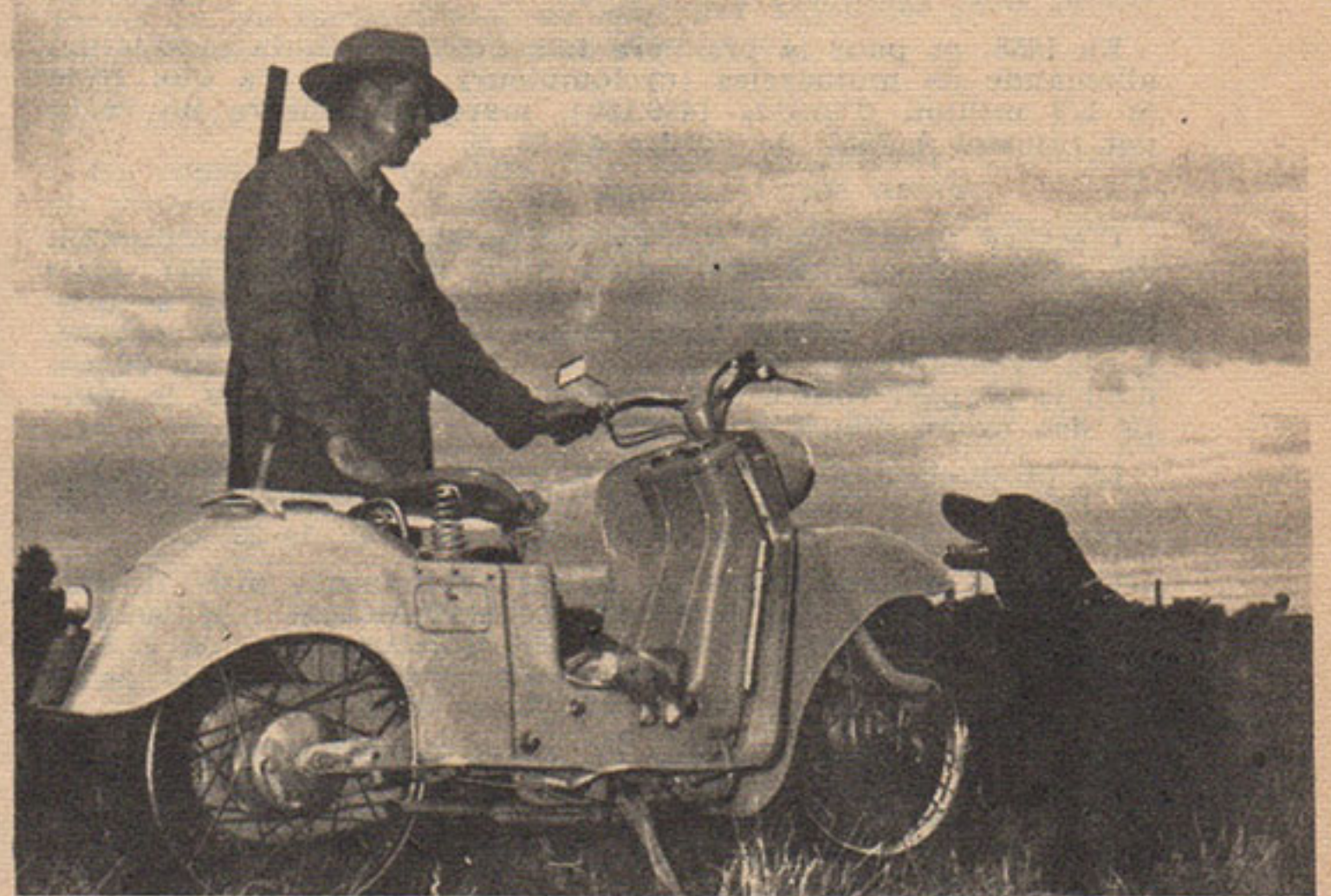
Pour vous permettre de vous faire une opinion, je vous prie de trouver, ci-joint, les photocopies de ce projet.

Comme vous pourrez le constater, je me suis préoccupé de donner à ce véhicule, les caractéristiques principales suivantes :

1°) La position du pilote, qui est assis, correspond aux cotes de vérification de l'Automobile, suivant les normes B.N.A.

2°) Le centre de gravité est très bas, le pilote étant assis à environ 45 cm du sol, lui permettant facilement, ainsi, de mettre les pieds par terre pour maintenir le véhicule en équilibre à l'arrêt et au départ.

Le Polo, qui à l'heure actuelle, avec peu de retouches, resterait encore un véhicule sans équivalent dans la production nationale.



3°) Le carénage, en plus, offre un minimum de résistance à l'avancement, et donne le maximum de protection contre les intempéries.

Mon plus grand désir serait, de voir une équipe de ces véhicules prendre part à un Tour d'Italie ou à une Milan-Tarente, pour connaître la réaction des pilotes mais, surtout, celle du public, en voyant que ce sont les mêmes machines vendues aux clients et constater l'état des pilotes à l'arrivée.

Je suis certain que l'avenir serait grandement ouvert à ce nouveau type de machine... »

Depuis cette date, Remondini n'est pas encore parvenu à intéresser un constructeur, qui hésite évidemment devant quelque chose de si nouveau.

Les études sont toujours là, sous nos yeux, à la seule différence qu'avec les années, ces dessins deviennent de moins en moins révolutionnaires.

Mais Remondini ne désespère pas d'intéresser un industriel, qui ne serait pas automatiquement motocycliste. N'avons-nous pas le double exemple, ô ! combien encourageant, de Lambretta et Vespa qui bouleversèrent complètement le monde de la moto, car n'ayant aucun préjugé !...

C'est là un espoir.

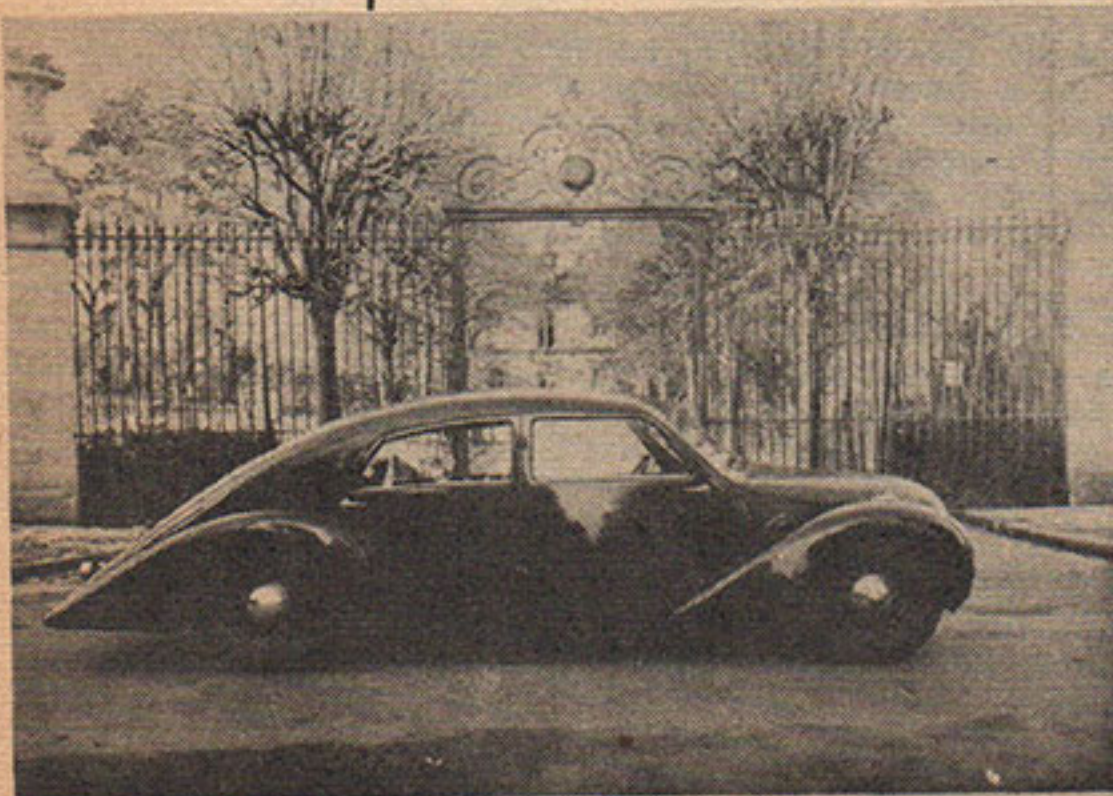
Car si Remondini travaille actuellement à la conception d'un 4 cylindres à compresseur, celui-ci, malheureusement, n'est pas destiné à l'industrie motocycliste.

Or, par amour, sinon par raison, Remondini est profondément attaché aux 2 roues.

C'est trop rare en France pour ne pas être souligné.

C. R.

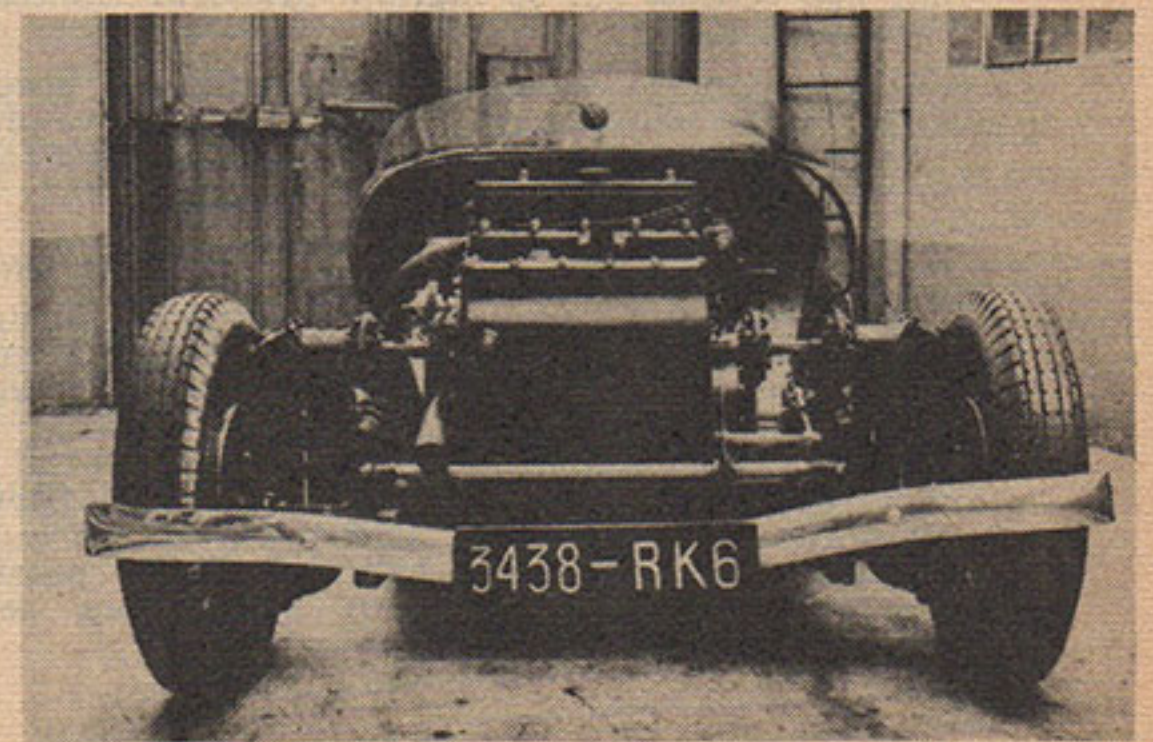
## UNE VOITURE REMONDINI



Remondini, bien que très attaché au deux-roues, n'a jamais oublié pour autant qu'il fit ses premières armes dans l'automobile. Aussi, vers 1938, créa-t-il un prototype très original de traction avant sans cardans, en collaboration avec la firme Bernardet.

Le moteur était un 4 cylindres 1.500 semi-culbuté disposé transversalement et boîte de vitesses placée entre le radiateur et le bloc-moteur.

A chaque extrémité de cette boîte sortait un arbre attaquant une roue avant.





# LA MOTO EN ALLEMAGNE 1958

**C**OMME chaque année, nous donnerons un aperçu de la situation de la moto en Allemagne.

Notre voisin de l'Est est effectivement un des « grands » de la moto, tant par sa production, son parc, que par son renom dans le monde entier. Aussi

ne pouvons-nous pas rester indifférents à ce qu'il s'y passe.

Nous devons à notre confrère « Radmarkt », spécialiste des problèmes du marché de la moto, les chiffres que nous publions ci-dessous.

## LE PARC

C'est au 1er juillet 1956 que le parc motocycliste allemand (motos et scooters) atteignait son point culminant, de 2.450.000 unités. Depuis, un recul a été enregistré, de l'ordre de 17 %, puisqu'au 1er janvier de cette année, ce parc était de 2.035.000 unités (auxquelles il faut ajouter les 47.000 machines en circulation en Sarre et les 30.000 de Berlin-Ouest).

★

Les motos proprement dites sont passées de 1.740.000 unités en 1955 à 1.370.000 au 1er janvier 1959 (recul de 21 %).

Les scooters, eux, ont connu un accroissement extrêmement spectaculaire durant 4-5 ans, plus calme ensuite. En 1952, ils n'étaient que 31.000 en circulation... mais 150.000 en 1954, 326.000 en 1956, et 383.000 en 1957. Puis la montée devint plus lente : 420.000 au 1er juillet 1958 et 430.000 (le sommet actuel) au 1er janvier de cette année.

Les 235.000 machines restantes sont des « Mofas », ces vieux vélomoteurs 100 cc à pédales d'une époque passée.

## LA PRODUCTION

En 1958, et pour la première fois depuis 1952, la production allemande de motocycles (cyclomoteurs inclus) n'a que frôlé le 1/2 million d'unités (499.165), marquant encore un recul par rapport à 1957, de l'ordre de 23 %.

★

C'est ce même recul qui est enregistré dans la production de cyclomoteurs (387.000 unités... et 780.000 en 1955). Mais celui-ci demeure la maîtresse pièce, avec 77,5 % de la production totale, même pourcentage qu'en 1957. Et encore, à ces cyclomoteurs, faut-il ajouter 180.000 moteurs de 50 cc, dont la plupart vont à l'exportation, comme, d'ailleurs, la moitié des cyclomoteurs construits.

La production de scooters n'a guère dépassé 65.000 unités en 1958, contre 135.000 en 1955 et encore 130.000 en 1956. Par rapport à l'année 1957, le recul est, cette fois, de 28 %.

Quant à la production de motos proprement dite, il faut penser qu'elle va vers une certaine stabilisation : 47.000 machines en 1958 contre 52.900 en 1957, soit un recul de 11,2 % seulement. Ainsi, la part de la moto est passée de 8 % de la production globale en 1957 à 9,5 % en 1958.

Les sidecars sont de moins en moins fabriqués (620 en 1958 contre 1.760 en 1957), concurrencés par la voiturette de moins de 500 cc (64.500 unités construites en 1958, mais en recul de 31 % par rapport à 1957, en raison de la concurrence des nouvelles 600 cc).

## IMMATRICULATIONS

En 1958, en Allemagne, seulement 60.000 motocycles neufs soumis à immatriculation (scooters et motos proprement dites) ont été vendus sur le marché intérieur, contre près de 100.000 l'année précédente.

Il y a donc là un double phénomène à noter :

- le faible nombre de machines neuves vendues, à comparer aux 210.000 motos de 1954, ou aux 90.000 scooters en 1955.
- le recul de 38 % entre 1957 et 1958.

### N'OUBLIONS PAS LE MARCHÉ D'OCCASION

Mais, et nous l'avons déjà indiqué à plusieurs reprises, le marché de la moto n'est pas seulement le marché du neuf. Et plus d'un vrai motocycliste préférera acheter une 500 cc d'occasion qu'une 175 cc neuve.

Aussi, pour connaître plus précisément la demande motocycliste, faut-il voir également les réimmatriculations. Et ceci est d'autant plus vrai en Allemagne, où les motos, dès qu'elles atteignent une certaine cylindrée, sont passibles d'un tarif d'assurance très élevé (nous connaissons cela aussi), mais également de taxes et droits.

Or, en Allemagne, en 1958, la demande de machines d'occasion a été très sensiblement la même qu'en 1957 : 330.000 contre 340.000 et près de 6 fois plus élevée, que celle de machines neuves.

Et ainsi, l'un dans l'autre, neuf et occasion, le recul de demandes en 1958 par rapport à celles de 1957 n'est que de 11 %. La moto demeure donc encore bien vivante Outre-Rhin et seuls les prix très bas des occasions (même dans le cas de machines récentes) expliquent la chute des ventes de machines neuves.

### VERS UN REDESSEMENT ?

Un redressement sur ce dernier point est-il à prévoir ?

Nos confrères allemands l'espèrent basant leurs espoirs sur les travaux effectués dans les départements d'essais et de recherches de certaines usines en vue de la réalisation de nouveaux modèles ou d'améliorations conséquentes sur des modèles existants. Ces machines verraient le jour, sinon cette année, du moins l'an prochain, au Salon de Francfort.

Il ne s'agit d'ailleurs pas là d'un optimisme « béat », mais de la simple reconnaissance du fait que l'industrie allemande, si elle veut demeurer « dans le coup », doit préparer l'avenir dans la voie de la réalisation de machines d'un fonctionnement toujours plus sûr et demandant de moins en moins d'entretien, dans la voie d'une protection accrue et surtout dans la recherche de prix de vente plus bas par une plus grande rationalisation technique.

### UN EXAMEN INTERESSANT

Examinons maintenant point par point, par catégorie et par cylindrées — mais uniquement dans le domaine du neuf — ce que demande la clientèle allemande.

## LES MOTOS

La demande de motos neuves, en 1958, fut sensiblement la moitié de celle de l'année précédente : 19.944 contre 39.339, dix fois et demi plus petite que celle de 1954, année de très haute conjoncture (d'ailleurs anormale).

★

Les 3 cylindrées les plus demandées furent les 175 cc, les 250, et les motorettes de 100 cc : à elles trois, elles représentent plus des 3/4 de la demande.

Voyons maintenant cylindrée par cylindrée.

### LES 100 cc

Le recul de 22,6 % de la demande de 100 cc est notablement moins important que le recul général de la demande de motos (49,4 %). Néanmoins, il marque un retournement de l'évolution puisqu'en 1957 la demande était de plus de 50 % supérieure à celle de 1956. Il faut certainement voir là la concurrence des nouveaux cyclomoteurs à suspension intégrale, qui, dans leur version exigeant le « permis IV » (donc ce n'est plus le « moped » dont la vitesse est limitée à 40 km/h), s'avèrent capables d'excellentes performances.

★

Sur les 4.670 motos de 100 cc vendues en 1958 sur le marché allemand, Hercules en a fourni 55 % suivi d'Express (18 %), Rixe (8,65 %) et Rabeneick (8,25 %) toutes ces marques faisant appel au 100 cc Sachs à 3 vitesses.

Ces 100 cc représentent près du quart (23,4 %) de la demande de motos, pourcentage plus important qu'en 1957 (15,3 %).

### LES 125 cc GUERE DEMANDEES

C'est là l'une des cylindrées les moins demandées (9 % du total). Et sur les 1.800 machines vendues en 1958, 900 sont des NSU « Superfox » et 700 des DKW.

Et maintenant que ces 2 marques ont arrêté la production de ces modèles, qu'advient-il des 125 cc en Allemagne ?

### LES 150 cc DISPARAISSENT

Cette cylindrée, qui fut vendue à près de 8.000 exemplaires en 1954, est totalement boudée : 140 machines demandées en 1958, dont 83 Dürkopp.



Alors que la 250 cc était la cylindrée-reine en Allemagne il y a encore 2-3 ans, elle voit maintenant une concurrente sérieuse avec la 175 cc : toutes deux sont maintenant à égalité, avec même un minime avantage pour la 175 cc (5.425 machines vendues en 1958, contre 5.367 « quart de litre », soit, respectivement, 27,2 et 26,9 % du total).

★

DKW fournit ici 46,4 % de la demande, devant la « Maxi N.S.U. (18,4 %) et la 175 « Trophy » Zündapp (7,5 %).

Notons le recul important de DKW, qui, en 1957, fournissait plus de 60 % de la demande en cette cylindrée, et dont la 175 avait été, des années durant, la machine la plus demandée en Allemagne, alors qu'elle ne vient plus, maintenant, qu'en 3<sup>me</sup> position, derrière la R 26 BMW et la K 100 Hercules.

#### LES 200 cc S'AMENUISSENT

Les 200 cc représentaient 27,8 % des motos neuves demandées en Allemagne en 1955, mais plus que 8,7 % l'an dernier, leur clientèle s'orientant vers les 175 cc.

★

Sur les 1.734 machines vendues Outre-Rhin l'an dernier, DKW en fournit 35,5 %, Zündapp 23,5 %, N.S.U. (des anciennes « Super-Lux ») 10,6 % ; puis viennent TWN (8,5 %) et Adler (7 %).

#### LES 250 cc

Nous l'avons répété plusieurs fois et nos lecteurs le savent bien : les 250 cc sont la cylindrée type allemande. Alors pourquoi un recul, non seulement en valeur absolue (5.360 machines vendues en 1958 contre 76.650 en 1954), mais même relativement au nombre total de motos (36 et quelques % en 1958) ? Notre confrère « Radmarkt » nous en donne l'explication.

En Allemagne, comme dans beaucoup d'autres pays, le coût des assurances fait de la moto un engin très onéreux, surtout dès que celle-ci atteint une certaine cylindrée. Aussi le motocycliste moyen — non pas le « mordu » fidèle à la grosse cylindrée, ni celui qui veut un « petit cube » pour se rendre à son travail — s'orientait-il vers la voiturette (dont 70.000 exemplaires de moins de 500 cc ont été vendus l'an dernier en Allemagne). La 250 cc se trouve donc sur le marché de l'occasion, bien souvent à un prix extraordinairement bas. Aussi tous les amateurs de 250 cc s'orientent-ils vers l'occasion, délaissant le neuf. Et, encore une fois, ceci est beaucoup plus marquant en « quart de litre » que dans les autres cylindrées.

★

Ceci dit, comment se sont présentées les immatriculations de 250 cc neuves l'an dernier ?

Comme depuis 3 ans déjà, c'est BMW qui, avec sa R 26, mène dans cette cylindrée, prenant une place de plus en plus prépondérante : 41,9 % en 1956 - 33,1 % en 1957 et de nouveau, 52,6 % l'an dernier. Cette R 26 est devenue la machine la plus demandée en Allemagne (1 sur 7 machines vendues).

Derrière la R 26, nous trouvons la « Super-Max » NSU (26,8 % des 250 vendues), la DKW (6,75 %), les Adler (2,45 %) et la Zündapp (2,25 %).

#### DE 350 A 600 cc

Nous tombons cette fois, surtout pour les 500 et 600 cc, dans le domaine des machines pour « amateurs » : mais ce sont également les cylindrées les plus pressurées par le fisc et les assurances. Et si les constructeurs allemands de ces machines n'avaient pas leur renom à défendre et l'exportation...

En tout état de cause, le recul dans ces cylindrées fut moins important si l'on fait abstraction des 350 cc.

En effet, BMW a vendu en Allemagne, en 1958, 427 flat-twins (sur les 818 machines de plus de 250 cc), soit 11,8 % de plus qu'en 1957.

En deuxième poste, nous trouvons la bicylindre 2 temps 350 cc DKW (19,1 % des 818 machines mentionnées), puis Horex, avec ses 350 « Resident » et ses 400 et 450 « Imperator » (9,3 %).

Les 4 marques de motos les plus demandées en Allemagne, l'an passé, et dont la vente dépassait, sur le marché intérieur, 1.000 unités, ont été, dans l'ordre :

DKW, avec 21,8 % des motos neuves vendues en 1958 - NSU (17,75 %) - BMW (16,3 %) et Zündapp (6,4 %).

Quand aux types de motos vendues à plus de 1.000 exemplaires, toujours sur le marché intérieur de 1958, ce sont :

250 BMW R 26 (14,3 % de la demande globale) - Hercules K 100 (12,9 %) - 175 DKW (12,6 %) - 250 NSU « Super Max » (7,2 %) et 175 NSU « Maxi » (5 %).

Depuis 1955, le nombre d'immatriculations nouvelles recule d'année en année. Le maximum avait été de 92.700 machines pour l'année citée. Puis recul de 11.000 l'année suivante, de 23.000 en 1957 et de 18.000 encore en 1958, année pour laquelle 40.740 immatriculations nouvelles sont enregistrées.

#### VERS LES CYLINDREES MOYENNES

En 1954, sur les 75-76.000 scooters neufs achetés, 43 % étaient des 125 cc et 57 % des 200 et 250 cc. Pas de « moyennes » cylindrées, de 150 et 175 cc.

Mais au fur et à mesure que ces dernières apparaissent, elles polarisent de plus en plus les acheteurs. C'est, avant tout, les 125 cc et moins qui ont le plus souffert, leur part n'est plus que de 21,5 % en 1955, 13,5 % en 1957 et moins de 6,5 % l'an passé. Mais les « grosses » cylindrées, de 200 et 250 cc, connaissent également un recul : 34 % en 1955 et 1956, 23 % en 1957 et à peine plus de 16 % l'an passé. Donc un recul moins marqué que pour les 125 cc et moins, mais recul néanmoins. Mais ces 200 et 250 cc ont été 2 fois plus demandées que les 125 cc.

Ce sont donc les 150 et 175 cc qui deviennent, au fur et à mesure, de plus en plus prisées : 45 % de la demande en 1955, 56 % en 1956, 64 % en 1957 et plus des 3/4 (77,5 %) l'an passé. Mais, là aussi, une différenciation va s'opérer en 1958 en faveur des 175 cc ; de 1955 à l'an passé, les 175 cc représentaient quelques 33-35 % des moyennes cylindrées, alors que brusquement, en 1958, leur part est montée à 57 %.

Voyons maintenant plus par le détail.

#### LES SCOOTERS JUSQU'A 125 cc

La demande de 1958 ne représente que le tiers de l'année précédente : un peu moins de 2.600 engins, un peu moins de 6,5 % du total.

Sur cet ensemble, c'est le 75 cc « Hobby » qui est le plus demandé (un peu plus de 1.300, soit 50,5 %), dont 55 % construits sous licence en France par Manurhin (qui, maintenant, en a l'exclusivité) et 45 % encore construits par DKW. Derrière nous trouvons le « Junior » Adler (29,5 %) et le « Tessa » TWN (6,8 %).

Mais il ne faut pas oublier les 1.280 Vespa-Acma et 224 Lambretta de Troyes importés en Sarre (les immatriculations sarroises ou de Berlin-Ouest ne sont pas totalisées dans le décompte des immatriculations allemandes).

#### LES 150 cc

Ils représentent le tiers des immatriculations allemandes de scooters en 1958, avec un total de 13.500 unités.

Depuis que Vespa est reconstruit sous licence à Augsburg, cette marque reprend « du poil de la bête » et a su supplanter NSU. D'ailleurs Vespa est l'une des rares marques qui ait pu augmenter (de 36 % !) son chiffre de vente par rapport à 1957.

Donc Vespa vient en tête avec 7.550 machines (56 % des 125 cc vendus) devant NSU (33,9 %) dont les efforts portent davantage sur les 175 cc et Zündapp (9,7 %) dont le 150 « Bella » conserve une vente stable au cours des années.

#### LES 175 cc

C'est non seulement la cylindrée la plus demandée (plus de 18.000 et plus de 44 % des scooters vendus l'an passé), mais encore 1958 fut son année record (une demande de 47 % supérieure à celle de 1957).

Là, comme depuis des années, c'est le Heinkel « Tourist » 4 temps à soupapes en tête qui domine, avec plus des 2/3 des ventes (12.250 unités). Très grande stabilité de vente de cette marque (7 % de moins qu'en 1956 et 9,7 % de plus qu'en 1957). NSU vient maintenant en seconde position, avec 30,6 % des ventes et plus de 5 fois plus que l'an dernier. Maico vient en troisième lieu, avec 1,15 % des ventes.

#### LES 200 ET 250 cc

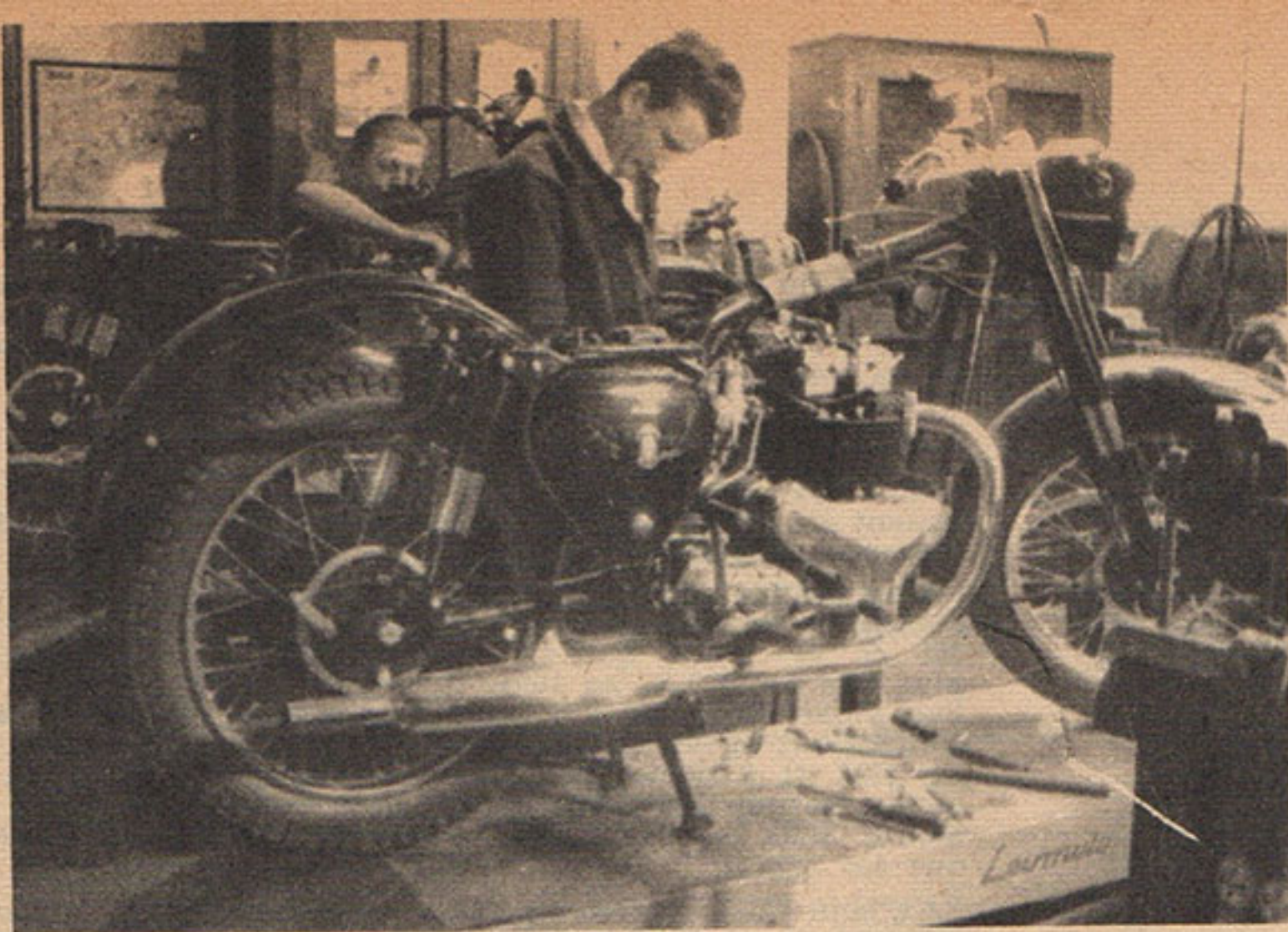
6.600 scooters neufs de plus de 175 cc ont été vendus l'an dernier, près de 2 fois moins que l'année précédente, et un peu plus de 16 % du total des immatriculations de scooters. Comme pour les 150 cc, ces « grosses » cylindrées subissent la concurrence des 175 cc.

C'est toujours le 200 Zündapp qui domine largement, avec plus de 76 % du total. Puis viennent Dürkopp (11,5 %), Hercules - TWN et Maico (3,5 % chacune) et le « Strolch » Progress (3,0 %).

#### EN BLOC

Si nous considérons « en bloc » (et sans tenir compte de la cylindrée) les marques de scooters qui furent les plus demandées en Allemagne en 1958 nous trouvons Heinkel en premier lieu, qui a sérieusement détrôné NSU (dont les ventes allemandes ont baissé de 40 % par rapport à 1957) ; Puis viennent Vespa et Zündapp. Seules ces 4 marques ont immatriculé plus de 5.000 scooters neufs l'an passé, Outre-Rhin.





**E**N feuilletant l'un des derniers numéros de notre confrère britannique « Motor Cycle and Cycle Trader » nous tombions en arrêt sur un petit article consacré au service « pièces détachées » de la célèbre BSA. A cette lecture, nous apprenions qu'un motard d'outre-Manche s'était amusé à se monter une machine avec de simples pièces détachées BSA, achetées aux quatre coins du pays.

Et notre confrère poursuivait en indiquant que cette machine était partie au premier coup de kick, et qu'elle avait permis à son propriétaire de très nombreux kilomètres sans ennuis.

Cette anecdote devait rester présente à notre esprit au moment où nous rendions à MOVEA la 250 « Star » qu'elle nous avait confié pour essais.

Sans vouloir comparer l'ampleur de la maison mère, à celle de la société qui la représente en France, nous étions toutefois curieux de savoir ce que représentait le stock pièces détachées de l'avenue de la Grande-Armée.

Leur maison étant de verre, les dirigeants de MOVEA ne virent aucune raison de ne pas nous indiquer les chiffres que nous leur demandions, de ne pas nous laisser photographier ce que bon nous semblait.

#### POURQUOI CETTE CURIOSITE

MOVEA ne travaillant qu'avec son réseau de distributeurs, certains de nos lecteurs pourraient s'étonner du côté professionnel, corporatif de cette visite qui ne les intéresse pas en premier lieu, puisque si M. X veut acquérir un piston, ou une soupape, on lui en refusera la vente, pour l'aiguiller vers le concessionnaire le plus proche.

Mais ce qui vous intéressera, ici, ce n'est pas de savoir si vous pouvez acheter ou non à ce comptoir achalandé comme nul part ailleurs, mais bien de connaître l'organisation qui se cache derrière la marque BSA.

De la valeur que l'on voudra bien accorder à cette organisation, dépendra finalement la valeur du service après-vente, une notion qui malheureusement n'est pas toujours présente à l'esprit de tous les importateurs.

Vendre de bonnes machines, c'est, relativement chose aisée.

Mais pouvoir entretenir un parc, qui, au cours des ans, s'accroît tant numériquement que par la diversité des modèles, savoir lier au nom si prestigieux soit-il, d'une marque de moto étrangère, une réputation de sérieux propre au distributeur local, ceci n'est que l'apanage d'une minorité, pour qui le client n'est pas un monsieur que l'on ignore, une fois affaire conclue et porte franchie.

★

Avec un tel état d'esprit, il ne faut plus s'étonner de l'importance prise par

DANS LES COULISSES



*Ce long couloir, bordé de hauts casiers ne donne qu'une idée toute relative de l'importance du magasin pièces détachées, de l'avenue de la Grande-Armée.*

MOVEA au sein des importateurs de motos.

Un parc de plusieurs dizaines de mille de motos, une clientèle aussi bien « civile » qu'administrative, un réseau d'agents couvrant toute la France, ce qui n'est pas exagéré puisqu'il y en a 250 environ, voilà qui situe le standing en France de la B.S.A.

#### VERS LES 100.000 REFERENCES

Dès le lendemain de la dernière guerre,

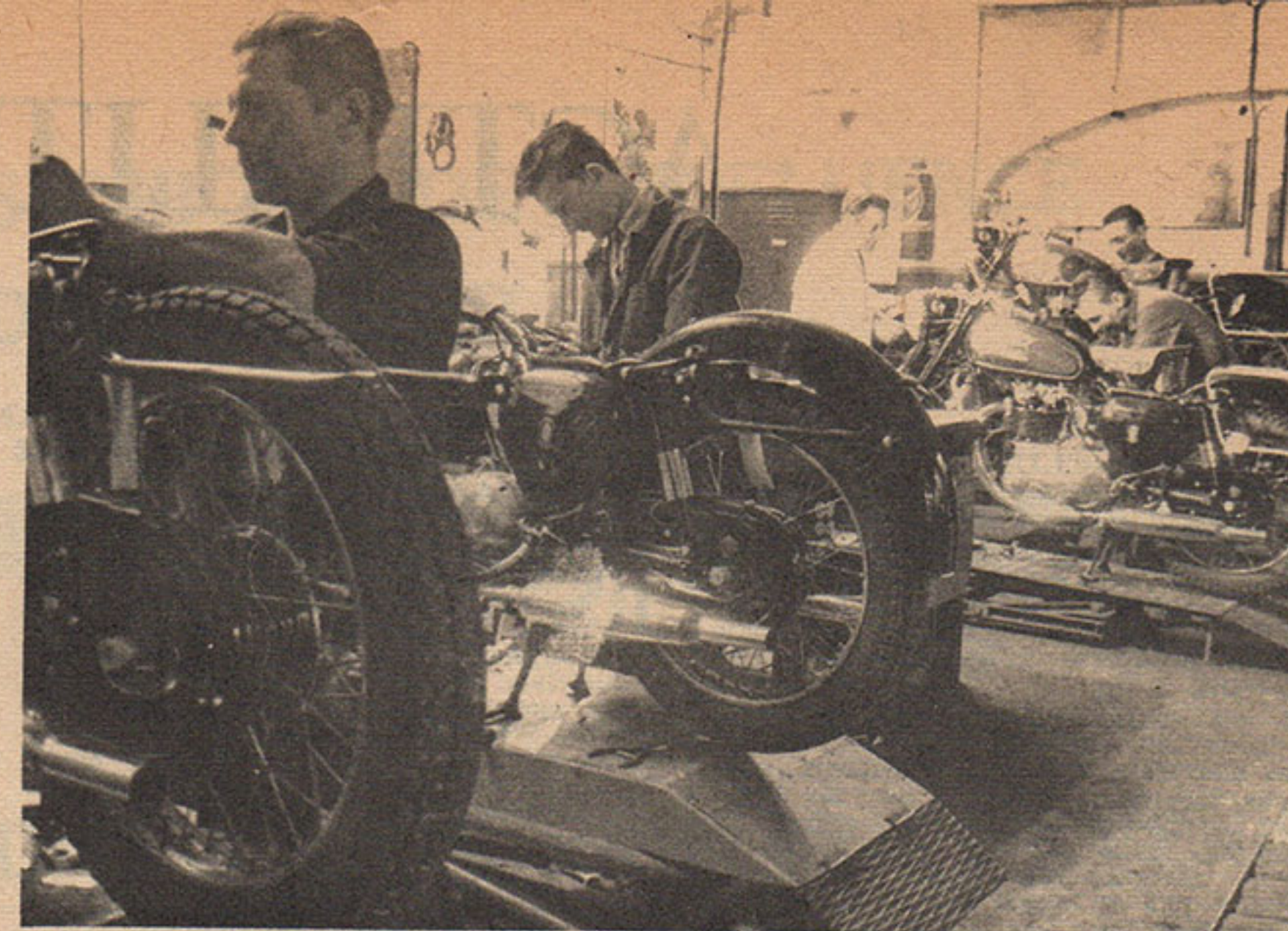
B.S.A. et Sunbeam, furent représentés en France par MOVEA, et Ariel par une société associée, tandis que les équipements anglais signés Lucas, Girling, C.A.V., etc... se voyaient distribués chez nous par MEVA.

MOVEA, par conséquent va bientôt fêter ses quinze ans d'importation, et par la même occasion s'acheminera vers les 100.000 références !...

Qu'entendons-nous par là ?

Eh bien chaque petite pièce d'une mo-

DE L'IMPORTATION



toyclette, d'une dynamo, ou d'un amortisseur, possède un numéro de référence qui lui est propre.

Aujourd'hui, rien que pour BSA, le chef magasinier sait qu'il a environ 25.000 références.

Ajouter à ce chiffre, celui propre à Ariel (plus de 10.000) celui propre à Sunbeam, et ceux afférents aux équipements importés par la MEVA, et qui, à eux seuls sont aussi importants que ceux de B.S.A. !

Alors vous voyez, nous ne sommes plus tellement loin des 100.000.

On s'imagine mal ce que représente un tel stock de pièces détachées.

Avenue de la Grande-Armée, nous avons visité le rez-de-chaussée et le sous-sol qui couvrent une superficie de 800 m<sup>2</sup>. 1.200 m<sup>2</sup> avec les bureaux.

Ceci rien que pour le magasin de vente, car il existe, à Neuilly, un dépôt central régulateur d'une surface sensiblement identique.

Dans ces deux édifices sont soigneusement entreposées des pièces de toutes tailles représentant une valeur de plusieurs dizaines de millions.

Mais venons-en à des précisions qui intéresseront plus directement l'utilisateur.

Le stock de pièces est tel, que ce qu'a réalisé le motocycliste anglais, auquel il est fait allusion au début de cet article, n'étonnerait ici personne.

De tous les modèles commercialisés depuis 1950 le stock de pièces détachées permettrait la réalisation immédiate d'au moins 3 machines complètes pour chaque modèle !...

Cela ne sous-entend pas pour autant qu'il n'y a pas de pièces de rechange pour des

machines antérieures à 1950.

Les possesseurs de 500 cc latérales de l'armée, les WM 20, peuvent s'adresser aux agents B.S.A., il y a toujours des pièces.

Et, même politique en ce qui concerne MEVA qui peut dépanner tout matériel produit depuis 1940 !...

★

Contrairement à ce que l'on pourrait croire, ce stock se renouvelle assez rapidement.

En moyenne, 75 expéditions sont quotidiennement faites vers les quatre coins de la France, ce chiffre pouvant s'élever dans les périodes de pointe à 120, ce qui représente environ 500 kilos de pièces détachées.

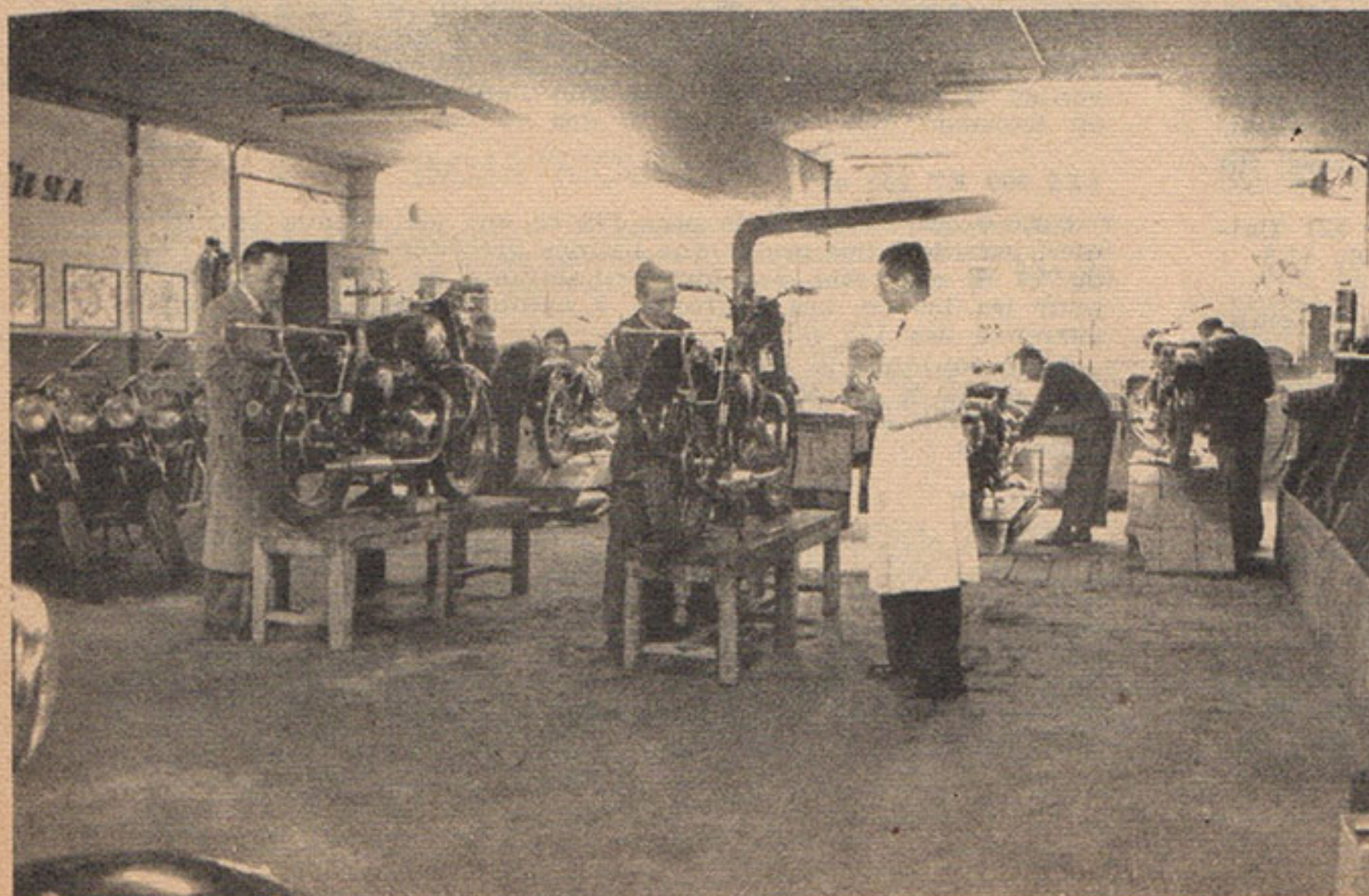
Malgré ce volume assez considérable d'expédition, la rapidité dans la livraison est remarquable.

Une commande reçue par télégramme ou téléphone avant 15 h. est expédiée le jour même.

Et cette qualité du service « pièces détachées » est non seulement appréciée du particulier, mais aussi de certaines grandes administrations qui ont choisi B.S.A., et qui ont demandé à l'importateur de constituer un stock à part, pour leur seul usage.

★

Voilà ce que nous a appris notre visite avenue de la Grande-Armée. Et, au moment où le choix entre diverses machines devient de plus en plus compliqué, tant les conceptions techniques où les performances sont proches, la qualité du service tendra à prendre une importance croissante. C'est ce qu'a déjà compris MOVEA.



*Les illustrations en haut de page et ci-contre, nous montrent l'atelier spacieux, dont on ne voit, même dans la vue d'ensemble, qu'une petite partie. Les machines sont vérifiées et réglées, avant d'être fournies à la clientèle.*

*Automation poussée jusque dans les services comptables, où nous découvrons cette machine électrique à facturer.*



*Dans ce lot de machines qui sont prêtes à être expédiées, il y a peut-être la votre...*





# ACTUALITÉS

## LE CARENAGE ET LE BMW-CLUB

Lors de sa dernière réunion mensuelle, le BMW-Club a débattu du problème du carénage. Il s'en est dégagé que le touriste exige d'une carène plus une protection aux intempéries qu'un gain de vitesse ou une économie de consommation de carburant.

Si, au cours de cette discussion, les partisans du carénage se sont révélés aussi nombreux que les détracteurs, parmi ces derniers — et mis à part les « puristes » opposés au principe même de l'habillage sous quelque forme que ce soit — certains réfractaires ne demandaient qu'à se laisser convaincre si une firme présentait une machine dessinée en fonction du carénage, tout comme l'étude d'un châssis d'automobile est menée parallèlement à celle de la carrosserie qu'il ne peut manquer de recevoir.

Tous les avis ont été unanimes quant au choix du Polyester comme matériau de fabrication. Aucune préférence ne s'est nettement dessinée sur la forme à donner (roue avant à l'air ou enfermée), tous les BMWistes se rejoignant sur le principe du carénage qui, selon sa forme actuelle d'accessoire adaptable, doit être fabriqué pour une marque et un modèle de moto bien déterminé.

N.d.l.R. — Sur ce dernier point, le B.M.W.-Club rejoint ce que nous avons pu dire à ce sujet dans notre n° 1.438.

## UNE COMMISSION DES FINANCES A LA F.F.M.

A la demande du Président Perouse, le Comité de la F.F.M. a décidé de créer une Commission nouvelle, dite « des Finances ».

La composition de cette Commission spécialisée ne nous est pas encore connue, devant être déterminée après l'élection du nouveau trésorier.

## CREATION DU CENTRE D'INFORMATION DU BISULFURE DE MOLYBDENE ET DES LUBRIFIANTS SOLIDES

L'EVOLUTION rapide des techniques qui conduit à mettre en œuvre des pressions, des vitesses, des températures toujours plus élevées, a obligé les industriels du graissage à réaliser depuis vingt ans un effort technique sans précédent. C'est ainsi que sont nés les nombreux additifs qui ont permis des améliorations considérables de la qualité et des caractéristiques des huiles de graissage.

★

Mais à côté du domaine immense réservé aux lubrifiants conventionnels, il est certaines applications qui sont au-delà de leurs possibilités, et pour lesquelles il a fallu s'orienter vers d'autres corps et notamment vers les lubrifiants solides. Indépendamment du graphite, le plus connu d'entre eux et qui s'est imposé depuis longtemps, un nouveau venu, le bisulfure de molybdène apparaît avoir devant lui un avenir particulièrement brillant.

Des essais de laboratoire poursuivis activement depuis près de quinze ans ont mis en pleine lumière l'intérêt de l'emploi du bisulfure de molybdène purifié, pour la réduction du coefficient de frottement, et la protection des surfaces dans de nombreux cas où les lubrifiants conventionnels ne peuvent assurer leur protection : notamment aux températures extrêmes (— 185° et 400°), aux très fortes pressions, aux très faibles ou très grandes vitesses, dans le cas d'atmosphères poussiéreuses, pour la réduction du coefficient de frottement de matières plastiques et de caoutchouc, etc...

★

Mais alors que les travaux de recherches très importants sur les lubrifiants solides et sur le bisulfure de molybdène poursuivis en Amérique, en Angleterre, en Allemagne, pendant de nombreuses années ont été suivis rapidement d'applications indus-

trielles, la France, qui avec de faibles moyens a réussi à occuper cependant une place honorable au point de vue recherches, s'est trouvée dans l'ensemble inexplicablement isolée et mal informée dans ce domaine, et ceci explique le retard de plusieurs années que notre pays a pris dans l'emploi effectif de ces lubrifiants (sauf dans l'industrie aéronautique).

Aussi la création du Centre d'Information du Bisulfure de Molybdène et des Lubrifiants Solides apparaît-elle particulièrement opportune. Ce centre se tient informé des recherches scientifiques en cours sur les lubrifiants solides, des travaux réalisés, des informations publiées dans les revues techniques, ou à l'occasion des congrès scientifiques. De plus, il envisage de susciter les recherches qui pourraient s'avérer utiles et de faciliter les fabrications en France de ces lubrifiants. Toutefois, la plus grande partie de son activité est orientée vers l'étude des conditions d'applications des lubrifiants solides et des résultats effectifs qu'ils permettent d'obtenir.

Son rôle principal étant l'information, il dispose déjà pour cela d'une documentation considérable à laquelle les industriels intéressés peuvent avoir recours directement. Son service technique peut se charger également d'enquêtes et de recherches techniques d'intérêt général en France et à l'étranger.

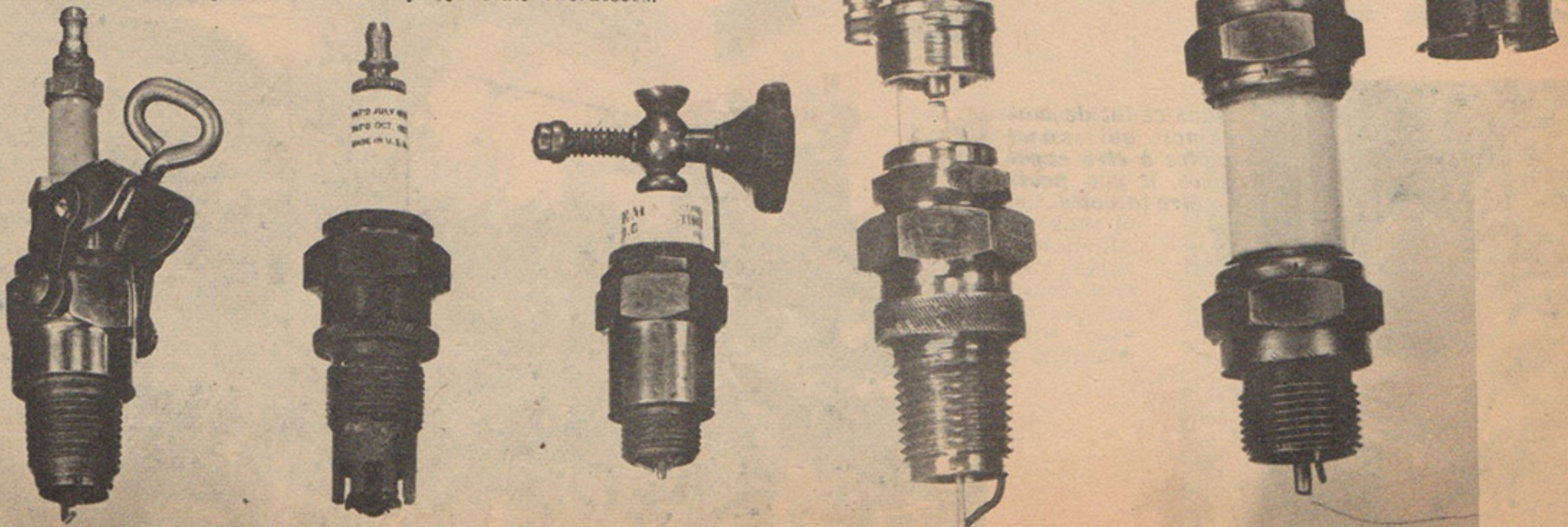
★

Grâce au Centre d'Information du Bisulfure de Molybdène et des Lubrifiants Solides, nous devons atteindre rapidement le niveau technique atteint déjà dans ce domaine par nos voisins, l'Angleterre et l'Allemagne. Il n'est aucunement exclu de penser, grâce à la rapidité d'adaptation de nos techniciens et à l'esprit d'invention de nos chercheurs, que nous puissions le dépasser.

(Communiqué).

## LA GALERIE DES PHENOMENES...

Ces documents, aimablement communiqués par la « J. Walter Thompson Company », de Détroit (U.S.A.), nous montrent quelques bougies bizarres, qui sont en quelque sorte les jalons marquant l'évolution de ces éléments si importants dans le domaine de l'allumage. De gauche à droite : une bougie « trouée », qui permettait un nettoyage à l'air lorsqu'elle était encrassée. La petite clé obture le trou, pour la marche normale. Ensuite, une des premières bougies démontables, aux multiples électrodes de masse. Puis une bougie française d'« amorçage » qui, automatiquement, se trouvait hors circuit, dès que les soupapes n'étaient pas fermées. Enfin une bougie « transparente » et une bougie bicéphale, que l'on pouvait retourner quand une des « têtes » était encrassées.





# SYMBOLE DE L'INFLUENCE DU SCOOTER, LE



# Slughi 99

## DE PARILLA, PREPARE L'AVENIR

**U**N an après sa présentation au Salon de Milan, le « Slughi 99 » de Parilla commençait à être construit en série, et les premières machines étaient livrées au public ces jours-ci. Qu'est-ce que le Slughi ? C'est ce petit 100 cc caréné, dont les panneaux et les lignes horizontales rappellent un peu les « Chimera » Aer Macchi ; le Slughi », c'est un des modèles qui intéressaient le plus les visiteurs de ce Salon de Milan ; le « Slughi », c'est cette curieuse « motoleggera » qui, si elle est importée en France, ne manquera pas d'amateurs. A l'intention de ces derniers, voyons en détails ce qu'est cette machine.

### VOYONS D'ABORD LE MOTEUR

C'est un monocylindre horizontal au cycle à quatre temps. Alésage : 52, course 46, soit donc un moteur super-

carré, de rapport course/alésage : 0,88.

Ce 97,7 cc développe une puissance de 6,5 CV (66,5 CV/litre environ) au régime de 6.800 t/m, pour un taux de compression de 7,2 à 1. Refroidissement par l'air ambiant.

Le cylindre est en fonte, profondément ailette ; ces ailettes, évidemment horizontales, sont disposées en croix, à 90° les unes par rapport aux autres. Culasse en alliage léger, les sièges de soupapes étant rapportés.

Les soupapes sont commandées par tiges et culbuteurs, l'arbre à cames étant placé dans le bas du carter-moteur, vers l'avant, et les tiges passant dans des tunnels forés dans la partie inférieure du cylindre et de la culasse.

Les basculeurs sont enfilés sur un même axe, les soupapes étant parallèles. Rappel des soupapes par ressorts hélicoïdaux.

La bielle est montée, à la tête et au pied, sur bagues bronze. Le vilebrequin, démontable, tourne sur des roulements à billes, côté transmission et côté volant magnétique.

### TRANSMISSIONS

Transmission primaire par pignons à taille hélicoïdale, le deuxième pignon contenant l'embrayage à disques multiples travaillant dans l'huile. Cet embrayage présente la même particularité que tous les embrayages Parilla, c'est-à-dire que les disques sont serrés les uns contre les autres par un ressort unique, placé au centre.

La boîte de vitesses, à quatre rapports, du type toujours en prise, est commandée par un sélecteur au pied, du côté droit.

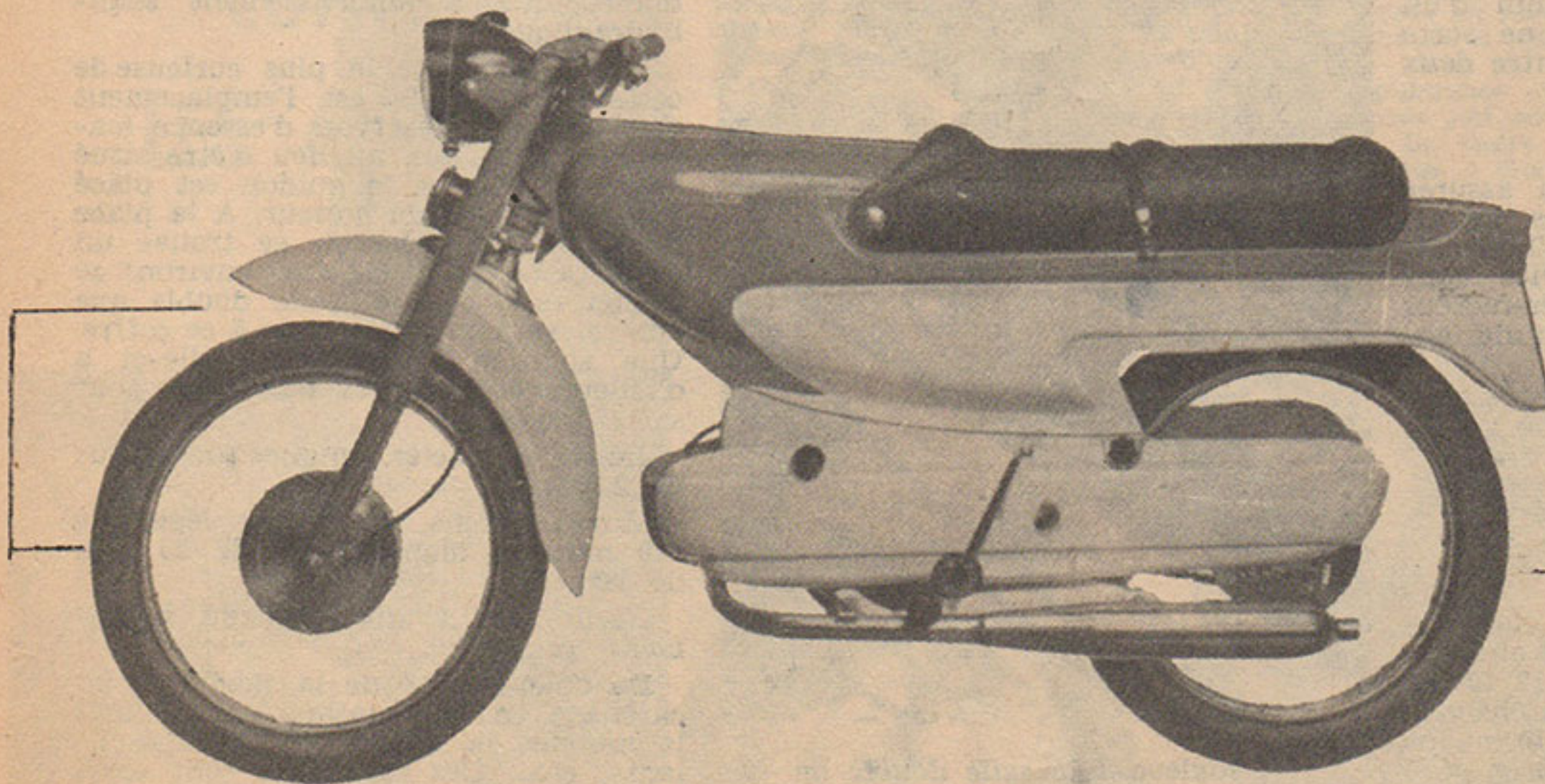
Les rapports de boîte sont les suivants : 1re : 2,93 à 1 (34,2 %) ; 2me : 1,85 à 1 (54 %) ; 3me : 1,40 à 1 (75,6 %) ; 4me : 1,06 à 1 (100 %).

Transmission secondaire par chaîne ; rapports de démultiplication finale : 1re : 24,54 à 1 ; 2me : 15,49 à 1 ; 3me : 11,72 à 1 ; 4me : 8,87 à 1.

Kick starter placé à gauche.

### INSTALLATION ELECTRIQUE

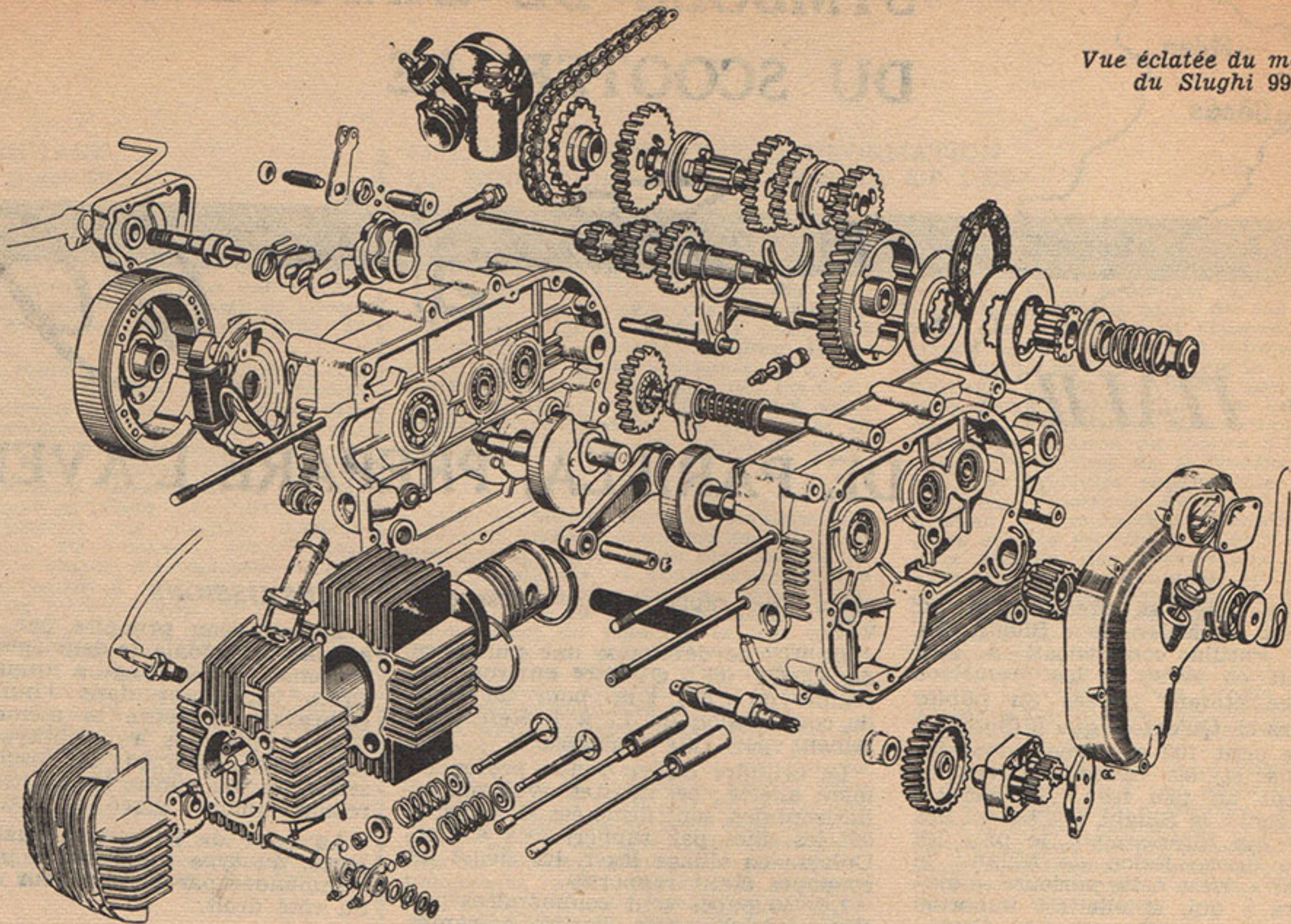
Allumage assuré par volant magnétique placé à droite ; avance automa-



Deux qualités essentielles du Slughi : élégance et sobriété des lignes, rationalisme de la construction.



Vue éclatée du moteur  
du Slughi 99.



tique; bougie de 240 de degré thermique (usage normal) ou de 260.

L'éclairage est fourni par une batterie de 6 V 7 Ah, rechargée par le volant magnétique et une cellule redresseuse.

#### CARBURATEUR

De 16 mm de diamètre de passage des gaz, c'est un Dell'Orto type U.A. 16 B.S. à corps incliné, muni d'un filtre à air constitué par une sorte d'éponge métallique serrée entre deux disques perforés.

#### LUBRIFICATION

Lubrification sous pression assurée par une pompe à engrenages entraînée par l'arbre à cames. L'huile de graissage retourne par gravité dans la partie inférieure du carter-moteur qui fait office de réservoir d'huile (capacité : 1,3 l).

#### UNE PARTIE CYCLE ORIGINALE

Ici, nous ne trouvons pas le classique cadre en tubes; il s'agit d'un châssis-coque en tôles d'acier de 12/10 de mm embouties et soudées. Ce châssis-coque reçoit, à son extrémité avant les cuvettes de la direction; à sa partie inférieure est boulonné le bloc-moteur qui reçoit l'articulation de la

suspension arrière, la fixation des repose-pieds, etc...

La suspension arrière, dont les bras sont constitués par des tubes de sec-



En soulevant la selle double on a accès au vaste coffre

tion ovale, fait travailler à la compression un bloc de caoutchouc situé derrière le moteur. L'articulation de cette suspension, se faisant à l'arrière du bloc-moteur, est donc très proche de l'axe du pignon de sortie de boîte, ce qui doit assurer à la chaîne une tension à peu près constante.

La fourche avant est une classique télescopique, à amortissement semi-hydraulique.

La particularité la plus curieuse de cette partie cycle est l'emplacement choisi pour le réservoir d'essence (capacité : 6 l), qui, au lieu d'être situé entre la selle et le guidon est placé juste au-dessus du moteur. A la place habituelle du réservoir se trouve un assez vaste coffre (28 dm<sup>3</sup> environ) se prolongeant sous la selle double que l'on relève pour avoir accès à ce coffre. Une solution analogue à celle-ci a d'ailleurs été adoptée par Ariel pour sa « Leader ».

Jantes en acier, munies de pneus de 2,50x17".

Moyeux-freins en alliage léger de 140 mm de diamètre et de 25 mm de largeur.

Garde-boue avant suspendu, à embouti profond.

De chaque côté de la machine, un carénage en tôle masque entièrement le moteur, la chaîne, les bras oscillants, etc... Ces carénages sont aisément démontables, puisque fixés chacun par deux boutons molletés.



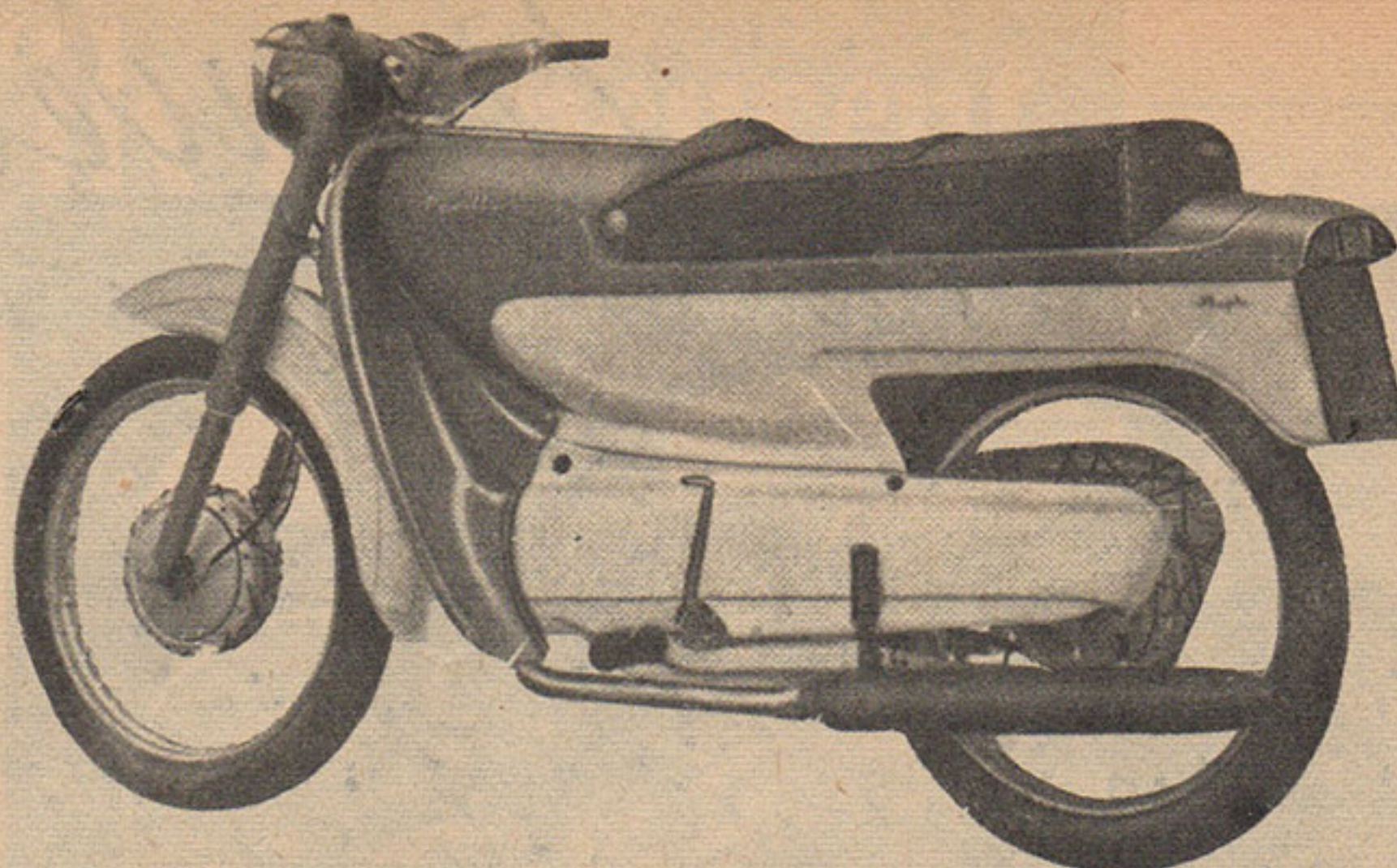
DIMENSIONS  
POIDS  
PERFORMANCES

Hauteur maximum : 940 mm  
Hauteur à la selle : 760 mm  
Garde au sol : 170 mm  
Longueur maximum : 1.840 mm  
Largeur maximum : 600 mm  
Empattement : 1.220 mm  
Poids à vide : 88 kg  
Vitesse maximum : 90 km/h  
Consommation : 2 l aux 100 km.

UN VEHICULE  
SOIGNEUSEMENT  
ETUDIE

Le « Slughi 99 » semble réunir un bon nombre de qualités : un moteur d'un bon rendement spécifique, une « carrosserie » harmonieuse et n'alourdisant pas l'ensemble, car intégrée à la partie cycle, en formant une partie constitutive.

Mais, si ces tôles de protection semblent protéger efficacement le pilote des suintements d'huile toujours possibles, on pourrait penser que la protection du pilote contre les projections d'eau et de boue a été négligée. Il n'en est rien, puisque Parilla livre sur demande des pare-brise qui résolvent en grande partie



le problème de la protection contre les intempéries.

Le « Slughi 99 », s'il n'est pas la première moto carénée, est cependant une des premières à avoir été dessinée, conçue pour être carénée. Et le résultat est appréciable : il ne s'agit pas d'une machine classique sur laquelle ont été rajoutés des panneaux de tôle ; il s'agit d'un tout homogène, la disposition du moteur, la nature et la forme des divers éléments

étant déterminés en fonction d'un but précis : faire une moto légère offrant une bonne protection, suffisamment puissante et sûre, et restant cependant élégante. Et il semble bien qu'avec son « Slughi 99 », Parilla ait atteint ce but.

C. C.

UNE  
GOLD-STAR  
PAS  
COMME  
LES AUTRES

Il s'agit de la « spéciale » compétition réalisée par le spécialiste « Gold-Star » Eddie Dow.

Afin d'avoir un moteur (n'oublions pas que c'est un mono culbuté) qui puisse dépasser les 9.000 t/m (10.000 étant le maximum) il a modifié les cotes et réalisé un « super-carré » de 92 mm d'alésage et 74 de course (rapport 0,805 à 1 !), alors que les cotes d'origine sont 85x88.

Les carters ont été travaillés afin de pouvoir recevoir des roulements plus importants, en raison du régime imposé au moteur. Fort vilebrequin (Ø 35 mm, côté transmission), bielle provenant d'une Jaguar.

En raison de la petite course, le volant d'inertie est extérieur, côté transmission primaire. Mais afin de réduire

ses dimensions, les contrepoids de l'embiellage sont importants.

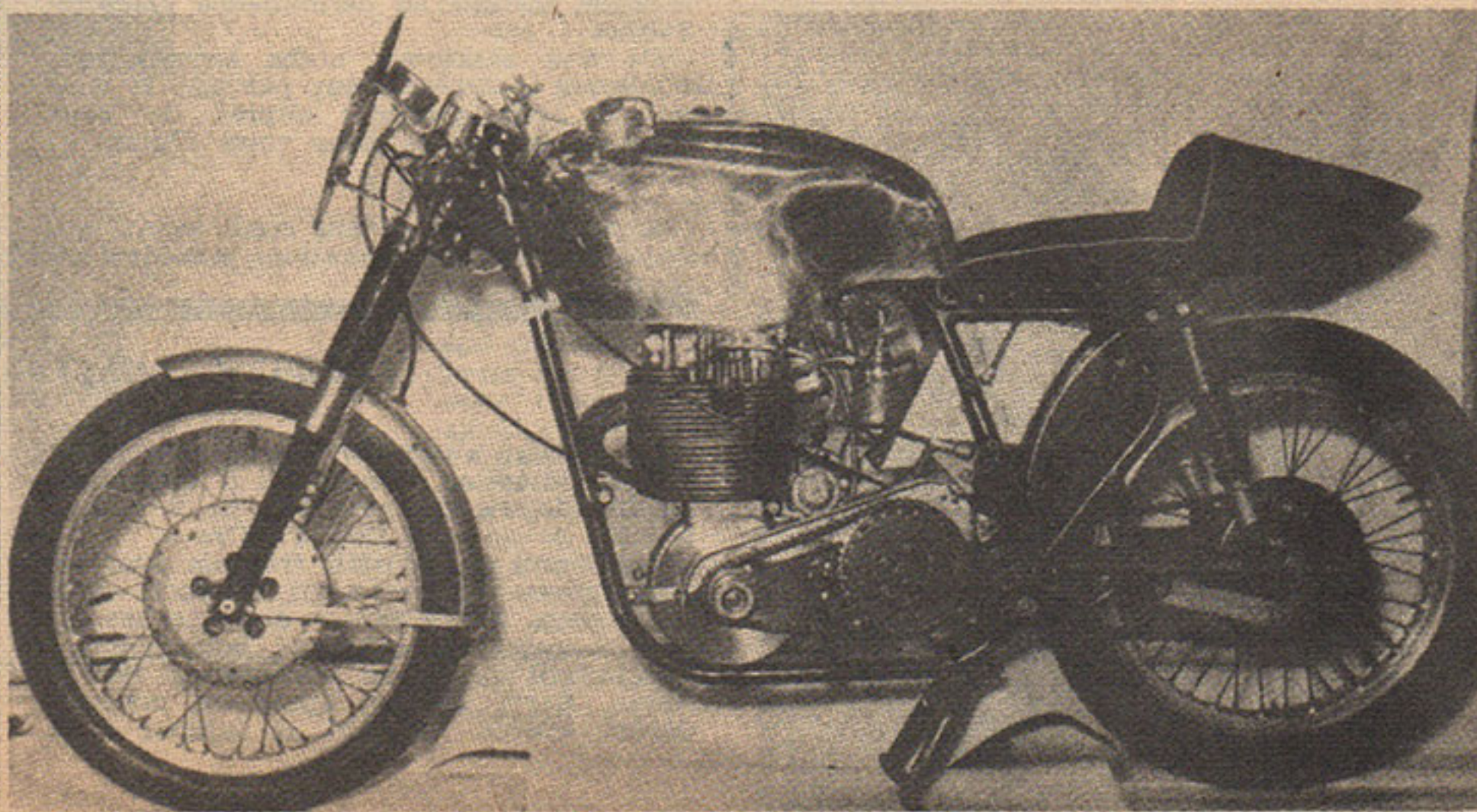
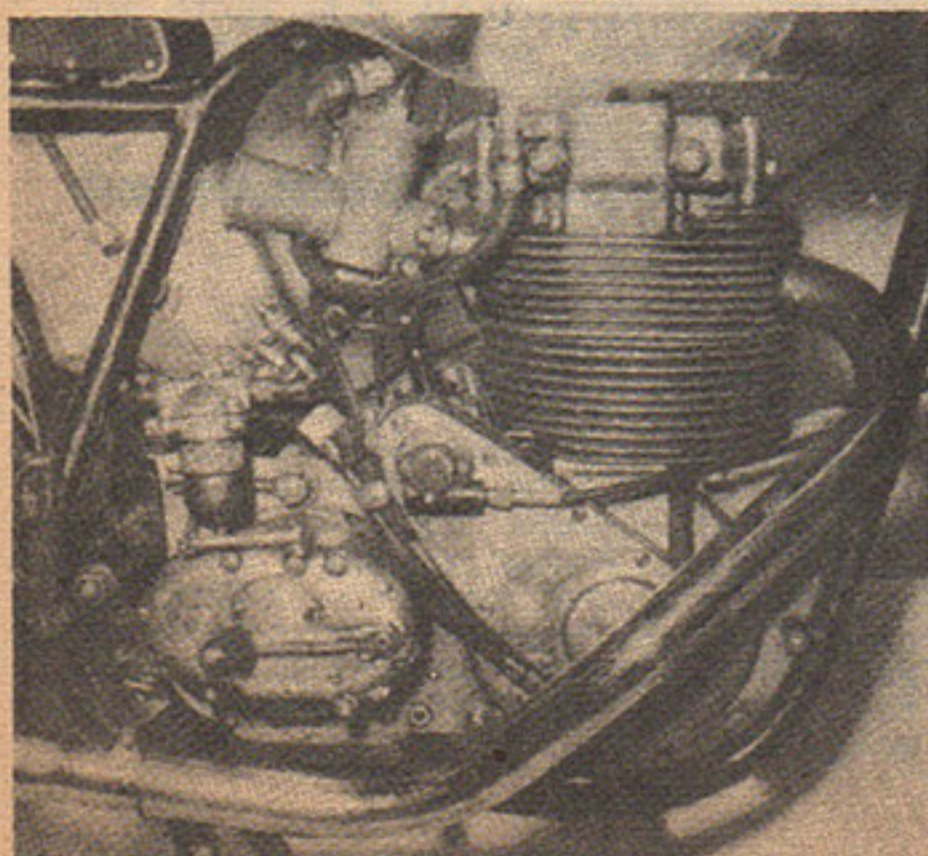
Cylindre en alliage, pénétrant de 57 mm dans le carter. Culasse d'origine, mais modifiée en fonction du nouvel alésage et en vue d'une amélioration de la turbulence à hauts régimes ; en particulier l'angle de la tubulure d'admission a été changé.

Soupapes et distribution non modifiées, seule la longueur des tiges ayant été réduite et amenée à 201,6 mm.

Pompe à huile d'un débit plus important en raison de l'utilisation d'une large bielle à chapeau.

Taux de compression de 10,25 à 1 et puissance au banc de 52 CV, ce qui est très joli pour un 500 mono culbuté.

Le cadre actuel est celui des classiques « Gold-Star » BSA.

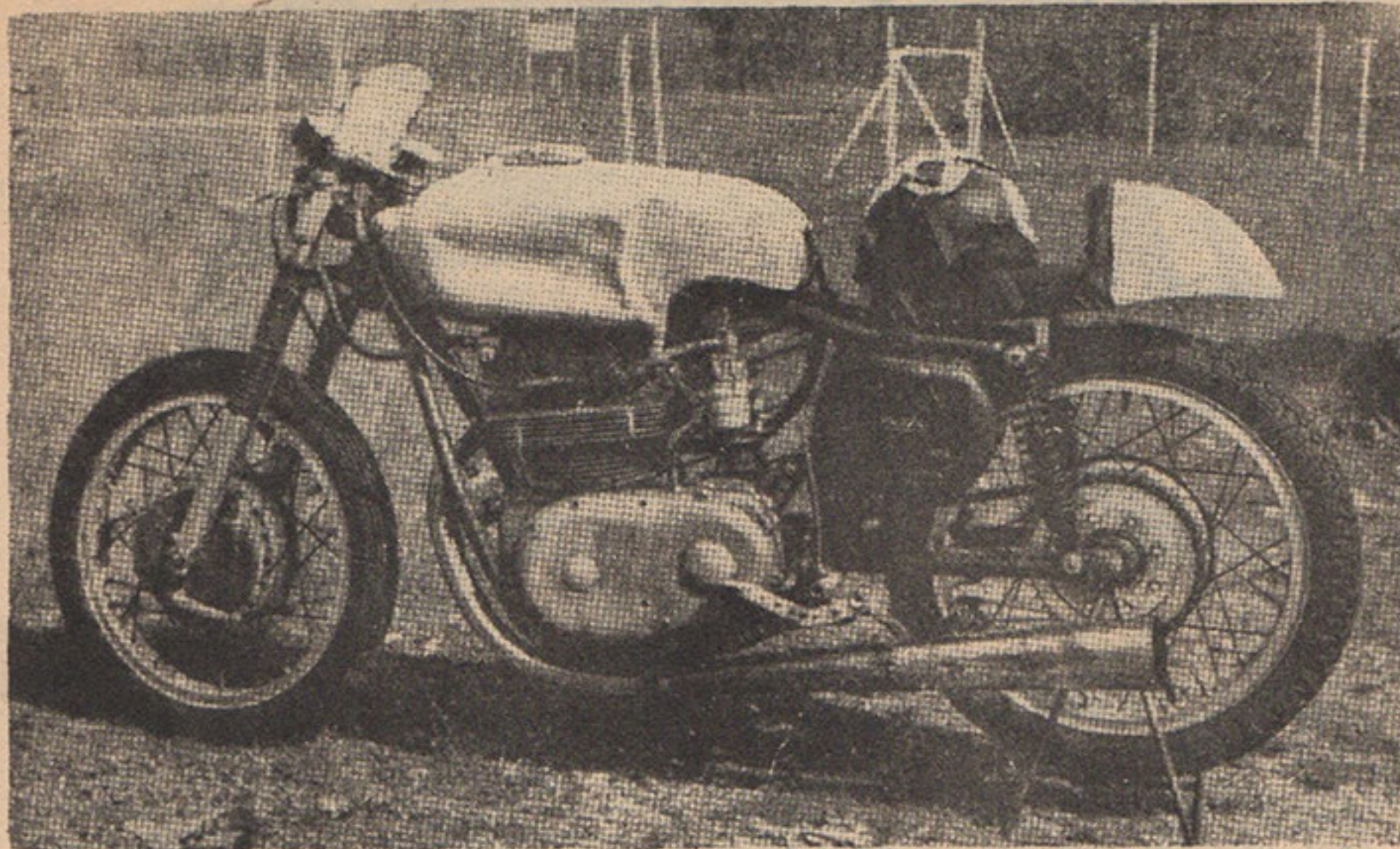




# Nouvelles

de la

## VITESSE



Apparue au récent circuit d'Imola où, pilotée par Dickie Dale, elle se classa deuxième, la 250 Benelli semble être capable d'inquiéter les Morini et M.V.

Ce monocylindre à 2 ACT commandés par une cascade de pignons est supercarré : 70x68,4. Puissance à la roue arrière : 33 CV (133 CV/litre environ) à 12.000 t/m. Culasse et cylindre en alliage léger, ce dernier étant chromé dur. Transmission primaire par pignons ; boîte à 6 vitesses. Partie cycle classique, réservoir en tôles d'aluminium. Poids total inférieur à 100 kg.

Enfin, on parle d'une distribution desmodromique qui remplacerait très bientôt l'actuelle distribution qui utilise des ressorts en épingle pour le rappel des soupapes ou des ressorts hélicoïdaux.

### GANDOSSO BLESSE A MODENE

Le pilote italien Alberto Gandossi, officiel Ducati, a effectué une chute grave aux entraînements, sur l'autodrome de Modène, en vue du Grand Prix de Cesenatico, deuxième épreuve des Championnats d'Italie.

Projeté hors de la piste, Gandossi heurta violemment une barrière de protection. Souffrant d'un traumatisme et d'une forte commotion cérébrale, il était transporté à l'hôpital dans un état grave. Après plusieurs jours de soins, Gandossi, âgé de 25 ans, a été déclaré hors de danger par ses médecins.

### TROIS CLASSES A OBERNAI LE 28 JUIN

Pour son quatrième circuit international de vitesse, le M.C. Obernai a inscrit trois courses à son programme du 28 juin : 350, 500 cc solo et 500 side-cars.

### LA SEMAINE PROCHAINE : GRAND PRIX DE FRANCE A CLERMONT-FERRAND

Nous ne sommes plus qu'à une semaine du Grand Prix de France de vitesse motocycliste, épreuve majeure de notre calendrier, et comptant pour les Championnats du Monde dont elle est d'ailleurs la première manifestation cette année.

Vous savez que cette compétition, pour laquelle le Moto-Club d'Auvergne a engagé des frais considérables et prévu un dispositif d'ensemble d'une ampleur jamais égalée en France dans le domaine qui nous occupe, se déroulera sur le fameux circuit de Montagne d'Auvergne réputé comme le plus beau d'Europe aux yeux des personnes les plus averties, telles le champion du Monde automobile, Stirling Moss.

Rappelons que trois grandes épreuves sont au programme, en 350 et 500 cc solo, et en 500 cc sidecars, avec les noms les plus prestigieux du motocyclisme mondial.

Dès aujourd'hui — si ce n'est déjà fait — préparez votre voyage à Clermont-Ferrand, où vous trouverez un bureau de location installé en permanence place des Salines.

De très nombreux clubs accompliront d'ailleurs le déplacement par car, et vous pouvez vous informer auprès de ceux qui ont leur siège dans votre région.

★

Quelques petits détails maintenant, qui s'ajoutent à nos informations précédentes :

— La Présidence de la République s'est intéressée au Grand Prix de France, dont la portée aura un grand retentissement international et qui doit mettre en valeur aux yeux du monde sportif la permanence du motocyclisme français.

— De nombreux représentants de la Presse française et étrangère suivront le déroulement des courses et bénéficieront d'une réception et d'installations hors pair, prévues spécialement à leur usage. La Télévision sera également présente sur le circuit.

— Il est possible qu'une course supplémentaire, réservée à la classe 250 cc (Formule I) ait lieu. Le règlement en a été déposé, mais tout dépend du nombre des engagements que recevra le M. C. d'Auvergne.

— Ligier, notre inter français, est entré en possession de ses Norton 1959 et a déjà « reconnu » le circuit, qui a été entre temps homologué officiellement par la F.I.M.

— Les Tchèques ont demandé à participer à l'épreuve, avec les Jawa d'usine.

— Le carburant officiel fourni notamment par B.P., titrera 93/93,5 d'octane, ne contiendra pas d'alcool, et la proportion de plomb tétra-éthyle sera de 0,04, soit fort peu de chose.

— Côté sidecars, nous vous avons donné une liste de 21 partants dans notre précédent numéro. Entre-temps, Beauvais (Norton) a encore demandé son engagement.

### HARRY HINTON EST MORT

Le coureur australien Harry Hinton est mort à l'hôpital d'Imola où il était hospitalisé depuis sa chute lors de la course des 500 cc de la « Coppa d'Oro ».

Très connu des sportifs français pour les nombreuses victoires qu'il remporta dans notre pays, Harry Hinton était un fin pilote et aussi un excellent mécanicien.

Débutant sa saison européenne 1959 à Imola, Harry Hinton, après un mauvais départ sautait Dale et se lançait à la

poursuite de Hartle. Un serrage dans une courbe le faisait chuter et il était transporté à l'hôpital avec des fractures de l'épaule et du bras gauche et de nombreuses hémorragies internes.

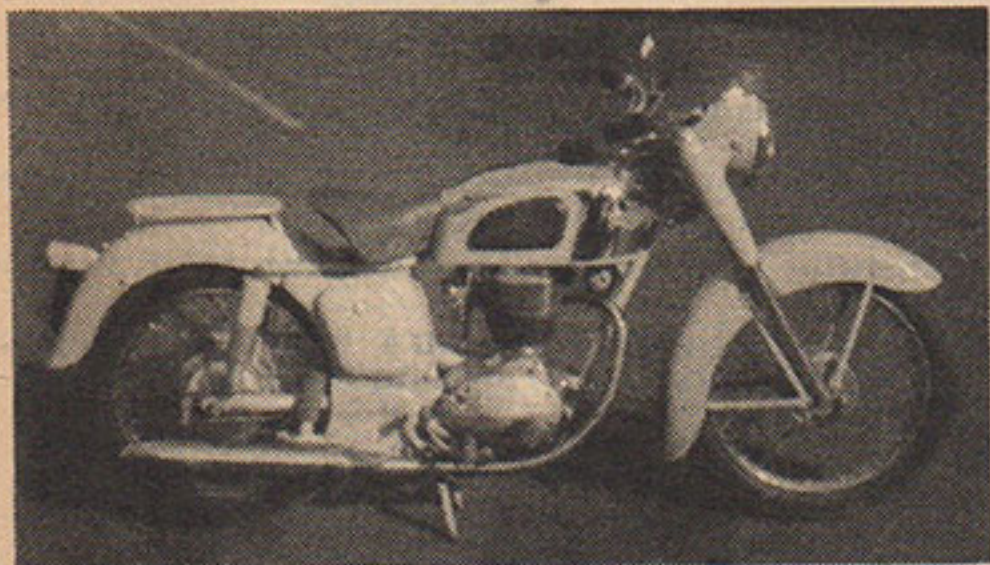
Avec Harry Hinton disparaît un excellent coureur qui avait su s'attirer les sympathies de tous les coureurs et organisateurs. Que sa famille et son frère Eric trouvent ici l'expression de notre sympathie.



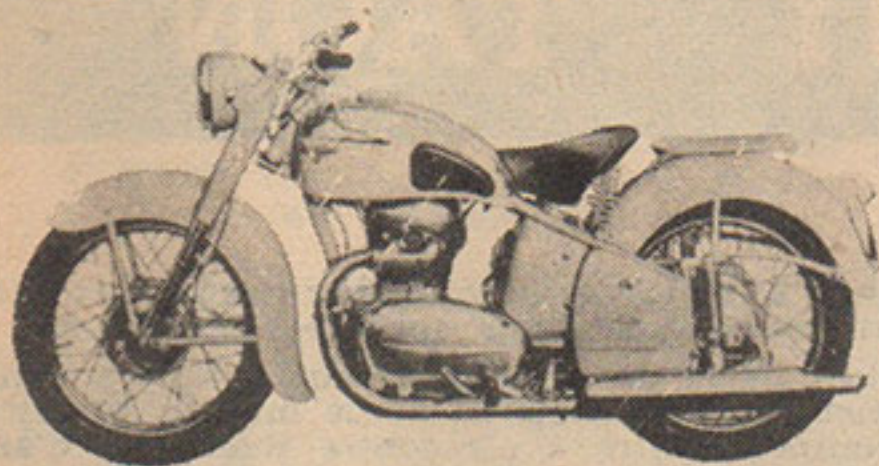


# Ce qu'ils en pensent

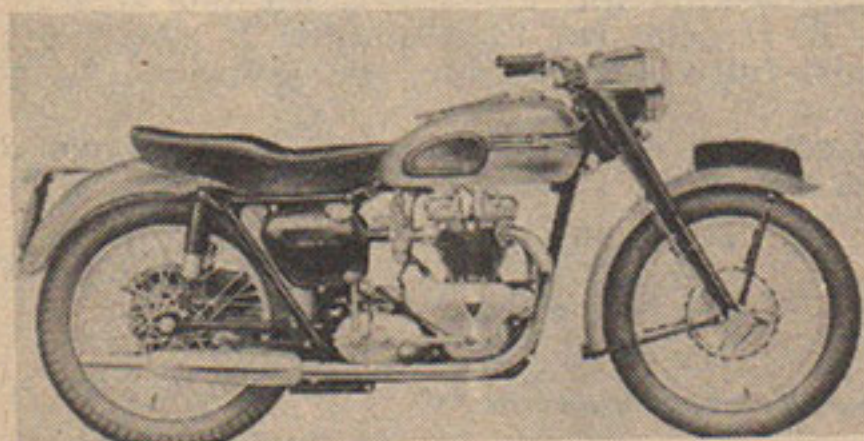
## 175 MOTOBÉCANE...



## ...350 MOTOBÉCANE



## ET TRIUMPH T. 100



LECTEUR de Moto-Revue et abonné, je viens à mon tour apporter mon opinion sur trois machines qui ont déjà eu l'honneur de vos colonnes.

En avril 1956 je fis l'acquisition d'une Motobécane 175 cc type Z 23 C. Rôdage selon les recommandations du concessionnaire. Le moteur donne son plein rendement à 7.000 km. La vitesse de croisière se situe entre 80 et 90 compteur et la consommation à cette vitesse est de 4 l aux 100 km.

Bonne tenue de route, excellente suspension. La fourche télescopique ne talonne pas.

Bon freinage à l'arrière mais inexistant à l'avant. Sélecteur mal placé, il faut lever le pied du repose-pied, ce qui cause un certain déséquilibre.

Il y a un trou entre 2ème et 3ème qui est très désagréable. Eclairage faible, avertisseur inaudible. La batterie coule et attaque peinture et pot d'échappement. J'ai grillé de nombreuses ampoules de stop et remplacé le ressort de kick à 3.000 km. Peinture et chromes de bonne qualité.

En somme bonne machine de tourisme mais qui est un peu dépassée par les 175 cc actuelles.

Juillet 1957, après avoir parcouru 12.000 km avec ma Z 23 C, je me décide malgré de nombreux conseils avisés à faire l'acquisition de la Motobécane 350 cc L 4 C. Et voici le rôdage commencé et avec lui les ennuis. 1.000 km : changement de joint de culasse car les cylindres sont littéralement couverts d'huile ainsi que l'avertisseur qui, déjà presque inaudible d'origine, refuse tout service.

A 2.000 km il faut de nouveau changer les joints, mais cette fois c'est l'usine qui se charge de cette opération et me remet tout en ordre, pas pour longtemps d'ailleurs.

A 2.500 km, on me change les cylindres ceux-ci sont poreux, paraît-il, et il faut recommencer le rôdage. Quelques centaines de km et il faut retourner à l'usine pour changer à nouveau les joints de culasse ce qui n'a d'ailleurs pas plus d'effet que précédemment.

Je me décide donc à rouler comme ceci au grand détriment des pantalons et de l'avertisseur qui brille par son silence.

Mauvaise position avec la selle d'origine. Fourche télescopique trop faible, qui talonne ainsi que la suspension arrière coulissante. Freinage inexistant à l'avant. Quant à la vitesse, il ne faut pas trop demander, 95 à 100 km sur les routes en parfait état et non accidentées.

Le moteur chauffe terriblement. Les bougies sont très difficiles à enlever quand le moteur est froid mais, quand il est chaud, il est impossible de les enlever. Le sélecteur est très dur et il est impossible de passer rapidement les vitesses ; il arrive qu'il reste coincé sur une vitesse ou une autre ce qui est très désagréable dans les embouteillages.

Cette 350 a quand même quelques qualités. Bon freinage à l'arrière. Excellents départs le matin, même l'hiver, au 2ème coup de kick elle est en route. Coffre à outils très vaste. Carter de chaîne appréciable. Chromes de bonne qualité.

Mars 1958 je change ma L 4 C qui a 10.000 km pour une superbe Triumph T 100. Je totalise 7.000 km à l'heure actuelle et j'en suis fort satisfait. Excellente position sur la selle biplace ; les commandes sont très douces et bien en place. On peut parcourir des centaines de km sans ressentir la moindre fatigue. La tenue de route est bonne ; en solo cependant un léger flottement dans certains virages pris à grande vitesse ; ce phénomène disparaît en duo. La machine est sensible au vent latéral.

Côté moteur tout est parfait ; les accélérations sont excellentes et peu de machines de cylindrée égale résistent.

Consommation 4,2 l à 100 km/h ; 5 l à 115 ou 120, ce qui est d'ailleurs ma vitesse habituelle. Conduite agréable en ville surtout sur la 2ème, qui descend à 30 et monte à 100 km/h.

Le freinage est excellent, surtout à l'avant. Je ne possède pas le modèle ayant les moyeux-freins centraux mais je trouve celui-ci satisfaisant.

Quelques défauts : le système de graissage de la chaîne secondaire pourrait être modifié car la roue arrière est toujours couverte d'huile. Plusieurs rayons de la roue arrière se sont cassés ainsi que la patte de fixation du garde-boue avant, cassée trois fois.

Eclairage et avertisseur un peu faibles pour les performances de cette machine.

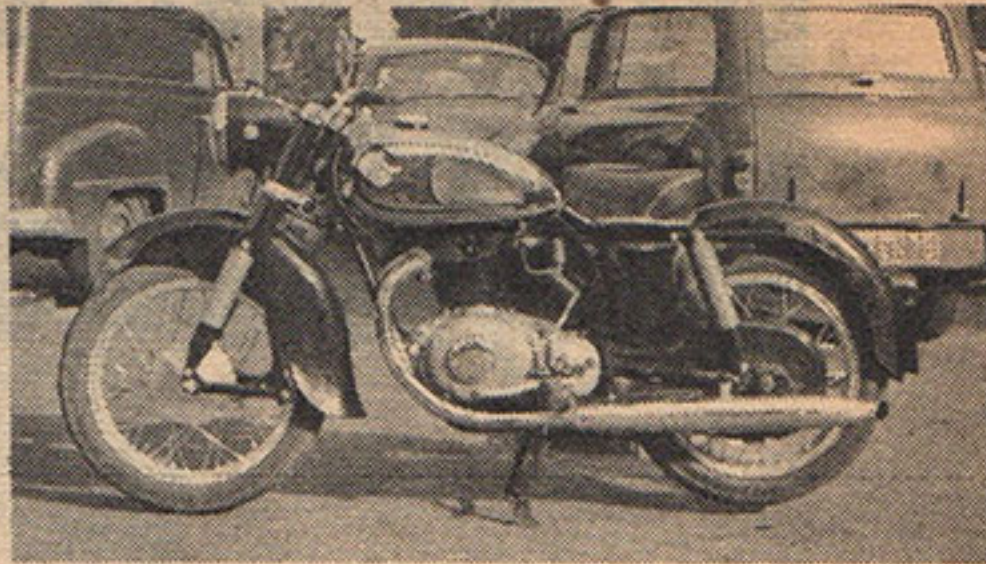
A 10.000 km changement des garnitures de frein avant et de la chaîne primaire, qui s'est rompue, le niveau d'huile ayant été négligé. A 16.000, rôdage des soupapes et décalaminage. Tout est normal. Changement du pneu arrière d'origine par un Pirelli qui procure une excellente tenue de route.

J'espère parcourir de nombreux milliers de km avec cette machine mais, si je la change, ce sera pour une autre Triumph bien sûr, peut-être la T 110 et, pourquoi pas, la T 120 !

G. Bouriffet — Créteil (Seine).



## 350 HOREX "RESIDENT"



**C**'EST à la suite des opinions de M. Nicolino, parues dans Moto-Revue du 15 novembre, que je me décide à parler de la Horex.

**Rôdage** : J'ai laissé le moteur s'occuper de la question ce qui me faisait rouler à 100 km/h au bout de 500 km et à 120 au bout de 1.500. Les vibrations du rôdage n'ont disparu qu'après 3.000 km. C'est ma cinquième machine et j'étais assez dépaysé de chevaucher cet engin relativement haut comparé à la 175 Puch SVS que j'avais avant et compte tenu de mes 1,63 m sans casque.

La tenue de route est bonne mais il faut s'habituer à la fourche semi Earles qui lui rend le nez assez lourd. A remarquer que celle-ci ne guidonne que quand il y a du jeu dans le cône de direction. Je n'ai jamais eu besoin de scier la béquille et pourtant j'ai déjà parcouru plus de 24.000 km (sur des routes de montagne dans les Vosges ou en Suisse assez fréquemment).

**Moteur** : Puissant, souple et robuste, relativement propre.

**Freinage** : D'origine, médiocre, surtout à l'avant, mais bien amélioré par l'application d'Edra-Stop et l'ajustage des garnitures avant qui portaient mal.

Où je trouve M. Nicolino un peu difficile c'est quand il

trouve les coffres à outils trop petits. J'aurais aimé qu'il précise sur quelle machine il avait vu des coffres plus grands et mieux garnis.

**Consommation** : Pas d'accord avec les 6 litres ; je fais 4,2 l en roulant à 100-110 chrono toutes les fois que la route ou la circulation le permettent. Même à deux, en montagne, avec bagages camping ou en long parcours à 120 soutenu longtemps sur les autostrades allemandes, elle n'a jamais dépassé 4,5 l.

**Eclairage** : très bon, il permet de rouler à 80-90 en code et 120 en phare.

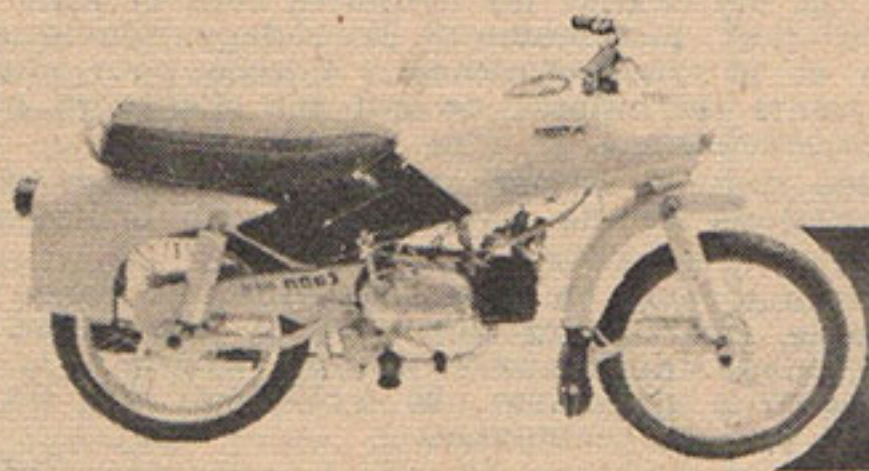
**Silencieux** : très bons mais qui pourissent très vite à l'arrière dans l'ogive.

**Batterie** : La Varta d'origine ne valait pas un clou, et les autres batteries durent à peu près un an.

**Chromes et peinture** : excellents. Ma monture pour l'année prochaine, BMW R 50.

Après ce long exposé il ne me reste qu'à vous féliciter pour votre journal et vos démêlés avec l'archaïque FFM.

A. Loriod — Danjoutin (T. de B.).



## 125 DERNY "TAON"

**R**ECEMMENT abonné, mais fidèle lecteur depuis quelques années de votre intéressante revue, je viens vous donner mon avis sur la 125 Dernity à moteur horizontal AMC.

Cette machine achetée neuve en novembre 1957 totalise à ce jour 8.000 km.

Tout d'abord voyons les inconvénients de cette petite machine :

Je pense que le principal est le manque de rigidité de la fourche genre Earles lors d'un freinage vigoureux du frein avant. Ensuite viendrait la consommation qui me semble un peu élevée pour une 125, en effet elle est de l'ordre de 4 litres environ aux cent km.

Mais cela ne compte pas, comparé aux avantages.

Le petit moteur qui anime cette petite moto est nerveux et robuste, il faut faire même très attention de ne pas lâcher l'embrayage trop vite car la roue avant se retrouve à 30 cm du sol. C'est spectaculaire mais je ne crois pas que cela arrange le moteur.

La tenue de route est parfaite et du fait que le moteur est placé assez haut ainsi que les repose-pieds cela permet de virer à très grande allure sans toucher. Le freinage est très progressif si l'on fait attention à la roue avant.

Au point de vue vitesse, en solo et en position normale on plafonne à 100, 105 km/h. Je pense que le gain de vitesse, que

j'ai acquis par rapport à la vitesse indiquée par le constructeur, je le dois aux quelques modifications apportées au moteur.

J'ai fait raboté la culasse de presque 1 mm ce qui a considérablement augmenté la compression de ce moulin. Ensuite j'ai changé le volumineux filtre à air contre une prise d'air directe munie simplement d'un petit grillage, cela ajoute encore à l'esthétique de cet engin que l'on peut à mon avis admirer pour sa ligne moderne et sa propreté. J'ai monté un gicleur de 85 et une bougie Bosch 240 T 11. Pour rendre la machine encore plus attrayante j'ai monté une selle à dossier, une poignée à tirage direct et un petit capotage de guidon.

Encore deux mots pour signaler un incident regrettable qui risque d'arriver à d'autres possesseurs de Dernity : toute l'huile de la boîte passait dans le cylindre d'où marche en 4 temps et une épaisse fumée à chaque reprise.

Tous les joints étaient en bon état, sauf un roulement côté volant magnétique qui avait pris du jeu et qui laissait passer l'huile, le remède est bien simple, il s'agit de monter une bague anti-fuite comme sur les Vespa et le tour est joué.

Je suis bien content de cette 125 et si je la change un jour, ce sera pour la Triumph Tiger 100.

M. F. ABBAL, Nîmes.

### VIDANGE

TOUS LES 15.000 km ?

Un « Ce qu'ils en pensent » publié dans notre numéro 1.436, au sujet d'une Triumph T 100, apprenait à nos lecteurs que Michel Adam, le propriétaire de cette machine, effectuait ses vidanges moteur tous les... 15.000 km !

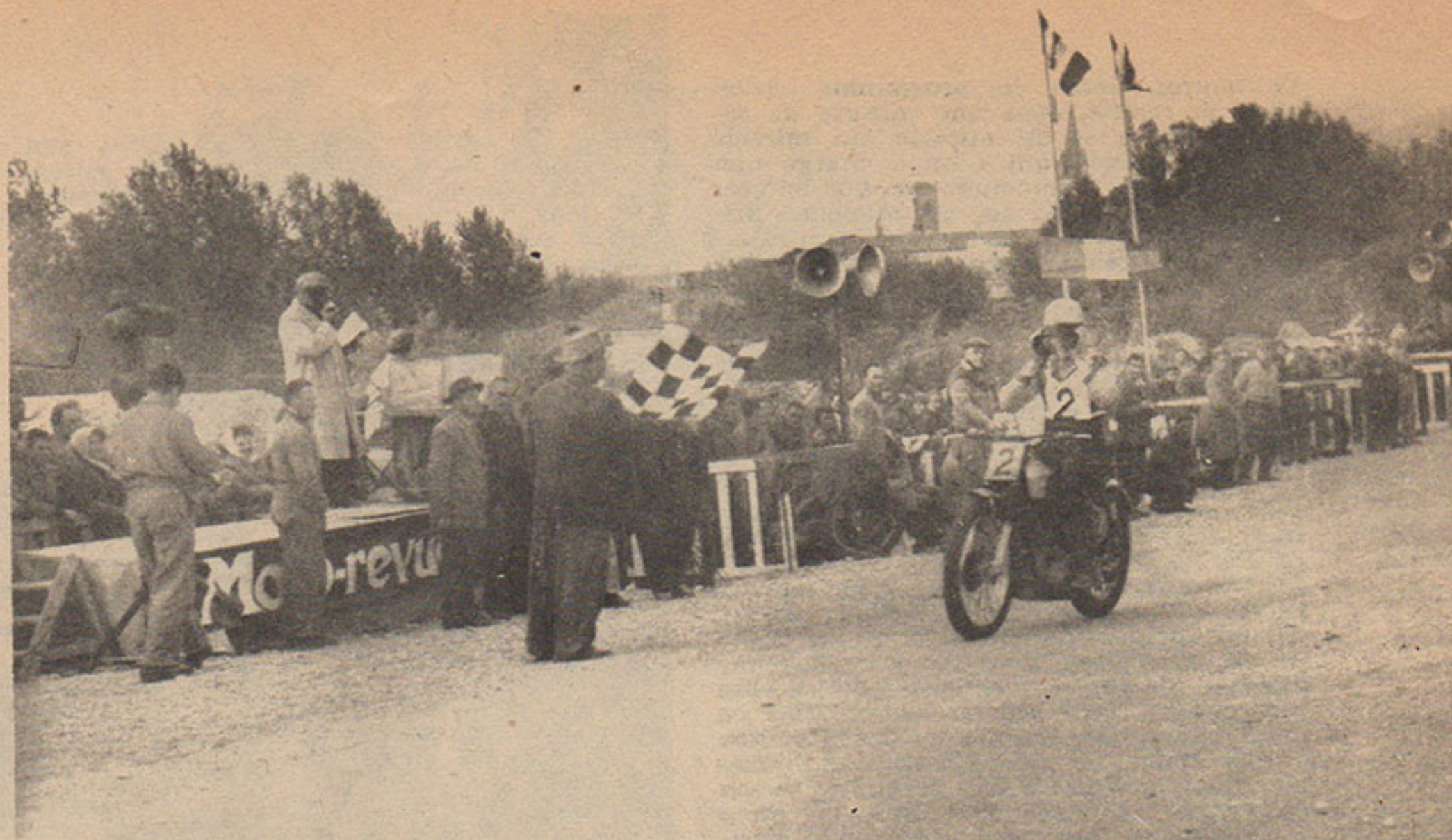
Que nos lecteurs se rassurent, M. Adam

n'a pas découvert un secret lui permettant de telles économies ; il s'agit plus simplement d'une erreur typographique qui a transformé 1.500 en 15.000, erreur qui a échappé à l'œil attentif de notre correcteur et que nos lecteurs excuseront certainement.



# PERNES LES FONTAINES

JOUE...  
...ET  
GAGNE



## GUY BERTRAND EN TÊTE DU CHAMPIONNAT "INTER"

## SIGVARDSSON ET WALZ, AUTRES VAINQUEURS DU JOUR.

*Ci-dessus, très détaché et tout à fait décontracté, Guy Bertrand (2) franchit en vainqueur la ligne d'arrivée.*

*Ci-dessous, menant les deux manches de l'épreuve 500 cc inter de bout en bout avec une remarquable aisance, Sigvardsson (2) a confirmé tout le bien que nous pensons de lui. Pernes est sa 3<sup>me</sup> victoire en France, sur quatre courses disputées depuis 1958.*



**Q**UAND le Midi — le vrai, la Provence — bouge, croyez-nous, cela se remarque. Mais il est si loin, ce Midi, qu'il lui faut bien forcer l'étonnement s'il veut nous faire prendre conscience une bonne fois de son existence, de son aptitude à participer aux plus grands événements de la vie sportive motocycliste française.

Pernes-les-Fontaines... sans doute le nom de cette petite ville du Vaucluse sonne-t-il familièrement aux oreilles de ceux qui, dans le Nord, à l'Ouest, à Paris, connaissent le mieux leur géographie de la compétition. N'y donne-t-on pas depuis longtemps deux réunions annuelles — vitesse et moto-cross — dont la réputation de qualité n'est plus à faire ?

Oui, bien sûr. Mais cependant, Pernes est restée jusqu'ici en dehors des organisations qui, régulièrement, attirent sur place la presse spécialisée, les personnalités les plus en vue dans le domaine qui nous occupe.

Situation injuste, au fond, et que l'équipe du M.-C. Pernois s'est décidée à renverser, pour qu'enfin les manifestations auxquelles elle se consacre avec une compétence, un dévouement, un dynamisme rares soient enfin classées parmi les plus grandes, les plus attachantes de notre calendrier.

Et l'on a mis « le paquet », avec un programme de moto-cross qui, par sa densité comme par sa qualité, est unique dans nos annales et le restera certainement longtemps : trois courses inter le même jour, et des plus belles qui soient !

Cette gageure — car c'en est une dans l'état présent des choses du moto-cross — Pernes l'a tenue non par vaine gloire mais simplement pour abattre cette barrière qui, jusqu'alors, l'a retranchée sans raison définie des organisations classées parmi les événements à ne pas manquer.

Et cette gageure, Pernes l'a réussie. Non seulement la réunion du 26 avril fera date cette année mais dorénavant, pour nous qui suivons les plus grandes, les

plus belles compétitions, pour ceux encore à qui il appartient de se prononcer sur l'aptitude des clubs à prétendre aux organisations officielles, le Midi ne sera pas plus ignoré que les régions dont nous savons déjà qu'elles sont les grands centres du motocyclisme français.

Au Nord, nous avons Cassel. A l'Est, Vesoul, à l'Ouest, Mayenne (entre-autres). Au Sud, nous aurons maintenant Pernes-les-Fontaines.

Et vive la manche française du Championnat d'Europe 1960 de la petite cylindrée sur ce terrain énormément spectaculaire, dans ce cadre plaisant, au sein d'une organisation avisée et devant une foule sportive qui quadruple pour quelques heures la population de la petite cité provençale.

Le Championnat d'Europe de l'an prochain, le Président Gerent, le Président Dotto, le M.-C. Pernois et la Ligue Motocycliste régionale de Provence en ont pleinement acquis les droits !

★

Impossible, compte tenu de ce qu'il nous fallait vous dire de cette manifestation visitée par nous pour la première fois, de vous donner un compte rendu très détaillé des trois courses qui, en deux manches chacune (formule excellente) ont rassemblé à Pernes quantité d'éléments de valeur, que la lecture de nos résultats techniques détaillés vous permettra d'ailleurs de situer dans le contexte de la journée.

Nous avons vu successivement se disputer âprement, magnifiquement, sur ce circuit de 1.585 mètres rapide, large et extrêmement spectaculaire, visible de partout, trois courses qui eussent pu constituer séparément le gros morceau de la réunion.

Trois courses au déroulement sans faille, devant un public que la pluie du matin n'avait pas rebuté — heureusement car, sinon... Mais à Pernes, l'on vient, quelque soit le temps !

Trois courses, soit un horaire très lourd, démarrant à 13 h. 45 pour s'achever à



19 heures, selon le programme, selon aussi la réalité, sans une minute de retard. Cela, c'est un miracle, un miracle signé Landureau qui a eu à charge non seulement de commenter les nombreuses phases émouvantes des six manches disputées au total, mais encore de minuter la cadence générale des épreuves et qui sut, dans cette occasion plus difficile que toute autre, réussir sur ce point comme il réussit au micro. Plus que jamais, une organisation importante réclame les soins de notre animateur national, dont la compétence en matière de sport motocycliste est à toute épreuve.

★

En présence du Sous-Préfet de Carpentras, M. Migean, avec l'appui du maire de Pernes, M. Moutte, et de la Municipalité, devant encore MM. Fragnaud et Dotto, du Comité de la F.F.M., Astorg, de la Commission Sportive de la Ligue de Provence, etc... nous avons vu le jeune Suédois Sigvardsson enlever sans bavure une course 500 inter où les vedettes ne manquaient pas. Dans cette épreuve, Nex a fait de belles choses, l'Allemand Muller aussi qui, pour sa première saison en grosse cylindrée s'est tout de suite classé parmi les bons éléments européens.

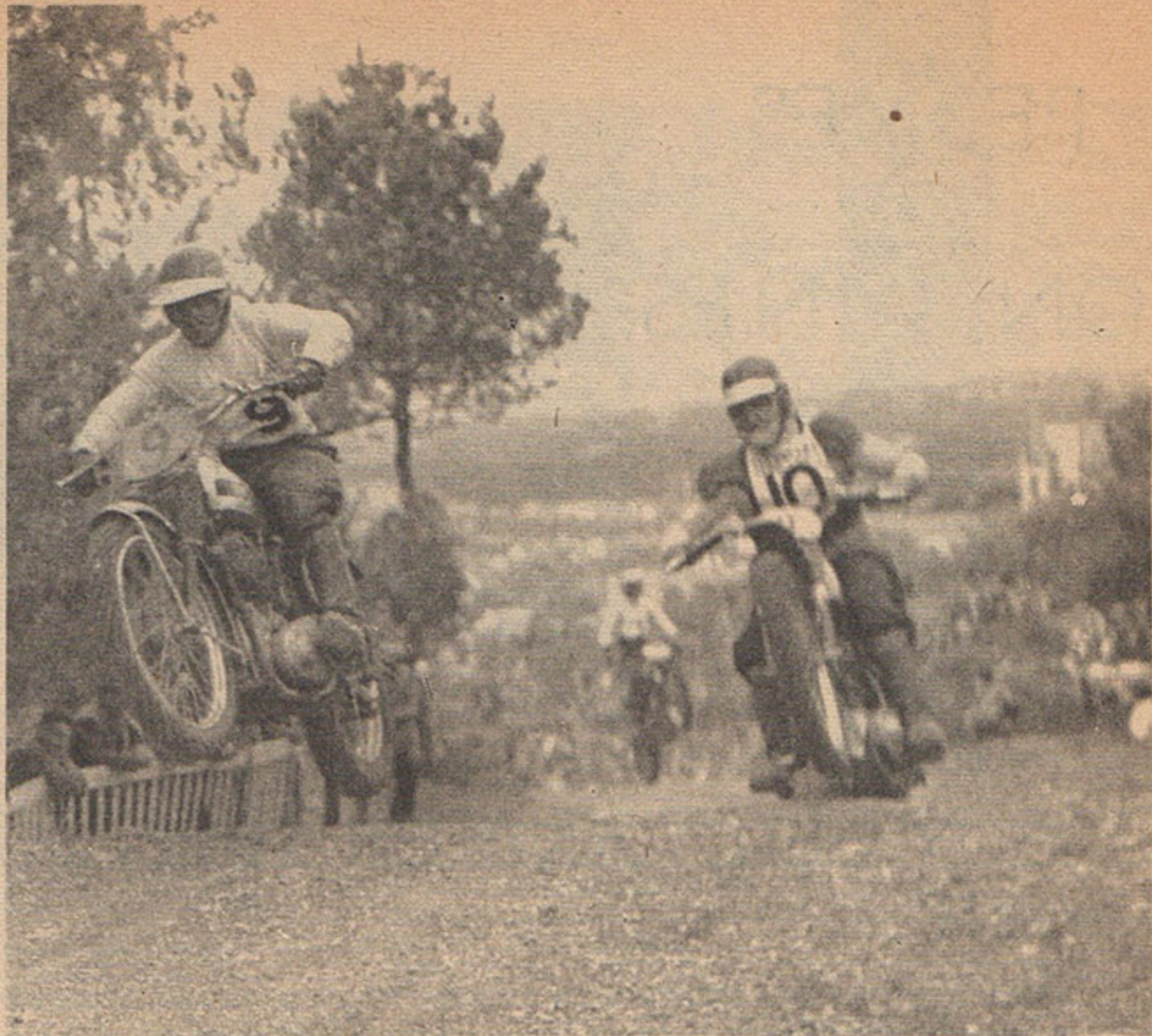
Bonne course encore du Suédois Persson, ce nouveau venu dont nous avons déjà signalé les moyens, et du « local » Dugas, excellent second en première manche, trahi ensuite par un « serrage » et un embrayage « rôti ».

Clynk, dont c'était la rentrée en France après son accident, connu aussi des ennuis du même côté. Ils ont souffert, les embrayages, à Pernes ! Enfin, Auguste Darrouy, très en vue au début de la seconde manche, fut une fois de plus malchanceux. Le pauvre Auguste a décidé ment le sort contre lui en ce moment !

★

Nous avons vu aussi de nombreux étrangers dominer l'épreuve inter en 250 cc, finalement remportée par l'ex-officiel Maïco Otto Walz, à qui la « Clairette », si agréable à consommer, joua quelques tours dans la soirée !

L'Anglais Sharp, Muller — encore — et le Suédois Hartmann furent les animateurs de cette course, où le premier Français classé fut Joseph Terrien, encore qu'assez loin.



Enfin vient le Championnat de France Inter, première épreuve 1959, sur deux manches de quarante-cinq minutes.

Absents : René Klym, dont la jambe est dans le plâtre et qui va suivre les efforts de ses camarades en spectateur, et Deshaie, que son métier de policier motocycliste a empêché de faire le déplacement (mais pourquoi la F.F.M., avertie, n'a-t-elle pas remplacé Deshaie ?).

Chute au départ, dès le premier virage, relevé. Brassine en est la victime essentielle, recevant là une blessure à la cuisse qui l'empêche de continuer. Une manche perdue pour ce grand champion, et perdue sottement, du fait de l'action quelque peu trop fougueuse de Jean Ha-

zianis, plus lui-même que jamais... et qui cassera trois chaînes dans l'après-midi.

Robert Klym file en tête, et y restera. Bertrand, à ses trousses, s'évertuera vainement à le remonter, perdra 20 secondes en chutant, reviendra et terminera à moins de 3 secondes !

Derrière, Godey — superbe sur son terrain, Godey que ses 39 ans ne diminuent pas, et c'est absolument étonnant — puis Ledormeur, Combes, Chuchart — très bon en ce début de saison, Beaumard qui a remonté peu à peu un Vouillon extrêmement courageux, Julienne qui a fait de même, etc...

Jacques Charrier, à l'aise sur ce circuit rapide, mène le peloton des autres poursuivants, qui ont près d'un tour de retard. Enfin Jacquemin ne peut faire grand-chose, sa machine ayant connu des ennuis de soupapes dès les entraînements, ennuis qu'une rectification effectuée le samedi soir ne parviendra pas à faire disparaître.

★

Encore une chute au premier virage dans la seconde manche, Hazianis provoquant un écart de Combes, qui oblige lui-même Schmid à se rabattre sur la gauche, heurtant dans cette action la roue avant de Beaumard. Ce dernier va à terre, et sur lui tombent Robert Klym et Julienne, qui repartiront bons derniers avec le précédent.

C'est Bertrand qui a pris le commandement, s'assurant immédiatement une avance confortable, qui lui permettra de mener toute la course en pleine décontraction. Derrière, Hazianis est second jusqu'à l'instant de casser sa troisième chaîne de la journée, alors remplacé par Paul Godey, dont le rush est venu à bout de Gérard Ledormeur.

Schmid est bien placé encore qu'ayant dû concéder quelques places aux précédents ainsi qu'à Chuchart et à... Robert Klym qui finira quatrième après avoir remonté la quasi totalité de ses adversaires en une course splendide de volonté, de rapidité et de sûreté de pilotage.

Cros s'est un peu repris sur la fin de cette manche ; Combes tourne en bonne position et Charrier, qui s'est d'abord maintenu en dixième position, casse une



*Ci-dessus, une phase du duel livré par Paul Godey (10) à Gérard Ledormeur (9). Irrésistible sur son terrain, Godey passera l'excellent Nantais.*

*Ci-contre, sur le podium, à l'extrême-gauche, M. Gerent, président du M.-C. Pernes, et Otto Walz, vainqueur en 250, recevant un bouquet sous les yeux de Sigvardsson, victorieux en 500, qui attend son tour.*

*Derrière Landureau (à demi caché), Guy Bertrand dont le large sourire dit assez le contentement. M. Dotto, président de la Ligue de Provence, à l'extrême-droite, s'apprête à lui remettre une écharpe tricolore récompensant sa victoire dans la première manche du Championnat de France inter 1959.*



roue, en change, et chute presque aussitôt, ses garnitures de freins s'étant décollées. Quelle « gamelle », en bas d'une descente !

Par bonheur, l'inter parisien n'a que des contusions superficielles.

★

La joie de Bertrand, leader du Championnat inter 1959, fait plaisir à voir.

La joie aussi des membres du club, responsables de la splendide journée de sport que nous avons connue à Pernes, la

joie enfin du Président Dotto, qui remettra au grand vainqueur du jour un fanion aux couleurs de la Ligue de Provence tandis que M. Gerent en reçoit un pour sa part, en récompense des efforts faits par le M.-C. Pernaïs pour placer la ligue au niveau des plus grandes.

Et déjà, les lampions du moto-cross à peine éteints, Pernes songe à son circuit de vitesse international.

Quelle admirable vitalité !

R. C. D.

## RESULTATS TECHNIQUES

**Classement général 250 cc :** 1. WALZ (A., Maïco), 4 pts ; 2. Sharp (G.-B., F. Barnett), 5 pts ; 3. Hallman (S., Husqvarna), 6 pts ; 4. Muller (A., Maïco), 8 pts ; 5. Jackson (G.-B., Greeves), 9 pts ; 6. Hülsman (A., Maïco), 12 pts ; 7. Erickson (S., Husqvarna), 13 pts ; 8. Wustenhaegen (A., Maïco), 17 pts ; 9. Harze (B., Maïco), 18 pts ; 10. Terrien (F., Maïco), 20 pts, etc...

**Classement général 500 cc :** 1. SIGVARDSSON (S., Matchless off.), 2 pts ; 2. Nex (G.-B., BSA), 8 pts ; 3. Muller (A., AJS), 8 pts ; 4. Persson (S., Matchless), 8 pts ; 5. Cheney (G.-B., BSA), 9 pts ; 6. Dugas (F., BSA), 10 pts ; 7. Larsson (S., AJS), 16 pts ; 8. Walz (A., AJS), 17 pts ; 9. Vila (F., BSA), 19 pts ; 10. Hülsman (Maïco), 21 pts, etc...

★

### CHAMPIONNAT DE FRANCE INTER (1re EPREUVE) :

**Première manche :** 1. Robert KLYM (BSA) ; 2. Bertrand (BSA) ; 3. Godey (BSA) ; 4. Ledormeur (BSA) ; 5. Combes (BSA) ; 6. Chuchart (BSA) ; 7. Beaumard (BSA) ; 8. Julienne (Gilera-Olivotti) ; 9. Schmid (BSA) ; 10. Charrier (BSA) ; 11. Drobecq (BSA) ; 12. Melioli (Matchless) ; 13. Vanlerberghe (BSA) ; 14. Vouillon

(BSA) ; 15. Jacquemin (AJS 7R) ; 16. Cros (BSA) ; 17. Hazianis (BSA).

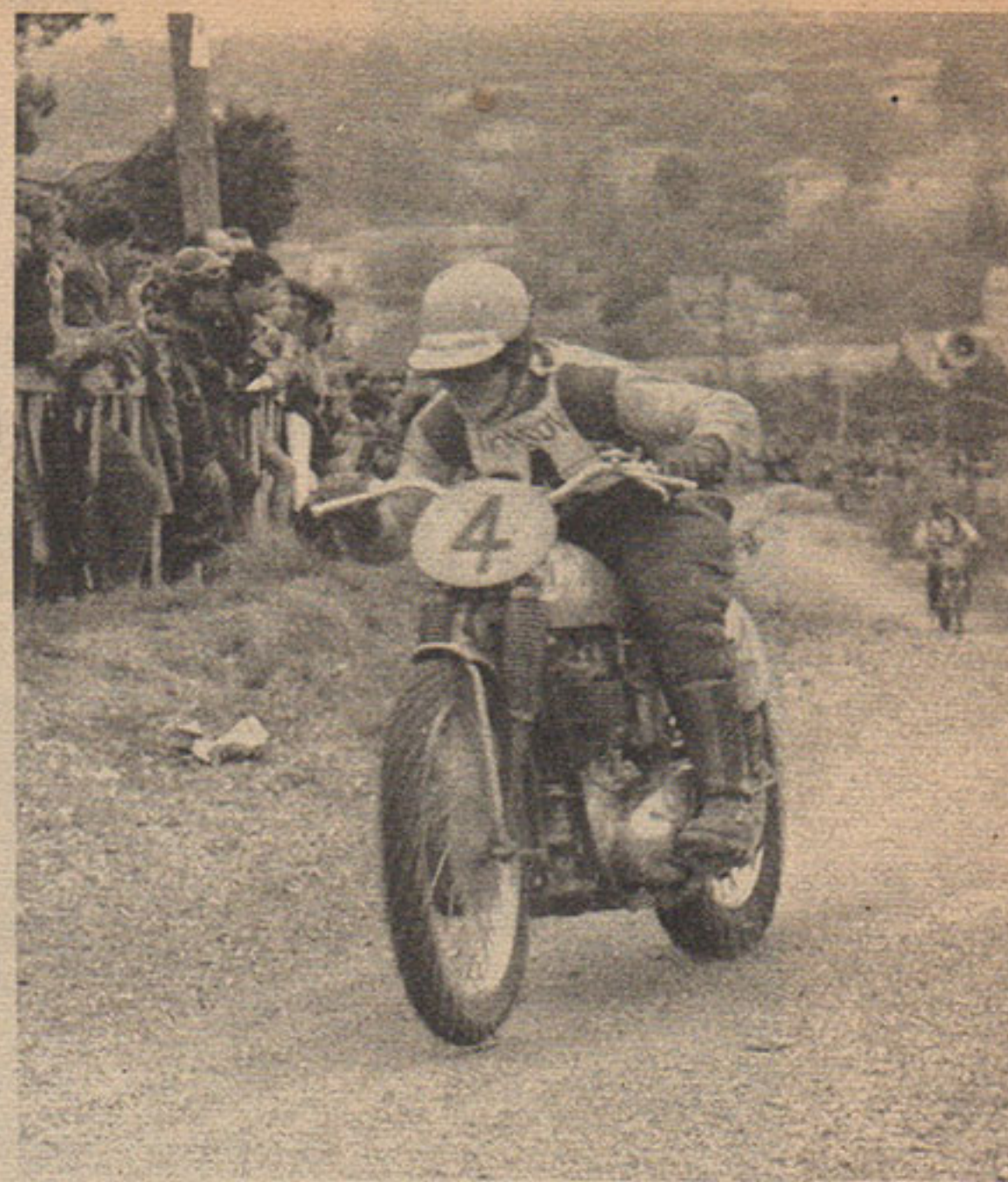
**Deuxième manche :** 1. BERTRAND ; 2. Godey ; 3. Ledormeur ; 4. Robert Klym ; 5. Chuchart ; 6. Schmid ; 7. Cros ; 8. Combes ; 9. Julienne ; 10. Drobecq ; 11. Vouillon ; 12. Vanlerberhe ; 13. Melioli ; 14. Beaumard ; 15. Jacquemin ; 16. Hazianis ; 17. Charrier.

**Classement général :** 1. BERTRAND, 3 pts ; 2. Godey, 5 pts ; 3. Robert Klym, 5 pts ; 4. Ledormeur, 7 pts ; 5. Chuchart, 11 pts ; 6. Combes, 13 pts ; 7. Schmid, 15 pts ; 8. Julienne (17 pts) ; 9. Drobecq, 21 pts ; 10. Beaumard, 21 pts ; 11. Cros, 23 pts ; 12. Vouillon (25 pts) ; 13. Vanlerberghe, 25 pts ; 14. Melioli, 25 pts ; 15. Charrier, 27 pts ; 16. Jacquemin, 30 pts ; 17. Hazianis ; 18. Brassine.

★

Ce classement constitue le classement provisoire du Championnat de France inter, à la différence que dans ce classement, Bertrand compte 21 pts ; Godey 20 ; Robert Klym 19 et ainsi de suite, selon le nouveau règlement F.F.M.

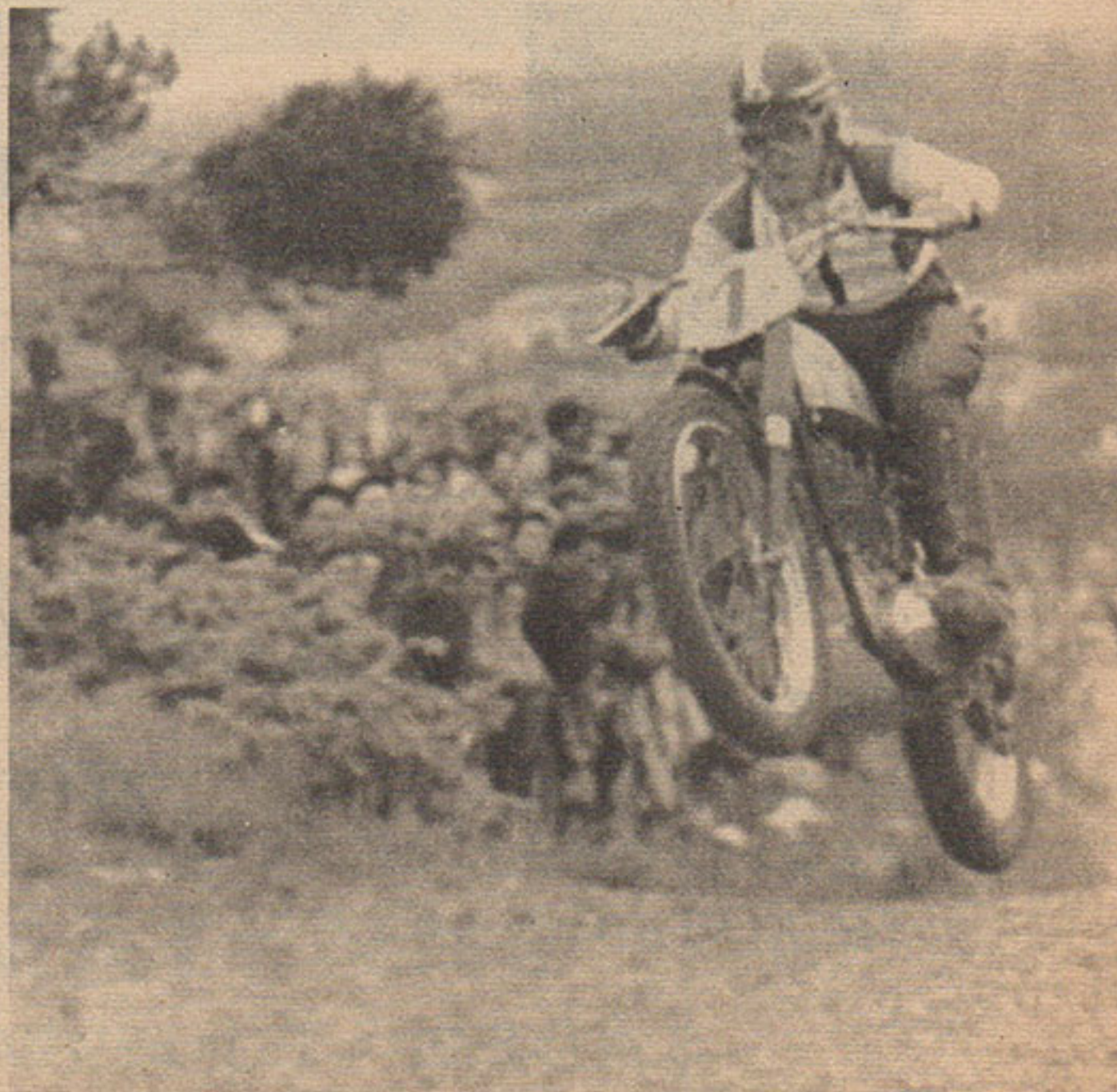
Rappelons encore qu'en cas d'ex-æquo au classement général d'une épreuve du Championnat de France inter, c'est la meilleure place obtenue dans la seconde manche qui départage.



Ci-dessus, Combes (4) semble vouloir pousser sa machine avec les épaules, pour mieux s'écarter de Chuchart (8) que l'on voit surgir derrière lui.

Ci-dessous, à gauche, le départ vient d'être donné aux 500 inters. Au premier plan, Nex (14), Cheney (12) et Sigvardsson (2). Remarquez le virage relevé qui est l'une des caractéristiques du circuit de Pernes.

Ci-dessous, à droite, rapide mais sûr, Robert Klym (1) a mené la première manche de bout en bout, résistant à Bertrand sans faiblir sous les rudes assauts de son actuel challenger.





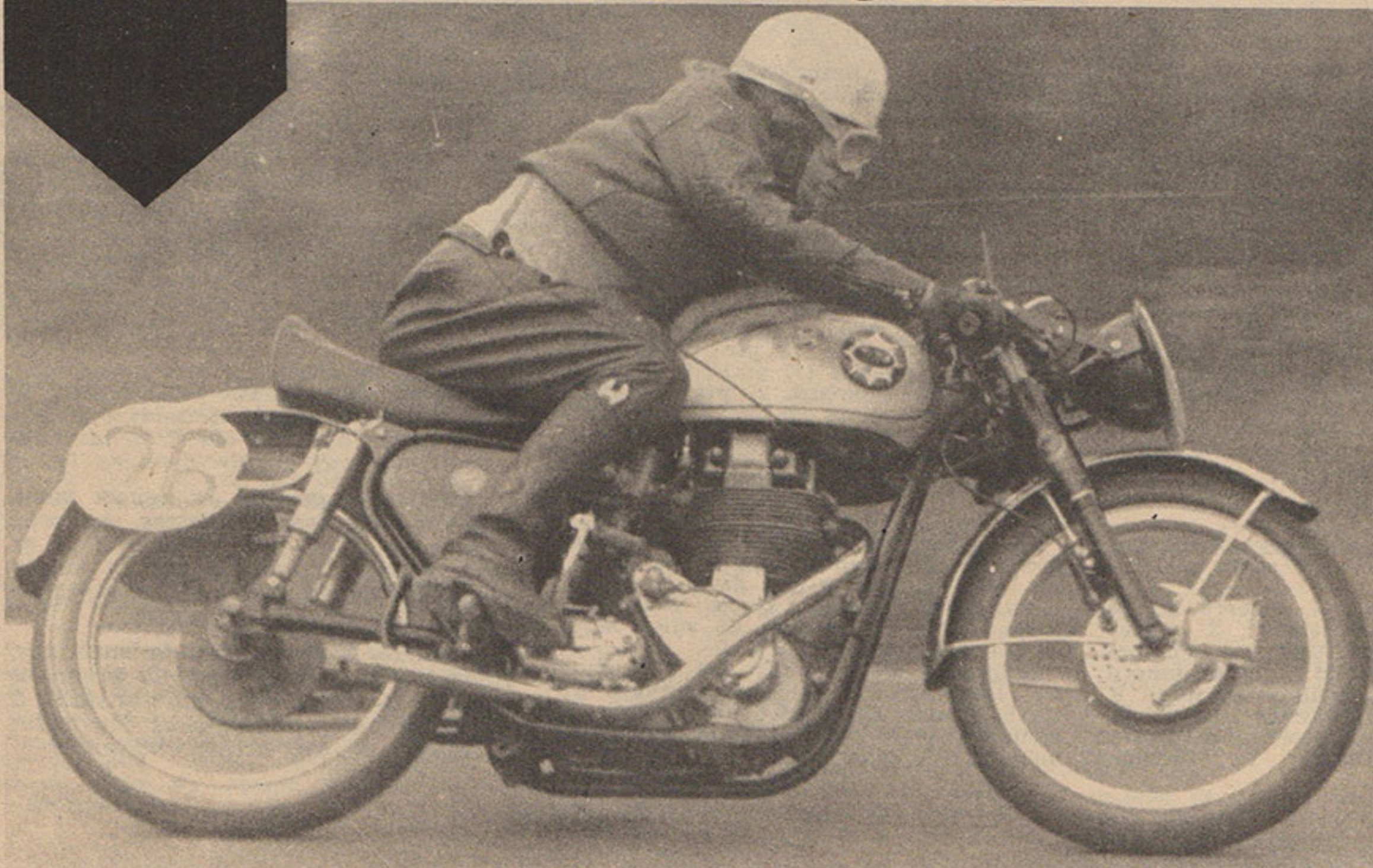
*Si  
c'est*

C'EST AU PIED DU MUR  
QUE L'ON VOIT LE MAÇON...

DANS UNE EPREUVE SPORTIVE  
QUE L'ON VOIT UNE MOTO...

**CETTE 350 "GOLD STAR"**

**BSA**



A TOURNE SUR LE DUR CIRCUIT  
DE MONTLHERY A UNE MOYENNE DE

**118,020 km/h PENDANT 2 HEURES**

Son pilote, LEROY, devance

TOUTES LES MOTOS DE COURSE

de la même cylindrée

*Avec une machine de sport  
du Commerce !*

250 agents  
dans toute la France

**MOVEA**  
79, Av. G. Armée  
PARIS - XVI<sup>e</sup>  
Tél. KLE. 40-65

SADÉB - 1, rue d'Assus - ALGER - Tél : 644-42



# Le Cross

Une attitude extraordinaire de Jean Hazianis, engagé au Grand Prix de France de cross, le 17 mai, à Mayenne.

## UNE SEULE SEMAINE NOUS SE-PARE ENCORE DU GRAND PRIX DE FRANCE DE MOTO-CROSS

Oui, les 16 et 17 mai sont tout proches maintenant et l'impatience grandit dans toutes les sphères où le moto-cross compte des adeptes passionnés.

★

A côté d'un public représentant non seulement les départements limitrophes mais de nombreux points éloignés de l'Ouest, à côté de délégations des grands clubs des pays amis (dont notamment Sint-Anthonis, en Hollande), le Moto-Club Mayennais recevra de nombreux officiels étrangers, qui siègeront au sein du Jury International.

C'est ainsi que don Luis Soriano, Président de la Commission Sportive de la Fédération Motocycliste Espagnole, a confirmé son arrivée. Il sera accompagné dans son voyage par de nombreux coureurs espagnols et des supporters venus encourager les deux représentants de l'Espagne au sein du Grand Prix et observer toutes les conditions d'organisation en matière de moto-cross.

Bien entendu, le Grand Prix de France de moto-cross sera disputé par une sélection des plus grands pilotes internationaux. Nous vous avons déjà donné la composition probable du plateau, mais voici des précisions de dernière minute :

Chez les Suédois, Lundin, Nilsson, Johansson sont confirmés et, pour remplacer Gustavsson actuellement blessé, c'est Rolf Tibblin qui viendra, avec sa 500 Husvarna inédite en France, Rolf Tibblin qui est la grande révélation de la saison passée.

Pas de changement côté britannique : Draper, Smith, Curtis et Archer ont retourné leurs engagements.

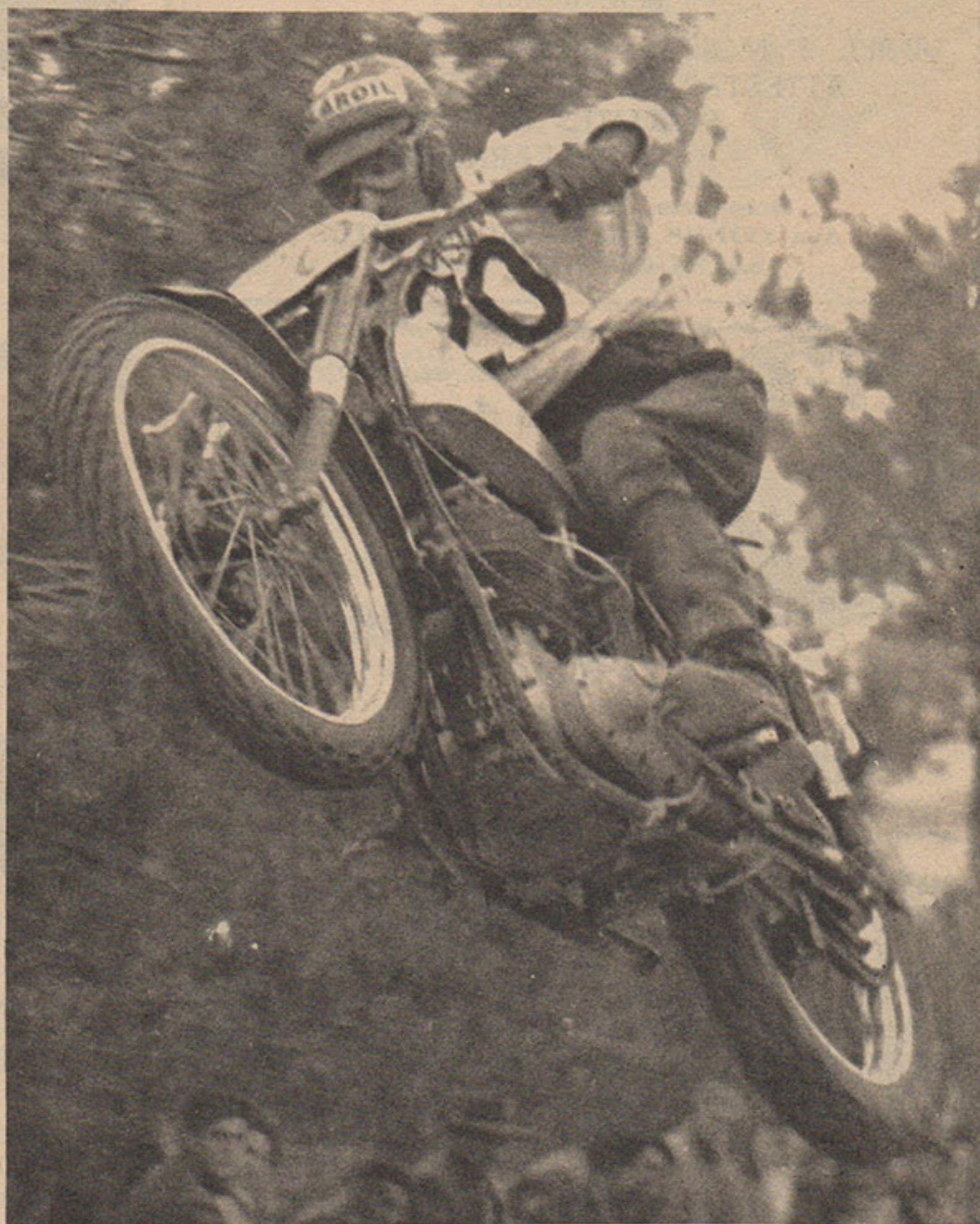
Côté belge, Baeten, champion du Monde actuel, et Scaillet, dont la réputation n'est plus à faire, constitueront la base de l'équipe F.M.B. qui se complètera avec Vanderbecken et Jean Rombauts, très remarqué dans les épreuves du début de saison.

Côté danois, Hansen et Sorensen sont également engagés et, pour la Suisse, nous trouvons Rudi von Arx, que nos habitués connaissent parfaitement. Enfin, au champion d'Allemagne Willi Braun il faut adjoindre Rolf Muller, dont les débuts en grosse cylindrée ont été des meilleurs. Rolf Muller est, faut-il le dire, un international de premier plan, ex-pilote d'usine chez Maico.

Bien entendu, il y aura d'autres participants, notamment les frères Dirks (Hollande), qui se sont imposés parmi les indépendants les plus en vue, et leur compatriote Clynk. manière d'Hazianis néerlandais !

Mais nous publierons la liste complète des partants dans notre prochain numéro, avec naturellement les noms des Français qui tenteront de tenir une bonne place au sein de cette formidable coalition.

Pour le moment, Hazianis, Ledormeur, Beaumard, Robert Klym et Jacquemin sont partants certains. Et l'on parle, pour les compléter, de Guy Bertrand et André Chuchart, deux hommes très forts actuellement.



## OU ALLER LE DIMANCHE 10 MAI ?

Evènement essentiel de la semaine, le GRAND PRIX du DANEMARK de moto-cross, troisième manche du Championnat du Monde en 500 cc. Notre inter Michel Jacquemin est au nombre des engagés, et nous-même ferons le déplacement pour vous donner prochainement le reportage de l'épreuve.

Toujours à l'étranger, signalons les épreuves inter de SZOVETZEG (Hongrie), NORG (Hollande), RONQUIERES (Belgique).

★

En France, assez nombreuses épreuves extra-nationales : Beaulieu ; les Noes ; Division ; Mehun-sur-Yerre (réunions non confirmées).

A Montreuil, réunion extra-nationale également (annoncée dans notre numéro 1.339), et enfin extra-nationale encore à Brest, sur le terrain de l'Hermitage, avec la participation de Terrien, Houdoux, Charrier, Boulard, Gaborit, etc... en 250 cc, et de Rix et Howe (G.-B.), Hazianis, Beaumard, l'Algérois Goetz, Lamouroux, Lefeur, etc.. en 500 cc.

Pour terminer, une épreuve nationale ou régionale doit avoir lieu à Argentan. Nous n'avons reçu aucun renseignement à son sujet.

VACANCES DE PENTECOTE  
A MAYENNE  
GRAND PRIX DE FRANCE



**Jeunes Gens, devenez,  
MECANICIENS MOTOS**

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

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

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



*Vous pouvez enfin obtenir  
la moto de vos rêves*

Tous modèles disponibles  
Garantie et pièces assurées

Agent régional exclusif

**R. LAMBOROT**

MECANICIEN DIPLOME

151, Avenue de Saxe - LYON

Tél : 60, 47, 83

**DKW**



DOCUMENTATION SUR DEMANDE

PIECES ORIGINE

**HOREX**  
**IFA - SIMSON - AWO**

166, rue Lafayette, Paris-10<sup>e</sup>  
Tél. : NOR 07-59

Remise aux Réparateurs  
et Motoristes

Pièces  
origine

**ARIEL — SUNBEAM**

6, Bd Richard Lenoir - 11<sup>e</sup>  
ROQ. 29-28

Toutes pièces en stock

EXPEDITION

STOCKISTE : Remise aux  
reparateurs et motoristes

**AGENCE OFFICIELLE « FOLLIS »**

station-service

**VENTE TOUS MODELES**

Réparations - Pièces détachées - Equipements

**CREDIT**

93, Av. J.-B. Clément - BOULOGNE s/seine - TÉL. MOL. 98-67

**Lambretta**

Scooters  
et Tris

Moteurs  
et volants

**VAP ABG**

**LE STOCK LE PLUS COMPLET DE FRANCE**

Tout en pièces d'ORIGINE

Remise spéciale aux agents patentés

**ETS MANCEAU**

pour Lambretta : 51, rue d'Alleray PARIS-15<sup>e</sup> VAU. 57-57  
pour Vap ABG : 5, rue de Vouillé Métro : Convention

Réparations par spécialistes brevetés d'usine

**HAFFA**  
**DOPCYL**

**2 TEMPS**

pour compétitions

OLIVIER 707



**HUILES DE HAUTE QUALITÉ**

**PARÉFLEX**

a toujours

**UN PARE-BRISE  
QUI S'ADAPTE**

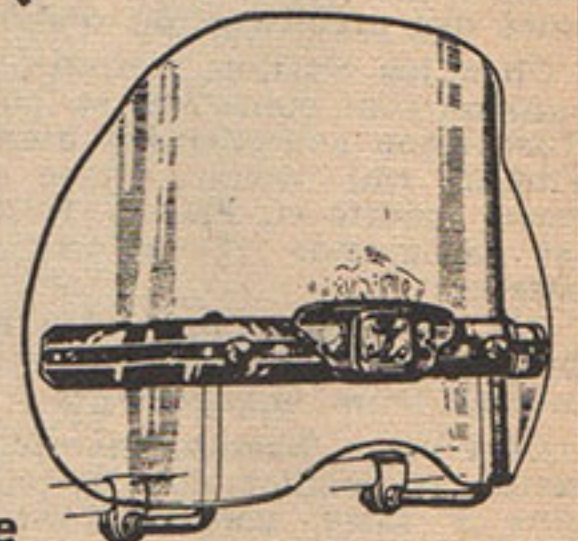
à votre

**" 2-ROUES "**

MODELE DEMI-SAISON

tout cristal

blanc, fluorescent rose  
orange ou vert.



**Etabts PARÉFLEX**

OYONNAX (Ain)



**SPORT  
VETEMENT**

**MOTO**

**BASTILLE**

6, bd Richard-Lenoir  
PARIS-11<sup>e</sup>

Tél. ROQ. 85-69

Pour votre

**CONFORT**

et votre **PROTECTION**

Tous les meilleurs équipements et vêtements spéciaux



# La vitesse

## DEMAIN...

OU ALLER LE DIMANCHE 10 MAI ?

A côté du circuit de vitesse international de BOURG-EN-BRESSE, notons une réunion sur piste au vélodrome de Charleville (non confirmée).

A l'étranger, circuit inter de ZANDVOORT (Hollande) et 15<sup>me</sup> Grand Prix international de MADRID (Espagne).

DEMAIN, LE 7<sup>me</sup> CIRCUIT INTERNATIONAL DE BOURG-EN-BRESSE

Débutant la saison française de vitesse internationale, le circuit de Bourg-en-Bresse, organisé par l'U.M.A. s'annonce comme une très grande manifestation.

En effet, cinq courses seront disputées, en 175, 250, 350, 500 et sidecars. En outre, un plateau sensationnel nous promet de sévères luttes pour les premières places, puisque parmi les inscrits nous relevons les noms de Tanner, Trow, Flitton, Anderson (récent vainqueur du « Silverstone saturday », devant Mc Intyre), Dauwe, Jæger qui lutteront avec nos meilleurs inters : Collot, Ligier, Bayle, Insermini, De Polo, Montagne, Maubert, Valentin, Besse, Bouillard, etc...

Les sidecars mettront aux prises le Suisse Camathias, vice-champion du monde et Beevers, Butscher, Lambert et nos pilotes : Rogliardo, Beauvais, Duhem, Vivier-Merle, Verd, Moulins, Fourcade.

Si vous voulez voir de belles courses, allez à Bourg-en-Bresse demain, vous ne le regretterez pas.

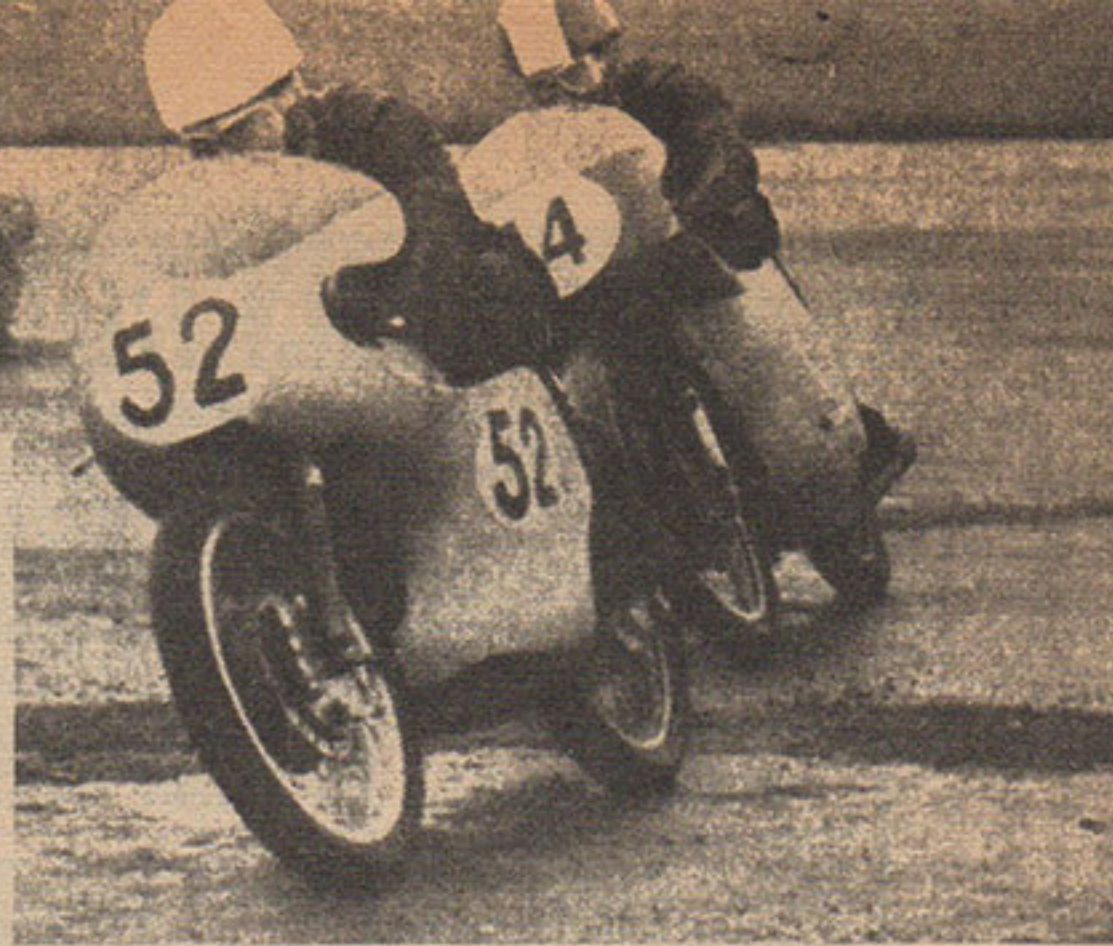
IMOLA :  
PREMIERE VICTOIRE 1959 DE SURTEES. PREMIERE COURSE DE LA 250 BENELLI

Exclue des épreuves comptant pour le Championnat d'Italie, la « Coppa d'Oro » Shell, disputée à Imola n'avait attiré, des équipes officielles, que M.V. qui avait, engagé ses 500 4 cylindres, confiées à Surtees et Hartle, Morini, représentée en 250 par Liberati, Mendogni et Campagna ; enfin, Dale et Grassetti pilotaient la 250 Benelli dont c'était la première sortie en course.

L'épreuve des 125 devait logiquement revenir à Muscio (Paton), mais une arrivée d'essence obstruée devait le contraindre à l'abandon, alors que Muscio était en train de réaliser une remarquable performance, puisqu'il avait lâché Scamandri qui pilotait une 125 Ducati desmodromique que lui avait confiée Villa.

En 250, Liberati et Mendogni prenaient la tête, Dale suivant de loin, car ne connaissant pas encore très bien la Benelli avec laquelle il n'avait tourné aux essais qu'une semaine plus tôt. Mais Dale entreprend une magnifique remontée et rejoint les leaders qui ne peuvent s'en débarrasser. Liberati, réservoir crevé, s'arrête et ne pourra que souffler à Grassetti la quatrième place. Peu après, Dale sera lâché par Mendogni, un des deux ressorts hélicoïdaux de rappel des soupapes de sa Benelli ayant cassé, lui faisant perdre un certain nombre de tours. La 250 Benelli semble être au point et devrait donner du fil à retordre aux M.V. et Morini.

En 500 cc, les jeux étaient fait d'avance, personne ne pouvant inquiéter Surtees qui, à la fin du premier tour, avait déjà une avance très confortable sur Hartle, lui-même loin devant les « privés ». Après une courte bagarre avec les BMW de Dale et Hiller, Hocking et Harry Hinton, tous deux sur Norton, remontaient Hartle, mais Hocking abandonnait, ayant « tout



SPAGGIARI DEVANT PROVINI  
A MODÈNE

descendu » et Hinton chutait, son moteur ayant serré dans une courbe. Transporté dans un état très grave à l'hôpital, Harry Hinton devait y décéder.

CLASSEMENTS

125 : 1. Scamandri (Ducati), 113,835 km/h ; 2. Pagani (Ducati) ; 3. Mencaglia (id.) ; 4. Zito (id.) ; 5. Maoggi (id.) ; etc...

Tour le plus rapide : Muscio, à 118,667 km/h.

250 : 1. Mendogni (Morini), 127,283 ; 2. Dale (Benelli) ; 3. Campana (Morini) ; 4. Liberati (id.) ; 5. Grassetti (Benelli), etc...

Tour le plus rapide : Mendogni, à 130,687 km/h.

500 : 1. Surtees (MV), 137,520 ; 2. Hartle (MV) ; 3. Dale (BMW) ; 4. Hiller (BMW) ; 5. Redman (Norton) ; 6. Brown (Norton) ; 7. Ferbrache (Matchless) ; 8. Trow (Norton), etc...

Tour le plus rapide : Surtees, à 140,004 km/h.

LA PLUS FORTE VENTE DES PUBLICATIONS TECHNIQUES

LE NUMÉRO : 70 FRANCS

# Moto

La revue

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

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

ABONNEMENTS

	France	Etranger	France	Etranger
24 N <sup>os</sup>	1.100 fr.	1.400 fr.	50 N <sup>os</sup>	2.000 fr. 2.500 fr.

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

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

● Indiquer sur le talon du chèque, en caractères d'imprimerie, son adresse complète, avec le n<sup>o</sup> 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.

IMPÉRIAL **HOREX** RÉSIDENT

Livrables de suite

NEUVES et OCCASIONS CREDIT

Service garanti après vente

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

 Clinique des cadres. Résevoirs et Roues tél. PER. 20-68  
MARCHAND Frères  
16, rue Danton LEVALLOIS  
Ne pas confondre, bien noter n<sup>o</sup> 16, la maison n'a pas de succursale.

Sté **MOTOCYCLE**

166, rue Lafayette, Paris 10

Gare du Nord Tél. :  
Gare de l'Est Nor. 07-59

Livrables de suite :

**MOTOS ALLEMANDES**

Toutes Marques  
Occasions Récentes

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

**CRÉDIT - REPRISES**

Scoters :  
VESPA, LAMBRETTA, RUMI  
neuf et occasion

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

Les motos, B.M.A & scooters  
**AUTOMOTO**  
sont équipés en série de  
L'ANTIVOL  
**NEIMAN**



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



# LES PETITES ANNONCES DE *Moto revue*

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

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

## VENDEURS !

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

## ALCYON

Remise 40% sur 3 cv, nve, 59, garantie 6 mois usine, crédit, 17, rue Pajol, BOT. 05-95.

## GNOME-RHONE

G. Rhône LX 200, car. impec. de conf. 100.000. Sam., dim. Méné, 11 r. Faidherbe, Paris-11

## PEUGEOT

125 Peugeot 1957, impec. 55, 16, r. Jules-Guesde, Levallois.

Peugeot 250, 1958, 2.100 km. t. b. état, équip. luxe, sac. M. Rullaud, OBE. 50-26.

Peug. 175 TC4 impec. remorque access. 80.000 F. Heures bureau DAN. 92-47.

## RENE GILLET

Remise 33% sur 125 neuve 59, garant. 6 mois usine, susp. arr. oscill. Crédit, 17, rue Pajol.

## TERROT

500 RGSO, dern. mod. susp. osc. exc. ét., sac. cuir. Landais, 49, r. G.-Sorel, Boulogne, Seine. Tél. MOL. 84-40, après 19 h.

## MOTOS ANGLAISES

### TRIUMPH

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

### CHARLES PEROTTI

16, r. de la Prévoyance, Vincennes, métro St-Mandé-Tournelles. DAU. 79-91.

Norton, twin oscill. Culasse alu, 55, très bon état. 260. Crédit, reprise : 17, r. Pajol.

BSA 500 et 650. Crédit, assurance comprise. Auto-Moto-Service, 62, av. de Choisy-13e.

650 BSA d. modèle, état neuf, 92, r. St-Antoine (4e). Soir.

Norton 500 ES2, impec. Lescléin, 33 impasse du Chemin-Vert, (La Mutuel), St-Denis, Seine.

Triumph 650 ex. état, 34.000 k. 170.000. Potherat, 199, bd de la Boissière, Montreuil, Seine.

500 BSA AA7 52, tr. bon état. Side Préc. ens. ou séparé. Lépine, 2, r. M.-Jeunet, Poissy.

500 BSA A7, 52, excellent état, moteur et boîte 13.000 km. 120. Brausaud, 7, rue Cendrillon, Vitry-s/Seine.

Norton 88 1955. J. Droit, 29, r. Taine, Paris-12e. - 180.000.

Triumph T100 56. M. Dunouviou. MIR. 17-03.

R.-Enfield 500, av. ou s. side Précision, parf. état. Busson, 83, rue Laugier, Paris- (17e).

BSA 650 cc, side Précision, oc. rare, 150.000. Audibert, 34, rue Saint-Louis, Villemonble.

500 BSA 55, accidentée, side Précision 1957. 75.000, 16, rue Jules-Guesde, Levallois.

Norton 99, 25.000 k, garantis, 1956. Lagneau, 20, rue Leclerc, St-André ND.

Ariel 500 twin 53, coulissante, 350 mono oscillante. Reprise possible. Rossignol, 17, rue Paul-Bertin, Nanterre, BOI. 10-65.

650 BSA GF fin 52, équipée, parfait état. Tallot, 31, rue Ermitage, St-Leu (S.-et-O.).

## MOTOS ALLEMANDES

Sidecar Précision, 23, rue du Val-de-Grace, librairie, Paris-5e

Unique, vends mes 250 allem. 1° TWN, remis nf 19.000 k. 2° Rixe nve import. Crédit pos. 3 r des 2-Communes, Montreuil

BMW 67.2, état parfait. Dubuisson, 10, cours du 14-Juillet, Poissy. Tél. 851.

V. 350 EMW 150.000 km., ét. nf, Cotting, rue C.-Flammarion, Champigny (Seine).

## MOTOS AMERICAINES

Belle 750 Harley, nbx acc. orig. Pasquereau, 6, r. Lamoricière, Nantes.

## MOTOS AUTRICHIENNES

250 Puch SGS, reprise vélom., 16, r. Jules-Guesde, Levallois.

Puch 250 TF, b. ét., équ. 90.000 à débat. Vergne, 10, rue de Nesle, 6e. Lundi seulement.

Puch 175 SVS, impec. tte équ. S.D. Px à déb. ENT 01-68.

## MOTOS ITALIENNES

Mondial 200 sport, dédouanée, peu roulée. 230.000, 36, rue L.-Gambetta, Lille.

Rumi 58, 5.000 k., impec. Px à déb. Oliviero, 94, av. V.-Hugo, Clamart, 19 h. + sam. dim.

## MOTOS TCHEQUES

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

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

350 Jawa 54, 110. Repr. vélom. 16, r. Jules-Guesde, Levallois.

350 Jawa 53, mot. nf, garde-boue Peugeot. Cassiau, 24, rue Libération, Velizy (S.-et-O.).

## MOTOS DIVERSES

JEAN ZENKL spécialiste du montage de sidecar, adaptation sur toutes machines. Achat, vente, échange. Dépôt, crédit. Choix moto fr. et étr., sides. 6 et 8, pass. Four-à-Chaux, 19e

## PRIX IMBATTABLES 10, AV. DE ST-OUEN

Paris 18e Métro La Fourche

Scoters neufs moitié prix. motos 125 neufs 59 à 25% 150 motos vélomoteurs dep. 15 175 Puch sport oscil. 60 250 Terrot, Puch, BSA 75 350 Jawa, BSA, AJS 95 500 BSA 1955 c. neuve 90 500, 600, 750 BMW 90 Renault 4 cv, 203, 403, Aronde. Crédit, reprise, garantie

QUI FAIT MIEUX ? B.P. 10 av de St-Ouen Paris-18

## Jean MURIT

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

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

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

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

V. moteurs neufs Harley, val. 160.000 sacrifiés 25.000 F. moteurs neufs 350 Terrot, Royal, BSA à partir de 15.000 F. toute la pièce Harley, Royal, BSA et Lucas, bas prix. Moto Robinson, Corbell (St-et-O.).

New Map AMC 178 sp. 20.000 k. fac. p. Defrance, R. Valenton, SO

Fleuron 9000 k, 110 M. Tél. après 21 h. LIT. 72-98.

## REPRISE MOTOS ET SCOOTERS SUR VOITURES

BSA 250 1954	105.000
BSA 350 1954	85.000
BSA 500 twin 1957	200.000
Ariel 500 twin 1954	170.000
Norton 500 twin	130.000
Triumph 650 oscillante	180.000
AJS 500 twin oscillante	180.000
Grand choix de motos et scooters à partir de 10.000 f Crédit, 4, r. Beaurepaire, Pantin VIL lette 15-18.	

## CREDIT IMMEDIAT

500 BSA-A7 52	175
600 Sarolea, gd tourisme	190
350 Ariel 55, c. nve	175
350 Jawa 52 à 57	95
250 Jawa 57	175
175 Puch SVS et SV 56	125
250 BSA 52 à 55	95
175 et 125 Peugeot dep.	40
175 et 125 Motobec, dep.	45
125 Puch 2 carbus 53	75
125 NV Agusta nve	150
200 motos tte force, ttes marques. AUDEGEAN, 137-139, av. de Clichy. Ouv. le dimanche matin.	

A MOTO-RECORD prix choc, reprise élevée. Crédit rapide. Motos garanties 6 mois.

600 BMW, 500 BMW, 250 BMW Triumph 500, 650. Ariel 650. BSA 650, 500, 350 BSA, Royal Ariel, Velocette, 250 BSA Puch, etc. Liste contre 3 timbres, sidecar Précision. Voiture 4 CV. Reprise moto. Moto-Record, 151, rue Marcadet, Paris. MON 24.40, métro Lamarck.

## CYCLOMOTEURS

Cyclos neufs, remise 30%, Vap, Lavalette, 17, rue Pajol.

## ACHATS

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.

## URGENT

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

Ach. moto BMW/R12 et pièces détach. Wossos, Gabelsbergerstr 30, München, Allemagne.

## ECHANGES

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

## 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

AUTO MOTO SERVICE vous reprendra votre moto ou scooters s/voit. tourisme et utilit. Condit. raisonnables. Crédit, 62, avenue Choisy. GOB. 87-87.

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

## DIVERS

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

Vend. 600 Nos Moto-Revue. Gagnol Loupiac, Payrac, (Lot).

## VOITURES

30 % CPT - SOLDE 15 MS 4 CV 50 à 56 - Frégate 55 Juva 4 39 - Simca 5 47.

Simca 6 - 50. Simca 8 - 1200. Aronde 53-55. Vedette coupé 52. Vedette cond. intér. 54. Citroën 11 B 53 et 56 Lancia Belna-Triumph, 7 CV. Cond. intér. 53 - Isetta 57. Peugeot 203 et 403 52 à 57. Reprise motos récentes. AUDEGEAN, 137-139, avenue de Clichy.

## EMPLOIS

### MOTORISTE

Empl. stable pour 2 temps, dans stat.-service, St-Cloud, propulseurs, bateaux. Ecr. avec référence n° 4369 Sweerts B.P. 269-09, Paris qui 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 TOUTS CEUX APPLIQUES PAR LES QUOTIDIENS. SI LES PETITES ANNONCES DE « MOTO-REVUE » NE VOUS DONNENT PAS DE RESULTAT, VOUS NE VENDREZ JAMAIS. ALORS REFAITES UNE ANNONCE DANS « MOTO-REVUE », MIEUX REDIGEE, INDIQUEZ DES PRIX.

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

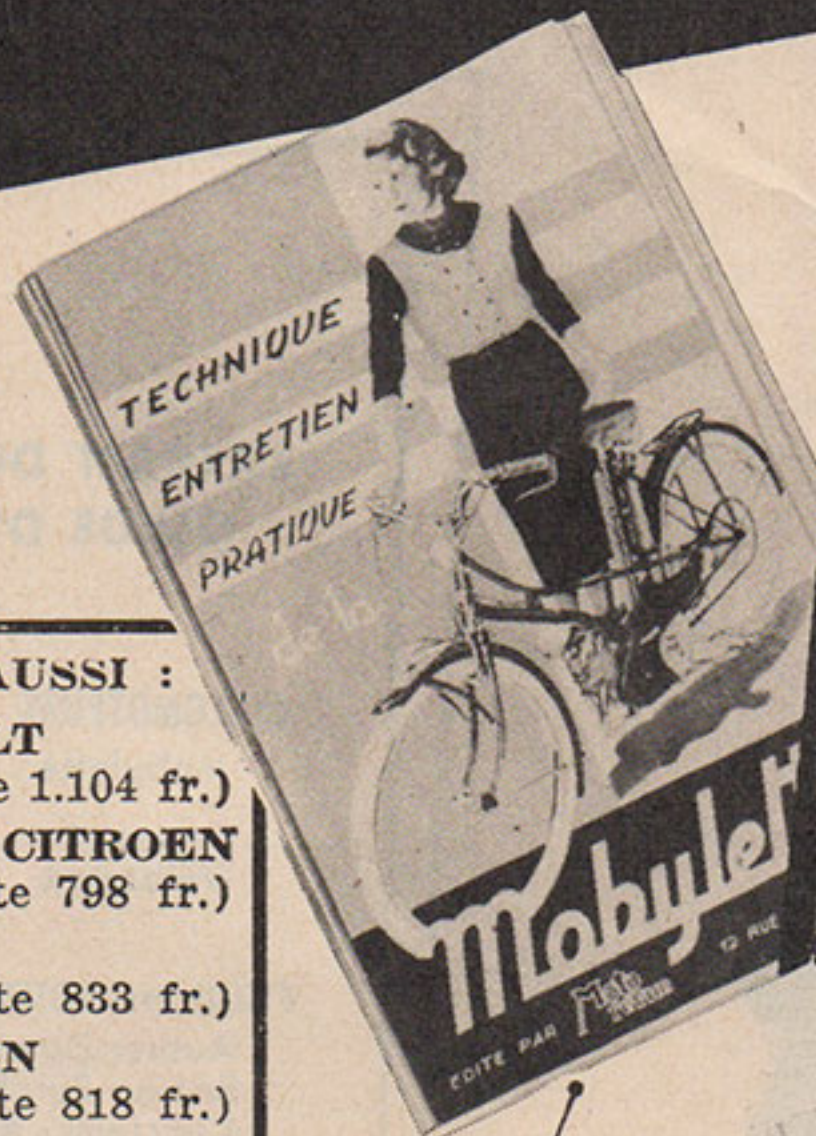


# LA BIBLIOTHEQUE DU "MOTORISÉ"

LA SPÉCIALITÉ DES ÉDITIONS DE MOTO-REVUE

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

Prix : 894 fr.  
(par poste 1104)



Prix : 482 fr.  
(par poste 592)



Prix : 608 fr.  
(par poste 723)



Prix : 573 fr.  
(par poste 683)



Prix : 578 fr.  
(par poste 688)



Prix : 568 fr.  
(par poste 683)



Prix : 563 fr.  
(par poste 673)

## NOUS ÉDITONS AUSSI :

### 4 CV RENAULT

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

### TRACTION AVANT CITROËN

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

### L'ARONDE

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

### 2 CV CITROËN

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

### MOTOBECANE 125 lat.

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

### MOTOBECANE 125-175 culb.

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

### PEUGEOT P 55-56-155-156 et 176

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

### GNOME-RHONE

Types R1 - R2 - R3 - R4 - R4 C

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

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

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

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

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

## TABLEAUX MURAUX

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

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

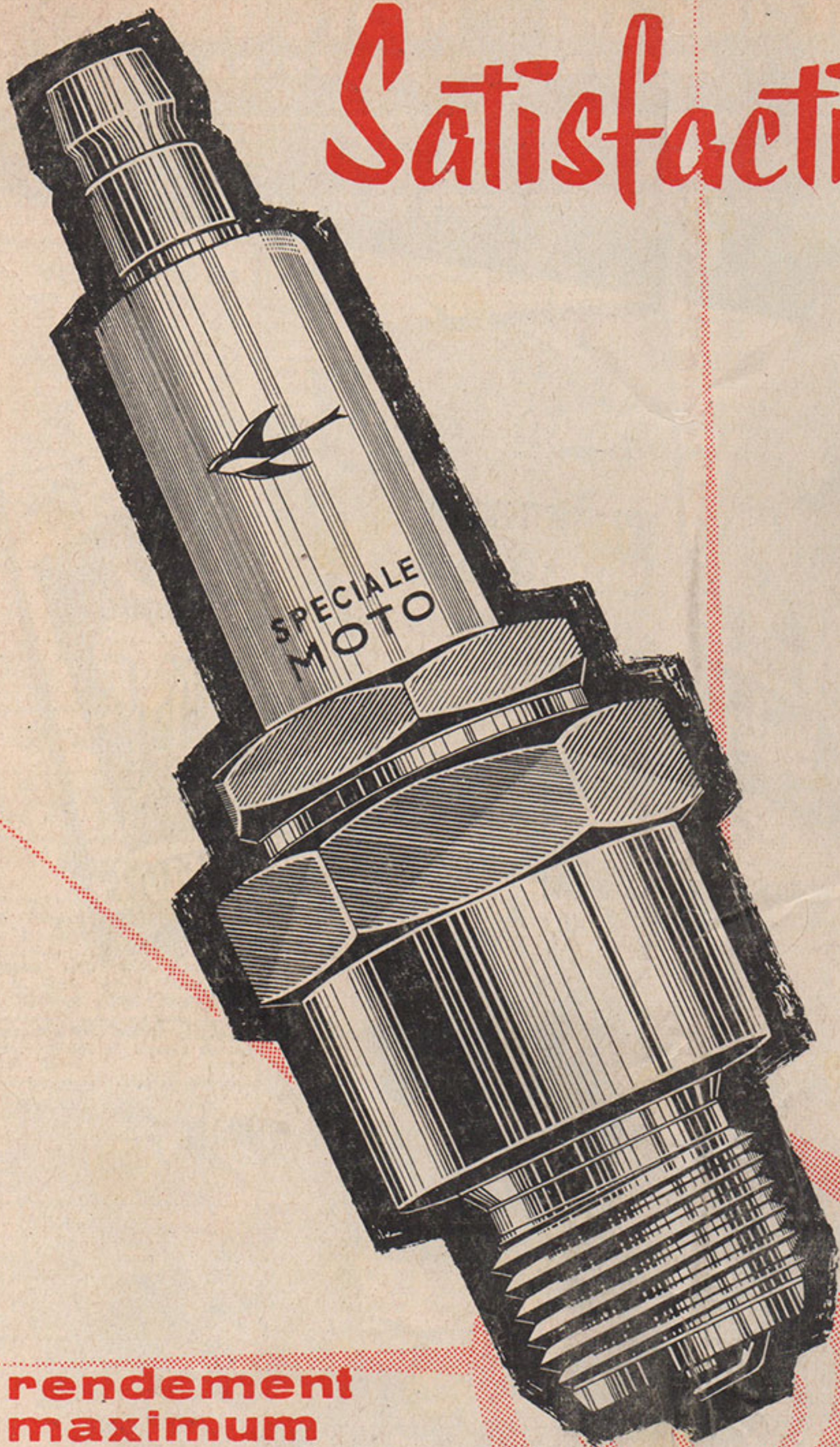
RELIURES 350 fr. (par poste 500 fr.)

Catalogue détaillé sur demande.

Pas d'envoi contre remboursement.  
Envoi contre mandat, ou mieux :  
versement (ou virement) compte  
postal MOTO-REVUE : 297-37 Paris



# Satisfaction totale!



**rendement  
maximum**

**un type de bougie  
pour chaque  
type de moteur**

## EXTRAIT DU GUIDE D'ALLUMAGE

★

### CYCLOMOTEURS

Mobylette .....	118
(Service dur) .....	113
Peugeot .....	112
Velosolex .....	112

### CYCLOS avec MOTEURS :

Aubier-Dunne .....	112
Briban-Zurcher .....	112
Cucciolo - Itom .....	113
Lavalette - Motobloc .....	113
Sachs - Ser - Vap 49 cc .....	113

### SCOOTERS

Lambretta .....	113
Manurhin .....	113
Motobécane .....	125
Vespa .....	113

### VÉLOMOTEURS

Motobécane 125 cc lat. ....	112
Peugeot 2 tps 125 cc. ....	113
Terrot 125 cc culbut. ....	115

### VÉLOMOTEURS avec MOTEURS :

A.M.C. - Villiers .....	113
Ydral .....	113
Vap 100 .....	116

### MOTOS :

Peugeot 250 cc .....	116
» autres mod. ....	113
» culasse épais. ....	129
Motobécane : culbut. ....	113
» culasse ép. 125 ou 129 .....	129

# EYQUEM