

# Moto revue

47<sup>me</sup> ANNEE. — 16 MAI 1959. — N° 1.441

Tous les Samedis, le Numéro : 70 frs

COMMENT  
PASSER DE  
20 à 36,5 cv



But d'un grand raid, dont vous  
trouverez l'histoire page 529.





POUR LA SAISON  
POUR L'**USAGER**  
POUR LE **RÉPARATEUR**



LES

## MANUELS

# d'ENTRETIEN et de RÉPARATION

**AUTOS** : la **2 cv** (703 F) ; la **TRACTION AVANT 7-9-11 cv** (688 F) ; **L'ARONDE** (723 F) ; **L'ART d'ACHETER VOTRE VOITURE D'OCCASION** : 138 pages, 52 illustr. (763 F) ; la **203**, vol. 200 pages, 173 illustr. (753 F) ; la **4 cv RENAULT**. Édition 1958. Le manuel le plus sensationnel, indispensable au réparateur et à l'usager (954 F) ; la **DYNA**, tous les modèles de Dyna, de 1948 à 1959, un vade-mecum pour le réparateur et l'usager (879 F), etc.

**MOTOS** : la **MOBYLETTE** (482 F) ; la **VESPA** (608 F) ; la **LAMBRETTA** (568 F) ; les **MOTOBÉCANE latérales** (412 F) ; **et culbutées** (532 F) ; **TOUS les CYCLO-MOTEURS** (573 F) ; le **VADE-MECUM du MOTO-CYCLISTE**, 376 pages (894 F) ; **l'ATELIER du MOTO-CYCLISTE** (578 F) ; le **2 TEMPS de TOUS les 2 ROUES** (563 F) ; les **VAP** (522 F) ; les **PEUGEOT** (552 F), etc.

LES PRIX PAR POSTE SONT INDICUES EN COUVERTURE 3.



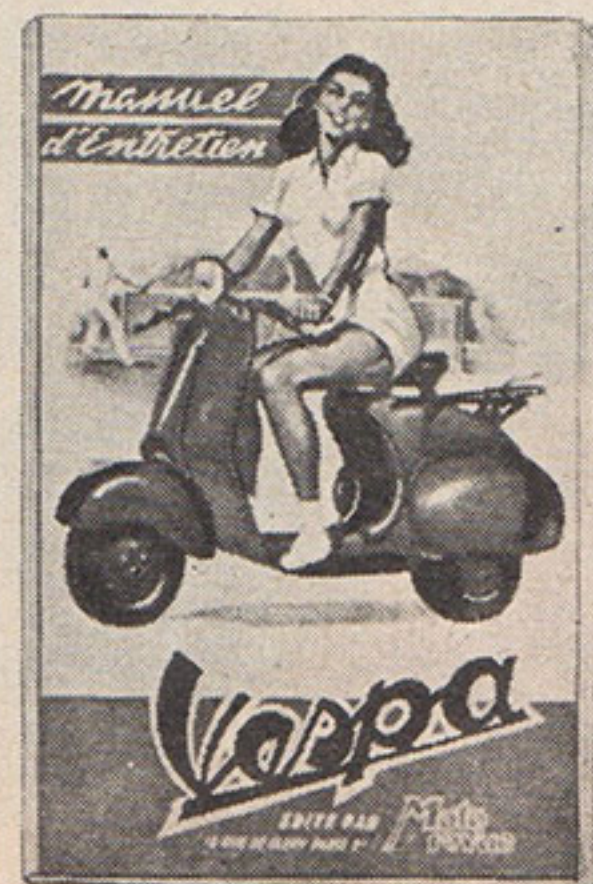
Nos Manuels n'ont rien de **COMPARABLE** avec d'autres Manuels : ils sont écrits, dans leur totalité, sur l'engin qu'ils décrivent, sans bla-bla-bla.

**ÉDITIONS C. LACOME**

Fondée en 1913

**12, rue de Cléry**

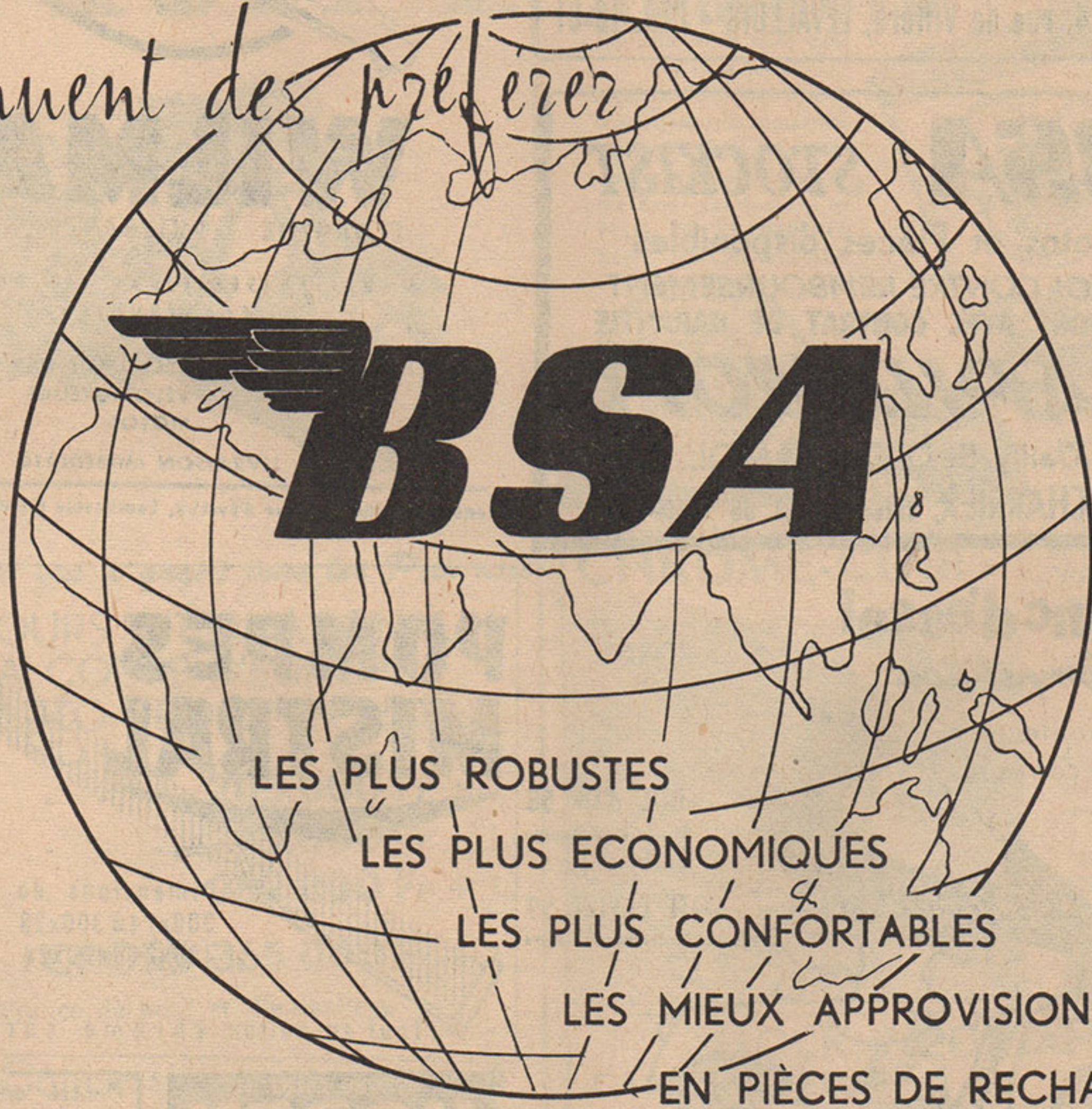
GUT 73-32 à 35 - C. C. P. 297-37 PARIS





les grandes " Administrations "  
du monde entier !

continuent des préférer



et aussi

les plus populaires



## MOTEURS

### LE POULAIN

COMET - JUNIOR - MYSTÈRE

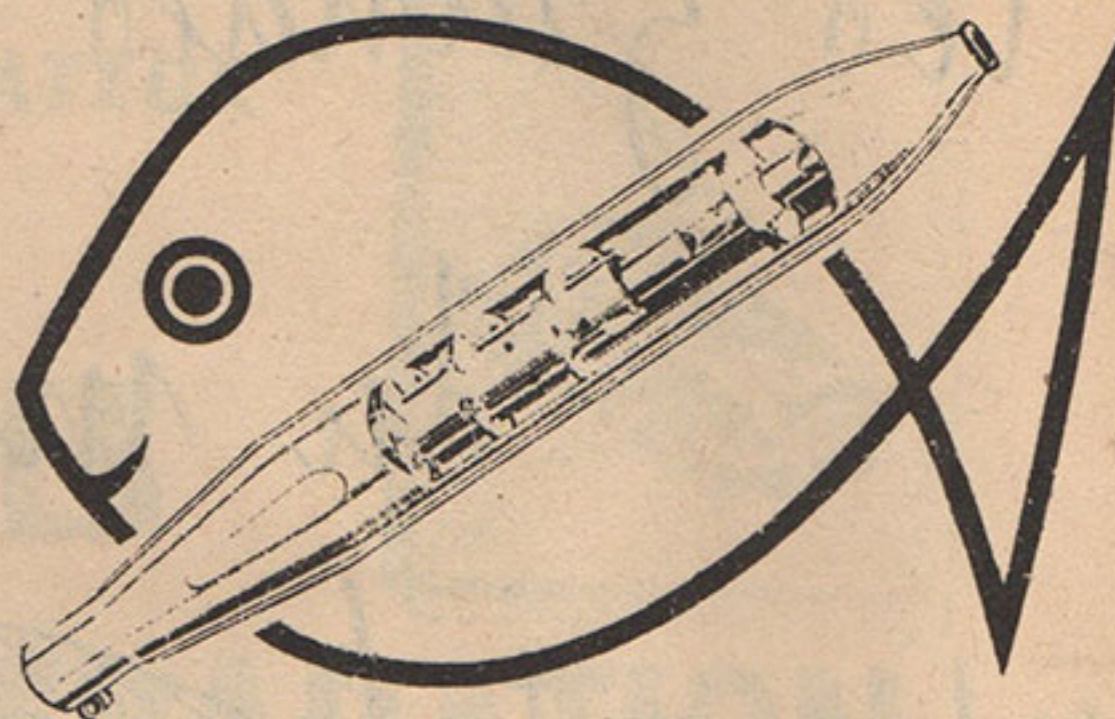
**BERNARDET** (tous modèles)  
CABRI - GUÉPAR etc...

TOUTES PIÈCES DÉTACHÉES  
EXPÉDITION PARIS - PROVINCE

Réparations sur Devis - Moteurs : Echange Standard  
**GROS** **DETAIL**

CEVIN - 4, rue de Villers, LEVALLOIS - PER. 18-61

## SILENCIEUX COMME UN ...



# WILMAN

ECONOMIE PUISSANCE SILENCE

MONTÉ EN SÉRIE PAR LES PRINCIPAUX  
CONSTRUCTEURS

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

LIVRAISON IMMÉDIATE

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

# BSA STOCKIST

Motos et Pièces disponibles

ENVOI CONTRE REMBOURSEMENT  
OCCASIONS AVEC CONTRAT DE GARANTIE

## RAPID'MOTO

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

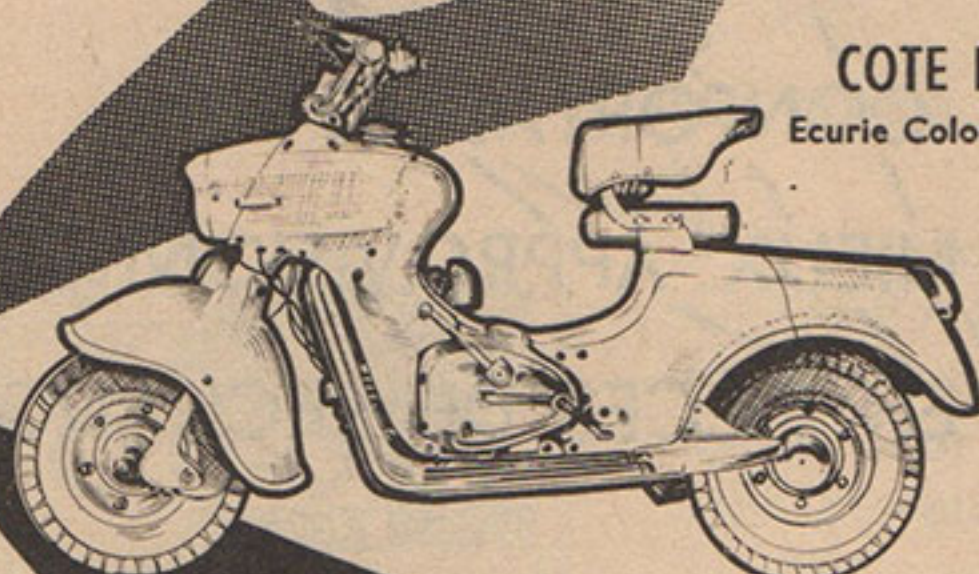
D<sup>r</sup> J. CHARRIER, International de Moto-Cross

## Le banc d'essai de la Compétition

est la meilleure  
des références

BOL d'OR 58  
Ecurie Max Roujou

COTE LAPIZE 59  
Ecurie Colombes Scooters



SCOOTER  
125 cm<sup>3</sup> SPORT

COUPES du SALON 58  
Ecurie Colombes Scooters

# POMPES MISTRAL

POUR  
MOTORISÉS  
SCOOTERS  
MOTOS

Dimensions de  
300x24 à 300x28  
et 400x24 à 400x28

Pompe LUXE n° 991  
Pour motos

Tout en Laiton chromé sur nickel brillant

PIECES ORIGINE

# HOREX

IFA - SIMSON - AWO

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

Rémise aux Réparateurs  
et Motoristes

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

Centre de récupération  
et d'usage de pièces  
détachées

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

etc.

PIECES ADAPTABLES  
de notre fabrication  
Vente — ACHAT  
Motos — Epaves  
Réalésage - Embiellage  
Pièces à la demande

## CRUPDA

21, r. Monge, Puteaux  
Tél. : LON. 02-63

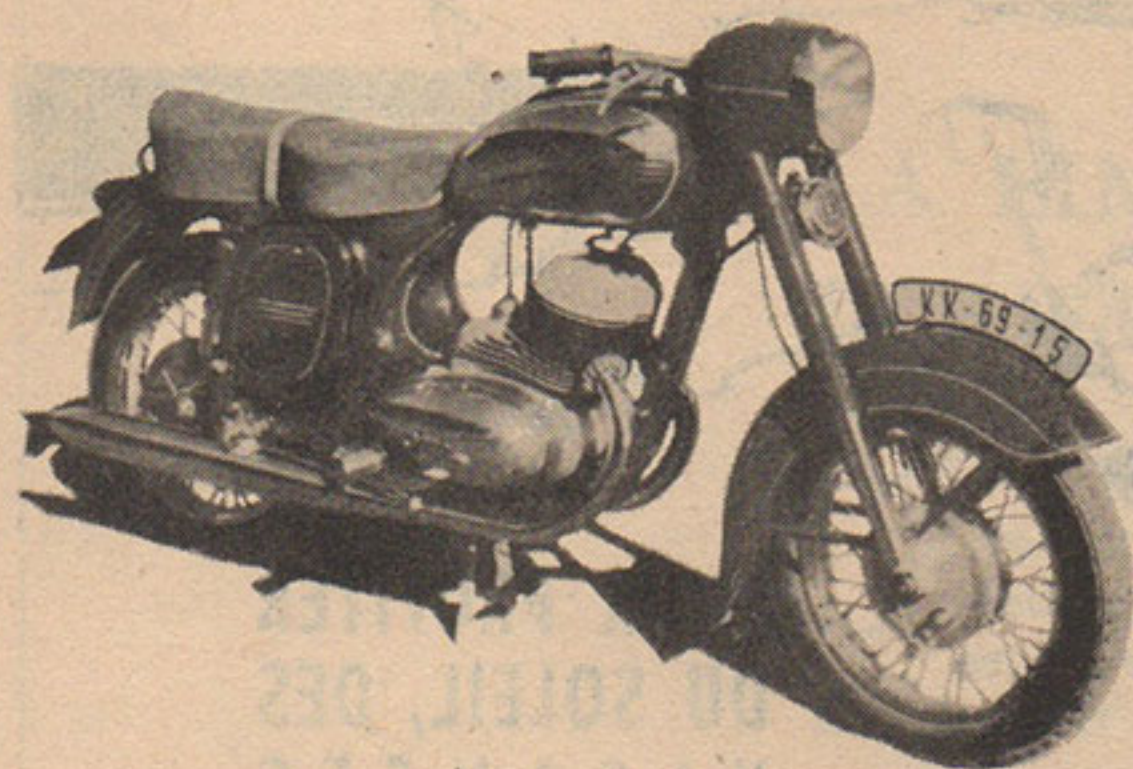
# rumi

## Motocam

31, AV. DE L'OPÉRA - PARIS



# 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	<b>CROSS</b>	<b>365.000 Fr + T.L.</b>

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



## Etes-vous sûr?

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

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

en adoptant

## SOMAGIC

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



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

Agences :  
MARSEILLE  
BESANCON  
LAVAL

MANUFACTURE de VETEMENTS de CUIR

## CHROME-CUIR

38, r. du Château-d'Eau  
PARIS (10<sup>e</sup>)  
NOR. 08-09



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

**STOCK IMPORTANT  
CARBURATEURS**

DELL'ORTO Ø 18  
GURTNER H 344 Ø 16  
VIEL pour 49 cc et 98 cc

**VOLANTS MAGNÉTIQUES**

COPREMA pour 125 cc  
SAFI SSX et T 15 D et G  
SIFEM pour 125 cc

pouvant intéresser : constructeurs, grossistes,  
motoristes, détaillants.

**A CÉDER PAR LOTS OU PIÈCES DÉTACHÉES  
GEVIN - 4, rue de Villers, LEVALLOIS. PER. 18-61**





Partir c'est bien  
*mais...*



POUR PROFITER  
DU SOLEIL, DES  
VACANCES,  
DE LA JOIE DES  
BEAUX JOURS,

partir  
avec...

SPÉCIALE 2 TEMPS

# Bret-oil

"L'HUILE DE COMPÉTITION AU SERVICE DU TOURISME"

*c'est mieux!*

★  
Ravitaillez-vous  
aux pompes bleues  
BRET-OIL  
ou exigez  
les bidons bleus  
BRET-OIL

BRET-OIL - 4, RUE JEANNE D'ARC - ISSY-LES-MOULINEAUX - MIC. 48-40

La première huile compoundée à l'élektrion





## LA LIMITATION DE VITESSE LIMITE-T-ELLE LES ACCIDENTS ?

**L**E retour des beaux jours a valu, aux usagers de la route, la résurrection d'une initiative dont le moins que l'on puisse dire est qu'elle n'avait guère convaincu l'an dernier : la limitation de la vitesse à 90 km/h sur certaines portions des routes françaises.

Que les intentions des promoteurs de cette mesure soient excellentes, nous ne le nierons certes pas ! Que les résultats obtenus soient aussi excellents que les intentions, voilà qui est pourtant beaucoup moins certain, d'autant qu'il est extrêmement difficile de les contrôler.

Pour notre part nous n'avons jamais caché que nous doutions fort de l'efficacité de cette mesure qui risque seulement d'embouteiller les routes... ou de détourner les usagers vers des itinéraires oubliés par les « limitateurs ».

Il nous semble que l'action de certains organismes, comme la « Prévention Routière » correspond beaucoup plus à l'esprit de ce qu'il faut entreprendre pour réduire le nombre des accidents de la route. Des panneaux, comme ceux que nous avons pu voir au cours du dernier week-end, indiquant de façon spectaculaire les accidents survenus à un endroit déterminé de la route (blessés et morts) impressionnent beaucoup plus l'utilisateur qu'une limitation de vitesse arbitraire et mal comprise.

Enfin, pour terminer, citons cette dépêche qui — selon nous — est fort significative :

« Une expérience de limitation de la vitesse a été faite à Francfort sur un parcours de 70 kilomètres d'autoroute. La vitesse-limite a été fixée à 100 à l'heure. Mais cette expérience a été malheureuse : on a enregistré 190 accidents alors que pendant la même période de 1958 sans limitation de vitesse, il n'y a eu que 145 accidents. »

Qu'en pense M. Buron ?...



## HAZIANIS GAGNE DE PEU DEVANT NIC JANSEN



*Ci-contre, M. André Le Hir, secrétaire général du M. C. Morbihan, présente à la foule bretonne les animateurs des courses qu'elle vient de vivre avec intensité : de gauche à droite Hazianis victorieux en 500, Betzlbacher vainqueur en 250, Oesterle qui est en passe de s'assurer une étonnante popularité en France, Nic Jansen enfin, toujours à la pointe du combat.*

*Ci-dessous l'Anglais Andy Lee est peu connu chez nous. Vainqueur sur le terrain de Vannes en 1958, il ne put cette année faire mieux que troisième, en prenant beaucoup de risques. Un homme qui part vite mais ne tient pas la distance !*

Buson, Clémot (45 ans, mais il aime toujours « ça »), le jeune Guy Ledormeur, Desprez, Lebreton.

De ces hommes, nous retrouverons quelques-uns dans l'épreuve en 250 cc : les deux Allemands et leurs motos « toutes classes », Houdoux, Lebreton. Avec eux se trouveront aussi le Suisse André Romaller, Terrien qui se sent en forme, Riou, Goussard — de Montargis —, Pinetti, l'un des meilleurs éléments actuels de la Ligue Anjou-Bretagne, Branger et Léon enfin, sans compter Robert Charrier, l'étonnant Robert Charrier !

Ce garçon, qui mène une Jawa, fut le seul à tenir tête très honorablement aux Betzlbacher et Oesterle, se classant même avant ce dernier au résultat final. Nous avons remarqué depuis quelque temps le remarquable comportement du pilote de l'A.S.P.T.T. Nantes dans les courses nationales et sa course de Vannes confirme le jugement que nous nous faisons de lui.

Des autres, Lebreton fut le meilleur. Pinetti, Terrien cassèrent, Goussard courut sagement et efficacement, comme Houdoux. Quant au Suisse Romaller André, il fit une course de « gentleman rider ».

★

En 500 cc, nous retrouvons un trio placé

N'ayant pas découvert le soleil sur la rive méditerranéenne, où nous avait mené notre reportage à St-Thibery (voir p. 527), nous ne pouvions mieux faire que d'essayer de le rencontrer à l'opposé, du côté de l'océan Atlantique. Pour ce faire, 960 km de route, pour arriver le 2 mai au soir à Vannes, dans le Morbihan, à la veille du cross extra-national qui devait rassembler sur le circuit du Pont d'Argent quelques pilotes étrangers bien connus, plus tout ce que compte la Ligue Anjou-Bretagne — où peu s'en fallait — de bons spécialistes en petite et grosse cylindrée.

A vrai dire, pas plus de chaleur à Vannes qu'à Saint-Thibery, de chaleur solaire s'entend, car sinon, quel accueil cordial, chaleureux est réservé par le M.C. Morbihan à tous ceux qu'attirent pour un jour ou deux l'épreuve majeure d'un calendrier sportif par ailleurs chargé en courses régionales.

Mais nous sommes en Anjou-Bretagne, dans cette ligue-mère du moto-cross français qui lui doit tant, à commencer par une lignée de dirigeants comme il est rare d'en rencontrer, car ils joignent à un esprit sportif irréprochable une compétence achevée dans les questions techniques intéressant la préparation d'une réunion, le dessin d'un tracé, etc...

Ne nous étonnons donc pas d'avoir trouvé à Vannes une piste sans doute inférieure à 1.100 mètres mais qui n'en permet pas moins des empoignades spectaculaires, des luttes impitoyables sur un

sol tantôt plat, tantôt grimpant en de belles montées, redescendant ailleurs sous un angle aussi raide, tournant à droite, à gauche, autorisant les sauts, les passages « pied à terre », etc...

De plus, un cadre naturel plaisant, avec la note amusante qu'apporte dans ce décor la voie de chemin de fer qui surplombe le terrain et donne l'occasion aux voyageurs qui l'empruntent d'assister gratuitement, en resquilleurs involontaires, au spectacle sportif en cours de déroulement.

★

En présence de M. Bernard, Vice-Président de la Ligue, de M. Maheo, président du M.C. Morbihan, et de nombreuses personnalités de la ville, du département et des milieux sportifs, notre ami Le Hir présente les coureurs qui s'aligneront bientôt dans les deux épreuves en trois manches du programme.

En 500, le vainqueur 1958, Andy Lee, jeune britannique efflanqué et d'aspect poupin, se heurtera à Nic Jansen, trop connu de vous tous pour que nous vous le présentions et qui, ici, remplace au pied levé Hubert Scaillet, blessé à Namur.

Mais Nic ne sera pas seul à disputer la victoire à Lee : côté étranger, les Allemands Betzlbacher et Oesterle, sur les Maïco 250 cc dont nous parlons beaucoup en ce moment, le Suédois Ackerblom, les inters français Hazianis et Gérard Ledormeur prennent aussi le départ, avec encore des éléments régionaux : Houdoux,





très en avant du reste des engagés : Hazianis, Jansen et Lee. Ce dernier prit beaucoup de risques, se fatigua, et baissa les bras après quelques tours dans chaque manche, loin cependant en avant du gros de la troupe.

Hazianis fut égal à ce que nous connaissons de meilleur, fonçant, sautant, doublant audacieusement, sans pouvoir néanmoins rattraper Nic Jansen en finale, un Jansen solide comme un roc, avisé, sûr de lui et de sa mécanique. Nos deux Allemands firent bien, en dépit du manque de CV de leurs 250 cc comparativement aux BSA Gold Star, Oesterle surtout, batailleur, jamais las d'attaquer, de revenir sur l'adversaire.

Enfin, si Gérard Ledormeur eut des ennuis qui l'écartèrent des premières places, son jeune frère Guy sauva l'honneur de la sympathique famille sportive.

Mais, à propos de sport, quel fameux public que le public de Vannes, hurlant, trépidant, se dressant avec une étonnante impartialité au passage de ses spectaculaires enfants chéris : Hazianis et Oesterle (qui rejoint notre P'tit Jean dans un style hors série).

R.C.D.

## RESULTATS TECHNIQUES

250 cc, 1re manche : 1. Betzlbacher (A., Maïco) ; 2. Charrier (Jawa) ; 3. Pinetti (NSU Max) ; 4. Lebreton (Jawa) ; 5. Houdoux (Matchless) ; 6. Oesterle (A., Maïco) ; 7. Goussard (Dot) ; 8. Romailleur (CH, Maïco) ; 9. Riou ; 10. Leon ; 11. Branger.

250 cc, 2me manche : 1. Betzlbacher ; 2. Oesterle ; 3. Charrier ; 4. Houdoux ; 5. Goussard ; 6. Lebreton ; 7. Leon ; 8. Romailleur ; 9. Branger ; 10. Riou ; 11. Terrien (Maïco).

250 cc, 3me manche : 1. Oesterle ; 2. Betzlbacher ; 3. Charrier ; 4. Lebreton ; 5. Goussard ; 6. Leon ; 7. Houdoux ; 8. Riou ; 9. Romailleur ; 10. Brenger.

250 cc, classement général : 1. BETZLBACHER, 4 pts ; 2. Charrier, 8 ; 3. Oesterle, 9 ; 4. Lebreton, 14 ; 5. Houdoux, 16 ; 6. Goussard, 17 ; 7. Leon, 23 ; 8. Romailleur, 25 ; 9. Riou, 27 ; 10. Branger, 30 ; Pinetti et Terrien, accidentés, ne sont pas classés.

★

500 cc, 1re manche : 1. Hazianis (BSA) ; 2. Jansen (B., Matchless) ; 3. Lee (G.-B., BSA) ; 4. Oesterle (A., Maïco) ; 5. Gérard Ledormeur (BSA) ; 6. Betzlbacher (A., Maïco) ; 7. Guy Ledormeur (BSA) ; 8. Houdoux (Matchless) ; 9. Despretz ; 10. Clémot ; 11. Akerblom (S.) ; 12. Berson ; 13. Lebreton ; 14. Allaire.

500 cc, 2me manche : 1. Hazianis ; 2. Jansen ; 3. Lee ; 4. Gérard Ledormeur ; 5. Betzlbacher ; 6. Guy Ledormeur ; 7. Despretz ; 8. Allaire ; 9. Akerblom ; 10. Clémot ; 11. Houdoux ; 12. Berson.

500 cc, 3me manche : 1. Jansen ; 2. Hazianis ; 3. Lee ; 4. Oesterle ; 5. Akerblom ; 6. Betzlbacher ; 7. Guy Ledormeur ; 8. Allaire ; 9. Clémot ; 10. Berson.

500 cc, classement général : 1. Hazianis, 4 pts ; 2. Jansen, 5 ; 3. Lee, 9 ; 4. Betzlbacher, 17 ; 5. Guy Ledormeur, 20 ; 6. Gérard Ledormeur, 23 ; 7. Akerblom, 25 ; 8. Despretz, 28 ; 9. Clémot, 29 ; 10. Allaire, 30 ; 11. Houdoux, 32 ; 12. Berson, 34. Oesterle et Lebreton n'ont disputé que deux manches.



Ci-dessus Robert Charrier fut pour nous une révélation : seul des Français à être vraiment « dans la course », sa splendide seconde place derrière Betzlbacher et devant Oesterle situe bien ses grandes possibilités. Avec lui, nous pensons avoir trouvé enfin un pilote de réelle classe internationale en petite cylindrée.

Ci-dessous, au départ de la première manche des 250 cc : Betzlbacher (4) mène, entraînant de gauche à droite Charrier (10), Terrien (2) accidenté par la suite, Leon (12), le Suisse A. Romailleur (3) etc...







**PATRONNE**  
LE  
**GRAND PRIX DE FRANCE**  
MOTOCYCLISTE DE VITESSE



**Tous, demain, au**

**GRAND PRIX DE FRANCE**

**à CLERMONT-FERRAND**



Vous tous, qui depuis longtemps avez retenu votre week-end de Pentecôte pour vous rendre au circuit de Montagne d'Auvergne, et assister au Grand Prix de France de Vitesse comptant pour les Championnats du Monde, voici l'horaire officiel des diverses manifestations mises sur pied par le Moto-Club d'Auvergne.

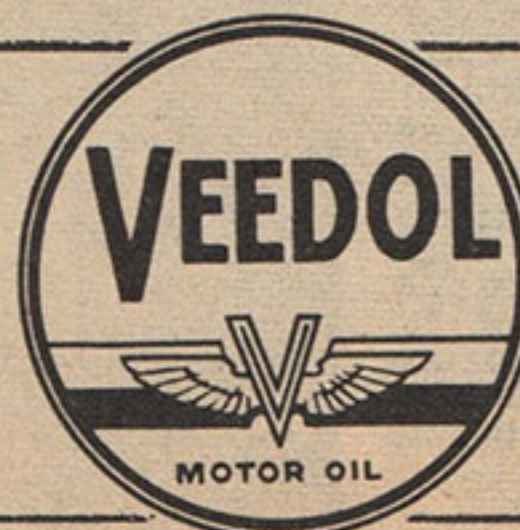
- Vendredi 15, essais de 14 à 18 h.
- Samedi 16, à 10 h. vérifications des machines et de 15 à 18 h. essais officiels. A 19 h., à la Maison du Stade Clermontois, apéritif offert par B.P. qui patronne l'épreuve.
- Dimanche 17, à 11 h. départ des 350 cc avec les pilotes suivant : Surtees, Hartle et Venturi, tous trois sur M.V., les officiels tchécoslovaques Havel et Stasny sur Jawa, Schmitz (A.J.S.), Sagi (N.S.U.), et tout un lot de Norton pilotées par Dale, Fitton, Miles, Tanner, Phillis, Anderson, Hempleman, Hockings, Pady Driver, Brown, Rensen, Messerli, Hockwallner, Collot, Bayle, Insermini, De Polo, Montagne, Barone, Touzalin, etc...
- A 15 h., départ de la course réservée aux sidecaristes suivants : Schneider, Camathias, Rohsieppe, Scheidegger, Van der Wall, Smith, Urouhart, Butcher, Ritter, Neussner, Fath, Kolle, Strub, Lambert, Beevers, Rogliardo, Duhem, Escoubas, Moulin, Vivier-Merle, Verd, Beauvais, Biancotto, Claisse, etc...
- Enfin à 16 h. 15, départ de la catégorie 500 cc, comprenant les pilotes déjà engagés en 350 cc, plus Ligier, Jaeger, Sheperd, Valentin, Maubert, etc...

Remise des prix à 21 h. 30.

*Surtees, le double champion du monde (350 et 500), que nous verrons pour la première fois en France, au guidon de la 4 cylindres M.V.*

**POUR ALLER VITE**  
**POUR ALLER LOIN**  
**DUNLOP**

Succursale Dunlop Clermont-Ferrand  
Rue de la Tour-Fondue - Tél. 53-98 - 53-99



LA PREMIERE HUILE  
DU MONDE

Participe au reportage  
et à la sonorisation  
du G. P. de FRANCE  
avec J.-M. LANDUREAU



# DE 35,5 A 62,5 CV/L...

## ...RECETTE N. S. U.

**C'**EST dans le cadre d'une conférence de presse présidée par l'ingénieur Roder — à qui l'on doit les NSU à compresseur, les « Renn-Max » et « Renn-Fox », la distribution à biellettes des NSU de série — que les principaux ingénieurs de la marque de Neckarsulm ont exposé le processus qui a permis de passer des 35,5 CV/l du moteur de la voiturette « Prinz » aux 52 CV/l de la « Sport-Prinz » et aux 62,5 CV/l de la « Super-Sport ».

Bien que la voiturette ne soit pas spécialement de notre domaine, nous n'hésitons pas à nous étendre sur la question. NSU est une marque de motocycles et le moteur de sa « Prinz » dérive de celui de ses motos. Mais, surtout, les problèmes abordés concernent aussi bien la moto que la voiturette et leur intérêt est d'ordre général.

★

L'obtention de puissances élevées n'est pas une difficulté pour les ingénieurs de NSU : leurs moteurs de compétition de 1954 développaient, sans compresseur et avec de l'essence à 80 d'octane, plus de 160 CV/l. Les 350 et 500 à compresseur, qui détiennent les records du monde en vitesse absolue, donnent quelques 220 CV/l. Quant au

petit 50 cc dérivé du « Quickly », surcomprimé, qui équipait le « Baumm III », il ne développait pas moins de 260 CV/l !

Evidemment, avec une voiturette de 583 cc de cylindrée, il ne s'agit pas d'atteindre de telles puissances spécifiques, qui, en restant dans le cadre des moteurs sans compresseurs, nous donnerait une puissance effective de plus de 90 CV. Mais il est des amateurs de rallies qui desireraient une voiturette racée, apte à de bonnes performances. Et c'est pour eux que NSU réalise sa « Sport-Prinz » et commercialisera sa « Super-Sport ».

★

Ainsi, lors de cette conférence de presse, les ingénieurs de NSU ont montré à quels problèmes ils se sont heurtés et par quelles modifications ils sont passés de 35 à 50 CV/l, puis de 50 à 60 CV/l.

L'essentiel de notre étude est dû aux articles publiés chez nos confrères « Radmarkt » et « Motor-Rundschau », articles écrits par l'ingénieur Helmut Hütten qui assista aux débats et à qui nous devons cet excellent ouvrage « Schnelle Motoren » qui est en vente à nos bureaux.

J. B.

## COMMENT ACCROITRE LA PUISSANCE

Dans l'exposé présenté par l'ingénieur Praxl, il ne s'agissait pas tellement d'une discussion académique et générale sur les problèmes du gonflage et de la recherche d'une puissance élevée sur un moteur, mais, plus précisément, comment agir pratiquement, sur un moteur donné, par des mesures et modifications simples, afin d'accroître notablement ses performances.

### UN MEILLEUR REMPLISSAGE ET UN REGIME PLUS ELEVE

Pour accroître les performances d'un moteur deux voies s'ouvrent, sur les-

quelles on peut jouer séparément, mais, bien souvent conjointement :

- d'une part, un meilleur remplissage, une « respiration » améliorée.
- d'autre part, un régime plus élevé.

★

En effet — et nous l'avons répété à de nombreuses reprises — la puissance est proportionnelle, d'une part au couple-moteur, à la pression moyenne (donc au remplissage) et, d'autre part, au régime-moteur.

Accroître la puissance, c'est donc chercher à accroître chacun de ces éléments, sinon les deux à la fois.

### POUR UN MEILLEUR REMPLISSAGE

La pression moyenne efficace peut encore être améliorée par un taux de compression plus élevé et une meilleure

combustion, bien que, dans ces domaines, l'on soit limité par des problèmes mécaniques et le carburant utilisé.

Une réduction des frottements internes par un meilleur usinage, par l'utilisation d'une huile plus fluide, est également un facteur intéressant, mais qui, au stade actuel de la technique et de la construction d'aujourd'hui, ne peut plus guère fournir un notable accroissement de puissance.

### UN BON ECOULEMENT DES COLONNES GAZEUSES

Une condition essentielle d'un bon remplissage du cylindre, donc d'une pression moyenne élevée, est une bonne aérodynamique des colonnes de gaz frais et de gaz brûlés qui, dans leur trajet doivent rencontrer la plus faible résistance possible, tout en étant animées d'une vitesse suffisante.

Il s'agit donc d'avoir les sections voulues depuis le filtre à air jusqu'à l'extrémité du système d'échappement.

### LE CHOIX DU CARBURATEUR

En ce qui concerne la section de passage des gaz du carburateur, elle doit être déterminée de telle sorte que la vitesse moyenne de la colonne gazeuse, au régime de puissance maximum et en vue d'un taux de remplissage de 100 %, soit de 100 m/s (360 km/h).

★

Cette loi est très sensiblement respectée sur les moteurs NSU, du moins dans le domaine de la moto, puisque pour la 175 Maxi le carburateur de 22 mm est exactement celui qui convient — que sur la 250 Max, il est de 26 mm (théoriquement 26,6) et que sur la 250 « Sport-Max », il est de 30,2 mm (théoriquement 30,7). Par contre, à première vue, sur la voi-



La voiturette « Prinz » dans sa version de série, de 20 CV.



turette « Prinz » tourisme, le carburateur utilisé, de 26 mm, semble assez important puisque la valeur théorique serait de 23,85 mm. Mais n'oublions pas que nous n'avons qu'un seul carburateur pour alimenter un twin, et, de plus, un carburateur à registre. Et il s'avéra bien vite qu'un carburateur plus important était nécessaire dès qu'il s'est agi d'accroître encore la puissance du moteur de la « Prinz ».

#### DIAMETRE COMPARE DES SOUPAPES D'ADMISSION ET D'ECHAPPEMENT

Le montage de vastes soupapes sur les moteurs modernes « super-carrés » (cas de la « Prinz », où, pour une course de 66 mm, l'alésage est de 75) ne pose pas de grandes difficultés.

En règle générale, le diamètre de la soupape d'admission doit être de 10 à 15 % plus important que celui de la soupape d'échappement. Ce sont ces 10% que nous trouvons sur la « Sport-Max » (38,5 et 35 mm de diamètre des soupapes), mais 6 % seulement sur la « Max » (37 et 35 mm).

Sur la « Prinz » version série, les deux soupapes ont, par contre, même diamètre: 32,3 mm.

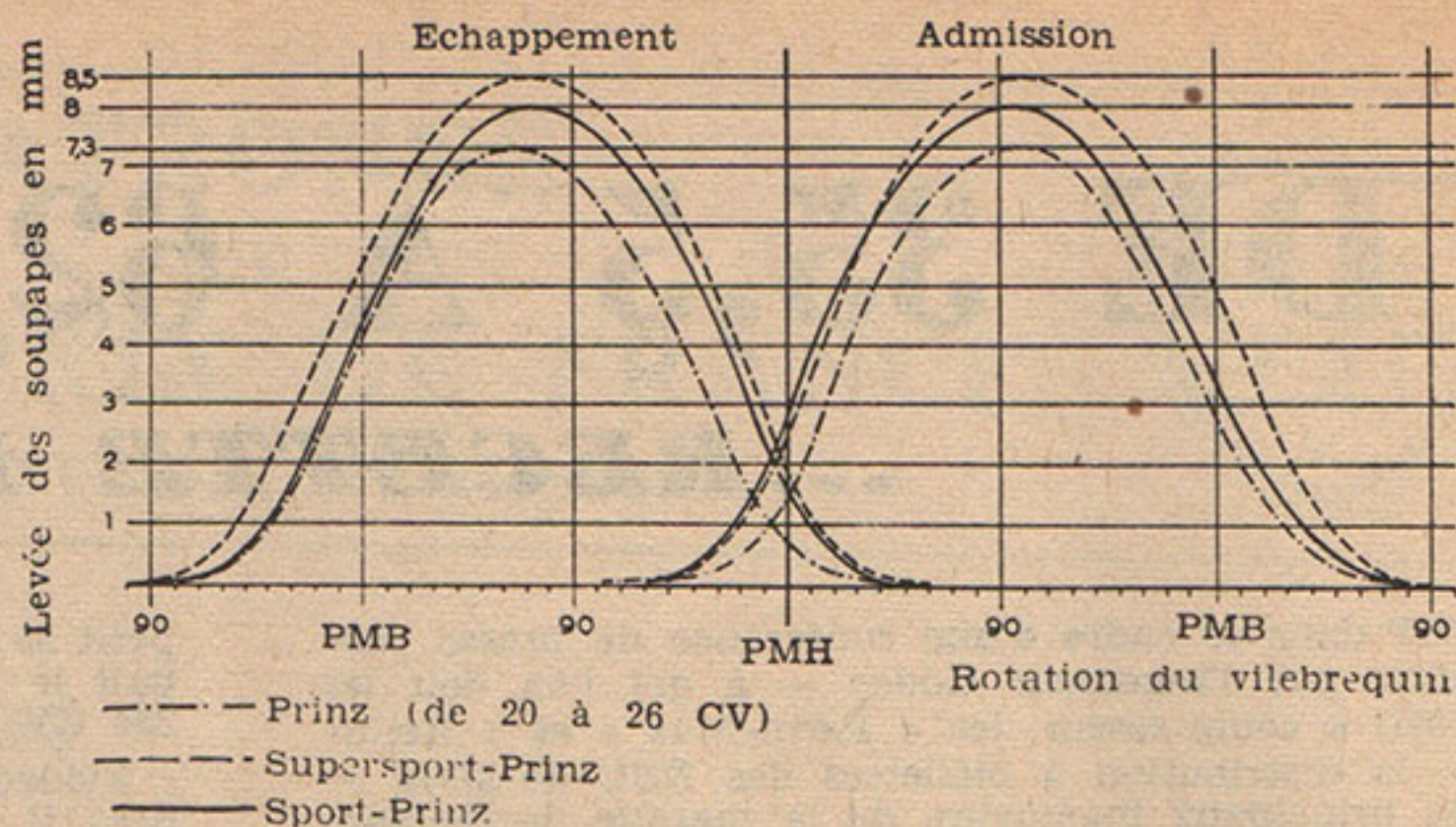
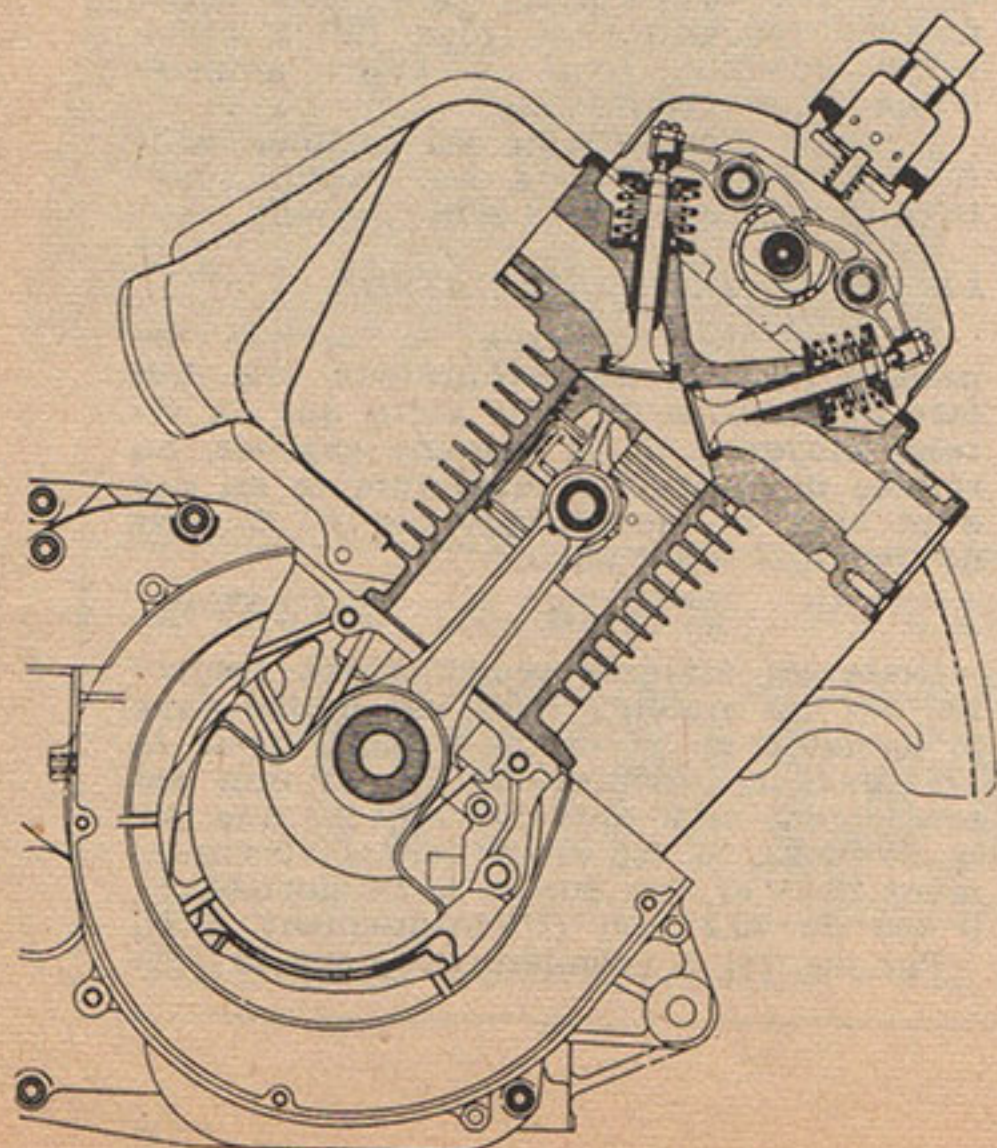
#### LE DESSIN DE LA TUBULURE D'ADMISSION : UN PREMIER GAIN.

Toujours pour assurer le meilleur remplissage, la tubulure d'admission doit s'élargir régulièrement, à partir du diamètre du carburateur, de 10 à 20 %. Mais il faut faire attention à ne pas outrepasser ces cotes, ni à avoir des « décrochements » trop brusques, sinon l'on aurait des décollements néfastes de la veine gazeuse, équivalant, en fait, à un rétrécissement.

★

Sur la « Prinz » les deux tubulures débouchent aux sièges de soupape avec un diamètre de 27 mm alors que le carburateur est de 26 mm. Un certain élargissement s'impose donc.

Ici se présente ainsi la première possibilité, le premier pas à faire, pour obtenir un certain gain de puissance : polissage de la tubulure d'admission, retouches à l'arrivée au niveau du siège que l'on amènera à 28 mm de diamètre. A la suite de quoi on note un gain de puissance à partir de 3.000 t/m, avec un maximum de 21,5 CV, toujours à 4.600 t/m. Donc gain de 1,5 CV par rapport à la puissance « catalogue », gain de 0,8 CV en réalité par rapport à un moteur de série convenablement rodé (pas à une vitesse trop lente).



Levées comparées des soupapes sur les 3 versions de la « Prinz ».

#### LE CHOIX DES SILENCIEUX ET LES « ACCORDS »

L'étape suivante a trait aux silencieux.

★

Un nouveau silencieux d'admission, plus efficace mais diminuant la résistance au passage de l'air comburant, permet de gagner 1,2 CV supplémentaire (nous en sommes à 22,7).

L'accord du système d'admission par le choix de sa longueur ne joue pas encore un rôle important, car nous n'en sommes qu'à des puissances spécifiques inférieures à 40-45 CV/l. Néanmoins, il faut s'en tenir à des cotes valables.

Lors des essais systématiques menés sur les « Rennfox » et « Rennmax » de compétition (environ 160 CV/l), il apparut que le meilleur résultat était obtenu quand la longueur du système d'admission était égale à 8 fois son diamètre. Mais, dans ce cas, le meilleur remplissage (et, partant, la pression moyenne la plus élevée) était obtenu à partir de 9.000 t/m.

★

En ce qui concerne le système d'échappement, le tube doit faire, en longueur, 40 à 50 fois le diamètre. Mais, contrairement à ce qu'il se passe pour l'admission, un « accord » du système d'échappement joue un rôle très notable à partir de 50 CV/l.

Malheureusement, autant pour une voiture au moteur à l'arrière que pour une moto, des problèmes d'encombrement se posent. Et les volumineux silencieux allemands en forme de cigare s'expliquent en partie par le fait que le tube d'échappement se prolonge jusqu'à l'extrémité du silencieux, afin de rester le plus près possible des cotes optima.

★

Pour passer de la « Prinz » à la « Sport-Prinz », il fallut donc établir un nouveau silencieux qui réponde aux impératifs légaux relatifs au nombre de

phones admissibles, et aux impératifs d'une puissance accrue. Ce nouveau silencieux plus volumineux (...et plus onéreux), permet, sur le moteur de série, un nouveau gain de 1,3 CV. Mais non seulement on atteint cette fois 24 CV en pointe, mais encore le gain est très notable à tous les régimes, à partir de 1.500-2.000 t/m.

#### UN AUTRE FILTRE A AIR

Arrivé à ce point, une nouvelle retouche est faite au filtre à air, afin d'avoir un système d'admission le moins torturé possible. Un très vaste filtre humide métallique du type de celui rencontré sur les motos, supprimant les coudes et renvois, permet encore un nouveau gain de 0,7 CV, et nous voilà à 24,7.

#### A REGIME PLUS ELEVE, CARBURATEUR PLUS IMPORTANT

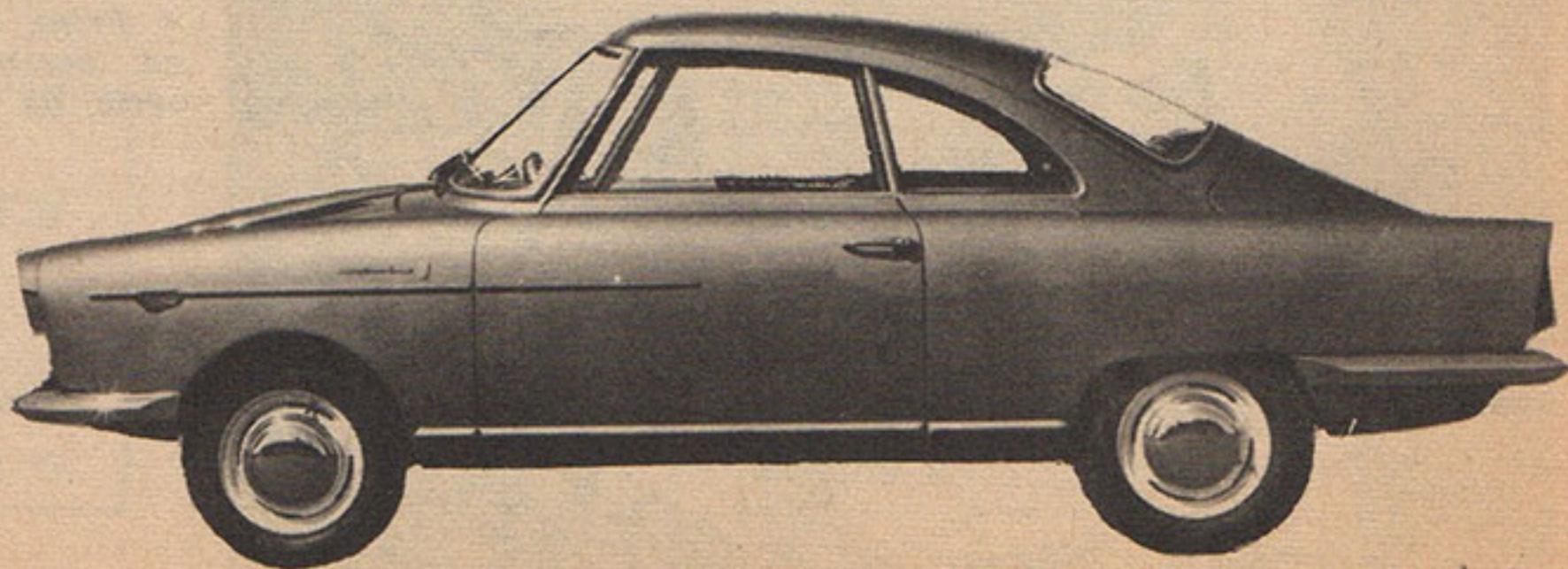
Mais le régime de puissance maximum est maintenant plus élevé, il est passé à 5.000 t/m. Un carburateur plus important s'impose donc, cette fois de 28 mm de passage des gaz au lieu de 26. Et la puissance fait un nouveau bond de 1,5 CV : nous en sommes à 26,2 CV à 5.000 t/m.

Aucune perte aux bas et moyens régimes ; au contraire, c'est arrivé à ce stade que l'on a, jusqu'à 4.200 t/m, la puissance la plus élevée que l'on a rencontré ou que l'on rencontrera lors des étapes ultérieures.

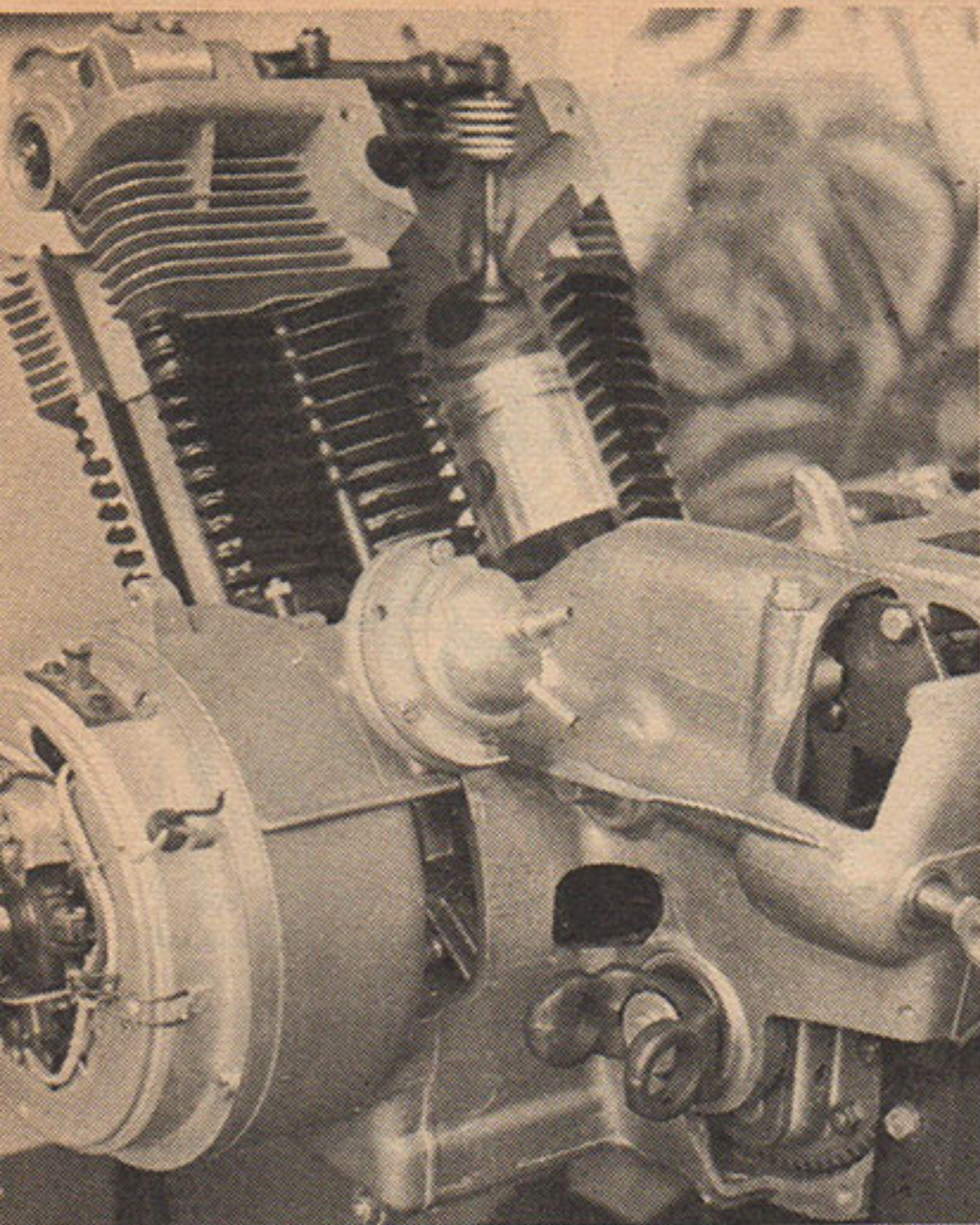
#### UNE NOUVELLE ETAPE S'IMPOSE : LA RETOUCHE DU MOTEUR

Donc, jusqu'ici, sans aucune modification fondamentale du moteur, juste en polissant la tubulure d'admission, en changeant silencieux et filtre à air, en prenant un carburateur un peu plus important, on a obtenu sur le moteur de série un gain de 5,5 CV, soit 26,6 %

La « Sport-Prinz ».







Ci-dessus, le moteur de la « Sport-Prinz ».

par rapport à la puissance initiale. Et le gain n'est pas seulement obtenu « en haut », mais également aux moyens et bas régimes.

Mais arrivé à ce stade, on ne peut plus guère gagner en modifiant seulement les « accessoires ». Il faut, maintenant, s'attaquer au moteur proprement dit.

★

Une première solution semble s'imposer, mais à laquelle NSU n'eut pas encore recours : alimenter chaque cylindre par son propre carburateur, et non plus l'utilisation d'un seul carbu pour les 2 cylindres

#### LE MOTEUR « SPORT-PRINZ »

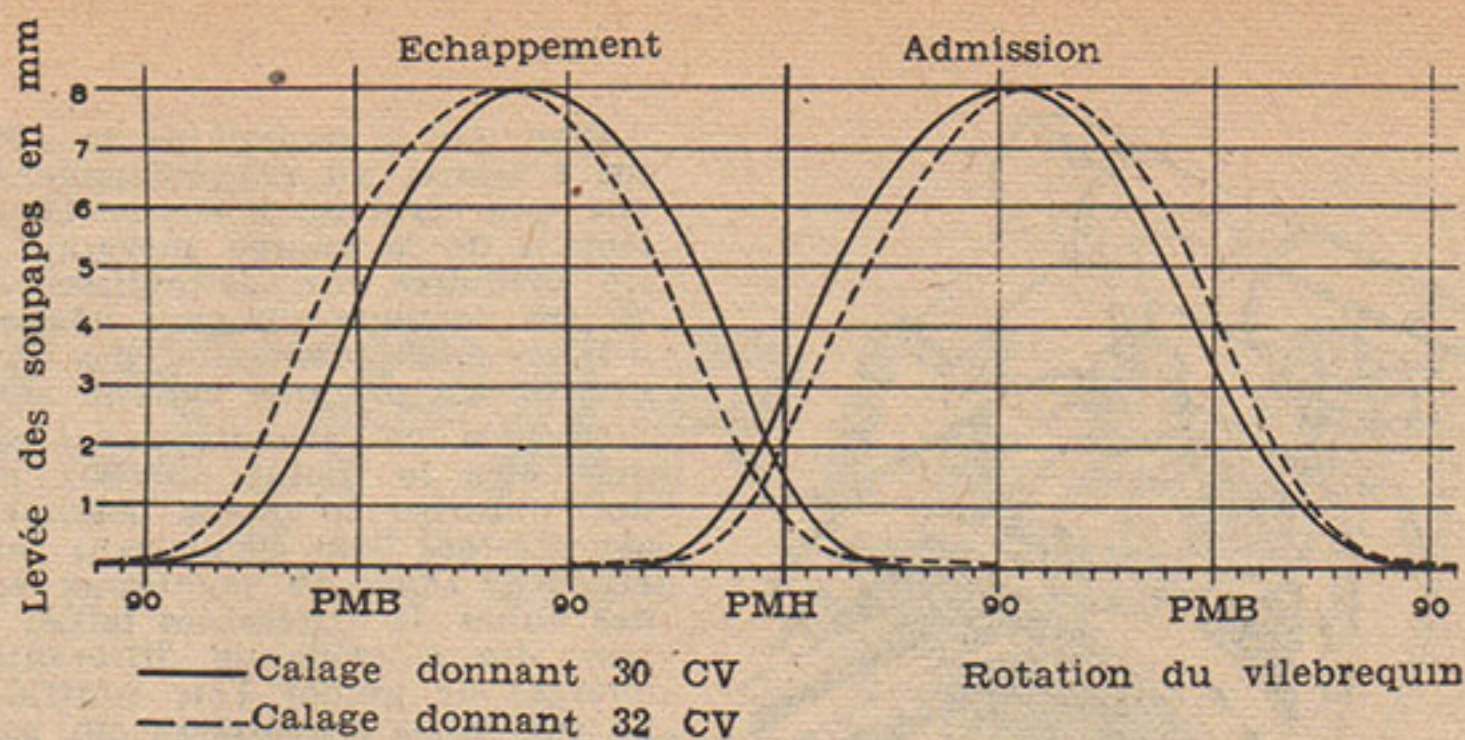
- En accroissant légèrement le taux de compression, en le faisant passer de 7,2 à 1 à 7,5 à 1 par le choix de nouveaux pistons,
  - en modifiant le profil des cames : augmentation de la levée qui passe de 7,3 à 8,0 mm, courbe de levée plus « pleine », plus rapide... mais avec des dates d'ouvertures et de fermetures identiques,
  - en prenant une soupape d'admission plus grande (35 mm au lieu de 32,3), ce qui entraîne un siège de plus grand diamètre et une tubulure d'admission élargie à son extrémité coté culasse,
- ... on enregistre cette fois un gain de puissance très notable, de 4,3 CV. Nous en sommes donc à un total de 30,5 CV obtenus au régime de 5.900-6.000 t/m sensiblement.

★

C'est là le moteur de la « Sport-Prinz », à la caractéristique assez pointue, et qui, en dessous de 3.400 t/m, développe une puissance moindre que le moteur « série » dont on est parti, mais qui, en pointe, est de 40,7 % plus puissant.

#### UN DECALAGE DES CAMES

En utilisant les mêmes cames du modèle « sport », mais en les calant différemment, on peut gagner encore 1,5 CV en puissance maximum (32 CV), mais au détriment de la puissance en dessous de 4.800 t/m : la courbe devient donc encore plus pointue.



Mais le plus curieux en cette affaire et étrange au premier abord, c'est que ce résultat est obtenu non en augmentant le croisement, mais, au contraire, en le diminuant. Mais l'explication nous en est donnée par un échappement ouvrant un peu plus tôt, et, surtout, par le fait que l'admission est prolongée, ce qui, évidemment, est favorable aux régimes élevés, mais non aux faibles et moyens régimes.

#### LA « SUPER-SPORT PRINZ »

Pour l'instant, il ne s'agit encore que de prototypes et les caractéristiques du modèle définitif ne sont donc pas encore données.

Actuellement — il est vrai sans les silencieux répondant aux réglementations al-

lemandes concernant le bruit — le moteur développe 36,5 CV à 6.500 t/m.

★

Comment est-on passé de la « Sport » à la « Super-Sport » ?

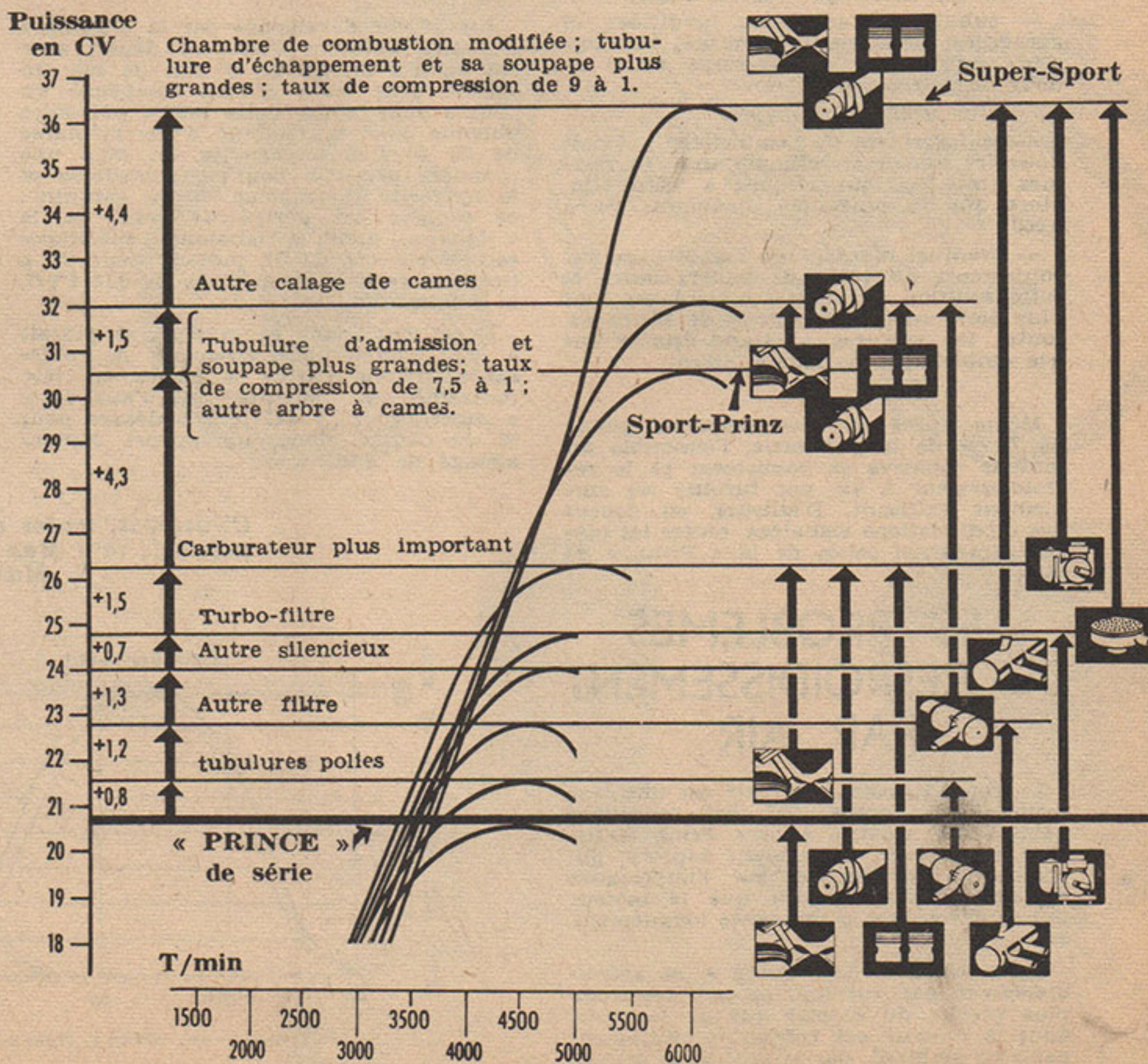
— En accroissant encore le taux de compression, en le portant, cette fois, à 9 à 1 (des essais antérieurs avaient montré qu'en faisant passer le taux de compression de 7 à 8 à 1, la puissance était accrue de 7 %).

— en modifiant encore le profil des cames qui conservent pratiquement la même durée d'ouverture, mais donnent une levée plus rapide et plus grande (8,5 mm).

— en modifiant la forme de la culasse, devenue réellement hémisphérique.

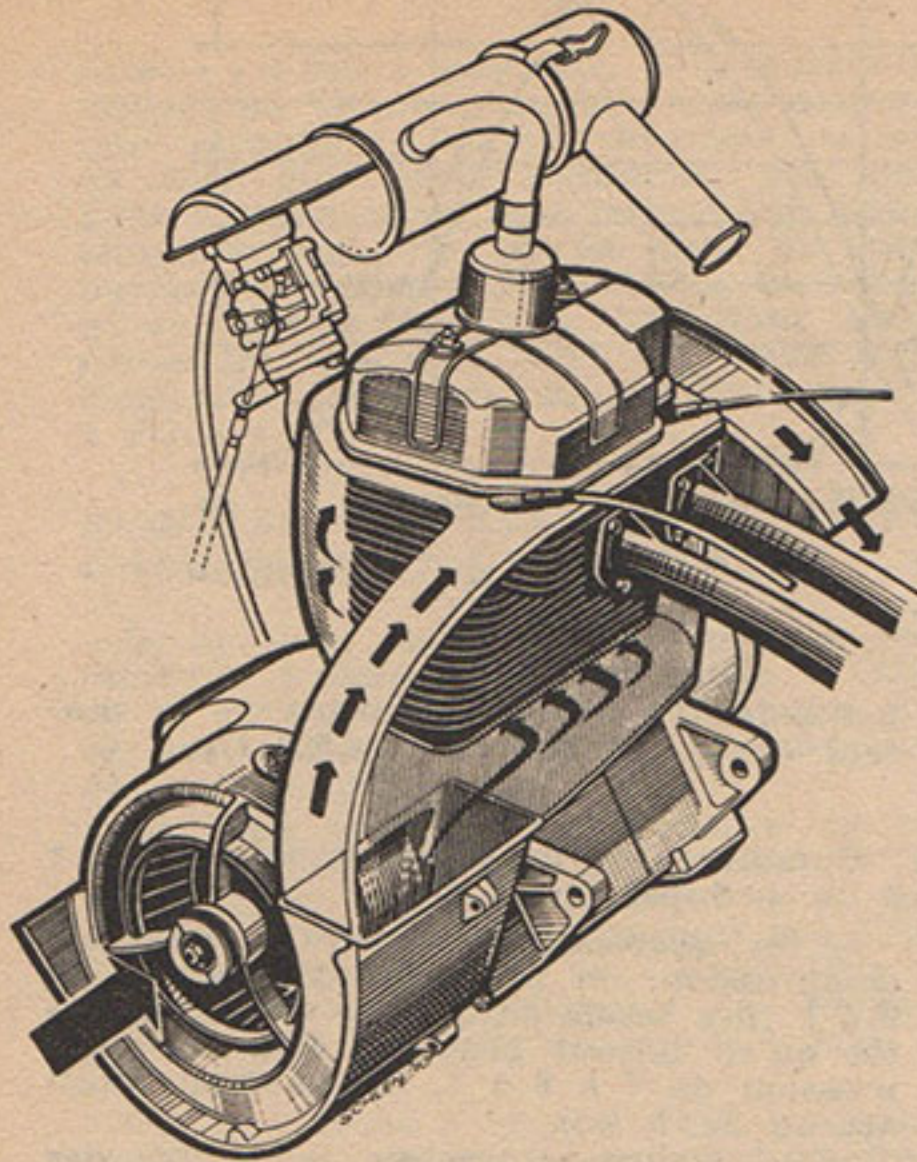
— en montant de nouveaux pistons,

Ci-dessus, le décalage des 2 cames permet un gain de 1,5 CV.



Ci-dessus, un résumé des diverses étapes montrant la puissance obtenue après chaque modification.





Le système de refroidissement forcé.

dont la calotte présente une saillie prononcée d'un côté afin de former une chambre de combustion plus ramassée et centrée autour de la bougie (combustion plus rapide et non détonante) et dont le cordon supérieur est marqué de fines stries formant labyrinthe (le segment de feu est thermiquement soulagé).

— tubulures d'admission modifiées, et agrandies, permettant l'éventuel montage d'un carburateur double-corps sinon de deux carburateurs.

— plus grandes soupapes.

— renforcement de l'embiellage qui doit pouvoir supporter d'importants sursrégimes (monter sans risques à 7.500 t/m, alors que la puissance maximum est à 6.000).

— éventuel montage de l'embiellage sur roulements en place de paliers lisses, si cette solution se justifie malgré un coût plus élevé (depuis le retrait de Mercedes, toutes les voitures « Grand-Prix » ont des embiellages à paliers lisses).

★

Même après un accroissement global de 76 % de la puissance, l'ensemble du moteur conserve sa robustesse et le refroidissement à air par turbine est amplement suffisant. D'ailleurs, en dehors des modifications signalées, toutes les pièces demeurent celles de la « Prinz » de série.

## LES PROBLEMES DU REFROIDISSEMENT PAR AIR

Le refroidissement par air est une tradition NSU depuis 1903. Ses problèmes particuliers, relatifs à la « Prinz », furent exposés par l'ingénieur Lipowy, qui commença par insister sur l'importance du refroidissement pour que le moteur puisse développer sa puissance longtemps, sans « fading ».

Dans le cas de la « Prinz », au refroidissement par turbine, on est beaucoup plus proche du scooter que de la moto, dont le moteur est refroidi gratuitement par l'air ambiant, par le vent de la course.

★

Bien que le moteur de la « Prinz » soit un 4 temps, au refroidissement plus facile que celui du 2 temps, où 40 % seulement de la charge thermique intéresse les cylindres, un refroidissement étudié de ces derniers s'impose néanmoins afin d'éviter toute distorsion des fûts des cylindres, surtout que ceux-ci sont accolés.

De plus, ce refroidissement par turbine doit être le moins onéreux possible, il doit absorber le moins possible de puissance, tout en demeurant absolument efficace. D'où les nombreux essais avec des aubes de différentes tailles et formes, avec des caissons de différentes formes chargés de guider l'air soufflé... chacun de ces essais demandant un parcours de 500 km sur autoroute.

★

Mais les résultats sont là.

On arrive à évacuer 400 à 500 kilocalories par CV développé et par heure, on obtient un débit de 200 à 300 litres d'air par seconde aux hauts régimes, pour 0,25 CV absorbés à 2.400 t/m, et 1,5 à 4.600 t/m, ceci pour le moteur « série ». Evidemment pour les moteurs de 30 et 36 CV à 6.000 t/m, la puissance absorbée par la turbine est plus élevée, et nous pouvons l'estimer « grosso-modo » à 3 CV à 6.6000 t/m, à 3,9-4,0 CV à 6.500 t/m.

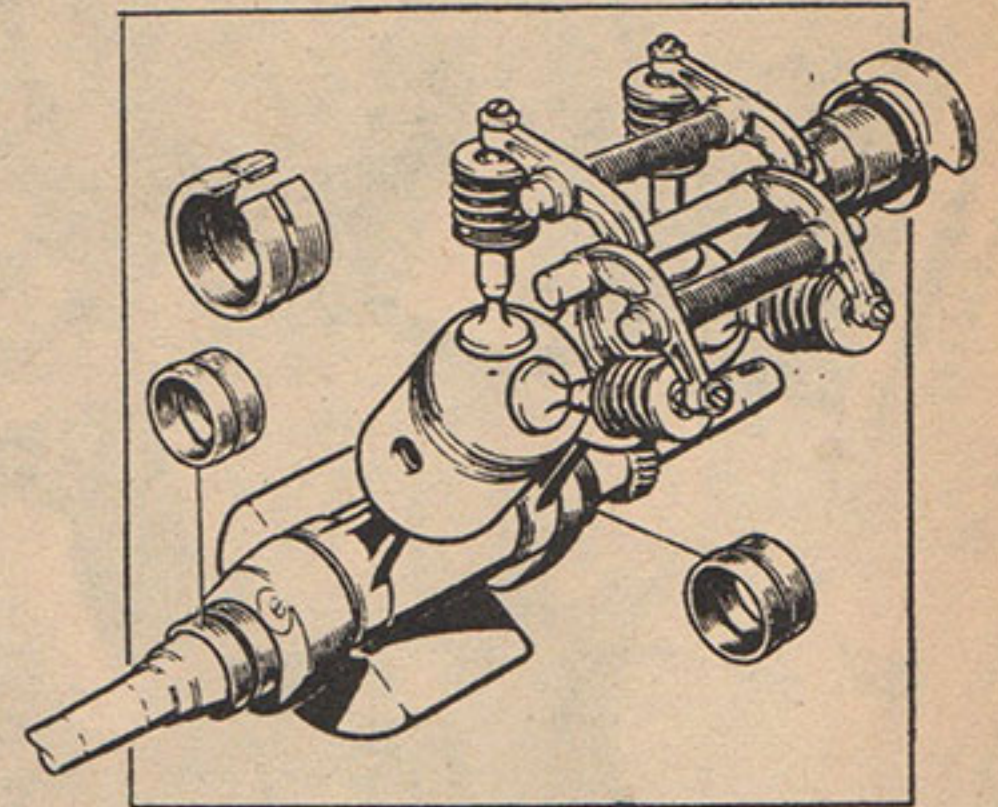
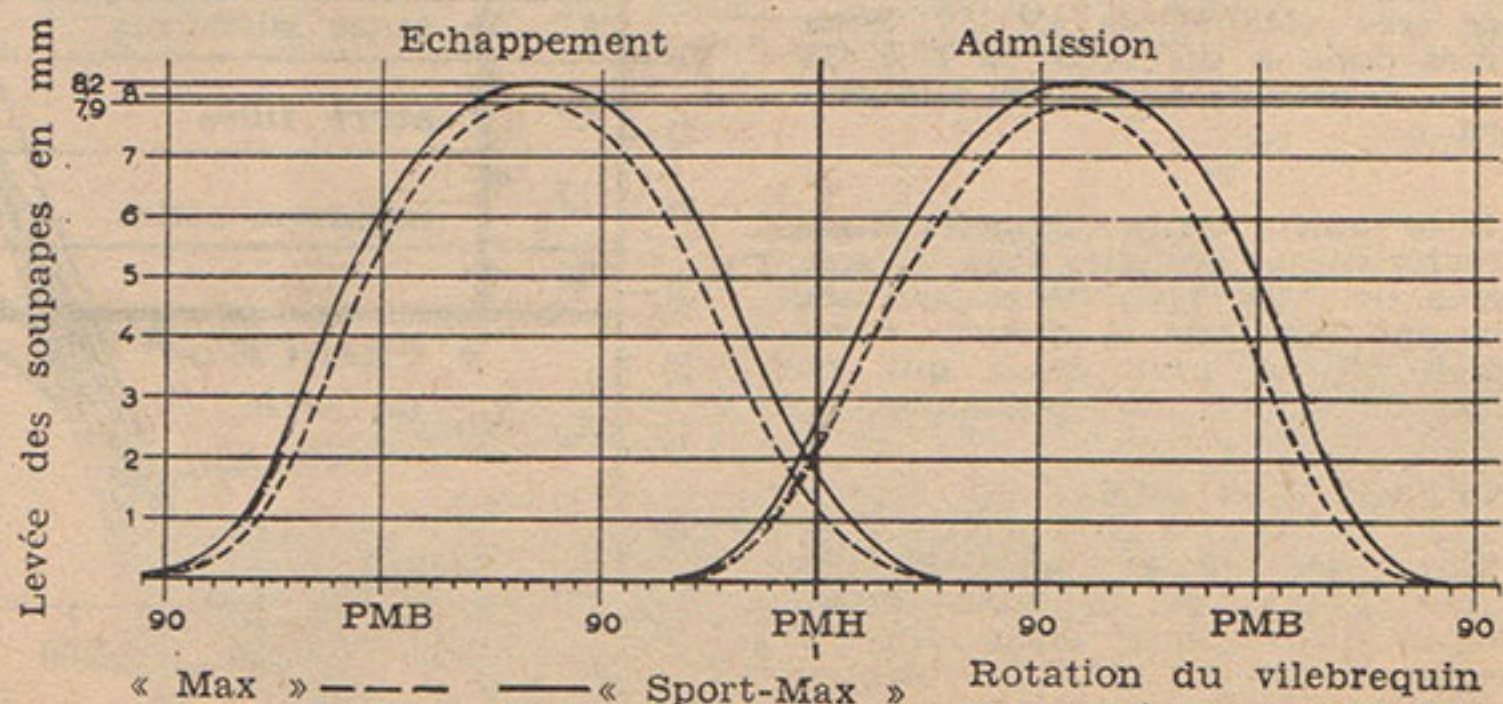
Notons d'ailleurs que lorsque NSU annonce la puissance de ses « Prinz », les chiffres donnés sont ceux obtenus déduction faite de la puissance absorbée par la turbine.

## REGIMES ET MATERIAUX

Les 20 CV développés par la « Prinz » de série devaient l'être au départ avec un moteur de 400 cc et non de 583, un régime plus élevé devant compensé un couple plus faible. Cette même puissance obtenue avec un moteur d'une cylindrée de 50 % plus importante est déjà une première garantie pour la robustesse et la longévité du moteur. Autre garantie : ce moteur est dérivé de celui de la « Max », dont la puissance spécifique est double (72 CV/l), moteur dont on a tiré une version compétition de 112 CV/l, la « Sport-Max ».

Donc tout, dans ce moteur, se prêtait à un notable accroissement de puissance, depuis l'arbre à cames en tête (entraîné par bielles) jusqu'aux cotes « super-carrées » (75 mm d'alésage pour 66 de course, donc un rapport course/alésage de 0,88).

Ci-dessous, levées comparées des soupapes de la « Max » et de la « Sport-Max ».



Le vilebrequin de la « Prinz » est monté sur des paliers lisses.

Néanmoins, il est bon de savoir quelles contraintes supplémentaires entraîne tout accroissement de régime, afin de savoir jusqu'à quelles limites on peut aller dans le cadre de la résistance offerte par le choix et le dimensionnement des matériaux utilisés.

C'est sur ce point qu'a porté l'exposé de l'ingénieur Strobel, chef du service de fabrication, dont nous retiendrons ces quelques chiffres.

★

Rien que les forces d'inertie font croître de 80 % les contraintes sur les bielles et leurs roulements quand le régime passe de 5.000 à 7.500 t/m. Du côté distribution, et dans les mêmes conditions, les contraintes sont multipliées par 2,5. Ainsi, les premières croissent comme la puissance  $3/2$  du régime, les secondes comme le carré de ce dernier.

Cela signifie donc que pour un accroissement important du régime, il ne suffit pas d'avoir des soupapes plus robustes, des basculeurs et des ressorts renforcés, mais, également, que les pignons de distribution ne doivent plus être en fonte mais en acier traité, que les cames ne doivent pas seulement être traitées superficiellement, mais être nitrurées ou chromées dur.



# LA 175 PARRILLA "gran sport"

### SERA-T-ELLE VENDUE EN FRANCE GRACE AU MARCHÉ COMMUN ?

LES usines Parilla sont nées en 1946, lorsque Giovanni Parrilla, aidé de quelques amis, créait, avec des moyens de fortune, une 250 cc de compétition. Avec la construction de cette machine, Giovanni Parrilla trouvait sa voie et en quelques années, sa petite boutique allait se transformer en de vastes usines modernes.

Bien que les machines portant sur leur décalque le lévrier, symbole de Parilla aient depuis longtemps acquis une enviable renommée dans le monde entier, l'amour du sport est resté aussi vif parmi les dirigeants de la marque que lorsque Giovanni Parrilla « bricolait » sa première machine de course.

En effet, parmi les quinze modèles que fabrique Parrilla, nous trouvons, dans presque chaque cylindrée, un modèle sport.

Une des Parilla « sport » les plus intéressantes est certainement la 175 cc « Gran Sport », modèle servant de point de départ aux 175 destinées aux courses du Championnat formule III, comme « machines sport dérivées de la série ». Par sa puissance spécifique élevée, par sa technique de construction et par son allure générale, cette 175 est très représentative de la construction italienne de machines « sport ». Et, puisque les dispositions du marché commun peuvent nous donner l'espoir de voir en France des machines sport transalpines en plus grand nombre, nous publions ici une description aussi complète que possible de cette machine afin de familiariser nos lecteurs avec « ce qui se fait » en Italie dans ce domaine.

## Le moteur

Il s'agit d'un monocylindre incliné de 5° sur l'avant, à soupapes en tête. Un alésage de 59,8 mm et une course de 62 mm donnent une cylindrée exacte de 174,05 cc. Notons à propos des cotes du moteur que nous avons affaire à un très léger longue-course, de 1,037 de rapport course/alésage.

Avec un taux de compression de 8,4 à 1, ce moteur développe 16 CV à 8.500 t/m, ce qui nous donne une belle puissance spécifique : 91,5 CV/litre environ.

### LA DISTRIBUTION

La distribution de ce quatre temps est assez curieuse. En effet, l'arbre à came (une came unique), est surélevé et placé à la hauteur de la culasse. Mais, malgré l'emplacement de cet arbre les soupapes sont commandées par de courtes tiges actionnant les basculeurs.

Pourquoi ce système ? Pour essayer de concilier les avantages de l'arbre à cames en tête (les tiges de commande sont particulièrement courtes) et les avantages pratiques d'un « culbu » classique (possibilité de démonter cylindre et culasse sans décaler la distribution).

★

Par ailleurs, la disposition des basculeurs (placés perpendiculairement à l'axe de la machine) et l'angle formé par les soupapes, permet l'utilisation d'une seule et unique came pour commander les 2 soupapes.

★

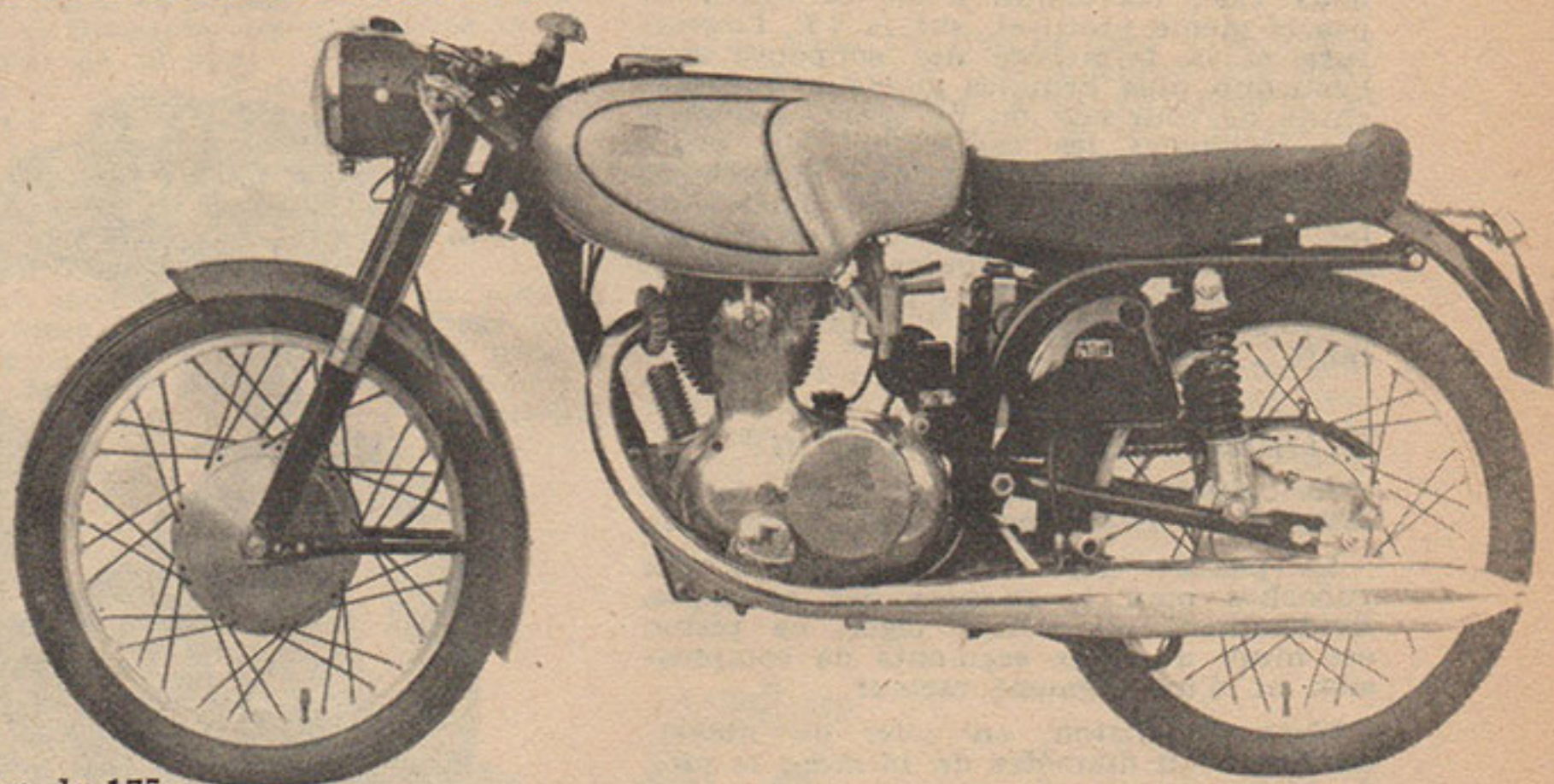
L'arbre à came, logé dans un carter venu de fonderie avec le carter moteur gauche, est entraîné par une chaîne munie d'une lame d'acier formant tendeur.

★

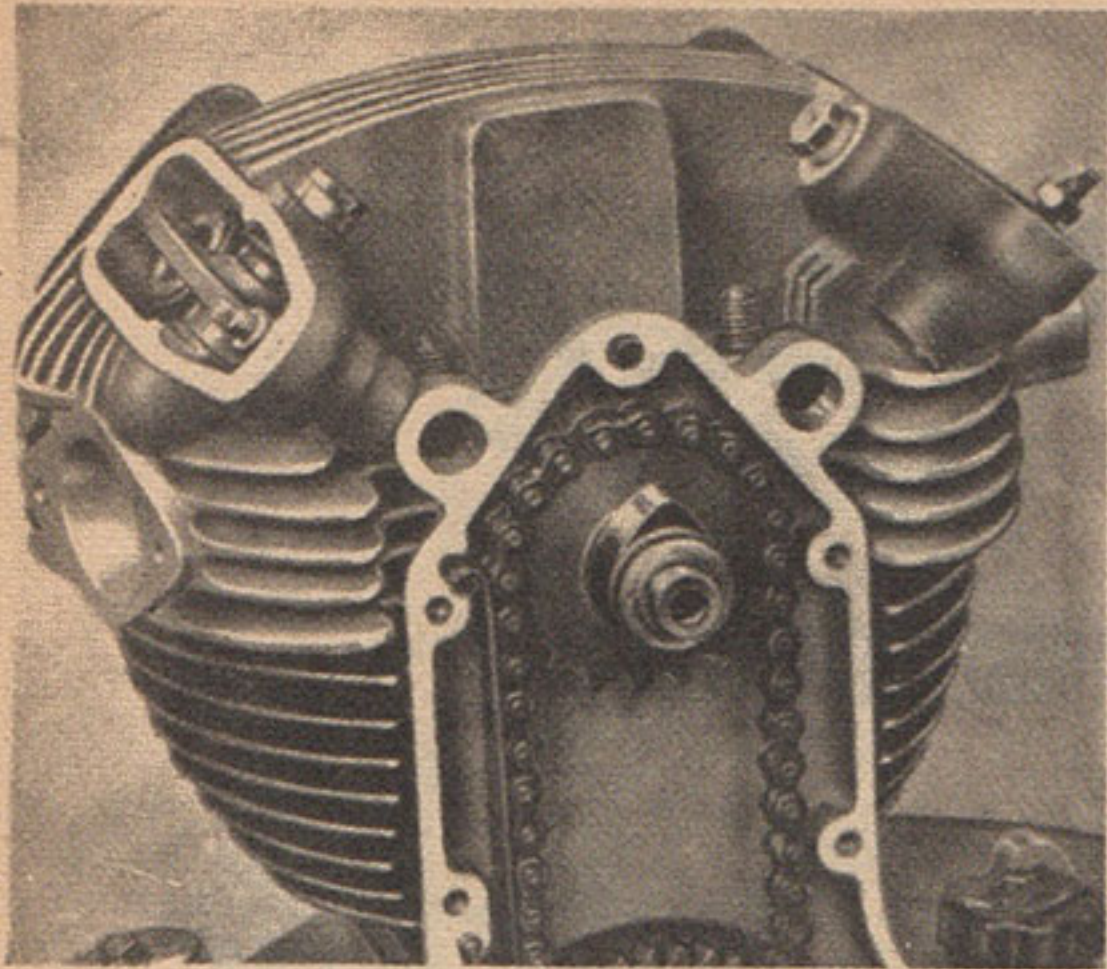
Diamètre des soupapes (rappelées par des ressorts hélicoïdaux) : admission : 32 mm ; échappement : 29 mm.

Le diagramme de distribution est le suivant : AOA : 50° — RFA : 80° — AOE : 80° — RFE : 50°. Nous sommes donc en présence d'un diagramme symétrique, (obligatoirement, puisque nous n'avons qu'une seule et unique came), d'une distribution calée « en bascule ». Pour la

Ci-dessus, la 175 « Gran Sport ». Ci-contre, M. Giovanni Parrilla (à gauche) et Vittorio Brambilla, tenant le trophée vitesse de la catégorie « cadets » pour 1958.







*L'arbre à came unique est situé à la hauteur de la culasse et actionne les soupapes par de très courtes tiges (retirées ici).*

durée de l'admission comme pour celle de l'échappement, nous avons donc 310° de rotation du vilebrequin, sensiblement la même valeur que sur une 350 A.J.S. 7 R. Ceci ne signifie d'ailleurs pas que la durée pendant laquelle les soupapes sont pleinement ouvertes soit la même dans les deux cas ; les cames n'ont certainement pas le même profil et, sur la 7 R, l'ouverture et la fermeture des soupapes sont beaucoup plus brutales que sur une machine de tourisme ou de sport, machines sur lesquelles les cames ont un profil beaucoup plus « doux » qui permet de ménager la distribution (en particulier, les ressorts), précaution que l'on néglige sur des machines de course, fréquemment démontées, vérifiées et réglées.

Croisement également de valeur importante : 100°.

★

#### CYLINDRE, PISTON, EMBIELLAGE

Le cylindre est réalisé en fonte, la culasse étant naturellement en alliage léger.

Le piston, très bombé, comporte des encoches pour le passage des soupapes. Evidemment en alliage léger, ce piston est muni de deux segments de compression et d'un segment râcleur.

L'axe du piston, en acier au nickel-chrome a un diamètre de 16 mm ; le pied de bielle est monté sur cet axe par l'intermédiaire d'une bague bronze.

La bielle ainsi que l'embielage sont également en acier au nickel-chrome ; tête de bielle montée sur rouleaux ; embielage démontable en 3 parties.

#### LES TRANSMISSIONS

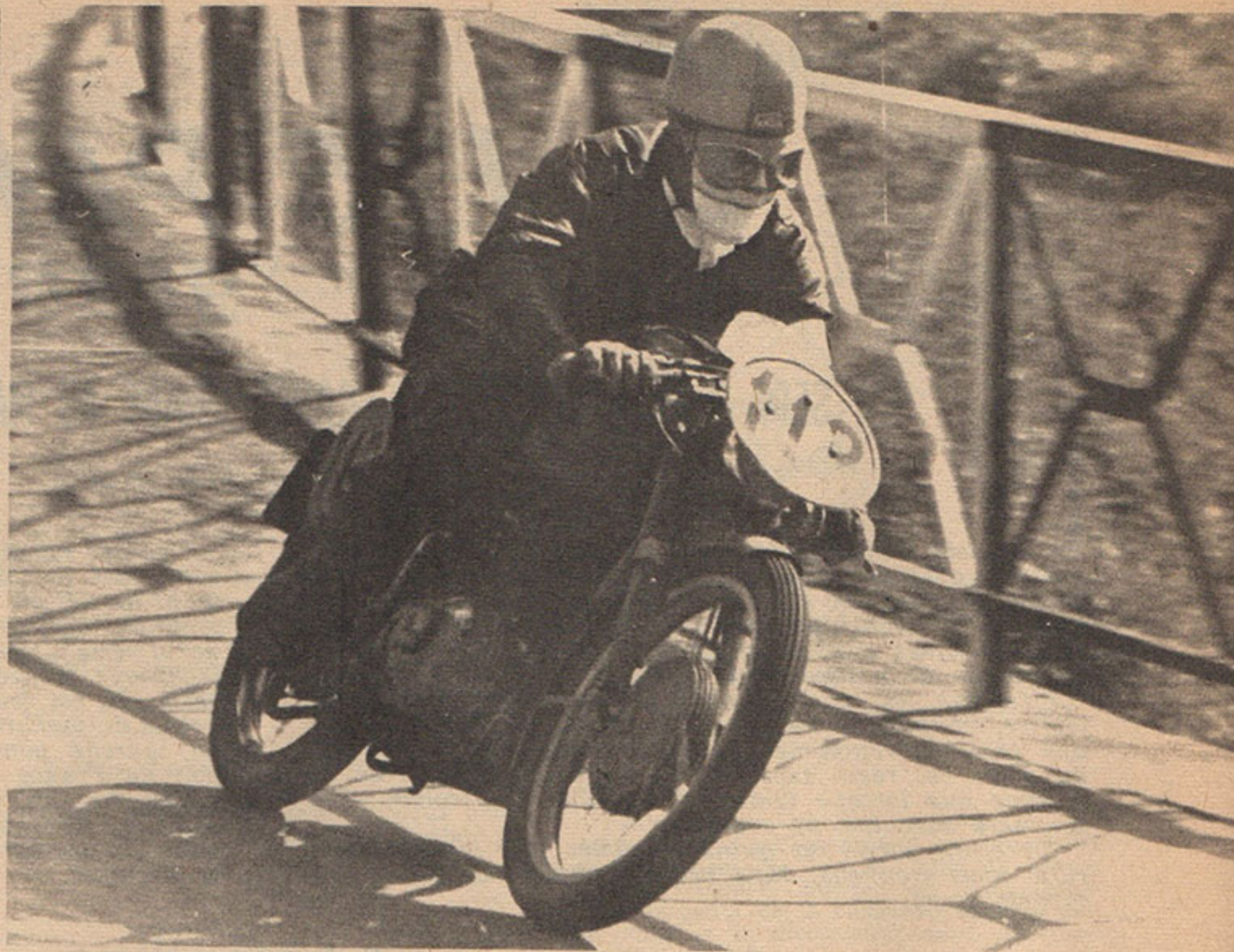
La transmission primaire, située du côté gauche, est assurée par deux pignons à taille hélicoïdale, selon le rapport 2 à 1.

★

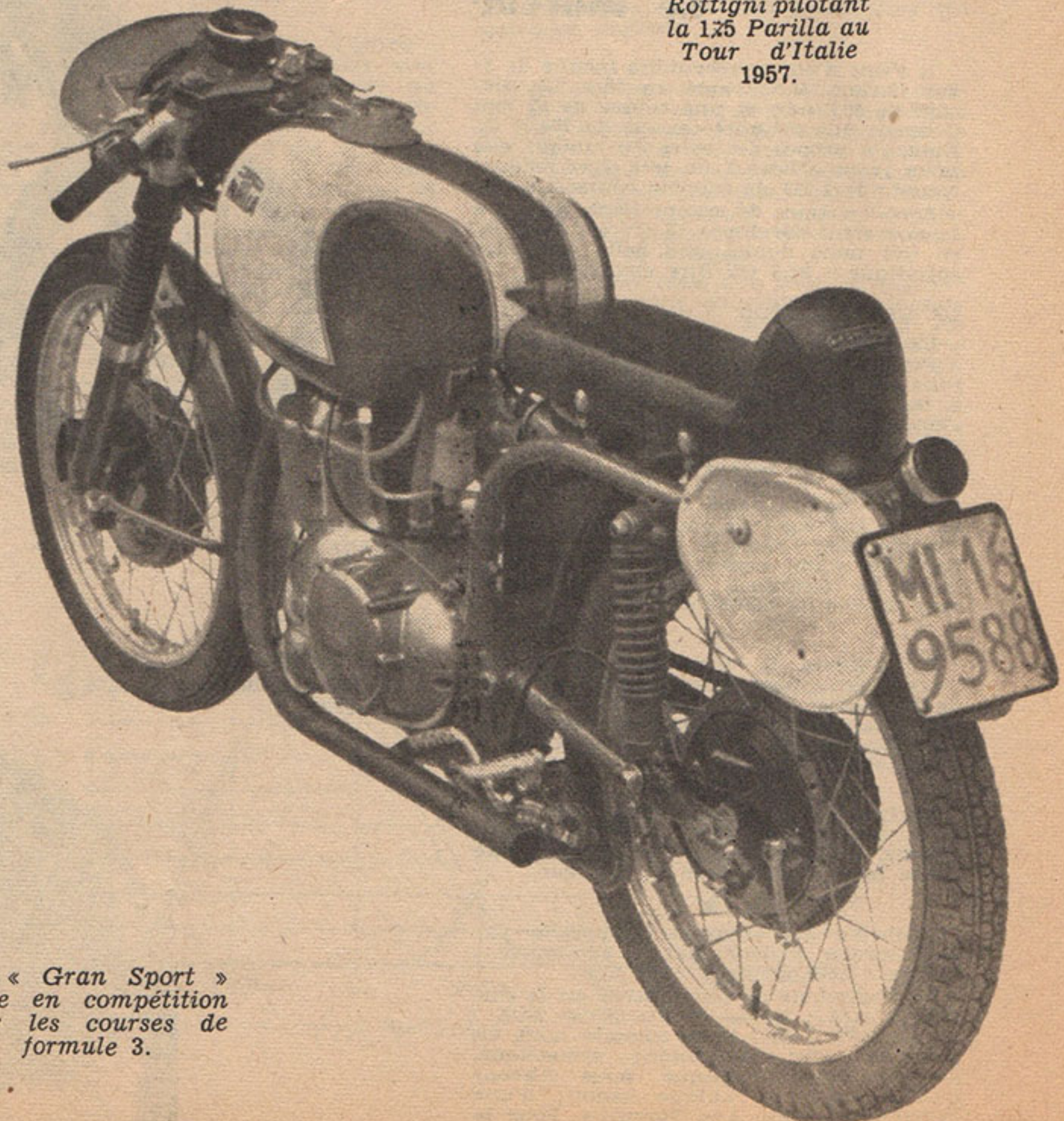
A l'intérieur du deuxième pignon de cette transmission primaire se trouve l'embrayage à disques multiples (3 disques conducteurs, munis chacun de 16 pastilles de liège et 3 disques menés) travaillant dans l'huile. La caractéristique la plus curieuse de cet embrayage vient de ce que ses disques sont serrés les uns contre les autres par un ressort unique. Ce ressort, hélicoïdal, exerce sur son siège une pression de 100 kg.

★

Bien qu'il s'agisse d'un véritable bloc-moteur, il est possible de déposer les pignons et les arbres de la boîte sans démonter tout le moteur. En effet, une plaque vissée sur la partie gauche du carter-moteur, permet d'accéder à la boîte après avoir retiré l'embrayage.



*Rottigni pilotant la 175 Parilla au Tour d'Italie 1957.*



*La « Gran Sport » grée en compétition pour les courses de formule 3.*



Cette boîte, du type en cascade, est évidemment à quatre rapports commandés par sélecteur au pied. Les rapports internes sont les suivants : 3,2 à 1 en 1ère ; 2 à 1 en 2ème ; 1,4 à 1 en 3ème ; 1,07 à 1 en 4ème, ce qui, en prenant la 4ème pour 100 % donne les pourcentages suivants : 34 % ; 53,5 % ; 76,4 % et 100 %, étalement très classique, légèrement étalé.

★

La transmission secondaire est assurée par une chaîne protégée par un très « bref » carter, du côté droit. Cette transmission secondaire ayant un rapport de démultiplication de 3,43 à 1, les rapports de démultiplication finale sont les suivants : 21,88 à 1 en 1ère ; 13,68 à 1 en 2ème ; 9,57 à 1 en 3ème ; 7,31 à 1 en 4ème.

#### L'ALIMENTATION

L'alimentation est assurée par un carburateur Dell'Orto de 22,5 mm de diamètre de passage des gaz, carburateur démuné de tout filtre à air, mais équipé d'un généreux pavillon d'entrée d'air.

#### LA LUBRIFICATION

La lubrification est assurée par une pompe à engrenages située dans le carter gauche actionnée par le pignon monté en bout de vilebrequin, pignon qui commande également la chaîne de l'arbre à came. La partie basse du carter-moteur forme réservoir d'huile, d'une contenance de 2 kg d'huile, SAE 60 pour l'été ou SAE 50 pour l'hiver.

#### L'ALLUMAGE

Allumage batterie-bobine, la batterie étant rechargée par une dynamo montée en bout de vilebrequin, du côté droit. Le rupteur, monté en bout de la pompe à huile est placé dans un petit boîtier, dans le carter gauche. Bougie de degré thermique 280.

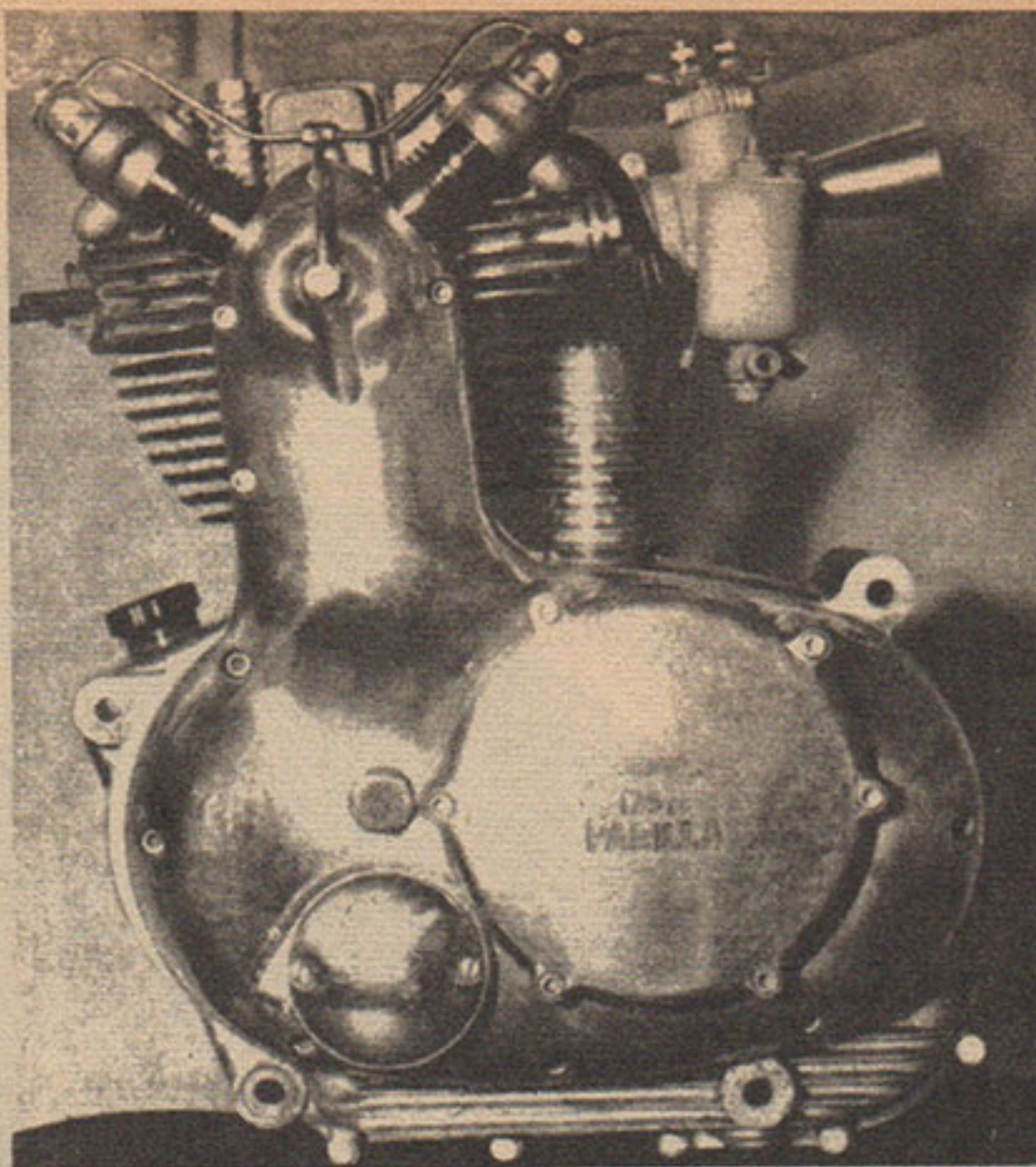
### La partie cycle

Le cadre lui-même est des plus classiques ; il s'agit en effet d'un simple berceau se dédoublant sous le moteur, ces deux tubes se relevant ensuite pour recevoir les éléments de la suspension arrière.

A l'avant, nous trouvons une fourche télescopique pourvue d'amortisseurs hydrauliques à double effet. Le T supérieur de cette fourche est surbaissé, plongeant vers l'avant, de façon à ménager une visibilité suffisante vers l'avant, même lorsque le pilote est en position allongée.

La suspension arrière oscillante a son articulation située assez haut, puisque

*Le moteur coté distribution. Sur les modèles compétition, un déflecteur en tôle force l'air entre le cylindre et le boîtier de la chaîne de distribution.*



très nettement au-dessus des axes des roues. Les éléments de suspension possèdent des amortisseurs hydrauliques à double effet et des ressorts hélicoïdaux à pas constant, ressorts travaillant à l'air libre.

Jantes en alliage léger sur lesquelles sont montés des pneus de 2,75-19, pneu « ribbed » à l'avant, à pavés à l'arrière.

Moyeux-freins en alliage léger de 194 mm de diamètre intérieur, les garnitures ayant une largeur de 30 mm.

Comme il s'agit d'une machine très sport, mais destinée à être utilisée en circulation normale, cette 175 est dotée d'un très volumineux silencieux (dont la forme rappelle étrangement celle des silencieux BMW) d'un éclairage complet, d'un avertisseur électrique, etc...

Mais, la longue selle étroite en caoutchouc mousse, les repose-pieds placés très en arrière, le très petit guidon bas formé de deux poignées fixées par des colliers, le réservoir « sport » de 18 l rappellent qu'il s'agit d'une véritable 175 sport.

★

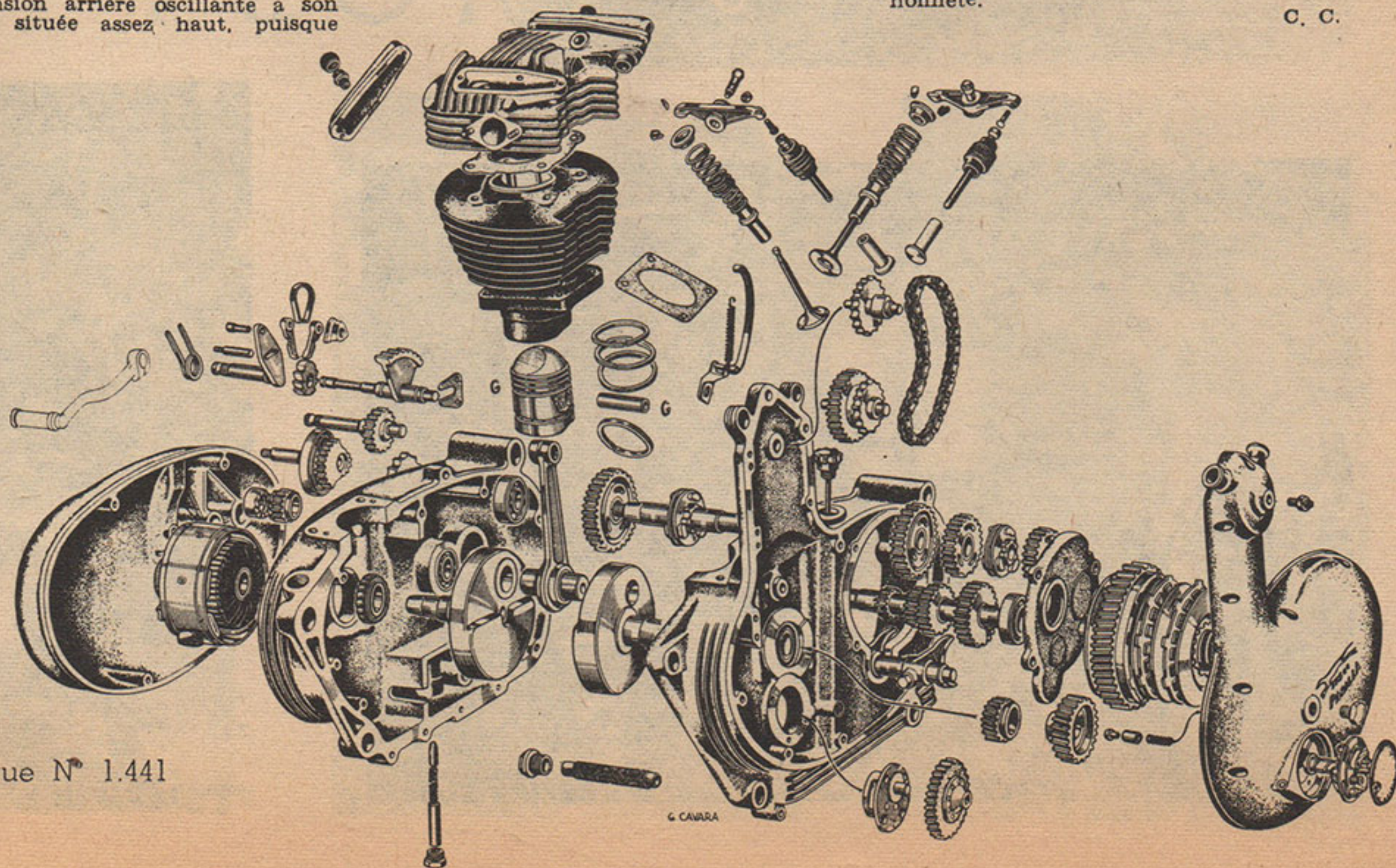
- Quelques chiffres sur cette machine :
- Hauteur maximum : 950 mm.
  - Hauteur à la selle : 770 mm.
  - Garde au sol : 200 mm.
  - Largeur maximum : 560 mm.
  - Longueur maximum : 2.000 mm.
  - Empattement : 1.880 mm.
  - Poids à vide : 118 kg.
  - Au régime de puissance maximum (8.500 t/m), et avec la démultiplication standard, la vitesse maximum se situe à 136 km/h.

★

Avec cette 175, Parilla met à la disposition des jeunes une machine très sportive, au rendement élevé qui permet en outre à ses propriétaires de débiter en compétition, grâce à la formule III de la Fédération Italienne, formule réservée aux machines sport dérivées de la série (cf. « Moto-Revue » n° 1430).

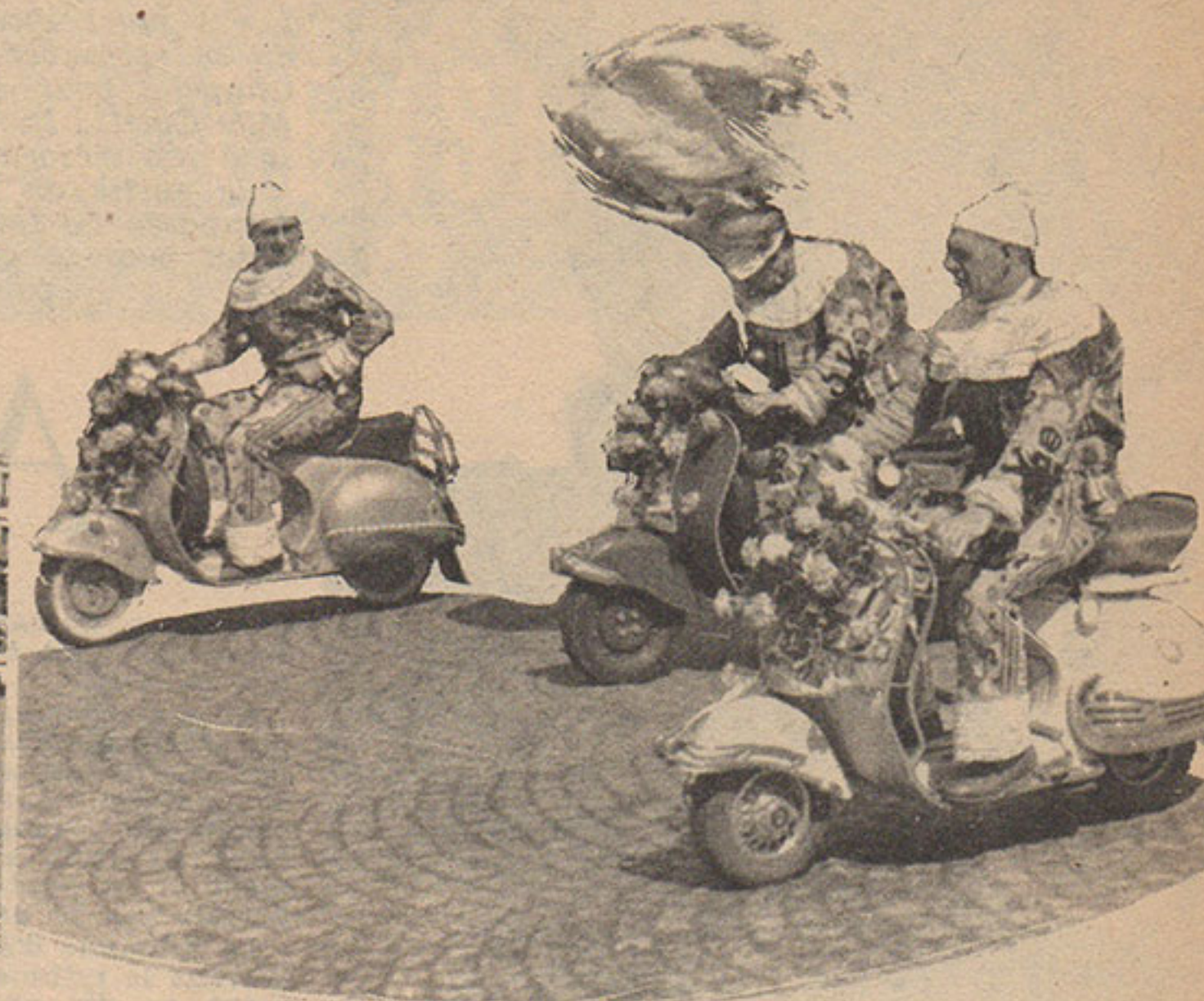
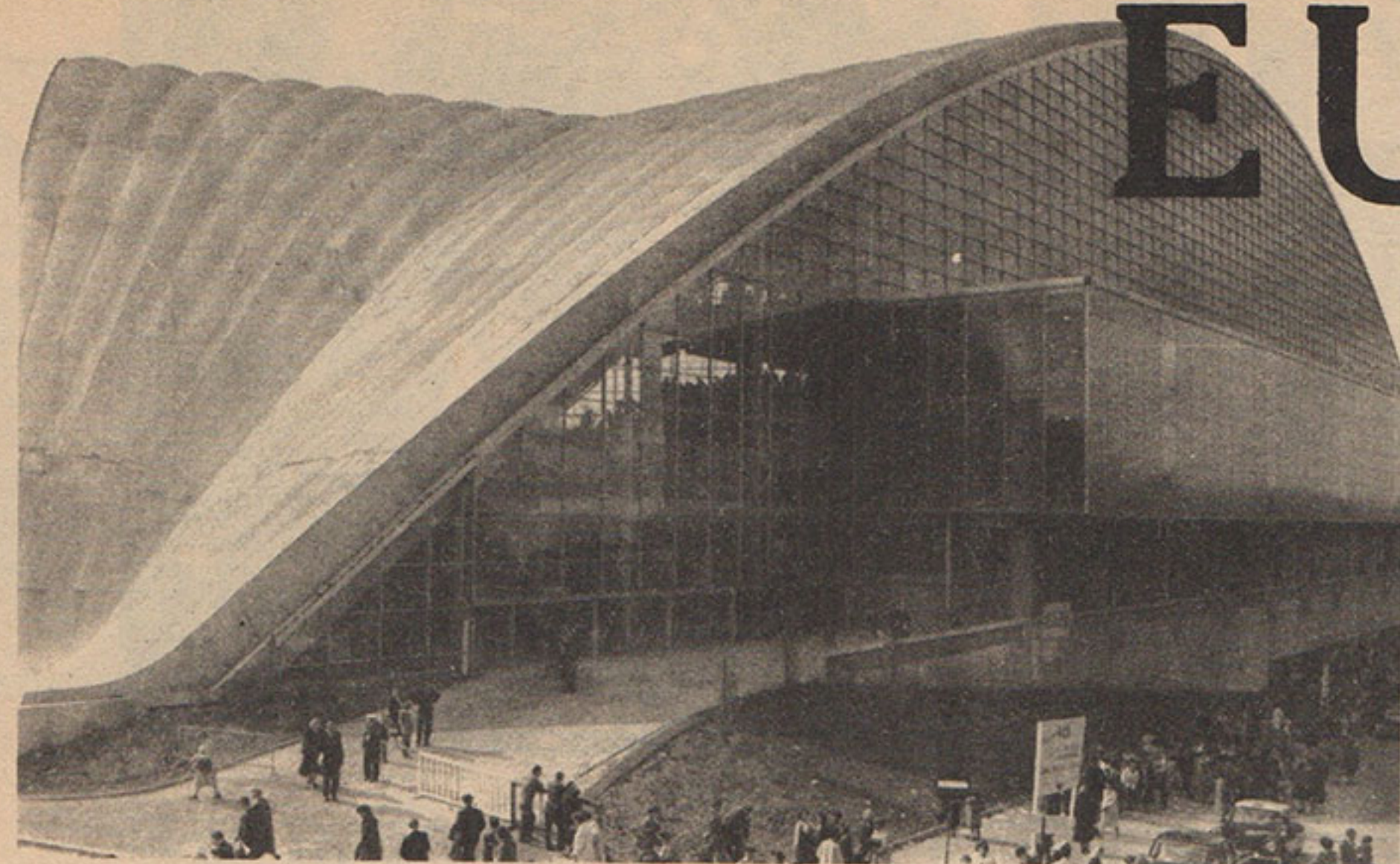
Souhaitons qu'une formule semblable soit instituée en France, ce qui permettrait à tous les jeunes, qui ne peuvent s'offrir une machine ultra spéciale, de tenter leur chance dans des courses, qui réuniraient des machines dérivées des modèles du commerce. Et alors, peut-être verrons-nous en France plusieurs marques nous proposer des 175 sport de 16 CV pour un prix honnête.

C. C.





# EUROVESPA...



**S**PECTACLE inattendu pour les Parisiens en ce premier samedi ensoleillé de mai : 350 Vespa remontant les Champs-Élysées pour se rendre au rond-point de la Défense, 350 machines magnifiquement fleuries et conduites par des pilotes revêtus de costumes folkloriques aux couleurs chatoyantes. De 14 pays d'Europe les vespistes étaient venus au rendez-vous annuel que constitue l'Eurovespa dont l'organisation avait été cette année confiée au Vespa-Club de France. Italie, Allemagne, Autriche, Grande-Bretagne, Espagne, Belgique, Hollande, Danemark, Luxembourg, Suisse, Portugal, Sarre, Suède et, naturellement, France avaient envoyé des représentants et des représentantes.

Dès leur entrée en France, à la frontière, les « invités »

étrangers étaient pris en charge par le Vespa-Club de France : itinéraire préparé, étapes prévues et organisées, logement, nourriture, etc...

Le 1<sup>er</sup> mai, trois centres d'accueil étaient prévus d'où les arrivants étaient escortés par petits groupes jusqu'à la Gare d'Orsay où ils étaient attendus jusqu'à 18 heures.

La décoration florale des machines s'est faite la nuit du vendredi au samedi dans le hall de la gare d'Orsay. Pendant ce temps les « vespistes » visitaient « Paris by Night ».

Le samedi avait lieu le défilé dont nous avons parlé, défilé qui était suivi d'une visite des Florales. Le soir, une promenade-dîner sur les bateaux mouches terminait une journée bien chargée.

Dimanche, enfin, quartier libre pour tous, chacun pouvant — selon son goût — admirer Versailles, Tour Eiffel, Notre-Dame, etc...

Inutile de dire que la préparation d'une manifestation de cette envergure a demandé beaucoup de temps. Mais tout s'est déroulé dans un ordre splendide et c'est l'essentiel.

Il est incontestable que ce rallye, par sa nature, par sa participation étendue, par la discipline dans laquelle il s'est déroulé, par la présentation colorée dont il a bénéficié, est un instrument de propagande dont la portée ne doit pas être sous-estimée.

Voilà du bon, et du beau travail, à l'actif du Vespa-Club de France et de ses animateurs !

## ... ET FLORALIES







Le 21 mars 1959, le Moto-Club de Paris a eu le plaisir de se retrouver nombreux à l'Eglise Saint-Denis de la Chapelle pour assister à la célébration du mariage de Mlle Colette Dartois sa secrétaire, avec M. Robert Ravassard son trésorier. Les jeunes époux se sont vus gratifiés à la sortie de la cérémonie d'une escorte motocycliste composée de tous leurs amis du club et ont bien voulu poser pour la postérité sur une moto qu'ils ne renieront point malgré leur nouvel état.

# ACTUALITÉS

portations lointaines, principalement des Etats-Unis, ont été nécessaires pour combler le déficit.

La situation actuelle, que caractérisent un gonflement anormal des stocks et des troubles d'ordre social, n'est qu'un aspect de la rigidité à s'adapter rapidement aux conditions changeantes de l'économie; cette situation est due à un ralentissement de la production industrielle et ne devrait pas se prolonger à moyen terme.

La demande d'électricité s'est développée suivant le rythme bien connu du doublement en dix ans; elle a été satisfaite pour un tiers par les centrales hydrau-

brut ne représente encore qu'une faible part de ces besoins et l'Europe dépend encore pour les neuf dixièmes, de l'étranger, principalement du Moyen-Orient.

On sait les perspectives qu'offre le Sahara: on peut prévoir que dans un petit nombre d'années sa production d'huile dépassera les besoins français et contribuera dès lors à couvrir le déficit européen. Quant au gaz naturel, les réserves considérables à ce jour reconnues à Hassi R' Mel sont d'ores et déjà à l'échelle européenne; la réalisation de son transport vers les zones industrielles pose — est-il besoin de le souligner — des problèmes considérables à la solution desquels travaillent dès maintenant de nombreux groupes d'étude. Il est encore trop tôt pour fixer une échéance à leur solution.

## une étude sur l'énergie dans les pays du marché commun.

Dans la série de ses notes d'informations économiques, le Comité Professionnel du Pétrole a publié une étude très documentée rassemblant les statistiques de base concernant la production, les échanges et la consommation des trois principales sources d'énergie, charbon, électricité, pétrole, dans les pays du Marché commun, portant pour la plupart sur la période 1950-1957. Le chapitre pétrole a été particulièrement développé.

Nous donnons, ci-après, l'essentiel des commentaires du Comité Professionnel du Pétrole sur l'évolution des besoins énergétiques dans les pays de la Communauté Economique Européenne.

C'est le charbon, dont les réserves sont importantes, qui traditionnellement dans le passé a été la principale source d'énergie; mais depuis plusieurs années, la production locale, quoique sensiblement accrue, n'a pas été suffisante et des im-

portations lointaines, principalement des Etats-Unis, ont été nécessaires pour combler le déficit. La situation actuelle, que caractérisent un gonflement anormal des stocks et des troubles d'ordre social, n'est qu'un aspect de la rigidité à s'adapter rapidement aux conditions changeantes de l'économie; cette situation est due à un ralentissement de la production industrielle et ne devrait pas se prolonger à moyen terme. La demande d'électricité s'est développée suivant le rythme bien connu du doublement en dix ans; elle a été satisfaite pour un tiers par les centrales hydrau-

liques, et pour deux tiers par les centrales thermiques alimentées surtout en charbon. Dans les années à venir, si la progression de la demande doit se poursuivre à la même cadence, les possibilités d'équipements hydroélectriques seront sans doute insuffisantes et la production d'électricité nécessitera une consommation croissante de combustibles: charbon, pétrole, gaz naturel, avant que l'énergie nucléaire n'intervienne efficacement.

Les besoins d'énergie de l'Europe n'auraient pu être couverts sans l'appoint important de la matière dont elle est le plus dépourvue: le pétrole. La demande de produits pétroliers, liée à l'élévation du niveau de vie, au développement des transports, à l'accroissement de la production industrielle, a plus que doublé dans les sept dernières années; malgré une intensification des recherches et des résultats encourageants, la production de

### LE GUIDE KLEBER-COLOMBES 1959 DES TOURISTES GASTRONOMES

Le Guide Kléber-Colombes 1959 rédigé, sous la direction de Simon Arbellot, de l'Académie des Gastronomes, vient de paraître aux Editions Taride.

Un soin tout particulier a été apporté à l'étude des itinéraires et une carte de France générale complète opportunément les cartes régionales.

La multiplicité des établissements et les nouvelles conditions de la restauration, avec l'apparition des snack-bars, commandait aux rédacteurs du Guide Kléber-Colombes une plus grande circonspection et une sélection plus sévère.

Et, une fois de plus, le Guide Kléber-Colombes prouve que la gastronomie n'est pas l'apanage d'une classe privilégiée et qu'avec discernement tout le monde peut y prétendre.

Edition Taride: 990 francs.

## immatriculations belges de motocycles

**C**EST un total de 16.850 motocycles (cyclomoteurs exclus) qui ont été immatriculés l'an dernier en Belgique, dont 36,4 % (6.129 unités) de motos proprement dites et 63,6 % de scooters.

Comme dans tous les autres pays, les ventes sont saisonnières, les plus mauvais mois étant décembre et novembre (moyenne de moins de 400 pour chacun d'eux), et les meilleurs mois, dans l'ordre, juin, juillet et mai (moyenne de près de 2.300 ventes pour chacun de ces mois).

★

Dans ces ventes, la production belge ne vient qu'en 3ème position (12,25 % du total), après l'Italie (43,4 %) et l'Allemagne (32,9 %). Notre pays, lui, qui a vendu 336 machines en Belgique (2,0 % du total des immatriculations), vient en 6ème position, après les 3 pays cités, après la Tchécoslovaquie (3,3 %) et l'Autriche (3,0 %)... mais avant l'Angleterre (1,5 %)!

La marque la plus achetée a été Vespa (26,7 % du total), suivie de Zündapp (12,45 %), Lambretta (9,8 %), NSU (5,7 %), DKW, Jawa, etc...

### LES SCOOTERS

10.721 scooters ont été vendus l'an dernier en Belgique, dont près des 2/3 (62,7 %) provenaient d'Italie et 31,7 % d'Allemagne. Ces 2 pays se partagent donc la presque totalité du marché, alors que la France vient en 3ème position (254 scooters, soit 2,36 % du total), suivie de l'Autriche (1,38 %).

Le scooter le plus demandé fut le Vespa (4.492 unités, soit

41,9 % du total). Loin derrière nous trouvons les «Bella» Zündapp (15,65 %), le Lambretta (15,3 %), ces 3 marques s'assurant les 3/4 du marché. Ensuite viennent les NSU (6,05 %), les I.S.O. italiens (4,92 %), le DKW-Hobby (4,35 %) et sa version française, le Manurhin (1,67 %). Ainsi, il a été vendu autant de «Hobby» (soit construits par DKW, soit, sous licence, en France, par Manurhin), que de scooters NSU.

Pour les 254 scooters français vendus en Belgique l'an dernier (2,36 % du total, avons-nous dit), nous trouvons donc 179 Manurhin, 33 Peugeot et 28 Motobécane.

### LES MOTOS

Ce sont donc 6.129 motos qui ont été vendues l'an dernier en Belgique.

Ici, c'est l'Allemagne qui est le plus important fournisseur (34,8 % du total), suivie de près par la Belgique (32,8 %). Loin derrière, nous trouvons l'Italie (9,75 %), la Tchécoslovaquie (8,35 %), l'Autriche (5,75 %), l'Angleterre en 6ème place seulement (4,1 %), et la France (1,83 %).

La marque la plus demandée fut Jawa (513 unités et 8,4 % du total), devant DKW (7,8 %), Guzzi (6,75 %), Zündapp (5,7 %), Puch (5,6 %), NSU (5,08 %) et Hercules (3,17 %).

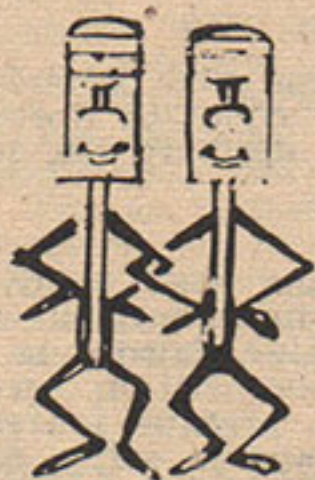
Parmi d'autres marques bien connues, et sans les citer toutes, nous trouvons 98 Maico (1,6 % du total), 87 BSA et Triumph, 62 BMW, 49 Ducati, 41 Adler, 30 Horex, 27 Norton et 25 Gilera.

Parmi les 112 motos françaises, près de la moitié (51) est fournie par Peugeot qui se place ainsi au 17ème rang.

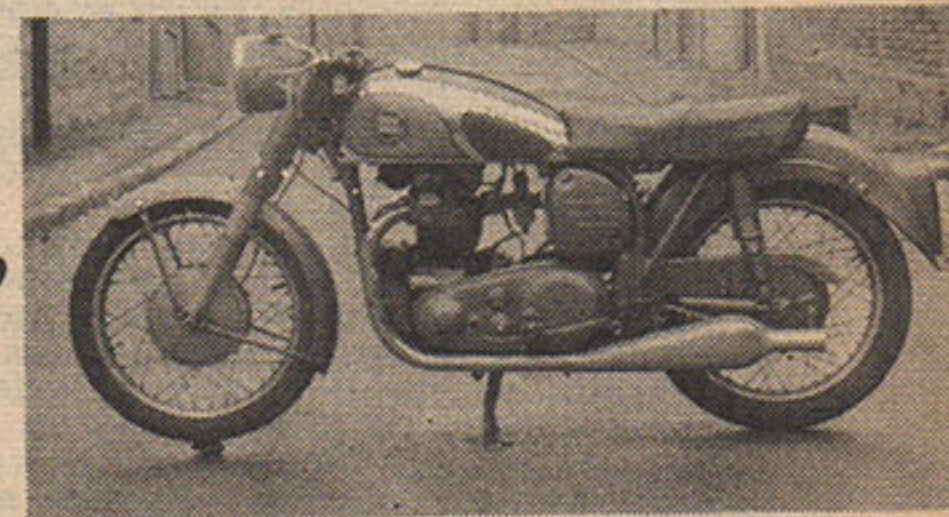


# CE QU'ILS EN PENSENT

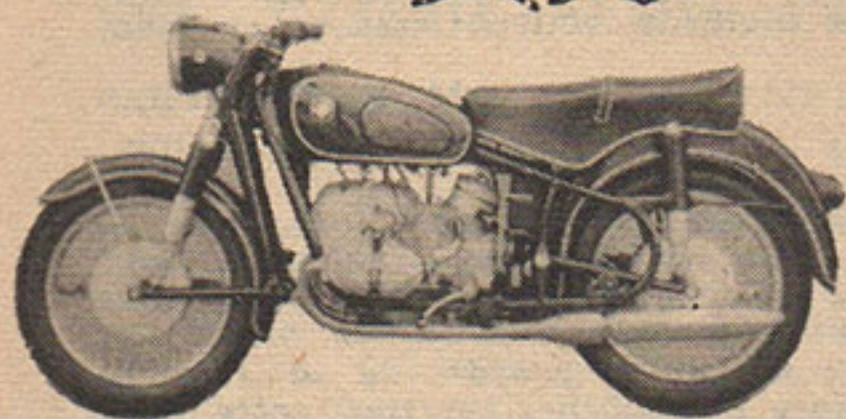
## deux 600 cc de classe :



### LA NORTON "99"



ET



### LA BMW "R 69"



**A**MATEUR de machines puissantes, ma première moto a été une « Golden Flash » 1951, sur laquelle j'ai appris à conduire. Ensuite une 600 cc Norton - Actuellement une 600 BMW R 69.

Je vais, en quelques lignes, vous donner mon avis sur ces deux machines plutôt « sport », mais de conceptions bien différentes.

**UTILISATION DE LA MACHINE :** Tous les jours : 24 km de boulevards extérieurs (sauf verglas ou neige). — Le dimanche : tourisme en duo, et je peux dire qu'à peu près à chaque sortie, je m'assure si tous les chevaux sont là, en montant l'aiguille du compteur vers 160.

Carburant employé pour les deux bécannes : Super-Azur avec du Mixazur. Lubrification par huile Motul Century.

#### LA NORTON « 99 »

C'est fin 1955 que j'ai eu ma Norton 99, 1 carbu, succédant à la Golden et j'en appréciais tout de suite la maniabilité. Mais j'ai posé aussitôt un petit guidon droit.

Rodage : Assez rapide et sans histoire.

★

Au printemps 1956 à 9.000 km, j'ai considéré ma machine rodée et, malheureusement, j'ai pu constater qu'elle ne pouvait pas monter à la vitesse espérée. J'atteignais péniblement 155 compteur à plat ventre.

Je décidais de changer de carburateur, car celui qui était d'origine (Amal monobloc) ne coupait pas les gaz à chaque sollicitation, même après avoir changé plusieurs fois de bois-seau... J'ai essayé de monter un seul carbu « Grand Prix » et sans résultat. Je suis allé chez Garreau qui a pris ma machine en mains et me montait deux Grand Prix. La différence fut grande en accélération et j'atteignis 170 compteur... mais plus guère de ralenti.

★

J'ai cédé cette machine à 15.000 km, après avoir changé :

- 1 ressort de béquille centrale (changé sous garantie) ;
- 1 jambe de fourche criquée (également changée sous garantie) ;
- 1 ressort de suspension arrière, changé sous garantie ;
- 1 chaîne primaire Perry : 5 maillons de cassés ;
- 1 chaîne secondaire usée à 9.000 km (marque Perry) ;
- 2 sangles de réservoir ;
- Partie moteur : rien.

L'étanchéité de ces machines est toute relative surtout si on tire dessus. Fuites au bouchon de réservoir d'huile, au carter de chaîne primaire et au kick.

★

#### SES NOMBREUSES QUALITES

La position pilote et passager est bonne, le confort est sans égal. Sa maniabilité et sa tenue de route sont à la hauteur de la renommée, et aucune différence sur pavé gras.

**CE QUE JE LUI REPROCHAIS :** Son guidon, tout à fait déplacé avec le caractère « sport » de la Norton : c'est pourquoi je l'ai changé aussitôt.

- La direction ne permet pas un braquage suffisant : impossibilité de tourner dans une petite rue.
- La béquille centrale demande un gros effort pour monter la machine.
- La béquille latérale n'est pas prévue pour la circulation et l'arrêt à droite de la chaussée.
- Le kick demande un gros effort pour mettre en route : par grands froids il ne reste que la « poussette », à moins d'être un colosse.
- Le frein avant est nettement insuffisant.
- L'outillage fourni est de qualité moyenne.

#### LA BMW « R 69 »

Inutile de souligner que j'ai dû attendre longtemps pour avoir ma BMW, difficulté qui n'existe plus à l'heure actuelle. Je suis allé la chercher le 25 mars 1958 (modèle avec la nouvelle boîte plus serrée). Tout de suite je montais une selle



double (mais avec 17.000 frs de supplément). Je suis maintenant à 12.000 km.

Même utilisation que pour la Norton.

Au rodage : je montais des gicleurs de 125 en remplacement des 115 d'origine. Jusqu'à 4.600 km, pas moyen de dépasser 125. Puis 140 en duo. Enfin à 6.400 km, toujours en duo, position un peu effacée, avec sacoche sur le réservoir, 160 compteur.

Gros changement dans la conduite par suite du sélecteur à gauche et des vitesses s'enclenchant à l'envers. Quant au fameux couple dont j'avais une peur bleue, inexistant ou presque.

On emploie souvent le mot turbine en parlant du moteur, pas d'accord. Un twin, c'est tout.

La boîte de vitesses est bruyante mais bien étagée.

L'embrayage est très sec et il a fallu passer le cap des 10.000 pour arriver à le faire cirer un peu.

★

Les ENNUIS que j'ai rencontré sont les suivants :

— à 2.000 km, l'embrayage patine et est réparé sous garantie,  
— à 3.500 km, un amortisseur arrière est changé sous garantie (fuite d'huile),  
— à 10.000 km, les deux amortisseurs arrière sont changés pour le même motif, sous garantie, après échange de correspondance avec Munich.

Un amortisseur avant est aussi changé, mais à mes frais.

QUALITES :

Bons freins, la fourche ne talonne pas au freinage — bonne étanchéité — consomme peu d'essence — béquillage facile — les outils fournis sont de bonne qualité.

TENUE DE ROUTE :

Sur route sèche, la machine se conduit bien, et vire très bas ; il y a néanmoins une façon de la conduire un peu spéciale si l'on veut aller vite en virage.

Mais avant, parlons un peu technique. Le moteur, tournant transversalement, forme un gyroscope et la machine, à hauts régimes, est assez difficile à « balancer » ; aussi, il est préférable de se laisser partir dans le sens du virage un peu avant la machine et de se redresser également un peu avant la machine : c'est très facile quand on est averti.

Sur pavé mouillé, la tenue de route est très mauvaise, également sur pavé glaiseux ; l'arrière et l'avant de la machine se dérobent, ce n'est pas rassurant du tout. La cause en est, j'en suis persuadé, la répartition des masses qui ne sont pas dans l'axe de la machine. (Non pas. C'est, de nouveau, l'effet gyroscopique des masses d'embellage et du volant qui est en cause. - J. B.)

CONFORT : La suspension est vraiment le point noir de cette BMW.

Ce que je lui reproche

Ses amortisseurs, bien que changés, ne sont ni étanches ni efficaces et la machine est sujette aux coups de raquette à chaque sortie de trous. J'envisage, au printemps, de faire monter des amortisseurs Lelauroin ; mais, avant, il faut déjà que je contacte cette maison pour lui demander si cela est possible.

De plus, la selle Meier, montée sur des ressorts, accentue ces coups de raquette ; et, comme elle s'affaisse de droite et de gauche, elle ne permet pas de contrôler la machine comme avec une selle plus mince et tout en mousse.

La position n'est pas idéale, les repose-pieds sont trop en arrière (ceci à cause des cylindres) et font peser sur le guidon, contrariant énormément la conduite en virage (la position BMW, assez allongée, est, évidemment, tout à fait différente de la position « assise » des machines anglaises). J'ai relevé ma selle de 6 cm environ à l'avant, car elle tendait à s'affaisser vers l'avant ; l'esthétique est un peu diminuée, mais je fatigue moins sur les bras. J'ai utilisé la place qui était sous la selle et j'ai fait un coffre qui permet d'y loger outils supplémentaires, chambre à air.

L'emplacement du coffre à outils n'est pas pratique (sur le côté du réservoir). J'ai fait une boîte à l'empreinte du dit coffre que je remplis très facilement et comme ça je n'ai pas de mal à le refermer.

La poignée tournante ne possède pas un tirage assez rapide pour une machine « sport ».

★

Tous ces petits inconvénients ci-dessus énoncés ne sont peut-être pas très graves, mais ce sont quand même ces ennuis qui font que des clients changent de marque. Et je conclurais que rien n'est à négliger dans la construction d'une machine... surtout que les prix, eux, ne le sont pas (négligés), et je pense que les constructeurs pourraient le plus souvent y remédier, sans que cela entraîne de grosses dépenses supplémentaires.

NORTON ou BMW

Si l'on me demande qu'elle est ma préférée, je dirai la BMW par raison, mais Norton de cœur. Si Norton sortait une 600 de conception identique à sa dernière 250, je ne résisterai pas bien longtemps.

★

Je crois que c'est en délaissant tout chauvinisme et en exigeant des machines sûres que nous œuvrons le mieux pour la moto. Cette rubrique nous y aide, faisons le reste. En exigeant un progrès constant, la compétition servira mieux le tourisme. En course par exemple, presque toutes les marques ont adoptées le même cadre... dans la série, combien ? Simplement parce que trop de motards trouvent que ça va bien, comme ça...

M. R. DELTEIL  
Vincennes (Seine).

N.d.l.R. : Notre correspondant, faisant sans doute sien le célèbre adage « qui aime bien, châtie bien » relève surtout ce qui ne va pas sur ses 2 machines, passant un peu sous silence l'ensemble de qualités propres à ces deux modèles.

Notamment en ce qui concerne le confort de sa dernière monture. Pour l'avoir essayée à plusieurs reprises, cette twin nous semble au contraire, l'une des plus confortables qui soient... tant que les amortisseurs sont en parfait état.

Il nous semble indispensable de dissocier les deux choses, la qualité de la suspension d'une part, sa longévité mécanique d'autre part.

## LA 250 N.S.U. "SUPER-MAX"

VOICI, mêlé mes impressions sur ma 250 N.S.U. Super-Max, mise en service le 6-6-57, rodée sagement, mise au point à Neckarsulm en juillet, rodage fini, ce jour au compteur : 10.500 km.

Cette moto a pour elle :

Sécurité : très bonne tenue de route par tous les temps et tous les sols. Freinage énergique. Bonne nervosité pour un 4 temps. Eclairage parfait, on roule la nuit à plus de 100, car on voit clair.

Confort : suspension agréable, coups de raquette sur ondulations de l'asphalte seulement. Pavés très bien nivelés : silence.

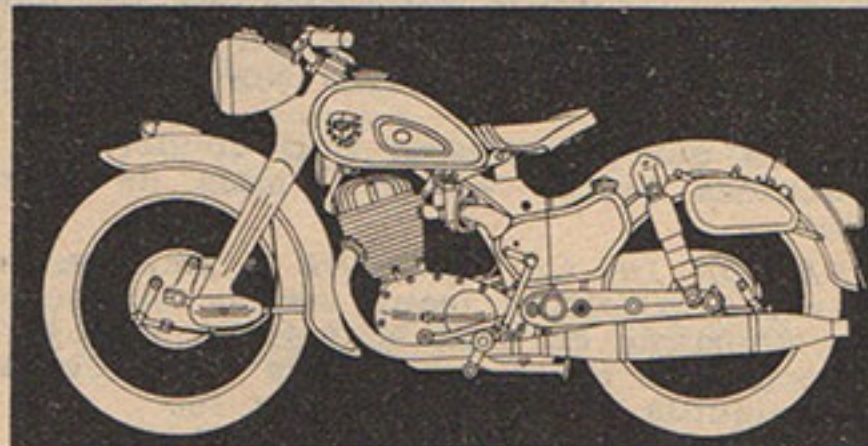
Agrément de conduite : puissance donnant une excellente tenue en côte. Grâce à des rapports de boîte judicieux, bonne nervosité en 2<sup>me</sup>.

Quelques bons points : amortisseurs AR réglables. Embrayage doux et progressif.

Solidité : aucun frais de réparation, bougies et ampoules d'origine, chaîne enfermée.

Soin du détail : montage électrique très soigné ; porte-ampoules AR suspendu sur caoutchouc ! Outillage pratique dont on peut se servir, complet. Anti-vol Nelman. Batterie sous coffre suspendu et aéré.

Economie : 4 litres d'essence (super) aux 100. Consomme peu d'huile. Usure raisonnable des pneus et chaînes. Peinture solide. Machine très facile à nettoyer, en 45 minutes, elle est



« nickel ».

Quelques points noirs :

Sélecteur parfois peu précis : verrouillages durs, chûtes dans les points morts.

Réservoir 15 l un peu petit.

Niveau d'huile difficile à jauger sans habitude, durites du réservoir fuyant souvent.

Filtre à air peu pratique à démonter.

Démontages de chaîne fastidieux pour les nettoyages, graissages périodiques.

Selle biplace, porte-bagages, repose pieds AR en supplément. Prix élevé, surtout maintenant (j'ai acquis la moto avant les augmentations de 1957).

Il manque : un compteur journalier.

En résumé, une bonne moto de tourisme, permettant de longues étapes sans fatigue, s'accommodant aussi bien d'une conduite tranquille que sportive. C'est une monture fidèle et docile, très facile à mener. Ma performance la meilleure (je ne suis pas un as du guidon, je n'ai que 43.000 km dans les bras, avec une 125 française de sinistre mémoire, et cette 250 de tout repos) est : 208 km, Trélon-Asnières via Laon en 2 h. 45 minutes.

M. J. HAFFEMAYER, Trélon (Nord).

P.-S. — On est très bien reçu aux usines N.S.U., dont la visite est passionnante.



# Le Cross

## Programme officiel du grand prix de France

**SAMEDI 16 MAI** : 16 à 18 heures : entraînement obligatoire — 18 h. 15 : réunion du jury international, sous la direction de M. Lenfranc, président du Comité des Experts de la F.I.M. La France sera représentée par M. Guenix, membre de la Commission Nationale de Moto-Cross — 19 h. : réception officielle à l'hôtel de ville de Mayenne, en présence du Préfet de la Mayenne, du maire de la ville et de nombreuses personnalités — 20 h. : dîner privé du jury international.

**DIMANCHE 17** : 8 h. 30 à 10 h. : entraînement (concurrents du G. P. de France) — 10 h. 30 à 11 h. 45 : entraînement (concurrents des épreuves annexes) — 12 h. : déjeuner ; un restaurant est installé sur le terrain même — 14 h. : 1re course nationale (250 cc) — 14 h. 30 : présentation des concurrents du G. P. de France (Championnat du Monde, 4me épreuve) — 15 h. 15 : 1re manche du G.P. de France (45 minutes) — 16 h. 20 : 2me course nationale (500 cc) — 17 h. : 2me manche du G. P. de France

17 h. 50 : proclamation des résultats officiels de G. P. de France — 18 h. 30 : distribution des Prix, sur le terrain même.

★  
M. Robert Buron, ministre des 3 T, a confirmé qu'il présiderait en personne cette magnifique manifestation dont il attend beaucoup de plaisir. Par ailleurs, c'est M. Castel, vice-président de la F.F.M. et président de la Commission nationale de Moto-Cross qui représentera officiellement la Fédération Française de Motocyclisme tandis que M. Duret, membre de la Commission Nationale de Moto-Cross, sera directeur de course.

On le voit, des personnalités parmi les plus qualifiées et les plus sympathiques.

★  
Pour les campeurs, un grand terrain de camping est aménagé à Mayenne. Signalons enfin aux automobilistes que la Nationale 12 — qui va vers Mayenne — est l'une des rares pour lesquelles il n'existe aucune limitation de vitesse.



Sten Lundin, leader du Championnat du Monde, sera présent à Mayenne les 16 et 17 mai pour le Grand Prix de France.

## Et voici des résultats

### BERTRAND VICTORIEUX A AMIENS

Organisation du M.C. Picard, à La Chaussée Tirancourt, avec de la pluie durant la matinée, et un ciel inquietant au début de l'après-midi.

Bertrand domina sans peine une course où il ne trouva pas d'adversaire à sa taille. En 350 cc, Devoldre connut un succès identique, remportant les trois manches après toutefois une bonne explication avec Cathelain et Voreux.

**Classement 500 cc** : 1. BERTRAND (BSA) ; 2. Barbara ; 3. De Doncker ; 4. Devoldre ; 5. Vanlerberghe, etc...

**Classement 350 cc** : 1. DEVOLDRE (BSA) ; 2. Cathelain ; 3. Voreux ; 4. Avron-sart ; 5. Lhomme, etc...

### APRES LE CROSS REGIONAL D'ANGERS

Voici les résultats du Moto-Cross d'Angers, qui s'est déroulé le 1er mai, sous un temps humide, froid et couvert. Malgré tout, plusieurs milliers de spectateurs avaient répondu à l'appel des organisateurs, et le succès sportif fut assuré.

**250 cc** : 1. Charrier, 7 pts ; 2. Gaborit, 8 ; 3. Terrien, 10 ; 4. Lebreton, 11 ; 5. Branger, 15, etc...

**350 cc** : 1. Lebreton, 3 pts ; 2. Leroyer, 6 ; 3. Grob, 11 ; 4. Juigne J.-P., 15 ; 5. Berson, 16, etc...

**500 cc** : 1. Juigne, 7 pts ; 2. Houdoux, 9 ; 3. Branger, 12 ; 4. Gaborit, 12 ; 5. Gendron, 12, etc...

### JEFF SMITH GAGNE A KOERSEL.

Première manche du championnat de Belgique Inter. Les étrangers y participent, et un classement séparé est établi pour le championnat.

Jeff Smith s'envolait au départ dès la première manche et ne pouvait être re-

joint. Lundin abandonnait sur bris de piston et Jansen sortait victorieux du combat qui l'opposait à Rombauts et Baeten, tandis que Scaillet revenait fort.

Dans la seconde manche, Baeten exploitait la même tactique utilisée par Smith précédemment, s'envolait et gagnait. Draper se détachait derrière le champion du monde, Scaillet prenant le commandement d'un groupe de poursuivants comprenant Jansen, Rombauts, Donnay, Crosset, etc...

Au classement général, Smith gagnait l'épreuve et Scaillet, premier belge (en seconde place) s'installait en tête du championnat de Belgique inter 1959.

**Classement** : 1. J. SMITH (GB — BSA d'usine), 4 pts ; 2. Scaillet (B. — Matchless), 8 ; 3. Jansen (Matchless), 9 ; 4. Rombauts (BSA), 9, à 23" ; 5. Donnay (FN), 11 ; 6. Draper (GB — BSA d'usine), 13 ; 7. Baeten (AJS 7R), 14 ; 8. Nuyts (Matchless), 19 ; 9. Crosset (Jawa 250), 18, à 2" ; 10. Cordonnier (BSA), 20, etc.

**Classement provisoire du championnat de Belgique inter** :

1. SCAILLET, 8 pts ; 2. Jansen, 6 ; 3. Rombauts, 4 ; 4. Donnay, 3 ; 5. Baeten, 2 ; 6. Nuyts, 1.

### LIEKENS, MALGRE PERLIN, A LOUVAIN

Ainsi titre notre confrère bruxellois « La dernière heure » dans sa relation du cross inter de Louvain où, à côté de la course solo dont nous avons donné antérieurement le résultat, se disputait une épreuve de side-cars qui a bien failli voir gagner notre grand spécialiste Perlin.

Ce dernier était en effet en tête en fin de course quand, son embrayage refusant tout service, il dut laisser passer le champion de Belgique Liekens, vainqueur heureux autant qu'inattendu !

Domage pour Perlin, qui a failli d'un cheveu remporter une épreuve belge... ce qui ne s'est encore jamais vu !

### QUE VOIR DURANT LE WEEK-END DE PENTECOTE ?

**MOTO-CROSS** : En France, le 17 mai, la question ne se pose pas : tous à MAYENNE, où se déroulera le Grand Prix de France, quatrième manche du Championnat du Monde, dont nous vous avons longuement parlé depuis des semaines.

Cette compétition, la plus importante de notre saison sportive dans le domaine du moto-cross, rassemblera sur le nouveau tracé préparé spécialement par le Moto-Club Mayennais près de trente pilotes représentant l'élite européenne. L'organisation générale est à la mesure de l'exceptionnel plateau et c'est dans une ambiance extraordinaire que vous vivrez les 90 minutes d'émotion que représenteront les deux manches de l'épreuve.

En plus, courses en diverses cylindrées, réservées aux coureurs de la Ligue Anjou-Bretagne.

Mayenne, coquettement parée pour la circonstance, proposera encore aux milliers de visiteurs qu'elle s'appête à recevoir deux ou trois jours durant diverses distractions et une importante manifestation commerciale.

Ajoutons que le Grand Prix de France de moto-cross est la seule épreuve à se disputer sur notre territoire et dans la spécialité le 17 mai. C'est donc de tous les points de notre pays que convergeront les sportifs qui, depuis longtemps pour la plupart, ont préparé ce déplacement qui fera date dans leurs souvenirs motocyclistes.

★

Le 18 mai, Lundi de Pentecôte, vous pourrez assister soit aux réunions internationales d'AVESNES ou d'UNVERRE, soit à la réunion extra-nationale de Donnemarie-en-Montois, soit enfin au moto-cross de Germaine. Aucune de ces épreuves ne nous a été confirmée.

Enfin, à l'étranger, moto-cross inter de GERLAAGPUTTEN le 17 mai, en Belgique.

VACANCES DE PENTECOTE  
A MAYENNE  
GRAND PRIX DE FRANCE



# CONCENTRATION

et

# RÉGULARITÉ

## CETTE ANNEE : CHAMPIONNAT DE FRANCE DE REGULARITE

La nouvelle réglementation des circuits de régularité permettant l'établissement d'un classement général basé sur des normes identiques dans toutes les épreuves, le Comité de la F.F.M. a donné son accord pour l'organisation du championnat de France 1959 de régularité comme nous l'avions déjà annoncé dans notre n° 1.436.

Un classement déterminant un champion toutes cylindrées confondues sera obtenu en additionnant les points marqués par les concurrents dans les circuits auxquels ils auront participé.

M. Cantalice a proposé par ailleurs qu'en partant du classement individuel de ce championnat, l'on additionne les points des 3 concurrents les mieux placés pour chaque équipe militaire, de club, ou de marque, en vue d'un challenge spécial par équipes.

## 7<sup>me</sup> CONCENTRATION NATIONALE DE LA PORCELAINE

Dans le cadre des festivités de la Foire-Exposition de Limoges, la 7<sup>me</sup> Concentration de la Porcelaine, organisée par le Motor-Club Limousin, aura lieu le 17 mai prochain.

L'accueil toujours sympathique réservé aux motocyclistes qui fidèlement reviennent chaque année dans la cité porcelainière, témoigne de la part des organisateurs un esprit de haute valeur morale puisque désintéressé et un dévouement sincère au tourisme trop souvent méconnu des dirigeants de clubs.

Comme les années précédentes, outre un souvenir en porcelaine remis à chaque participant, un très grand nombre de prix en porcelaine artistique, huile, accessoires, seront distribués en plus des coupes qui récompenseront les lauréats.

Au cours d'une petite promenade faite l'après-midi du dimanche, le casse-croûte est offert à tous les motards.

Le Motor-Club Limousin met son terrain de sport à la disposition des campeurs, qui trouveront à proximité un petit restaurant aux meilleures conditions.

Motocyclistes, qui voulez passer d'agréables fêtes de Pentecôte, allez à Limoges, vous ne le regretterez pas.

## APRES LA CONCENTRATION NATIONALE DU M.C. LOIR-ET-CHER

Le dimanche et le lundi de Pâques, le M.-C. Loir-et-Cher a organisé sa 8<sup>me</sup> concentration nationale de motos et camping.

Voici le classement de cette réunion : 1. M.-C. Châtillonnais qui remporte le Challenge ; 2. Moto-Scooter de Colombes, 1 coupe ; 3. Moto-Club de Marcigny, 1 coupe ; 4. SCIF, 1 coupe ; 5. CO Pontlieue, etc...

Participaient à cette concentration deux conductrices motos : Mlle Guérot, de

Marcigny, Mlle Trochon, du MC Tournain, ainsi que le vétéran du MC Châtillonnais, M. Laforge, âgé de 73 ans.

**Classement camping** : 1. Moto-Scooter de Colombes, qui remporte le Challenge ; 2. MC Châtillonnais, 1 coupe ; 3. CO Billancourt ; 4. MC Forez-Donzy ; 5. SCIF.

## 3<sup>me</sup> CIRCUIT DE REGULARITE DE LA COTE D'OR, LE 31 MAI.

L'U.S. Cheminots Dijonnais organise le 31 mai 1959 son 3<sup>me</sup> Circuit de la Côte-

d'Or, épreuve de régularité et d'endurance sur un circuit de 414 km en 8 étapes. Celle-ci est dotée de nombreux prix en nature ; de plus, une coupe au 1<sup>er</sup> de chaque catégorie, un tasevin au 2<sup>me</sup> de chaque catégorie, un diplôme de médaille d'or à tous les concurrents non pénalisés du circuit routier, une breloque, à tous les concurrents ayant terminé l'épreuve.

Engagements et renseignements au siège du club, 31, rue de l'Arquebuse à Dijon.

## RESULTATS DU 2<sup>eme</sup> CIRCUIT DE PRINTEMPS DE BOURG-EN-BRESSE

Ce circuit de régularité, bien qu'organisé pour la 2<sup>eme</sup> fois seulement et se déroulant par un temps pluvieux, a connu un véritable succès. En effet, il n'y eut pas moins de 62 concurrents au départ. La catégorie « scooters » bénéficiant d'un classement à part comprenait 14 partants, et à ceux qui pensent que les grosses cylindrées sont appelées à disparaître, nous signalons que pour 7 concurrents en 125 et 6 en 175, il y en avait 15 en 500 et 7 en 350. Les side-cars par contre étaient totalement absents.

L'épreuve d'une longueur de 320 km pour les motos et 120 pour les cyclomoteurs présentait un parcours très sinueux avec même quelques kilomètres de chemins forestiers et les pilotes purent y déployer toutes leurs qualités. Seul Renaud en cyclomoteur n'obtint aucun point de pénalisation. Dans les motos, la meilleure performance fut réalisée par Pessey avec 4 points. Le club organisateur se classa honorablement puisqu'il enleva les premières places des scooters, 175 et 250. Voici d'ailleurs les classements :

**Cyclos** : 1. Renaud, 0 pts ; 2. Merluzzi, 3 ; 3. Gallix, 9, etc.

**Scooters** : 1. Perret (U.M. Ain - Lambretta), 195 pts ; 2. Duvert (Vespa), 253 ; 3. Vermorel (Vespa), 406, etc.

**125 cc** : 1. Pessey (Terrot), 4 pts ; 2. Conte (Terrot), 16 ; 3. Fert, 278, etc.

**175 cc** : 1. Humbert (U.M. AIN), 70 pts ; 2. Kroukowsky (Terrot), 73 ; 3. Bardin, 110, etc.

**250 cc** : 1. Meunier (U.M. Ain), 25 pts ; 2. Bourquin, 137 ; 3. Garnier, 202.

## QUE FAIRE DIMANCHE ET LUNDI ?

**VITESSE** : en dehors du Grand Prix de France dont nous vous parlons par ailleurs, le calendrier sportif international porte trace, à la date du 17 mai, d'une épreuve à Forbach (non confirmée).

A l'étranger, notons le Circuit des Frontières, à CHIMAY (Belgique), le Ruissalon T.T. (Finlande) ceci le 17, et le Circuit de TUBBERGEN (Hollande) le 18 mai. Aucun renseignement ne nous a été fourni concernant ces épreuves.

**350 cc** : 1. Angelloz, 48 pts ; 2. Melle Belleville, 156 ; 3. Rollet, 244, etc.

**500 cc** : 1. Grob (Norton), 65 pts ; 2. Roux, 68 ; 3. Schmid, 76, etc.

Le challenge cyclomoteurs revient au Moto-Club de Bourgogne de Dijon (équipe Favor).

Le challenge Motos Paul Boitler est remporté par l'amicale Terrot (Pessey-Conte-Kroukowsky) ; coupe des dames Cyclos : Melle Bizot ; coupe des dames Motos : Melle Belleville. Une coupe fut attribuée aux premiers de chaque catégorie.

**Classement général** : 1. Pessey ; 2. Conte ; 3. Meunier ; 4. Angelloz ; 5. Grob, etc.

★

L'U.M. Ain prépare déjà son 27<sup>eme</sup> circuit de l'Ain international de régularité du 21 juin. On y retrouvera toutes les catégories sauf les cyclomoteurs. Une nouvelle formule sera mise à l'essai. Le parcours long de 520 km environ débutera par une 1<sup>ere</sup> étape avec départs le matin même dans une dizaine de villes différentes (Dijon, Besançon, Roanne, Annecy, Grenoble, Genève, etc.). Les concurrents se regrouperont à Bourg pour la suite de l'épreuve.

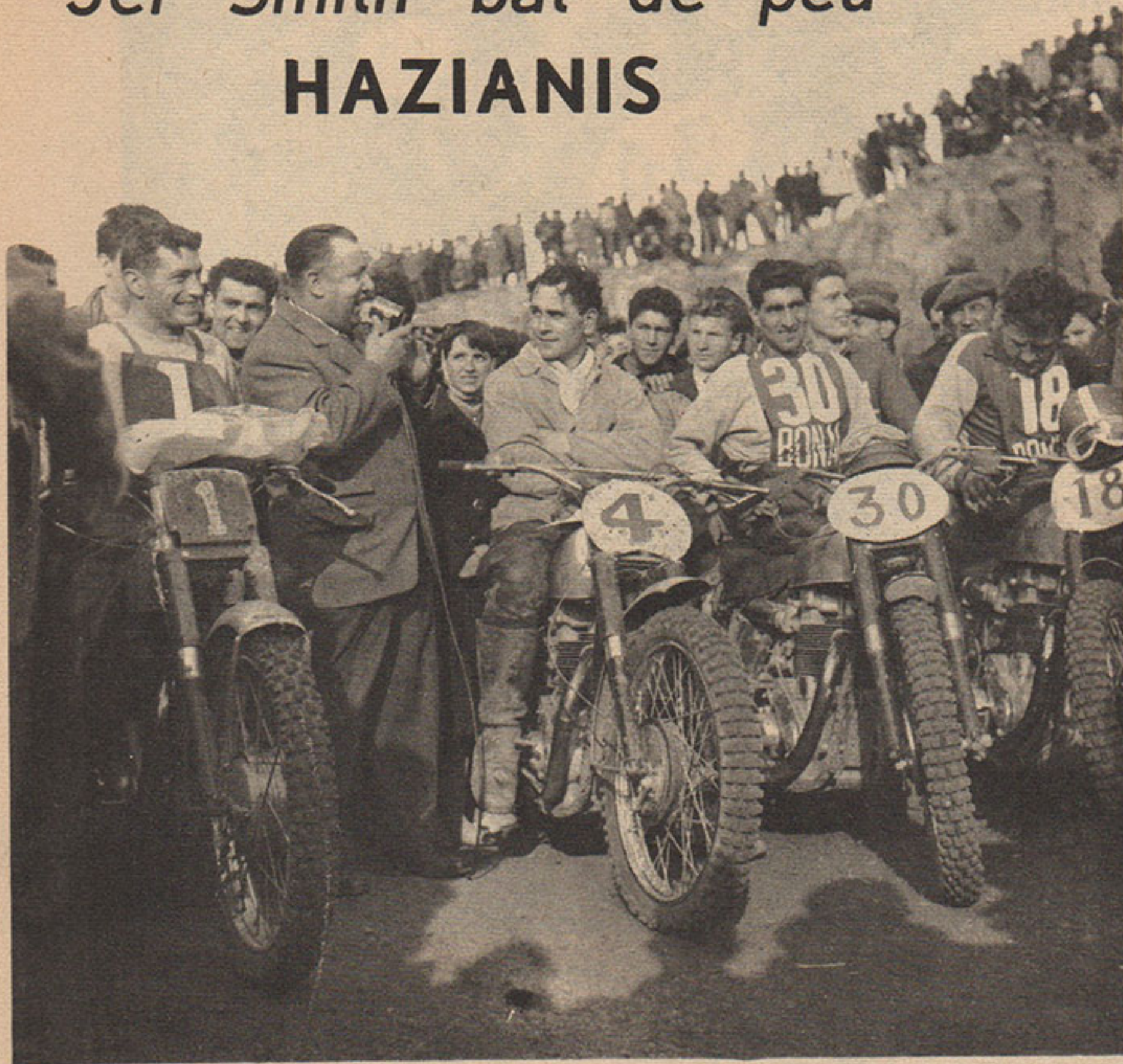
L'U.M. Ain signale également aux amateurs de spectacle « vitesse » que le plateau du 7<sup>eme</sup> circuit international de Bourg-en-Bresse des 9 et 10 mai est déjà fort avancé puisque sont rentrés les bulletins d'engagement de Collot, Bob Anderson, Trow, Camathias, Rogliardo, De Polo, Barone, etc.

**AUTRES EPREUVES** : Rallye des Sables (Algérie), 16 au 18 mai ; Trophée Huysingen-Saintes-Huysingen de régularité (France et Belgique, 16 au 17 mai), Concentration inter de Saint-Quentin (confirmée, 17 au 18 mai) ; Concentration de N.-D. de la Garde (17 mai) ; Concentration à Clermont-Ferrand (17 mai, pour le G. P. de France de vitesse) ; Concentration à Donnemarie en Montois (17 mai) ; Concentration de la Porcelaine, à Limoges (confirmée, 17 au 18 mai).



# A SAINT THIBERY :

## Jef Smith bat de peu HAZIANIS



Bonne allure générale du circuit, sonorisation et reportage signés Landureau, présence des meilleurs représentants de la Presse sportive régionale et retransmission en direct de la finale des inters, tout ceci s'inscrit à l'appui de ce que nous avançons.

La bonne réputation de ce moto-cross aidant, le public est venu nombreux, en dépit du temps maussade le matin mais par bonheur presque acceptable durant l'après-midi.

★

Le terrain est plaisant, rapide car les dénivellations sont peu importantes, visible presque entièrement du haut de la carrière qui le domine au long de la ligne droite. Quelques sauts, des virages assez sévères contribuent à mettre en action les pilotes, pour la plus grande satisfaction du public.

Si Aguirre — qui pourrait être un excellent inter — a dominé chez les nationaux, Vidal et Mateos — qui revient à la compétition après un an d'absence et tient déjà une excellente forme — lui ont donné une réplique valable. Auguste Darrouy, une fois encore, a connu la malchance, ce qui est d'autant plus contrariant que, quand la mécanique lui en laisse le loisir, il marche fort bien cette année.

En catégorie inter, bataille acharnée entre Hazianis et Jeff Smith. L'Anglais n'en sortit vainqueur que de bien peu. Robert Klym, en parfaite condition, fut le digne troisième de ce trio de tête.

Quant à Lundin et Draper, ils firent bien peu d'efforts et, avouons-le, nous déçurent franchement.

Des suivants, Clynk fut bon, sinon aussi bon que d'habitude. Le jeune Allemand Otto Walz se fit très remarquer sur sa 250 cc et Jacquemin accomplit une belle troisième manche.

Belles courses en définitive, disputées franchement d'un bout à l'autre du plateau, sauf en ce qui concerne les deux grands as déjà cités.

Mais il y eut de la casse, notamment pour Albert Dirks, Jacques Schmid, Persson, qui sinon, eussent évidemment beaucoup mieux fait.

*Les héros du jour : Aguirre (1), brillant vainqueur en 500 cc « nationaux », Landureau, dont la présence situe le niveau de la manifestation, Smith (4) vainqueur chez les inters ; Hazianis (30) et Robert Klym (18) meilleurs Français dans cette épreuve.*

Cette année, notre programme comporte la visite de nombreuses réunions nouvelles par rapport au calendrier de nos reportages passés. Il y a tant de belles manifestations en France qu'il faut bien les voir toutes, en commençant par quelques-unes encore inédites pour nous !

C'est ainsi qu'après être allé à Thouars, puis à Pernes-les-Fontaines, nous avons repris le 1er mai le chemin du Midi. Saint-Thibery en effet se situe après Sète, à quelques kilomètres d'un rivage méditerranéen qui ne devait pas nous attirer pour autant, vu le temps frais que nous avons subi là-bas.

Petite ville de quinze cent ou deux mille habitants, la localité dont nous vous entretenons présente chaque année une réunion de moto-cross qui n'a pas tardé à se tailler une excellente réputation. D'où notre désir de nous rendre sur place, d'autant que, pour la huitième édition, de grandes vedettes étaient annoncées.

Effectivement, Lundin, leader du Championnat du Monde, Smith et Draper, les deux officiels BSA, allaient s'opposer à quelques très bons indépendants : Persson le jeune Suédois qui promet ; Clynk et Albert Dirks, les Hollandais intrépides ; Courajod, cinq fois champion de Suisse, accompagné de son compatriote Frédy

von Arx — remplaçant René Klym indisponible du fait de sa fracture récente à la jambe — l'Allemand Walz enfin, ex-officiel Maico en petite cylindrée et qui, comme Oesterle dont vous connaissez les succès, venait se mesurer aux 500 cc avec sa petite mais combien efficace quart de litre.

Côté français, représentation à l'échelle des valeurs étrangères, avec notre champion Robert Klym, notre bouillant Hazianis à qui la victoire ne cesse plus de sourire depuis quelques semaines, et encore les Méridionaux renommés Combes et Cros, les « Parisiens » Jacquemin et Schmid.

En plus, au programme, une bonne épreuve en 500 cc nationaux. De quoi donc dire que Saint-Thibery compte parmi nos grandes organisations annuelles.

★

Ici, une fois de plus, c'est une équipe sympathique qui anime le Moto-Club et assume la charge de sa manifestation renommée dans toute la région... et au delà. MM. Nérin, Maten, Roque, Navarro, Magallon, etc... se dépensent sans compter pour faire toujours mieux et, d'une manière générale, les détails les plus petits sont réglés avec soin à Saint-Thibery.

### RESULTATS TECHNIQUES

*Inters, 1re manche :* 1. Hazianis (BSA); 2. Clynk (H., BSA); 3. Smith (G.-B., BSA); 4. Lundin (S., Monark); 5. Robert Klym (BSA); 6. A. Dirks (H., BSA); 7. Walz (A., Maico); 8. Jacquemin (AJS 7R); 9. Combes (BSA); 10. Draper (G.-B., BSA); 11. Cros (BSA); 12. Courajod (CH, BSA); 13. von Arx (CH, BSA); 14. Persson (S., Matchless); 15. Schmid (BSA).

*Inters, 2me manche :* 1. Smith; 2. Lundin; 3. Hazianis; 4. Robert Klym; 5. Courajod; 6. Walz; 7. Clynk; 8. Persson; 9. Cros; 10. Jacquemin; 11. Draper; 12. Schmid; 13. von Arx; 14. A. Dirks; 15. Combes.

*Inters, 3me manche :* 1. Robert Klym; 2. Smith; 3. Hazianis; 4. Clynk; 5. Jacquemin; 6. Lundin; 7. Walz; 8. Cros; 9. Combes; 10. Courajod; 11. Draper; 12. Schmid; 13. von Arx; 14. Persson; 15. Albert Dirks n'a pu prendre le départ dans cette manche.

*Inters, classement général :* 1. Smith, 6 pts; 2. Hazianis, 7; 3. Robert Klym, 10; 4. Lundin, 12; 5. Clynk, 13; 6. Walz, 20; 7. Jacquemin, 23; 8. Courajod, 27;

Suite classement  
page 528



*Deux de nos meilleurs inters : Hazianis (30) et le champion de France Robert Klym (18) aux prises en un magnifique duel.*



9. Cros, 28 ; 10. Draper, 32 ; 11. Combes, 33 ; 12. Persson, 36 ; 13. Schmid, 39 ; 14. von Arx, 39 ; 15. A. Dirks (2 manches sur trois).

*Nationaux, classement général :* 1. Aguirre (BSA), 5 pts ; 2. Vidal (BSA), 8 ; 3. Matéos (BSA), 10 ; 4. Darrouy (BSA), 14 ; 5. Clanet (BSA), 16 ; 6. Melous, 19 ; 7. Marquez, 19 ; 8. Pascual, 23 ; 9. Pardigon, 24 ; 10. Olive, 28 ; 11. Guichou (2 manches seulement) ; 12. Romano (une manche seulement).

*Ici au départ, de gauche à droite, Robert Klym (18), Combes (24), Courajod (14), von Arx (20), Jacquemin (26).*



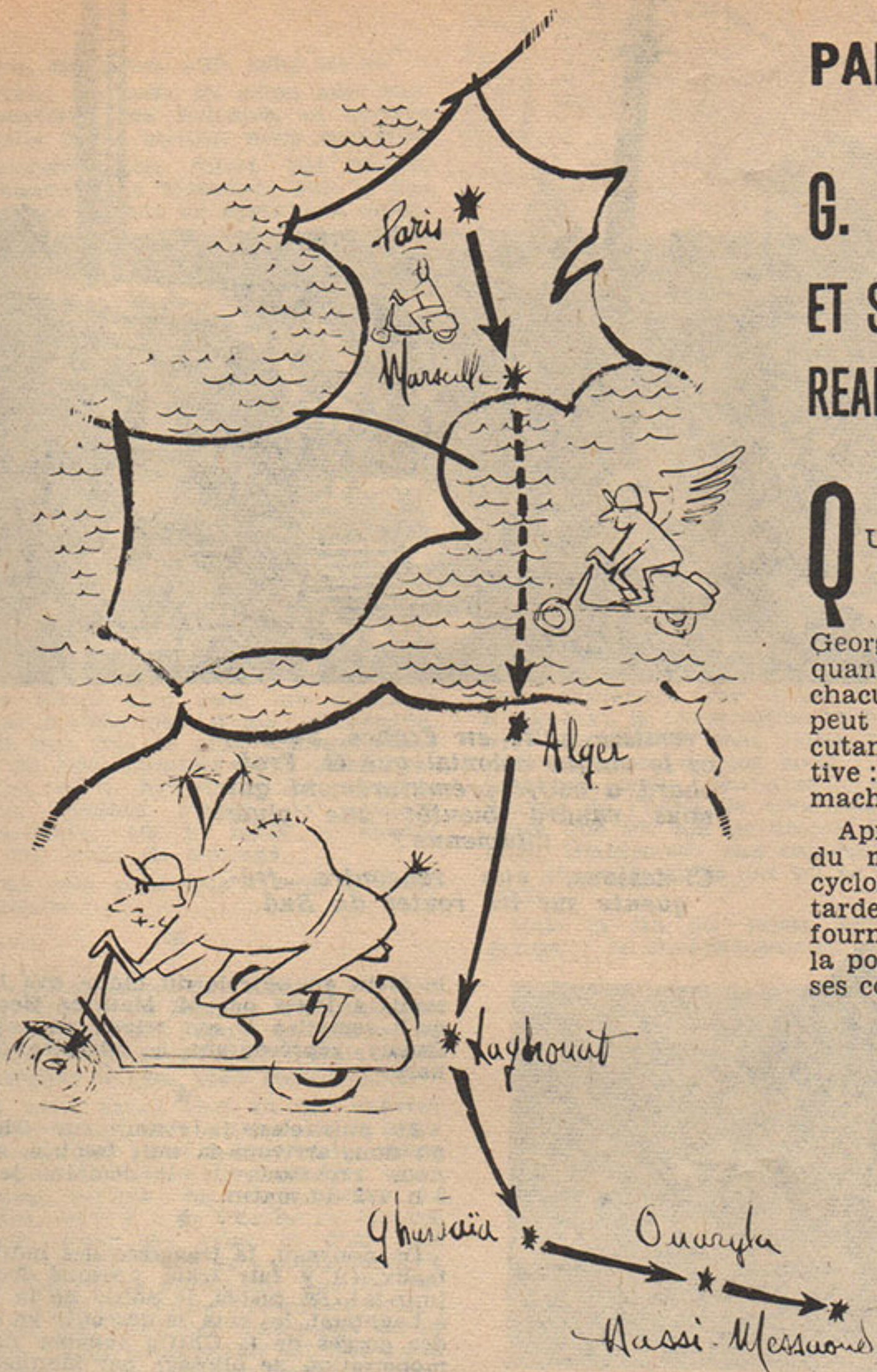


## PARIS - HASSI-MESSAOUD - PARIS:

G. MONNERET

ET SA **VESPA** 150 "V. B. A."  
REALISENT LE "RAID DU PETROLE"

(de notre envoyé spécial J. B.)



Le thème du raid : aller, avec une Vespa, et dans les temps les plus brefs, remplir de pétrole, à Hassi-Messaoud, un bidon de 5 litres que le Haut-Commissaire à la Jeunesse et aux Sports, M. M. Herzog, remet vide à Georges Monneret (à gauche) et que ce dernier remettra, plein, au capitaine Dupuy (à droite). Au milieu, Georges remplit son bidon à M.D. 1, directement à la sortie du puits, et après passage par un épurateur (la petite citerne).

QUAND Georges Monneret — notre « Jojo » national que personne n'a oublié et dont la popularité est telle que même les jeunes qui ne l'ont pas vu courir connaissent néanmoins son nom — quand Georges Monneret veut prendre la défense de la moto, quand il veut lui redonner un certain prestige alors que chacun cherche à nous considérer en parent pauvre, on peut lui faire confiance : il sait trouver la solution percutante, publicitaire, mais néanmoins hautement sportive : il s'agit chaque fois d'une performance, pour la machine comme pour le pilote.

Après nous avoir offert, ces dernières années, le Tour du monde sur Puch... à Montlhéry, Paris-Moscou en cyclomoteur... dans les rues de Paris, il ne devait pas tarder de trouver auprès de Vespa la marque qui, lui fournissant chaque fois une machine de classe, lui offrait la possibilité de mettre à exécution et réaliser pleinement ses conceptions attractives de la propagande en faveur du motorcycle. Et c'est avec un scooter Vespa qu'il fit la traversée de la Manche, qu'il fit un week-end d'hiver à Alpe d'Huez. Cette fois, avec la nouvelle 150 Vespa à distributeur rotatif, Georges Monneret nous a convié à rejoindre Hassi-Messaoud, capitale du pétrole du Sahara, avec retour, le tout en l'espace de 5 jours.

★

Seul journaliste de la presse motocycliste, nous avons donc suivi ce raid avec quelques autres confrères. Raid express, où il fallait enregistrer le plus rapidement possible ce que nos yeux pouvaient voir... au rythme imposé par Monneret et sa Vespa. Il n'y avait donc pas une minute à perdre.

C'est ce reportage que nous offrons à nos lecteurs, sous forme de quelques notes, sous forme de photos tirées pour la plupart à pleine vitesse par le toit ouvrant de la 400 Vespa qui nous convoyait.





## LES étapes en bref.

Départ de Paris, à l'Etoile, le lundi 27 avril à 13 heures. Monneret mène son scooter à 65-70 km/h. A Lyon, la pluie, une pluie diluvienne, nous prend et ne nous quittera plus jusqu'à Marignane où nous arrivons mardi dans la nuit, à 3 heures un quart. 800 km en 14 h. 15.

Traversée de la Méditerranée dans un Bréguet 2 ponts (un gros autocar), où Georges se repose un peu pour la première fois.

Départ de Maison-Blanche à 8 h. 1/2, avec une cargaison de casse-croûtes, en direction de Ghardaïa : la riche plaine de la Mitidja, fleurant bon l'oranger — les sauvages gorges de la Chiffa où Georges fait une démonstration de pilotage — le col de Ben Chicao à 1.230 m d'altitude — les hauts plateaux à 900 m d'altitude avec un autre col à 1.270 m, avec des portions de piste de sable et de rocaïlle, avec la rencontre des sauterelles, avec une population de plus en plus clairsemée et l'apparition des premières tentes de nomades, une végétation se limitant à l'alfa, les crevasses que sont les oueds desséchés.

Et à 16 h. 30, nous arrivons à Laghouat, pour apprendre que, depuis une heure, la route vers Ghardaïa, distante encore de 203 km, est fermée. Le jeune commandant de la place, fort compréhensif, nous autorisera à continuer ; nous reprenons donc la route à 17 h. 30 et nous serons



*Première halte en France. Serait-ce le casque colonial que G. Fraichard a coiffé prématurément qui nous vaudra bientôt une pluie diluvienne ?*

*Ci-dessous, une rencontre fréquente sur les routes du Sud.*



le plein en pétrole du bidon qui lui fut remis à Paris par M. Maurice Herzog et qu'il remettra à son retour au capitaine Dupuy, représentant le ministre du Sahara.

★

Et puis c'est le retour sur Ghardaïa où nous arrivons la nuit tombée, et d'où nous repartons le lendemain jeudi à 5 h. 1/2 du matin.

★

De nouveau, la traversée des hauts plateaux (il y fait frais, presque froid, ce jour-là), les pistes, le défilé de la Légion à Laghouat, les cols, la descente en trombe des gorges de la Chiffa (encore une démonstration de pilotage par Monneret) et l'arrivée à Alger vers 18 heures.



d'abord escortés par un avion d'observation, puis par une patrouille de reconnaissance. Et ce sera l'arrivée de nuit, à 22 h. 15, à Ghardaïa, où nous attend notre premier dîner, notre première douche, notre premier lit... mais pour quelques heures seulement...

★

... car le lendemain matin, mercredi, à 6 h. 1/2, c'est le départ pour Hassi-Messaoud (300 km) sur une magnifique route qui vient d'être ouverte. Maintenant, c'est le désert : jusqu'à Ouargla, à 220 km, nous n'avons aperçu au loin, que la minuscule oasis de Zelfana. A Ouargla, par contre, l'oasis est très vaste, et nous sommes servis, en couleur locale, par la traversée du marché aux chameaux. Un arabe enturbané, vêtu de son burnous, passe fièrement devant nous sur une Mobyette dernier cri... mais l'appareil photo n'était pas armé.

Enfin, à 11 h. 45, arrivée et réception à Hassi-Messaoud. Hassi-Messaoud ? douze kilomètres de tanks à pétrole, de puits, de postes d'essence et de baraquements en plein désert, et dont nous vous entretiendrons ultérieurement. Déjeuner, et Monneret fait, au puits de la découverte,

*A Maison-Carrée, à la descente d'avion, Monneret reprend possession de sa Vespa. A droite, quelque part sur la magnifique chaussée Ghardaïa-Ouargla.*





Douches, réception, nuit dans un lit.

Nouvelle traversée en avion avec survol prometteur des Baléares, et arrivée à Marseille où le mistral nous accueille.

Déjeuner-réception offert par Vespa, tour d'honneur de Monneret sur la Canebière où se dispute un gymkhana motocycliste et départ, contre le vent, à 17 h. 30. Court arrêt à Saint-Andiol où Nougier et le père Schaad viennent saluer notre champion. Et la route continue.

Nous sommes en avance sur l'horaire. Aussi les arrêts sont plus fréquents, surtout que la fatigue se fait de plus en plus sentir, et qu'au mistral succède bientôt la pluie.

Enfin Paris, la porte d'Italie, où Monneret n'a guère la patience d'attendre une petite demi-heure afin de ne pas arriver trop tôt au bar de l'Action Automobile, à l'Etoile, où il est attendu à 11 h. 30.

★

Bref plus de 3.500 km de routes en tous genres, couverts, tout compris, en moins de 5 jours, sous divers climats, par tous les temps. Un raid, un véritable raid, qui n'avait rien d'une promenade, mais où, une fois de plus, Georges Monneret a su nous montrer qu'il savait rester jeune, qu'il demeurait, même après les plus longues étapes, le meilleur boute-en-train, où il nous a encore donné une leçon de courage.

Et tout cela pour que vivent la moto et le scooter !

★

**N**OS connaissances de l'Algérie, du Sud Algérien et du Sahara, n'étaient que livresques. Et, depuis le temps de nos cours de géographie il n'était resté que quelques images bien stéréotypées.

Et si nous avons bien vu des chèvres et des chameaux, de riantes oasis et leurs palmeraies, qui nous aurait fait croire que le ciel du Sahara pouvait être nuageux, que, parfois, on y rencontre le brouillard, qu'il y a de l'herbe au Sahara (oh ! elle n'est pas drue, et d'ici une quinzaine de jours elle sera complètement brûlée). Qui nous aurait dit que la Nationale 1 était une route très roulée, beaucoup plus que certaines nationales de la Métropole ? Qui nous aurait dit que nous trouverions, dans le désert, sur 300 km, de Ghardaïa à Hassi-Messaoud, une route moderne, asphaltée, aussi large que la plus large de nos routes françaises...

De l'image d'Épinal à la réalité !...

★

**U**NE fois, et une fois seulement, Monneret entra dans un garage avec sa Vespa. Quelque part, dans un village du Sud algérois, Georges s'apprête à doubler une voiture. Mais le pilote, sans crier gare, sans faire signe, braque brusquement à gauche, traverse la route et pénètre dans le garage qui se trouve là. Et notre Jojo n'a d'autre solution que de suivre le mouvement.

★

**A**GHARDAÏA, il n'y a que deux routes : celle qui mène vers le Nord, vers Alger ; celle qui mène vers le Sud et sur laquelle s'embranchent, quelques 20 km plus loin, la magnifique voie vers Ouargla et Hassi-Messaoud.

Une des voitures suiveuses, une « Ariane » pilotée par le chef-mécanicien algérois que nous a délégué l'agent Vespa d'Algérie et par notre excellent confrère Georges Fraichard doit quitter Ghardaïa en queue du convoi.

Ouargla : 220 km... l'Ariane n'est toujours pas là, bien que nous nous soyons arrêté plus d'une heure en cette oasis. Hassi-Messaoud, encore 80 km, toujours rien, alors que la route, depuis Ghardaïa, permet la conduite pleins gaz. Durant le



repas, (oui, un vrai repas, dans une salle climatisée, car il ne fait que 34° à l'ombre), la conversation va bon train et des suppositions sont faites pour expliquer l'absence de nos amis : la panne... la panne sèche, peut-être !... ou bien la piscine de l'hôtel de Ghardaïa plus tentante que 600 km de désert. Seul un de nous, timidement, ose suggérer, à l'hilarité générale, qu'ils ont pu se tromper de route.

Mais la fin du repas lève tous les doutes : le chef-mécanicien ou G. Frai-

chard (on ne saura jamais qui, exactement), a pris le Nord pour le Sud. Et vu l'absence de panneaux indicateurs (ils ne serviraient qu'aux chameaux du désert), ce n'est qu'à Berriane, à 50 km au nord de leur point de départ, qu'ils s'aperçurent de leur erreur.

Et voilà comment on fait, dans le Sahara, 100 km de piste supplémentaires non prévus au programme... qui déchainèrent contre les malheureux protagonistes de l'aventure la gouaille bien parisienne de Jojo.

*Un peu de couleur locale. En haut, la traversée du marché aux chameaux, à Ouargla. En bas, dans la rue principale de Laghouat: quels charmes se cachent derrière ces voiles ?*







*Le visage buriné, marqué par la pluie, par le mistral et le sirocco, par le vent de sable, par le soleil, mais également par la fatigue : c'est l'ultime halte à l'entrée de Paris, à la porte d'Italie.*

**U**NE performance, c'en fut une !

★

Plus de 3.500 km de route accomplis en moins de 5 jours.

Les bonnes routes de France ou du nord de l'Algérie — la magnifique voie du désert menant de Ghardaïa à Ouargla et Hassi-Messaoud — la N. 1 traversant, sur 500 km, les hauts plateaux du Sud, et où, pour doubler ou croiser (ce qui est bien souvent nécessaire en raison de la dense circulation en poids-lourds) il faut rouler sur les bas côtés plus ou moins bien empierrés — et des tronçons de piste, toujours poussiéreux, soit dans le sable, soit dans les pierres, et où, de nuit, on ne voit plus, à 4 mètres, les feux de la voiture qui vous précède.

★

La pluie battante de Lyon à Marignane, du Morvan à Fontainebleau. Le mistral au retour dans la vallée du Rhône. La chaleur et le soleil brûlant dans le Sahara, agrémenté du sirocco et du vent de sable... sans parler de la nuée de sauterelles, quelque part sur les plateaux.

Ne vous étonnez pas alors du visage gonflé, marqué par les lunettes et le casque (ou les casquettes), d'un rouge brique violacé, que Monneret offrit à Paris à ceux qui venaient l'accueillir.

★

De repos, point ! Deux nuits blanches, 14 heures de sommeil en tout, répartis en 3 petites nuits, deux fois à Ghardaïa, une fois à Alger.

Repas aux casse-croutes, mais 5 fois, néanmoins, nous avons mis les pieds sous la table, dont trois aux réceptions offertes à Hassi-Messaoud, Alger et Marseille.

★

La première étape nous menait de Paris à Ghardaïa : 1.450 km de route et de pistes. Le seul repos, pour Monneret, la traversée en avion de Marignane à Alger.

La fin de cette étape fut particulièrement pénible car les 50 km de piste reliant Berriane à Ghardaïa furent accomplis de nuit, alors que Georges avait déjà roulé durant 26-27 heures sans dormir, alors qu'il avait déjà couvert 1.400 km.

C'est vraiment là une performance... et quand on songe que Jojo a 51 ans !...

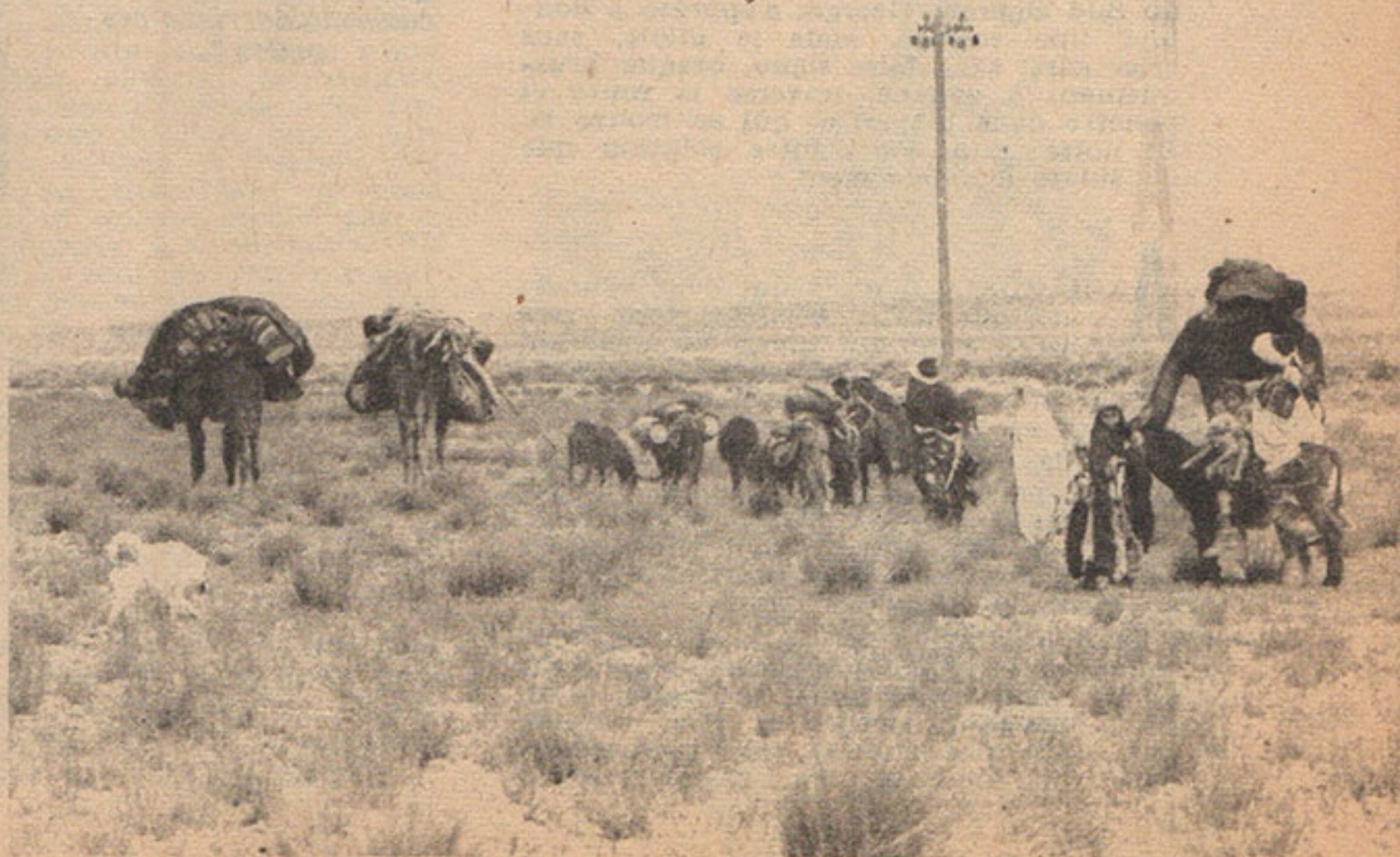
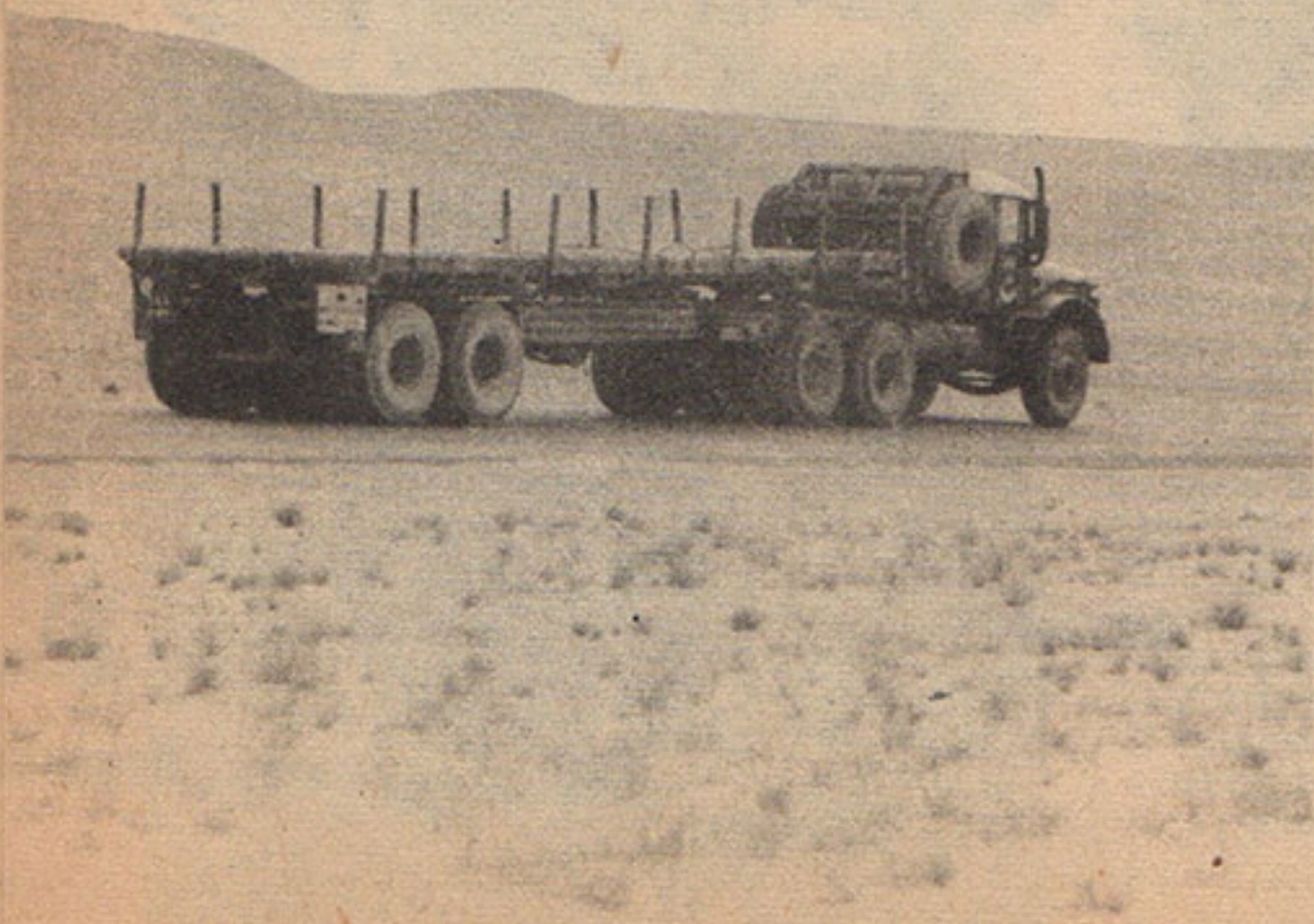
**U**NE conférence de presse pour la défense de la moto, du sport motocycliste, de la compétition « vitesse » en particulier... et ceci en plein Sahara ?

Eh oui ! car c'est avec chaleur que Monneret a défendu, justifié, les épreuves de vitesse en moto, et ceci devant une trentaine de personnes, à Hassi-Messaoud.

**D**ANS notre prochain numéro, nous reviendrons de nouveau sur ce raid, sur ses aspects techniques, sur le brillant comportement du nouveau scooter Vespa qui étonna tous les suiveurs, y compris celui de Moto-Revue.

*Pour se préserver un peu contre le vent brûlant qui, par moment, vous envoie des rafales de sable... mais également pour soulager son moteur, Georges n'hésite pas à faire du « plat-ventre ».*

*Contraste ! Vous rencontrerez aussi bien ce « poids lourd » dans le désert (dont on aperçoit la maigre végétation) que cette famille de nomades sur les hauts plateaux (où poussent l'alfa... et les poteaux télégraphiques).*





## DES COURSES DE COTE ...

### EN ALGERIE OU GOETZ REALISE LE MEILLEUR TEMPS A LA BOUZAREAH

Cette épreuve de vitesse disputée en Algérie, a vu le champion local René Goetz s'assurer trois victoires. Goetz disputera sans doute le Grand Prix de France, le 17 mai sur le circuit de Montagne d'Auvergne, où le public métropolitain pourra le voir pour la première fois en matière de vitesse (car Goetz fait également du moto-cross et il a participé notamment aux réunions de Poitiers et Sucé cette saison).

**Catégorie 175 cc :** 1. Goetz (Mondial); 2. Fracés (Parilla).

**Catégorie 250 cc :** 1. Kebtane (NSU); 2. Guérin (NSU).

**Catégorie 350 cc :** 1. Goetz (BSA); 2. Ciancio (AJS).

**Catégorie 500 cc :** 1. Goetz (BSA); 2. Gilson (Norton-Manx).

Meilleur temps Goetz en 1' 34".

### ... DANS LE MIDI ou Paba réussit le meilleur temps à Saint-Antonin.

Pour sa deuxième édition la course de côte de Saint-Antonin, disputée dans la région marseillaise avait attiré 21 concurrents. Le grand vainqueur de la journée fut Paba (Norton) qui, réalisant un temps égal à celui du vainqueur de l'épreuve réservée aux voitures, devança nettement ses adversaires.

**RESULTATS.** — 125 cc : 1. Bertrand (MV); 2. Mandini (Lambretta). — 175 course : 1. Figuière (MV); 2. Nanez (MV). — 175 sport : 1. Chevallier (Terrot); 2. Girard (Terrot). — 250 sport : 1. Garro (Puch); 2. Criscoli (Triumph). — 350 course : 1. Aurand (AJS). — 500 course : 1. Paba (Norton); 2. Aurand. — 500 sport : 1. Roux (Norton); 2. Guibaud (BSA). — Au-dessus de 500 cc : 1. Chevallier (Triumph); 2. Musso. — Sidecars : 1. Biancotto (Norton); 2. Braganti.

### ... ENCORE DANS LE MIDI, où Paba est battu par Edouard à la Gineste.

Malgré toute sa fougue, le Marseillais Paba ne put égaler la performance d'Edouard à la course de côte de la Gineste, dans la région marseillaise. En effet, Edouard (Norton sport), réalisa le meilleur temps de la journée en 2' 12" 2/5 (95,166 km/h), devançant Paba (Norton course) d'un cinquième. Trente-deux concurrents avaient participé à cette course.

**RESULTATS.** — 175 cc course : 1. Roubaud (Mondial); 2. Aimar (MV). — 175 cc sport : 1. Chevallier (Terrot); 2. Giraud (Terrot); 3. Gaillardot (Terrot). — 250 cc course : 1. Schaad (Nougier); 2. Criscoli (Triumph); 3. Romano (Puch). — 250 cc sport : 1. Romano (Puch). — 350 cc course : 1. Aurand (AJS). — 500 cc course : 1. Paba (Norton); 2. Aurand (AJS). — 500 sport : 1. Edouard (Norton). — Au-dessus de 500 cc : 1. Chevallier (Triumph); 2. Cesaroni (BSA). — Sidecar 500 cc course : 1. Biancotto (Norton); 2. Braganti (Sarolea). — Sidecar 500 cc sport : 1. Wehnert (AJS). — Sidecar 650 cc sport : 1. Biancotto (Triumph).

### ... DANS LE GRENOBLOIS, où André Burggraf est le plus rapide à Laffrey.

La 34me course de côte internationale de Laffrey, disputée sur la distance de 6,100 km donna à André Burggraf (Norton) l'occasion de réaliser le meilleur temps de la journée, en 3' 16" 2/5, sans toutefois réussir à battre le record détenu par Colloz en 3' 11".

#### RESULTATS :

**NATIONAUX.** — 175 cc : 1. Sfacio (MV). — 250 cc : 1. Collignon. — 500 cc : 1. Comy.

**INTER.** — 175 cc : 1. Jacquier-Bret (Mondial), record battu; 2. Jimbert (Mondial). — 250 cc : 1. Jacquier-Bret (Mondial), record battu; 2. Barone (MV). — 350 cc : 1. De Polo (Norton); 2. Valentin (Norton); 3. Montagne (Norton). — 500 cc : 1. A. Burggraf (Norton); 2. De Polo (Norton); 3. Valentin (Norton). — Sidecars : 1. Jules Verd (Norton), record battu; 2. Lambert (Gilera); 3. Duhem (BMW); 4. Wehnert (AJS), premier des nationaux.

#### GENES ANNULE

Le Circuit International du Lido à Gênes (Italie) qui devait se dérouler le 28 mai prochain, n'ayant pas été autorisé, les organisateurs nous demandent d'en informer tous les pilotes français qui leur avaient écrit pour avoir des informations au sujet des engagements. Avis donc aux amateurs : pas de courses à Gênes... du moins pour cette année !

de sport \* de sport



Dans votre moteur 2 temps  
Qui fait le ménage ?

A la pointe du progrès technique dans la lubrification des moteurs 2 temps, l'huile TOTAL 2 temps, grâce au choix des bases et des additifs qui la composent, maintiendra votre moteur en parfait état de PROPRETÉ.

L'huile TOTAL 2 temps évite calamine, encrassement des bougies, des chambres de combustion, des lumières d'échappement.

L'huile TOTAL 2 temps, dont le film est fortement adhésif, possède de remarquables propriétés anti-corrosives et anti-usure.

L'huile TOTAL 2 temps, donne avec l'essence un mélange instantané, stable et complet.

**L'huile TOTAL 2 temps (en bidon) garde le moteur PROPRE et neuf.**

Si vous voulez éviter toute manipulation, adoptez le mélange TOTAL 2 temps qui vous garantit la même protection de votre moteur. Le mélange TOTAL 2 temps est vendu exclusivement dans les mélangeurs aux couleurs TOTAL.



**TOTAL**  
2 temps

Produit de la  
**COMPAGNIE FRANÇAISE DE RAFFINAGE**  
La plus importante entreprise française de raffinage



# Deuxième épreuve du Championnat d'Italie à Cesenatico : doublé d'Ubbiali

Si la première épreuve du Championnat d'Italie s'était disputée, à Modène, par un temps épouvantable, sous une pluie battante, la deuxième épreuve bénéficia, à Cesenatico, d'un soleil radieux qui avait incité le public à venir nombreux autour des 2,750 km du circuit.

Une course de 125 cc formule 3 réservée aux « cadets » se déroulait en lever de rideau. Après une sévère bataille, la victoire devait revenir à Fallavena (Ducati).

Au départ des 125 cc « Grand Prix », une seule équipe officielle : MV avec une double arbre mono classique confiée à Ubbiali et une mono desmodromique, pilotée par Provini. Ducati ne se présentait pas à cause de l'accident survenu à Gandossi, deux jours plus tôt à Modène. En tout, 13 partants s'alignaient au départ.

Ubbiali part en flèche, alors que Provini reste sur la ligne et ne réussira à mettre son moteur en route qu'au passage d'Ubbiali. Celui-ci fait vite le trou et prend une confortable avance sur Vezzalini (MV fédérale) qui devance de loin Muscio (Paton), poursuivi par la meute

des « Ducatistes ». Provini entreprend une magnifique remontée qui l'emmènera de la dernière place à la troisième. Ubbiali se fait remonter par Vezzalini qui prend la tête, à 4 tours de la fin. Mais Ubbiali reprendra la tête au tour suivant, s'adjugeant la victoire. Notons la belle course de Muscio dont la Paton semble nettement plus rapide que les 125 Ducati « client ». Muscio termine 6me, ayant terminé la course en poussant sa machine.

En 250, trois équipes officielles sont aux prises : MV, avec Ubbiali et Provini, Benelli avec Grassetti, et Morini avec Liberati, Mendogni et Tassinari.

Mendogni et Liberati sont très vite en tête, suivis de Provini, Tassinari, Ubbiali et Grassetti. Ce dernier s'arrête au 9me tour et abandonne ; au 10me tour, Liberati, qui était en tête, fait une chute sans gravité et abandonne. Mendogni prend alors la première place, mais au 20me tour, s'arrête à son stand (ennuis de frein avant). Provini est alors premier, suivi de Ubbiali et Mendogni. A six tours de la fin, nouveau coup de théâtre : Provini s'arrête à son stand

pour ravitailler, laissant la première place à Ubbiali. Provini et Mendogni se livrent une sévère lutte pour la deuxième place que Provini soufflera à son rival sur la ligne d'arrivée.

En 500 cc, Venturi, Brambilla et Cantoni, tous sur MV 4 ne seront pas inquiétés, le premier « privé » finissant à un tour.

## CLASSEMENTS

125 cc : 1. Ubbiali (MV), à 99,330 km/h; 2. Vezzalini (MV); 3. Provini (MV); 4. Mencaglia (Ducati), à un tour; 5. Patrignani (Ducati); 6. Muscio (Paton), etc...

Tour le plus rapide par Provini, à 103,339 km/h.

250 cc : 1. Ubbiali (MV), à 107,859 km/h; 2. Provini (MV); 3. Mendogni (Morini), à un tour; 4. Mandolini (Guzzi) à 2 tours; 5. Marchesani (CM), à 3 tours, etc...

Tour le plus rapide par Mendogni, à 111,738 km/h.

500 cc : 1. Venturi (MV), à 110,459 km/h; 2. Brambilla (MV); 3. Cantoni (MV); 4. Guglielminetti (Norton) à un tour; 5. Vigorito (Norton), etc...

## XII « VALLI BERGAMASCHE »

Le Moto-Club Bergamo organise les 22, 23 et 24 mai 1959 la douzième édition de son épreuve internationale de régularité, les « Valli Bergamasche ».

Cette épreuve, organisée sur le modèle des Six Jours Internationaux, se déroule pendant 3 jours dans le cadre magnifique de la région de Bergamo.

De nombreux prix seront remis aux vainqueurs. De plus, le « Trophée San Pellegrino » sera attribué à l'équipe étrangère la moins pénalisée.

Comptant pour le Championnat d'Italie de régularité, les « Valli Bergamasche »

seront suivis par la Commission Sportive de la F.I.M. et par le BPICM qui tireront de cette épreuve des enseignements en vue du remaniement du règlement des I.S.D.T.

Les pilotes français intéressés peuvent s'adresser au M.-C. Bergamo, via Brigata Lupi, 2, à Bergamo.

## A ALGER : LE CIRCUIT DES QUAIS

Nous n'avons pas eu de détails sur ces courses dont voici les résultats :

175 course : 1. Jacquier-Bret (Mondial), à 91,4 km/h; 2. Foccardi (M.V.);

3. Fracès (Parilla); 4. Barone (MV).

175 sport : 1. Pérez (Terrot « Rallye »); 2. Mascaro (Puch); 3. Assante (NSU);

250 sport : 1. Dovidia (NSU); 2. Pego; 3. Kebtane (NSU), etc...

350 course : 1. Ciancio (AJS); 2. Vétillart (Norton); 3. Montagne (Norton);

350 sport : 1. Zerouki (Jawa); 2. Misquido; 3. Kebtane, etc...

500 course : 1. Gilson (Norton); 2. Ciancio (AJS); 3. Assante (Norton).

500 sport : 1. Petrusa (Norton); 2. Matam (Norton), etc...

Sidecars : 1. Triay (Zündapp); 2. Gognabous (BSA); 3. Chabassière (Norton);



AGENT OFFICIEL

**THOMAS** Diplômé depuis 1950  
par la firme de Munich

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

NEUF - OCCASIONS - REPARATIONS

Toutes pièces d'origine

IMPÉRATEUR **HOREX** RÉSIDENT

Livrables de suite

NEUVES et OCCASIONS

CREDIT

Service garanti après vente

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

**Sté MOTOCYCLE**

166, rue Lafayette, Paris 10

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

Livrables de suite :

**MOTOS ALLEMANDES**

Toutes Marques

Occasions Récentes

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

**CRÉDIT - REPRISES**

Scoters :

VESPA, LAMBRETTA, RUMI  
neuf et occasion

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

## SERVICE DES DOMAINES

ADJUDICATION DU 28 MAI 1959, à 14 h., à  
PARIS (2<sup>e</sup>), Direction du S.C.V.M., 104, rue de  
Richelieu, salle des adjudications

Soumissions cachetées et enchères verbales

40 motocyclettes CEMEC 750 cm<sup>3</sup>  
visibles à Massy, 5, rue des Migneaux  
Casernement C.R.S.

9 motocyclettes Harley-Davidson WLC 43-750 cm<sup>3</sup>  
visibles à Versailles-Satory - Gendarmerie mobile  
Voitures particulières et véhicules utilitaires visibles  
en divers emplacements de Seine et Seine-et-Oise

Renseignements et notices détaillées :

Direction du S.C.V.M. à PARIS  
104, rue de Richelieu. Tél. RIC. 63-46

PIÈCES DÉTACHÉES D'ORIGINE

Ariel **BSA** Sunbeam

A. DUBOIS, Téléphone  
PER, 19-73

58, rue A. Briand, LEVALLOIS

Expédition contre rembour.

REMISE aux RÉPARATEURS et MOTORISTES

Pièces  
origine **BSA**  
**ARIEL - SUNBEAM**

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

Toutes pièces en stock  
EXPÉDITION

STOCKISTE : Remise aux  
reparateurs et motoristes



# LES PETITES ANNONCES DE **Moto revue**

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

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

## VENDEURS !

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

## PEUGEOT

250 bicyl. 55 Peugeot, 18 m k. 67, rue de Bagneux, Montrouge, Seine, ALE 43-84.

## MOTOBECANE

175 Z2C, t. b. ét. c. ach. auto, nbx acc. 65.000. Ouvrier, 8, r. du 22-Septembre, Courbevoie.

Motob. 175 Z23C, t. b. état. acc. 80.000. Jaubert, 31, r. Flandre, Ris-Orangis, S.-et-O.

Part. vend Motobécane 175 cc. 15.500 k. Bas px. Parf. état. Tél. MARC 99-07.

Vends Motobécane 56, 175 cc. Bon état, c. dble empl. Ecr. Marande, 85, rue Charlot, 3e.

## GNOME-RHONE

Gnome-Rhône, R5, 125, 1956, 3.000 km, télesc., oscill. 75.000. G. Tourmen, 10, r. Rouget-de-l'Isle, Noisy-le-Grand, S.-et-O.

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

## TERROT

Terrot 350, bon état. 70.000. Berne, 6 bis, rue Pache, XIe.

## MOTOS ANGLAISES

BSA 650, 56, 25.000 k., b. état, + side Précision. Dumont, 7, pl. République, Ivry, 18 h.

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

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

650 BSA. Px 160. 69, a. P.-V.-Couturier, Bobigny, Seine.

500 Norton Faet. 88, 1954. Impeccable. Libet, Belin, Gironde.

Vélocette LE 200. 18.000 km. 65.000, 46, r. Abbé-Groult, XVe

350 BSA, 55, susp. intégrale, excel. état, 165.000 F. Thierry, 3, impasse Maciet, Meaux.

BSA 500 cc B33. Et. impec. 100.000. Sageaux, 58, r. Oberkampf. ROQ. 65-02.

BSA 650 GF, 10. Rep. Mobyli. Ernis, 5, r. A.-Chénier, Issy.

Triumph T 100, 1955, 2 carbu. 30.000 k, acc., t. b. état. Px 275 Chauveau, 68, rue Ecoles, Bt A, Aubervilliers, samedi et dim.

Vds Ariel 500, bicyl. 57, 28.000 km, impeccable. Quartier, 22, r. J.-Lecoz, Rueil, S.-et-O.

500 Norton 88, 2 carbu., mai 58. 15.000 k. Impec. Prix intér. J. C. Duchesse Anne, Blois, L-C

650 Triumph 1952, b. état. 110.000. J. Badré, 97, bd Reine, Versailles, VER. 37-09.

## 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.

## MOTOS ITALIENNES

Rumi, spéc., jaune-vert, 2 car. Ent. chromé, d. selle, c. neuf. Beaudon, 1, r. du Mail, Savigny-s-Orge. Tél. Juvisy, 65-31.

## MOTOS BELGES

350 FN 52, fourche télesc., mot. excel. état, 45.000 F. Thierry, 3, impasse Maciet, Meaux.

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

## MOTOS TCHEQUES

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

Jawa 350, 1956, éq. él. Bosh. 90.000 F. Morbello, 21, bd E.-Vaillant, Aubervilliers.

## MOTOS ALLEMANDES

DKW RT2, 250 cc, 15.000 k. Leroyer, 36, r. Blomet, Paris.

BMW 500 R51/2, t. b. ét., mot. nf. Tél. Jouannic. TUR. 25-09.

BMW R25/3, impec. Madore, 156 bis, rue de Flandre, 19e.

NSU super Max, 18.000 km, Pynson, 104, r. des Chesneaux, Montmorency, (S.-et-O.).

BMW R25/2, 25.000 k, 120. Gri-son, 35, François-Bonvin, 15e.

Part. BMW R67/2 couple solo, 43.000 k, ét. nf. 220.000. Leroux, 90, r. du Rocher, 8e. LAB 25-98

BMW R25/3, toute beauté. Pilz, 25, rue Chabrol. TAI 59-87.

BMW R69. Ernis, 5, r. A.-Chénier, Issy-les-Moulineaux.

Cse dble empl. BMW R12, b. ét., mot. révis. 15.000 km. rotul. p. side, 60.000 f. Joly, 18, r. du Hameau, apr. 19 h.

## MOTOS AUTRICHIENNES

Puch 250 SGS, 7.000 km., 180. Coronat, 28, r. Montaigne, Lyon 3

Puch 175 SVS, imp. Px à déb. urgent av. dimanche. ENT 01.68

## MOTOS DIVERSES

Norton Dayt. 54, imp. 24.000 k. 270. BMW R 25-2, 160. Galetto Guzzi 160 cm, Px 80. Guerot H. Le Donjon, Allier. Tél. 68.

## LADVEZE

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

## A PROFITER

50 motos vélomoteurs bon état de 10 à 35.000 frs. Expédition crédit Province, liste gratuite, scooters neufs soldés 45.000 frs. B.F. 10 av de St-Ouen Paris-18

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

## Jean MURIT

4 fois champion de France 10 fois recordman du monde Agent officiel B.M.W. Occasions garantie totale BSA, BMW, AJS, ARIEL, PUCH, JAWA, NORTON, HOREX, etc.

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

## UNIQUE A PARIS

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

## ALAZARD

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

## SCOOTERS

Part. vd Vespa 57, 6.000 km, état neuf. Lambert, 95, rue Lafayette. TRU. 40-38.

Scooter 150 Vespa 1956, 12.000 k équip. grand tourisme, impec. Brelivet, 48, rue Dulong, 17e.

## VOITURES

4 CV, 203, 403, Aronde, Dyna. Repr. motos scooter, crédit. B.F. 10 av de St-Ouen Paris-18

Isetta 56, b. ét. 14.000 km. 100.000 f. Barbat. VAU 48-09, après 19 h. tous les jours.

## ACHATS

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

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

## URGENT

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

## ECHANGES

Rep. MOTOS c/AUTOS GARANTIE s/contrat Crédit 12 et 15 mois SELECT-AUTO-MOTO 72, rue Clisson, Paris (13e) Ouv. ts les jrs. Dim. et fêtes

Echangez votre MOTO contre AUTO ou belle moto étrangère ou même contre MEUBLES aux

Galleries du Meuble 3, PLACE CLICHY Choix unique en France de 300 AUTOS 300 MOTOS

3.000 m2 d'exposition meubles Ouvert dimanche et fête

## DIVERS

Vds voiturette mutilé, moteur Vap, ét. nf. Tél. ETO 39-24.

## EMPLOIS

FABRICANT en ACCESSOIRES CYCLES et MOTOS cherche représentants bien introduits pour toutes régions. A.S.E.L., 33, rue Villin, Paris-20e. MEN 56.02.

## ATTENTION !

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

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

# Moto revue

La Moto

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

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

## ABONNEMENTS

	France	Etranger	France	Etranger
24 N°s	1.100 fr.	1.400 fr.	50 N°s	2.000 fr. 2.500 fr.

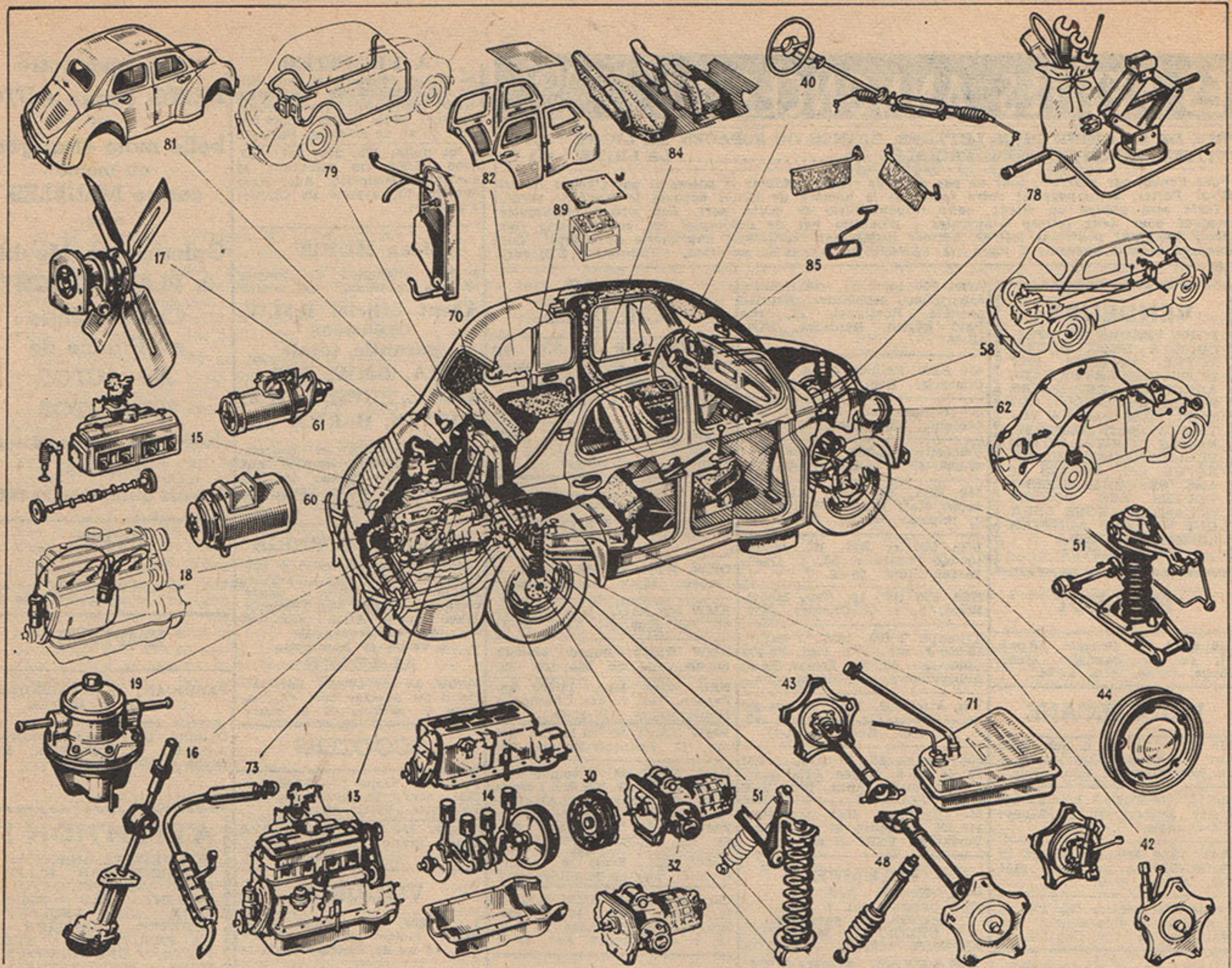
● L'abonnement comprend les réductions et le bénéfice des numéros spéciaux (N°s du Salon, Noël, etc...), l'abonné économise 650 frs

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

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

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





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

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

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

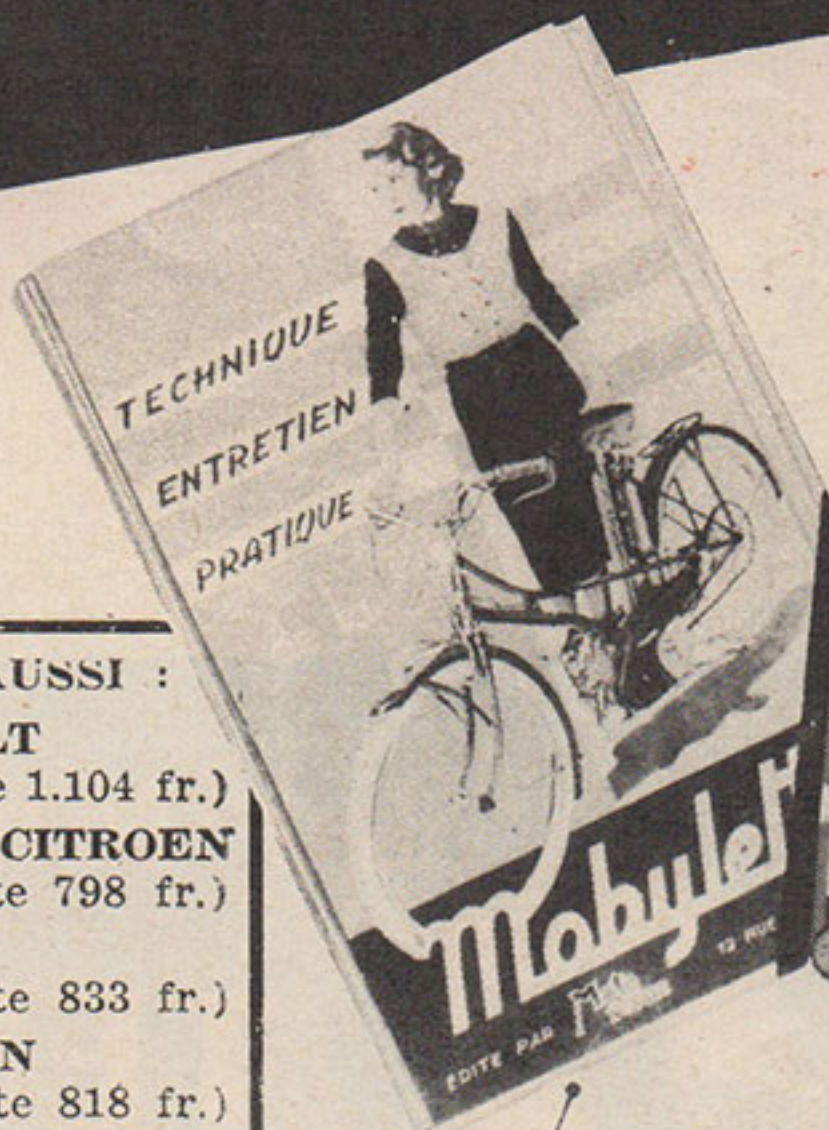


# LA BIBLIOTHEQUE DU "MOTORISÉ"

LA SPÉCIALITÉ DES ÉDITIONS DE MOTO-REVUE

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

Prix : 894 fr.  
(par poste 1104)



Prix : 482 fr.  
(par poste 592)



Prix : 608 fr.  
(par poste 723)



Prix : 573 fr.  
(par poste 683)



Prix : 563 fr.  
(par poste 673)



Prix : 578 fr.  
(par poste 688)



Prix : 568 fr.  
(par poste 683)

## 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



# 15%

## DE REMISE HÂTEZ-VOUS !!

### Un sommaire prometteur

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

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

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

Mais attention, pour mai seulement !

Le prix normal sera repris dès le 1<sup>er</sup> juin.

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

# "L'AFFAIRE" du MOIS

