

Moto revue

47^e ANNEE - 20 JUIN 1959 N° 1446

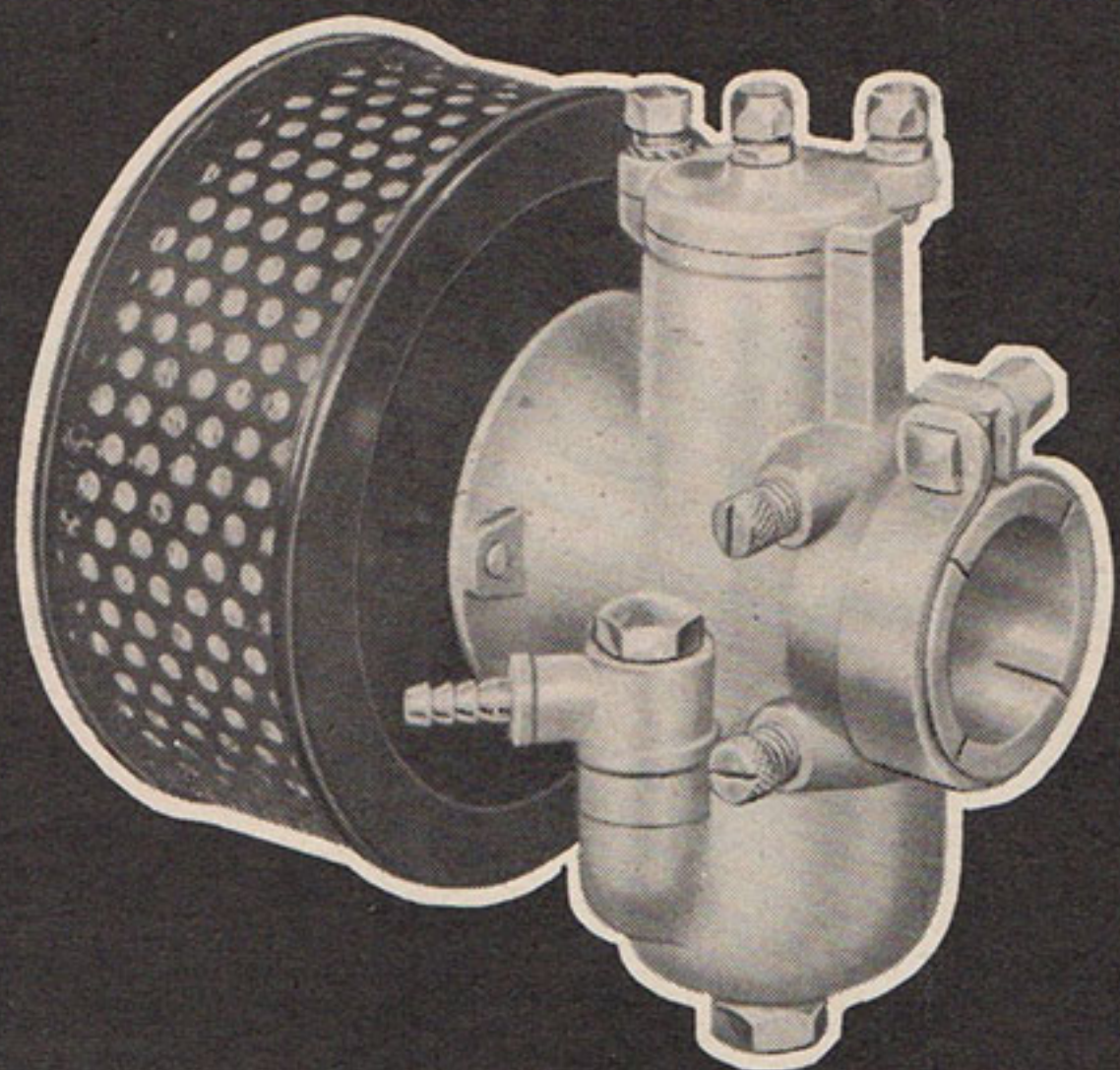
Tous les Samedis, le Numéro : 70 frs

REMORQUE
ET
MOTO



Nouvel exploit Norton au
Bol d'Or. (Voir page 679)

MAUBEN-LEGAY



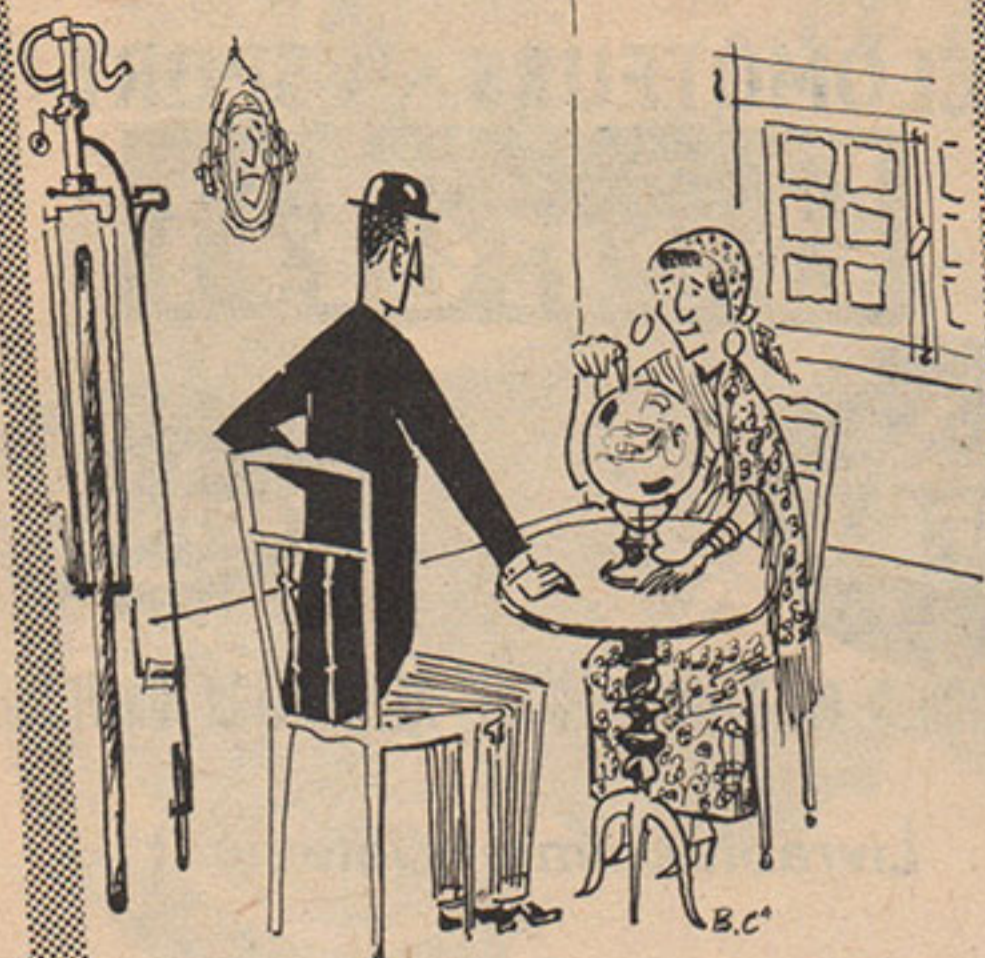
*Le maximum de puissance
pour le minimum
de consommation*



GURTNER

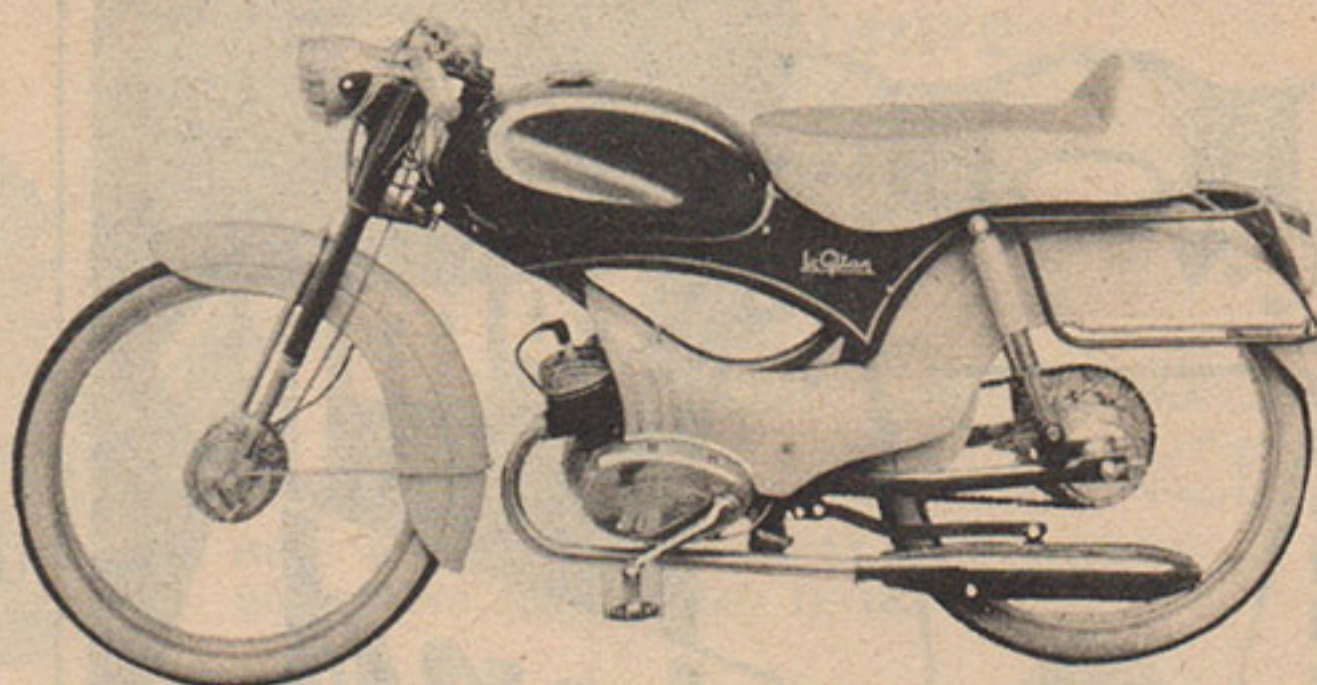
36 bis, RUE GUERSANT - PARIS-17°

un vélo avec un moteur!
il souriait...



Mais vous... aurez le sourire

en utilisant un cyclomoteur
maniable, robuste



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

GITANE

MACHECOUL (Loire Atlantique)

**CARBURATEURS
ET PIÈCES DÉTACHÉES**

BING

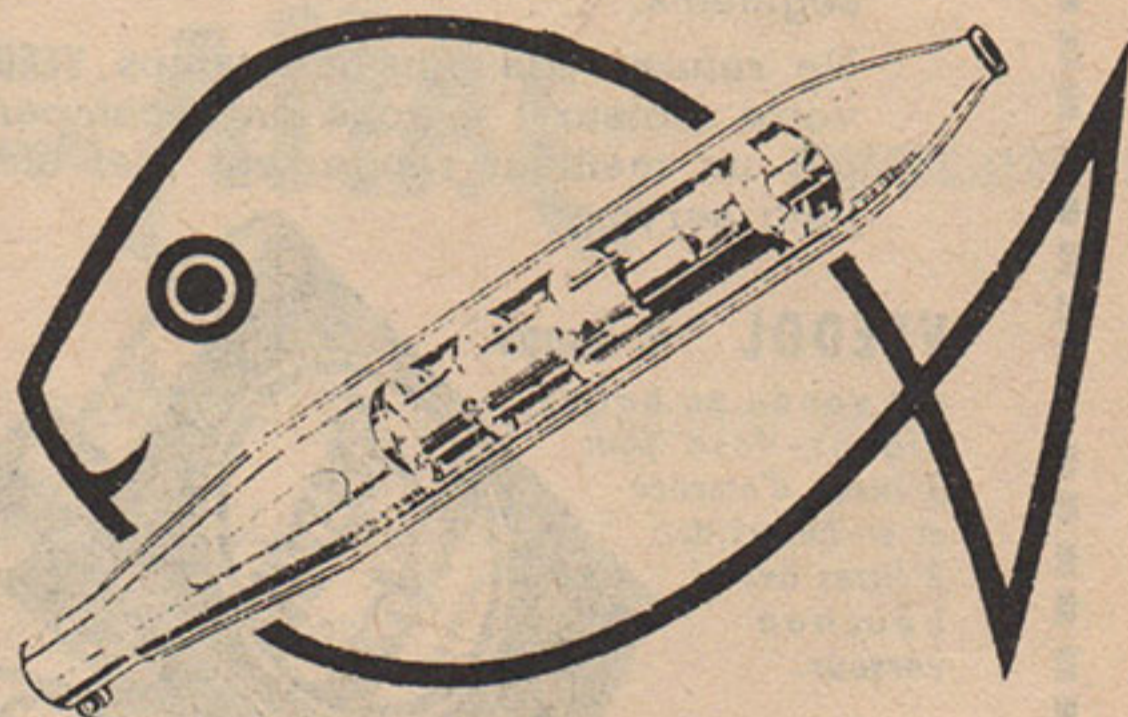
**IMPORTATEUR EXCLUSIF
SOUBITEZ**

79 AV. DU ONZE NOVEMBRE
LE PERREUX, SEINE
TRÉ 24-20 & LA SUITE

**CONDITIONS AUX
RÉPARATEURS
ET MOTORISTES**

EXPÉDITIONS CONTRE REMBOURSEMENT

SILENCIEUX COMME UN ...



WILMAN

ECONOMIE PUISSANCE SILENCE

MONTÉ EN SÉRIE PAR LES PRINCIPAUX
CONSTRUCTEURS

PRIX DE DÉTAIL :

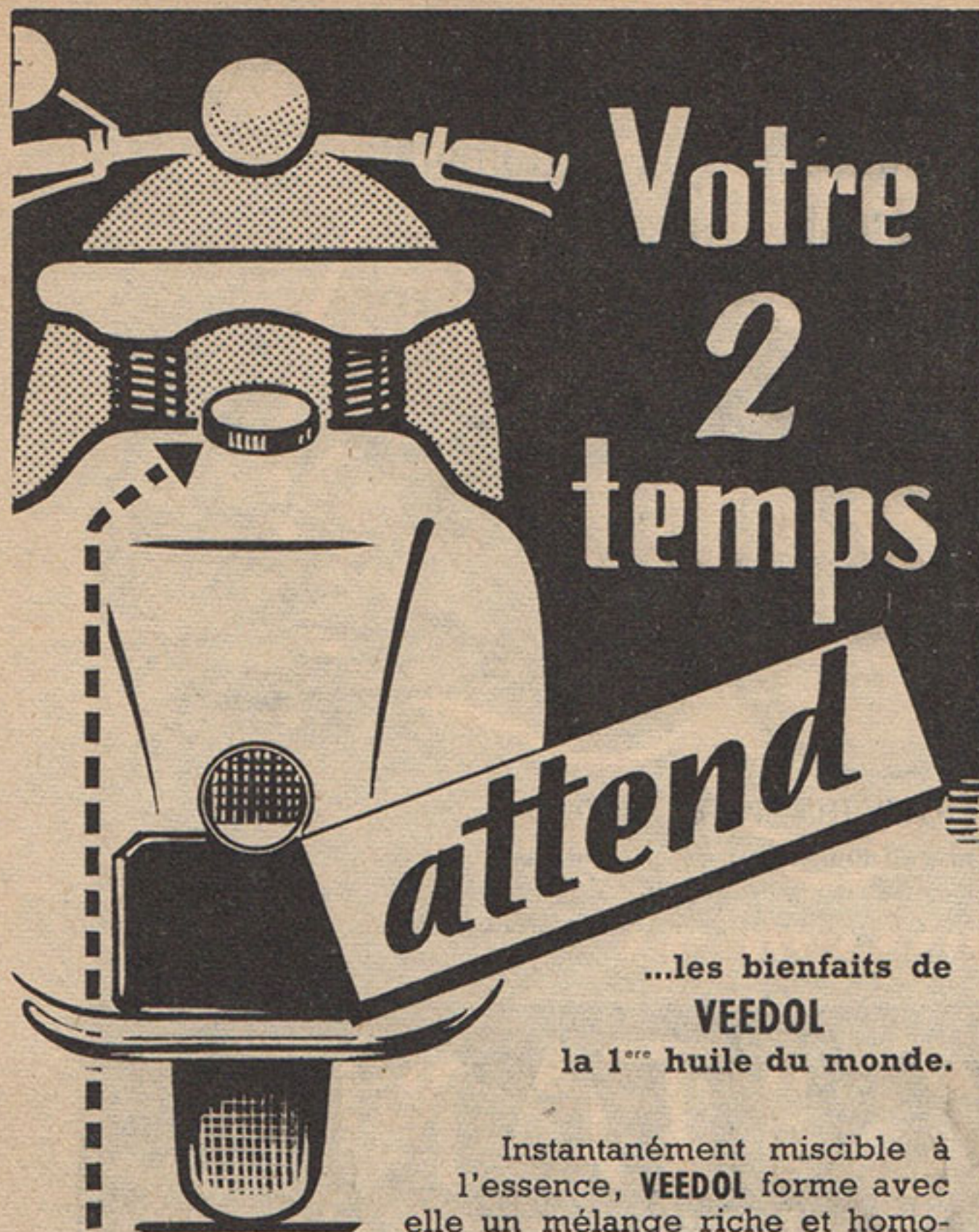
Scooters

N° 103 / Lambretta 1957/59 : 3.960 frs

N° 107 / Vespa 1954/58 : 2.580 frs

LIVRAISON IMMÉDIATE

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



Votre
2
temps

attend

...les bienfaits de
VEEDOL
la 1^{re} huile du monde.

Instantanément miscible à l'essence, **VEEDOL** forme avec elle un mélange riche et homogène qui :

- assure une lubrification constante à tous les régimes,
- évite les risques de **perlage**, de **serrage**, de **calaminage**, de **gommage** des segments.

Ne refusez pas plus longtemps **VEEDOL** à votre moteur : il vous en récompensera par un meilleur rendement ...et un plus long service.

VEEDOL "2 temps"

est vendu en petits bidons-dose pour 5 litres d'essence et en bidons de 2 litres avec bouchon verseur.



VEEDOL
2 temps

Damour

Voici enfin à votre disposition les merveilleux
CYCLOMOTEURS "SPORT"

Benelli



LES MARQUES PRESTIGIEUSES DE RÉPUTATION UNIVERSELLE

★
Livrables immédiatement

★
Quelques Agences Régionales disponibles

★
IMPORTATEUR :

Ets Jacques POCH

127, Av. de Neuilly-NEUILLY-s-SEINE
Tél. Mai : 61-70

ROBERT KIENE

73, quai du Point-du-Jour - BOULOGNE-BILLANCOURT
Tél. : Mollitor 64-02 - Métro Sembat - Pont de Billancourt

AGENT OFFICIEL



TERROT



Monet Goyon

Norton



**SPORT
VETEMENT
MOTO
BASTILLE**

6, bd Richard-Lenoir
PARIS-11^e

Pour votre
CONFORT
et votre **PROTECTION**

Tél. ROQ. 85-69

Tous les meilleurs équipements et vêtements spéciaux

*Vous pouvez acheter la même.....
...et gagner!*



Après les "2 Heures"
la Gold Star **BSA**
encore VICTORIEUSE

1^{er} au BOL d'OR Cat. 350 Sport
LEROY - DELOINCE

mise au point par LEVALLOIS-MOTOS
qui enlève son 7^e BOL D'OR

★

RÉPARATIONS

CRÉDIT 9 12 15 MOIS

COMMANDEZ VOTRE B.S.A. CHEZ :

STOCK DE PIÈCES DÉTACHÉES
(Expédition contre remboursement)

LEVALLOIS-MOTOS

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

BOL D'OR 1959

LES CARBURATEURS

AMAC - AMAL

REMPORTENT

Classement général **1^{er}** NORTON (BRIAND-BARGETZI) Recor général battu
Cat. Side-Car 500 : **1^{er}** TRIUMPH (GROLLET-GALLARD) Record battu
Cat. 350 Course : **1^{er}** B. S. A. (LETEURE-COSTEDOAT)
Cat. 350 Sport : **1^{er}** B. S. A. (LEROY-DELOINCE)

Les
Carburateurs
des Champions

AMAC - AMAL

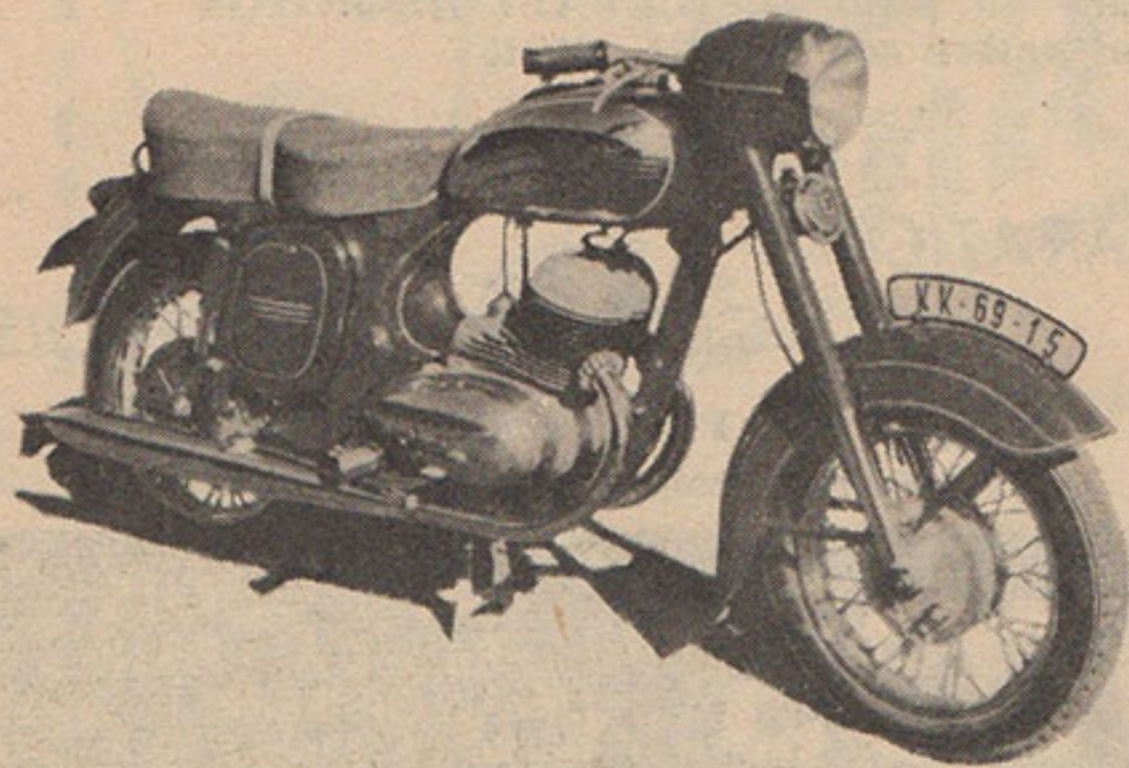
équipent
les Motocyclettes
de qualité

GUIDONS - POIGNÉES TOURNANTES

STATION SERVICE
AMAC - AMAL

21, Rue Collange -- LEVALLOIS (Seine)
Tél. PÉREIRE 06-62

JOIE JEUNESSE JAWA



*La Moto qui a gagné tous les Prix aux
SIX JOURS INTERNATIONAUX
LA COUPE D'EUROPE
DE MOTO-CROSS EN 250 cc*

175 cc . . .	205.000 Fr + T.L.
250 cc . . .	249.000 Fr + T.L.
350 cc . . .	282.000 Fr + T.L.
250 cc CROSS	365.000 Fr + T.L.

Franco de port et d'emballage

200 Concessionnaires sont à
votre disposition
Liste sur demande

**GARANTIE TOTALE
LARGES FACILITÉS DE PAIEMENT**

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

**qui veut
voyager loin
ménage ... son
moteur!**

UNE VÉRITÉ BIEN CONNUE MAIS
QUI N'EST PAS APPLIQUÉE, ET
POURTANT QUE DE FRAIS
INUTILES SERAIENT ÉVITÉS SI
VOUS CHOISSIEZ UNE HUILE
QUE VOTRE MOTEUR APPRÉCIE

Exigez

de votre fournisseur :

Bret-oil

L'HUILE DE COMPÉTITION AU SERVICE DU TOURISME

2 TEMPS BRET-OIL "SPECIALE 2 TEMPS"
ou BRET-OIL "2 TEMPS SCOOTER"

4 TEMPS BRET-OIL "COMPÉTITION"
ou "ULTRASPORT"

BRET-OIL ISSY-LES-MOULINEAUX (SEINE)
4-6 rue Jeanne d'Arc - Tél. MIC 48-40

PALMARES DES CARBURATEURS

BING

AU BOL D'OR 1959

1^{er} CATEGORIE 500 SPORT
(B.M.W.)

CATEGORIE SIDE-CAR 750
(B.M.W.)

★

Station-Service de Vente et de Mise au Point :

SOCOREX

21, Rue Collange -- LEVALLOIS (Seine)

PER. 06.02



UN VOYAGE PLEIN D'IMPREVU

CONTRAIREMENT à ce que nous vous laissions prévoir la semaine dernière, vous ne trouverez pas dans ce numéro la suite du reportage exclusif débuté précédemment sous le titre « UN MOIS EN EUROPE CENTRALE ».

En effet, notre envoyé spécial a dû surmonter, durant la seconde partie de son voyage, un certain nombre de difficultés qui ne lui ont pas laissé le loisir de rédiger ses impressions.

Lacune toute momentanée, les événements ayant été par la suite plus favorables à notre collaborateur enfin parvenu en U.R.S.S., où il a vécu des journées passionnantes. Mais n'anticipons pas et revenons-en à ce que notre reporter nous a écrit de Pologne :

Que le lecteur qui veut bien accorder son attention à la rubrique que nous tenons depuis plusieurs années dans ces colonnes, veuille bien nous excuser si, pour une fois, nous manquons de tenir notre place dans un numéro de « Moto-Revue ».

En réalité, notre voyage dans les pays de l'Est, s'il a débuté dans des conditions identiques à celles que nous rencontrons habituellement en Europe Occidentale, n'a pas tardé à se compliquer singulièrement.

Ceci tient à plusieurs conditions : le fait que nous sommes en Pologne pour la première fois, que nous n'y avons donc pas les relations qui nous seraient précieuses, le fait que nous ne pouvons nous faire entendre, que nous ne pouvons nous-mêmes nous faire comprendre qu'épisodiquement, le fait surtout qu'il y a ici certaines règles, certains usages que nous ne soupçonnions pas et qui nous paralysent, nous empêchent de nous déplacer avec toute la facilité, toute la rapidité désirables.

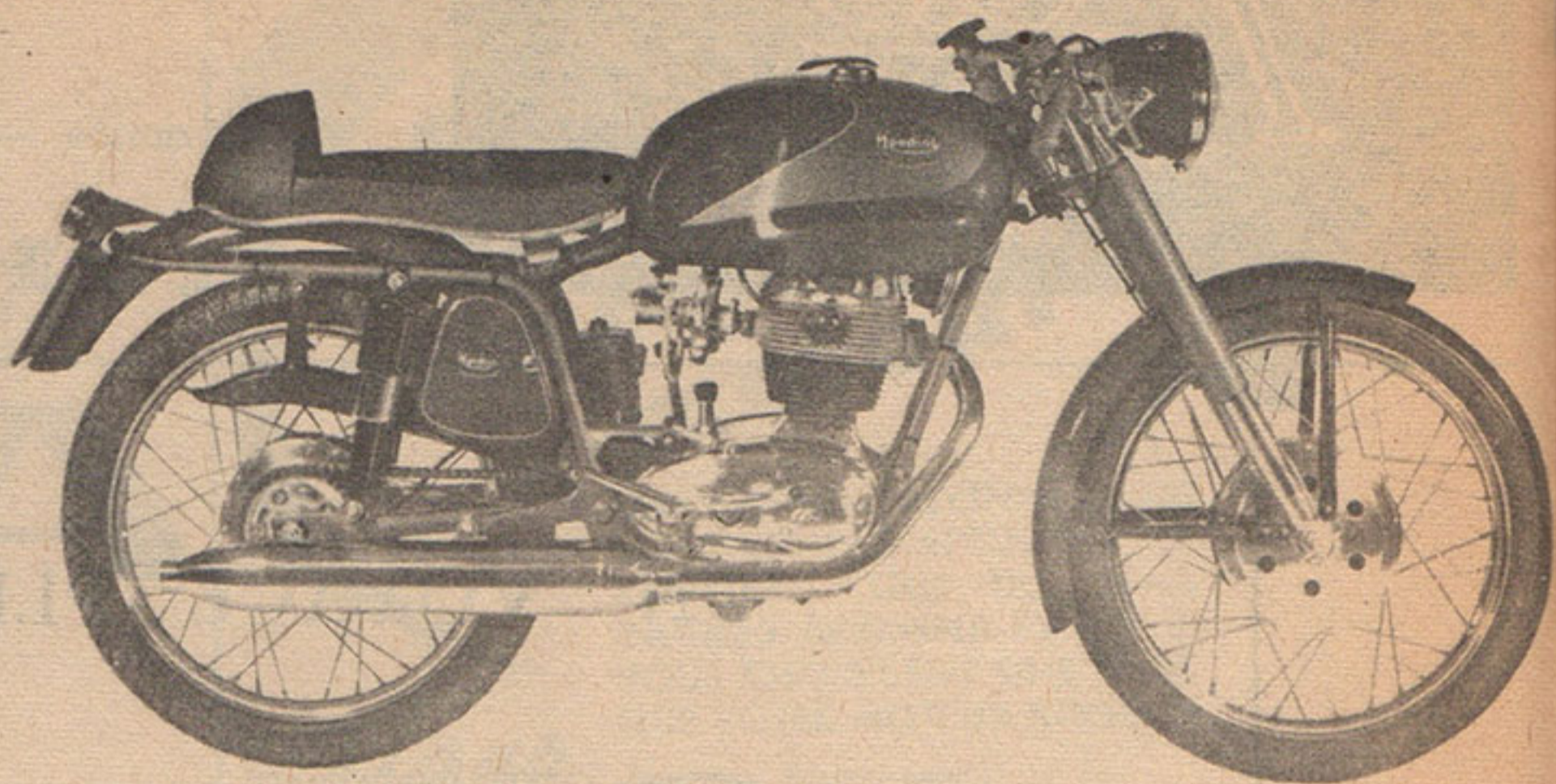
Hâtons-nous de préciser que, si nous vivons provisoirement des heures maussades, ceci tient avant tout à ce que notre voyage n'a pu être préparé à l'avance, depuis Paris. Le touriste, lui, n'a pas à redouter au même degré les ennuis que nous rencontrons, car son déplacement ne laisse aucune part à l'imprévu, cet imprévu qui n'a pas sa place à l'Est.

Mais venir ici en un éclair, accomplir un périple Tchécoslovaquie, Pologne, U.R.S.S. en trois semaines et sans aucun plan établi, cela conduit à éprouver quelques surprises. Nous ne les déplorerons pas pour autant, car les petites mésaventures vécues durant la seconde partie de notre voyage à l'Est nous permettront de vous présenter la suite de notre reportage sous un angle beaucoup plus réaliste que nous ne l'imaginions tout d'abord.

À la semaine prochaine donc, pour la description de la course de Prague, pour le récit des heures aimables passées en Tchécoslovaquie.

Puis, à la suite, la course de Zabrze, manche polonaise du Championnat d'Europe de la Petite cylindrée et, avant notre grande semaine en U.R.S.S., les heurs et malheurs d'un reporter en perdition à Varsovie !

VISAGE DES PETITES CYLINDRÉES ITALIENNES



Que sont

les BENELLI, MONDIAL, GARELLI

importées
en France ?

EN raison du Marché commun et des perspectives que celui-ci ouvre vers l'avenir, nos importateurs, d'une manière générale, se tournent vers la production transalpine, dont les modèles en petites cylindrées complètent heureusement leurs gammes d'importation, jusque-là orientées — par la force du contingentement — vers les grosses machines.

Ceci, nombre d'importateurs l'ont parfaitement compris, et au moment où les droits de douane, l'assurance, etc., entravent à ce point la vente de motocyclettes, d'un prix raisonnable dans leur pays d'origine, l'apparition sur le marché français de véhicules de plus faibles cylindrées et, partant, d'un prix de vente plus accessible à la majorité de la clientèle, ne peut que redonner un nouvel

élan à toute la corporation, comme un nouveau pôle d'intérêt pour la clientèle, à qui il sera offert quelque chose de réellement nouveau.

★

Réellement nouveau car, à de trop rares exceptions près, la clientèle française n'a pas été habituée, par la production nationale, à penser qu'une petite cylindrée puisse être réellement brillante sans être fragile, plaisante à l'œil sans être hors de prix.

Rappelez-vous l'apparition des premières Rumi, motos ou scooters. A l'époque, les grincheux, les perpétuels détracteurs, ont prédit, avec un sens de la divination qui devrait les amener à un peu plus de discrétion aujourd'hui, que la mécanique ne tiendrait pas, que tous ces petits mo-

teurs italiens tournent trop vite pour ne pas casser, etc., etc...

Rien ne devait s'avérer plus faux par la suite.

Voulez-vous un autre exemple ?

Un jeune motocycliste, possesseur d'une 600 cc, voulait se lancer dans la compétition vitesse et hésitait quant au choix de sa machine.

S'adressant à un motoriste qui possède en magasin aussi bien une 175 qu'une 500 cc sport, celui-ci lui conseille de prendre une 175 pour débiter.

Notre homme hésite, pensant dans le fond qu'habitué à piloter une 600 cc, une aussi petite cylindrée ne pouvait l'intéresser.

Enfin, il veut bien faire un tour sur cette 175.

Un quart d'heure après, il revient enthousiaste, acquiert la machine, et quelques dimanches plus tard se classe 2^e à Monthléry..., puisqu'il s'agit de Vasseux.

Evidemment, une 175 cc, avec laquelle on peut se promener le dimanche et qui, si l'envie vous en prend, tournera à Monthléry en échappement libre (et avec réglage *ad hoc*) à 140 km/h. au tour, voilà à quoi notre production nationale ne nous avait nullement habitués.

★

Nous-mêmes, pourtant familiarisés avec la production transalpine, sommes stupéfaits par les possibilités de ces petits 50 cc, dont plusieurs exemplaires viennent de subir notre série d'essais.

Rappelez-vous, la semaine passée, nous vous présentions le Benelli « sport » 50 cc. Le 1.000 mètres départ arrêté en 56" 1/5, une vitesse de pointe chronométrée de 69 km./h. assis, et 79 km./h. couché, voilà des chiffres qui ne peuvent manquer de vous laisser dans l'admiration.

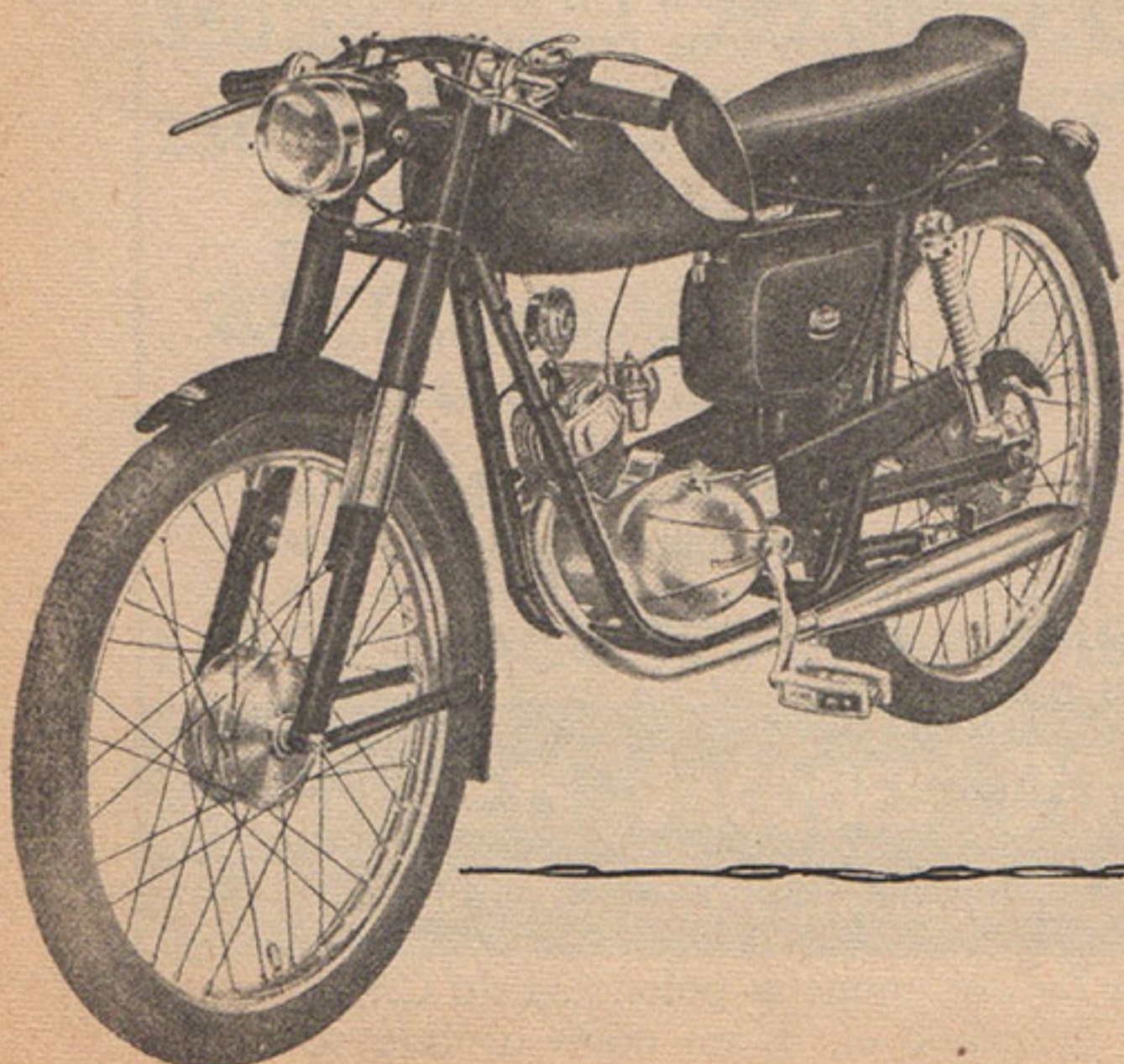
Quant au cachet, à l'allure de ces petites motos transalpines, personne n'y est indifférent.

Pour nous rendre au Bol d'Or, nous avions un 50 cc Itom « competizione ».

Nous ne croyons pas que cette machine soit restée un instant, sauf la nuit, sans admirateur accroupi devant !...

Il y a donc en France, comme partout, une clientèle pour de la belle mécanique racée, sportive.

Quel automobiliste ne rêve en voyant une Alfa-Romeo, une Ferrari.



En haut, la plus prestigieuse Mondial qui sera prochainement importée, la 175 Sprint.

Ci-contre, le cyclomoteur Mondial 2 vitesses, véritable motocyclette miniature.

Pourquoi n'en serait-il pas de même pour les cyclomotoristes, les motocyclistes, avec la seule différence qu'ici l'objet de leur rêve est beaucoup plus près de leurs possibilités financières, que ne l'est la Ferrari pour l'automobiliste?

Aussi, chaque nouvelle importation transalpine doit-elle être saluée comme un bulletin de victoire sur la monotonie des modèles qui nous étaient présentés depuis quelque temps.

M. Jacques Poch un des premiers en France qui ait partagé notre sentiment vis-à-vis de la moto italienne, s'engage nettement dans cette voie, avec le discernement, le sérieux que nous lui connaissons.

Nous savions, pour l'avoir essayé la semaine passée, que les Etablissements Poch importaient, dans la gamme Benelli, le cyclo sport de 3,3 CV.

Mais nous ne savions pas encore quels seraient les modèles retenus chez Mondial et Garelli.

★

C'est aujourd'hui chose faite :

Au moins deux modèles Garelli vont faire leur apparition sous peu :

— Un Garelli 50 cc, avec le moteur 315 S développant 2,6 CV.

Transmission par chaîne, boîte à trois vitesses, cadre en tubes d'acier, suspension AV télescopique, et AR à fourche oscillante, pneus 24x2, vitesse supérieure à 70 km/h.;

— Un Garelli 70 cc, véritable petite motocyclette.

Moteur, toujours à deux temps, alésage 45 mm., course 44 mm., cylindrée 70 cc. donnant une puissance effective de 4 CV.

Embrayage à trois disques baignant dans l'huile, boîte de vitesses à trois rapports, commandés par poignée tournante au guidon.

Transmission primaire par engrenages rectifiés à taille hélicoïdale, baignant dans l'huile.

Allumage et éclairage par volant magnétique de 30 W.

Cadre tubulaire double berceau, avec réservoir d'une contenance de 12 litres.

Suspension avant à fourche télescopique, arrière par bras oscillants amortis.

Jantes de 19 avec freins centraux en alliage léger. Poids à vide: 55 kgs.

Il sera particulièrement instructif de suivre les réactions du public devant cette petite machine dont la cylindrée, populaire en Italie, ne l'est pas, par contre, de ce côté-ci des Alpes.

★

Passons maintenant à la gamme Mondial beaucoup plus riche.

En cyclomoteur, un seul modèle figure actuellement au programme d'importation, le « Turismo » 49 cc, qui sera un des cyclomoteurs italiens les moins chers en France.

Le bloc-moteur 2 temps, 2 vitesses, est installé dans un cadre double berceau, très « petite moto ».

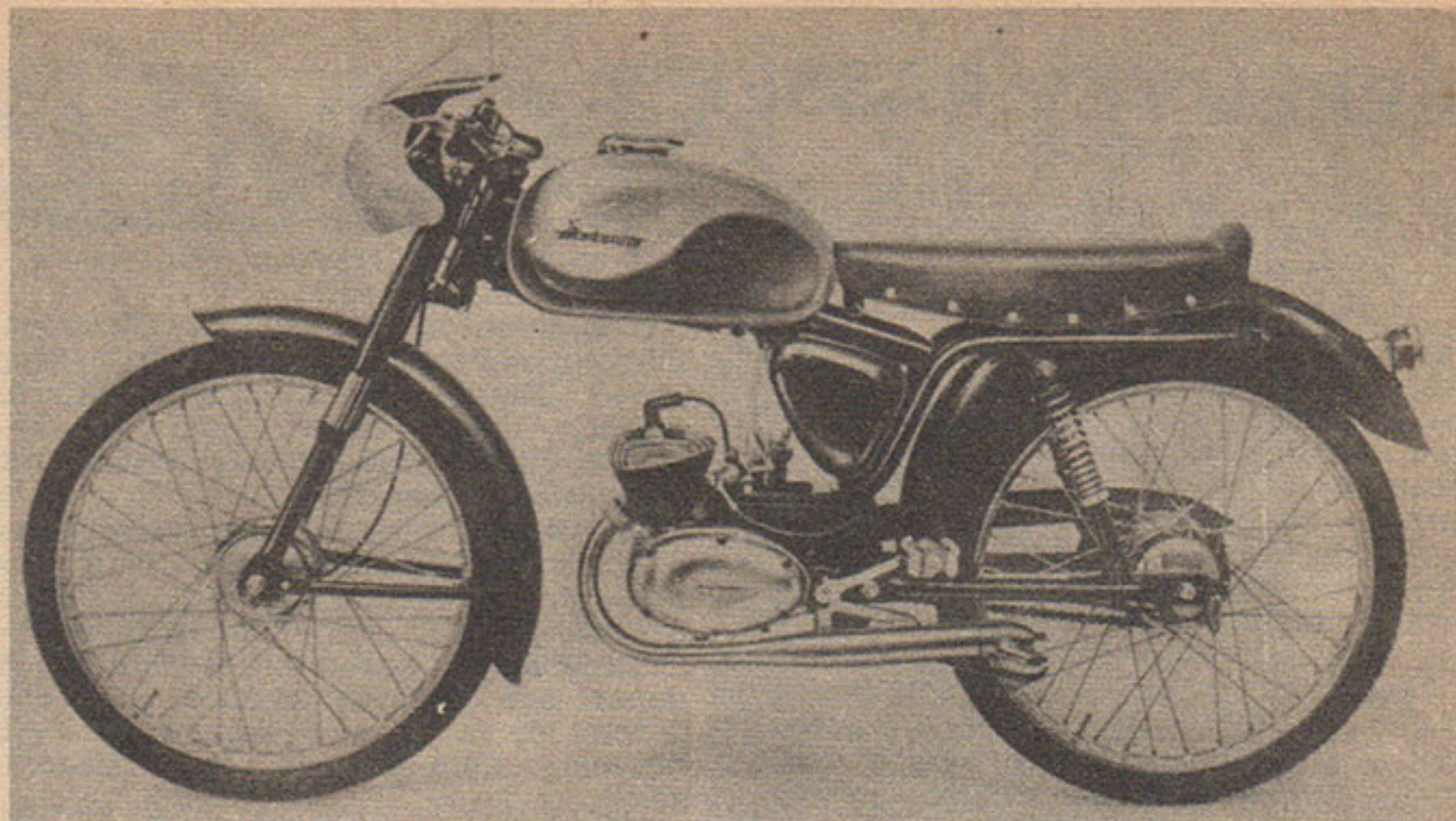
Un réservoir à évidements, une selle double étroite, un guidon à bracelets et des ressorts de suspension AR à l'air libre, donnent une réelle note sport à ce modèle.

Mais, heureusement, l'importation des Mondial ne sera pas exclusivement limitée aux cyclomoteurs, et les célèbres 125 et 175 vont à leur tour franchir nos frontières.

Dans les deux cylindrées, nous trouverons un modèle luxe et un modèle sport.

L'architecture générale de ces quatre machines est suffisamment identique pour que nous ne procédions qu'à une seule description.

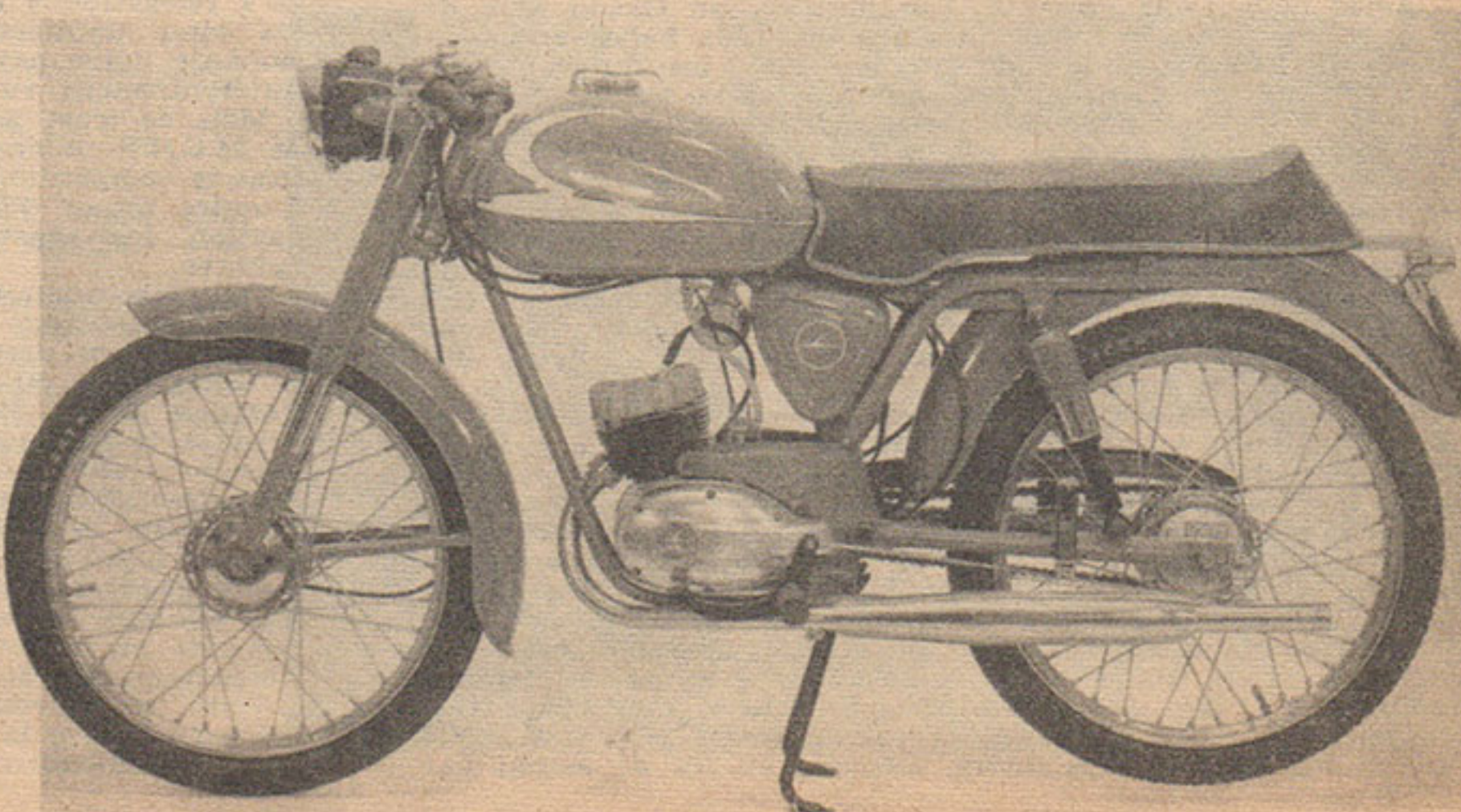
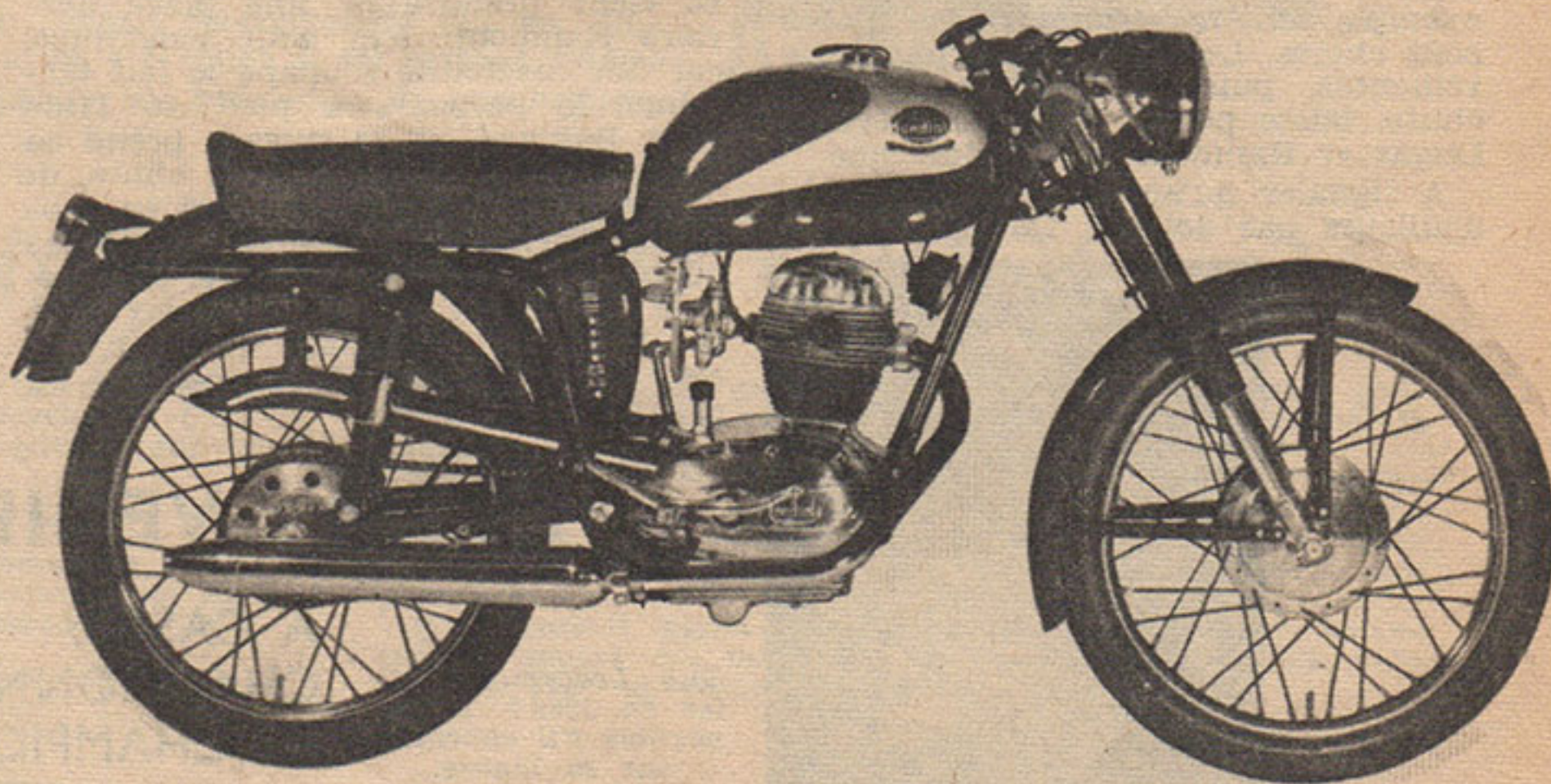
Bloc-moteur à 4 vitesses, en alliage léger. Distribution par tiges et culbuteurs, puissance variant selon les modèles : 7 CV à 6.500 t/m., pour la 125 luxe, 8 CV à 7.500 t/m. pour la 125 spéciale, 9 CV à 6.500 t/m. pour la 175 Super-tourisme et, enfin, 11 CV à 7.500 t/m. pour la Sprint 175 cc.



Ci-dessus, le 50 cc Garelli Sport, à la silhouette bien particulière. Ci-dessous, la 125 Mondial « Spécial » et en bas de page le 70 cc Garelli, motocyclette légère dont il sera intéressant de suivre la diffusion en France.

Le cadre est un double berceau interrompu, la fourche avant télescopique et la suspension AR oscillante. Moyeux freins centraux en alliage léger, guidon à bracelets, réservoir..., comme seuls sa-

vent en faire les Italiens; en un mot, de splendides motocyclettes, devant lesquelles on ne peut rester indifférent, et dont nous espérons bien vous présenter les essais prochainement. C. R.



ÉPREUVE PASSÉE . . .

ÉPREUVE DE CLASSEMENT DU CHAMPIONNAT DE FRANCE NATIONAL A NANCY

Terrain : Longueur 1.500 m, largeur au départ 18 m, longue ligne droite de 160 m sur la même largeur, palissades tout le long. Pluie la veille, pas de poussière le jour de l'épreuve. Terrain, tous ces pilotes étant roue dans matin, impeccable pour la 1re manche sous le soleil. 15 qualifiés présents. Présence aussi de M. Seery, qui donne d'une façon impeccable le départ de la 1re manche.

Rambour dont la Triumph « cavale » prend la tête, suivi de Mosconi et de Delpeyrat, puis viennent Voreux, Tiarcelin, Bover, Ledormeur, Lusseyran, tous ces gens étant roue dans roue.

2me tour : Mosconi et Delpeyrat ont sauté Rambour et prennent du champ.

3me tour : Voreux et Tiarcelin passent aussi Rambour qui a l'air d'avoir des ennuis et perdra plusieurs places en quelques tours.

6me tour : Delpeyrat attaque Mosconi et le passe.

7me tour : Tiarcelin attaque Voreux et le passe.

Derrière, belle bataille. Il y a des chutes, de la casse, Brassart par exemple (chaîne primaire) les places sont chères, Ledormeur fait une belle remontée, puis perd du terrain sur chute, laisse passer Bover, Lusseyran, Dugas et Rambour et termine 9me.

A signaler qu'au 1er tour, qu'il n'a d'ailleurs pas achevé, Dedoncker, ar-

rivé trop vite dans un trou, se met en vrille et se blesse assez gravement à la cuisse, veut repartir, mais le médecin le lui interdit.

Classement : Delpeyrat, Mosconi, Tiarcelin, Voreux, Bover, Lusseyran, Dugas, Rambour, Ledormeur, Faivre, Costich qui a chuté, Baulard, Devoldre, qui a cassé son carburateur au 11me tour, Brassart.

2me manche. — Grosse averse pendant la pause. Changement côté terrain, qui est devenu glissant; le public qui n'a pas fui sous l'ondée, trop enthousiasmé et inquiet à la fois de ce départ sur de la savonnette, se presse le long de la ligne de départ. Et c'est l'envolée donnée par le Président Seery.

Pas de « salade » et les 14 arrivent en paquet au premier virage. Ça freine, ça chasse un peu partout et ça passe. Soulagement du public et... désolation : Delpeyrat qui était bien placé, a calé son moteur au virage et repart bon dernier, alors que Ledormeur a pris la tête qu'il ne quittera plus, suivi de Rambour et de Faivre de Sochaux et de Costich. Le paquet se tient et ça bagarre aussi ferme que sur le sec. Faivre, malade, perd des places au fil des tours, dommage, alors que Lusseyran remonte très fort et vient prendre la 3me place derrière Rambour. Pas pour longtemps, car une méchante soupape le fait terminer le parcours à pied au 11me tour. Baulard qui le suivait, prend sa place jusqu'au 12me tour et chute, de même que Tiarcelin. Brassard en profite, bagarre entre Devoldre et Dugas au bénéfice du dernier, Bover et Baulard reviennent, suivis de Voreux dont la Matchless semblait fatiguée, et c'est Delpeyrat qui s'annonce, 9me au dernier tour.

Classement : Ledormeur, Rambour, Brassart, Dugas, Devoldre, Bover, Baulard, Voreux, Delpeyrat, Faivre, Tiarcelin, Costich, Lusseyran, Mosconi, ce dernier qui a chuté et rechuté ne voit plus que d'un œil, s'est fait mal et s'est arrêté au 11me tour.

Ces manches se disputaient sur 15 tours. Beau spectacle. Plusieurs milliers de personnes ont suivi cette épreuve avec ferveur et n'ont pas ménagé leurs encouragements et applaudissements. Vraiment une belle course.

Classement général par addition de points :

1. Ledormeur 9-1 10 pts ; 2. Rambour 8-2 10 pts ; 3. Delpeyrat 1-9 10 pts ; 4. Dugas 7-4 11 pts ; 5. Bover 5-6 11 pts ; 6. Voreux 4-8 12 pts ; 7. Tiarcelin 11-3 14 pts ; 8. Mosconi 2-14 16 pts ; 9. Brassard 14-3 17 pts ; 10. Devoldre 13-5 18 pts ; 11. Baulard 12-7 19 pts ; 12. Lusseyran 6-13 19 pts ; 13. Faivre 10-10 20 pts ; 14. Costich 11-12 23 pts ; 15. Dedoncker 15-15 30 pts.

Classement du Championnat de France « National » à l'issue de cette première manche :

1. Guy Ledormeur (B.S.A.), 15 pts ; 2. Rambour (Triumph), 14 pts ; 3. Delpeyrat (B.S.A.), 13 pts ; 4. Dugas (B.S.A.), 12 pts ; 5. Bover (B.S.A.), 11 pts ; 6. Voreux, 10 pts ; 7. Tiarcelin, 9 pts ; 8. Mosconi, 8 pts ; 9. Brassard, 7 pts ; 10. Devoldre, 6 pts ; 11. Baulard, 5 pts ; 12. Lusseyran, 4 pts ; 13. Faivre, 3 pts ; 14. Costich, 2 pts ; 15. De Doncker, 1 pt.

Voilà pour le Championnat. Il faut s'attendre à des rebondissements lors de la 2me épreuve à St-Brieuc.

Cette course était encadrée par trois manches 250 cc nationales.

Classement général :

1. Marchand ; 2. Knutti ; 3. Antoine ; 4. Forter ; 5. Chalté ; 6. Bourgeois ; 7. Deligny ; 8. Alard, etc...



Guy Ledormeur inter en 1960 ? Chose possible s'il continue sur sa lancée.

. . . ET A VENIR.

A CASSEL CHAMPIONNAT D'EUROPE 250 cc ET CHAMPIONNAT DE FRANCE INTER (2^{ème} MANCHE)

Après nous avoir présenté l'an dernier, un Grand Prix de France de moto-cross qui fut l'une des plus belles organisations du Championnat du monde 1958, les dirigeants du M.N.C.F. ne pouvaient guère se tourner cette saison que vers une nouvelle entreprise de très grande envergure. Ainsi vont les choses, dans ce domaine, car le public n'admet guère que l'on redescende d'un degré après être monté très haut !

C'est pourquoi il a été décidé d'organiser sur le terrain de Cassel — l'un des plus beaux, des plus naturels de France... et du monde — deux courses qui ont, l'une et l'autre, une grosse signification sur le plan sportif : la seconde manche du Championnat de France International d'une part, la neuvième manche du Championnat d'Europe de la Petite cylindrée, d'autre part.

En Championnat de France, l'on se souvient que c'est Guy Bertrand qui a pris la tête à Pernes-les-Fontaines, le 26 avril. Réussira-t-il à maintenir cette position ? C'est chose possible, mais non absolument certaine, car les adversaires ne lui manqueront pas parmi ses suivants immédiats : Goday, Robert Klym (qui reste de taille à conserver le titre qu'il détient actuellement), Ledormeur, Chuchart (vainqueur possible sur son terrain), Combes, etc...

Ces courses de Championnat de France, disputées cette année sur deux manches de quarante-cinq minutes chacune donnent toujours lieu à des luttes acharnées, tant l'enjeu est important aussi bien pour les candidats au titre que pour les moins bons de nos inters, menacés en fin de saison par

la « relégation » en catégorie nationale s'ils terminent parmi les cinq derniers. Aussi, Cassel fournira-t-il au public du nord de notre pays une première course digne de ce qu'il a antérieurement vu de mieux jusqu'ici.

Mais ce n'est pas tout et, avec le Championnat d'Europe, le M.C.N.F. donnera à son organisation le caractère d'une grande compétition internationale officielle. Malheureusement, à notre retour d'U.R.S.S., nous n'avons pas trouvé à la rédaction les renseignements que nous attendions sur cette épreuve.

Toutefois, nous savons que les Tchèques seront au départ, avec Oizek, leader actuel et détenteur du titre, Knoch, second du classement provisoire, Soucek, cinquième, et Ron, sixième. A cette très puissante équipe officielle Jawa, s'opposeront l'Anglais Brian Stonebridge, un moment leader puis rétrogradé à la troisième position, Stonebridge qui peut fournir le vainqueur sur le terrain de Cassel, puis les Suédois Rickardsson (quatrième du classement actuel), Dahlen (6e ex-æquo) et Tibblin (que sa victoire dans l'épreuve précédente, en Sarre, a hissé à la 8e place).

Qui gagnera, des Jawa, des Husqvarna, de la Greeves-NSU que pilotent ces hommes, ou des Maico que mèneront les Allemands et un certain nombre de nos compatriotes, Joseph Terrien en tête ?

Voilà ce que vous saurez en vous rendant nombreux à Cassel, pour suivre la plus importante compétition de moto-cross de notre calendrier après le récent Grand Prix de France.

LA REMORQUE :

Pour la plupart d'entre nous, le camping est devenu une nécessité si nous voulons pouvoir voyager et ne pas passer nos vacances en un point fixe.

Mais qui dit camping, dit transport des bagages. Or ceux-ci demandent une certaine place, d'autant plus importante que l'on désire un minimum de confort et que l'on voyage en duo (dans ce cas, bagages supplémentaires, mais place évidemment encore plus limitée).

Aussi, en dehors du side-car, il n'est d'autre solution que la remorque. Mais celle-ci, à son tour, pose des problèmes : stabilité, tenue en virage, incidence sur la conduite, freinage, etc...

★

Dans les pages qui suivent, nous présentons deux réalisations d'abonnés de « Moto-Revue ».

M. Castrié, du Tarn, a, pour sa part, procédé à divers essais, derrière sa 350 L4C Motobécane, avec remorques monoroue ou biroue. Il nous fait part, avec une rigueur remarquable, de ses expériences et nous décrit précisément ce qui lui semble être la meilleure solution.

M. Hahn, lui, est un scootériste parisien et nous a confié son attelage à fins d'essais. Il a su particulièrement bien résoudre, par un système aussi élégant qu'efficace, le problème toujours épineux du freinage.

★

Il ne nous reste plus, avant de présenter ces réalisations, qu'à féliciter leurs auteurs, non seulement pour la somme d'études, d'essais et de travaux qu'elles comportent, mais également pour l'esprit motocycliste qui les anime. Mieux que de confier les vacances à un « 4 roues », ils restent fidèles au « deux-roues », même si cela leur demande, au préalable, de nombreuses heures de travail.

UNE
SOLUTION
A UN
PROBLEME
D'ACTUALITE :
LE CAMPING
A MOTO

1

MONOROUE, OU BIROUE ?

Le problème du transport d'un matériel de camping a dû hanter l'esprit de bien des motocyclistes. C'est pourquoi je vous parlerai de mon expérience sur la question et aussi de mes déboires.

★

J'avais fabriqué une remorque début 1958, lorsque « Moto-Revue », dans son numéro 1396 de juin, demandait les impressions de possesseurs de remorque monoroue ou des communications de réalisations personnelles.

Nous verrons plus loin pourquoi je n'ai pas répondu de suite et à quoi cette question a pu être utile.

MA PREMIERE REMORQUE

Je me proposais de copier un modèle du commerce en le modifiant suivant mes tendances, c'est-à-dire :

- 1) Une plus grande robustesse;
- 2) Une grande sécurité au freinage;
- 3) Un attelage ne laissant rien apparaître sur la moto, la remorque étant enlevée.

★

En voici une description sommaire :

Châssis monotube en tube serrurier de 45. Roue 3,5x8 d'un scooter Terrot. Suspension par anneaux Neiman avec un amortisseur à friction fabriqué.

Les brancards étaient articulés à la moto (350 Motobécane) par un système de chapes fixées dans les axes creux de la suspension coulissante, à la partie inférieure.

Ces deux points d'attache très bas permettent à la masse de la remorque de se reporter sur la roue AR de la moto lors du freinage. Celui-ci reste aussi bon, peut-être meilleur, qu'en solo.

Sur ce châssis je fixais une caisse métallique de 75x52 sur 30 de haut.

L'ensemble, très robuste, pesait une trentaine de kilos en charge lors du premier essai.

★

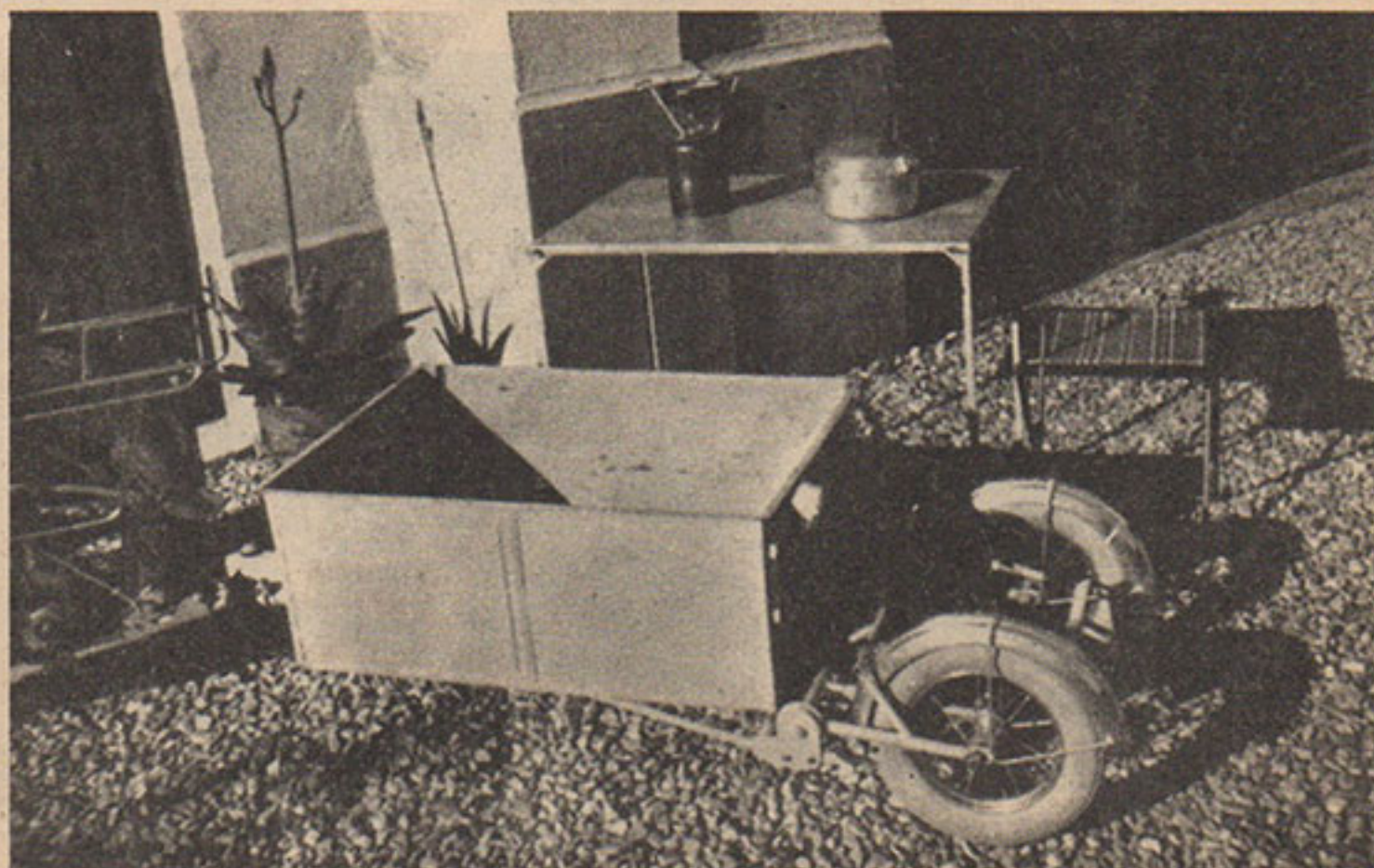
Cet essai, qui faillit mal se terminer, amena les conclusions suivantes :

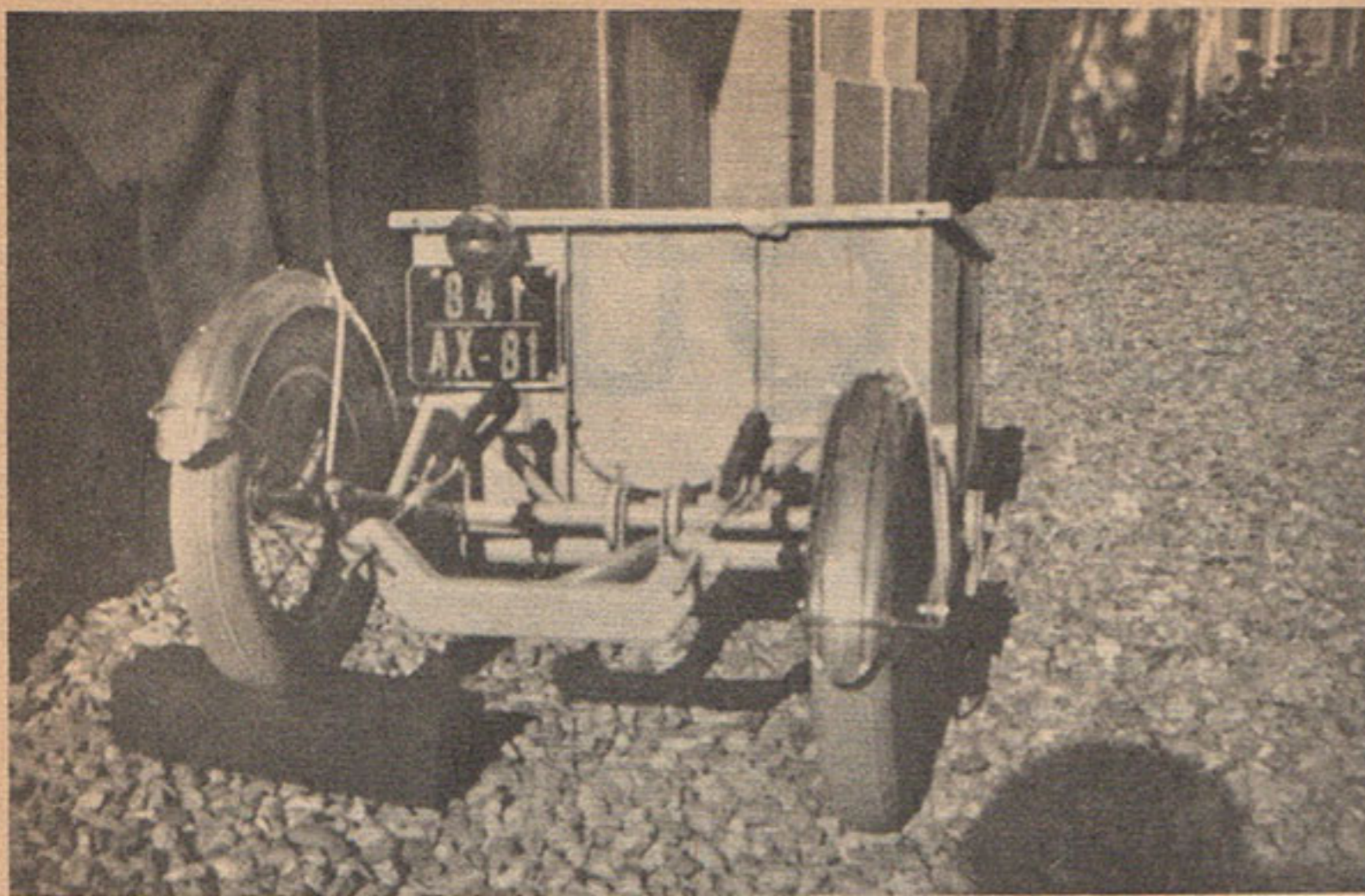
Les constructeurs de remorques monoroue indiquent, pour leurs modèles, une vitesse maximum variable suivant la charge.

Ma remorque étant plus lourde, plus longue, l'attache plus basse et plus étroite, je frisais la catastrophe à une vitesse bien moins élevée. De plus, votre serviteur ne pèse que 55 kilos et la Motobécane a son centre de gravité des plus bas.

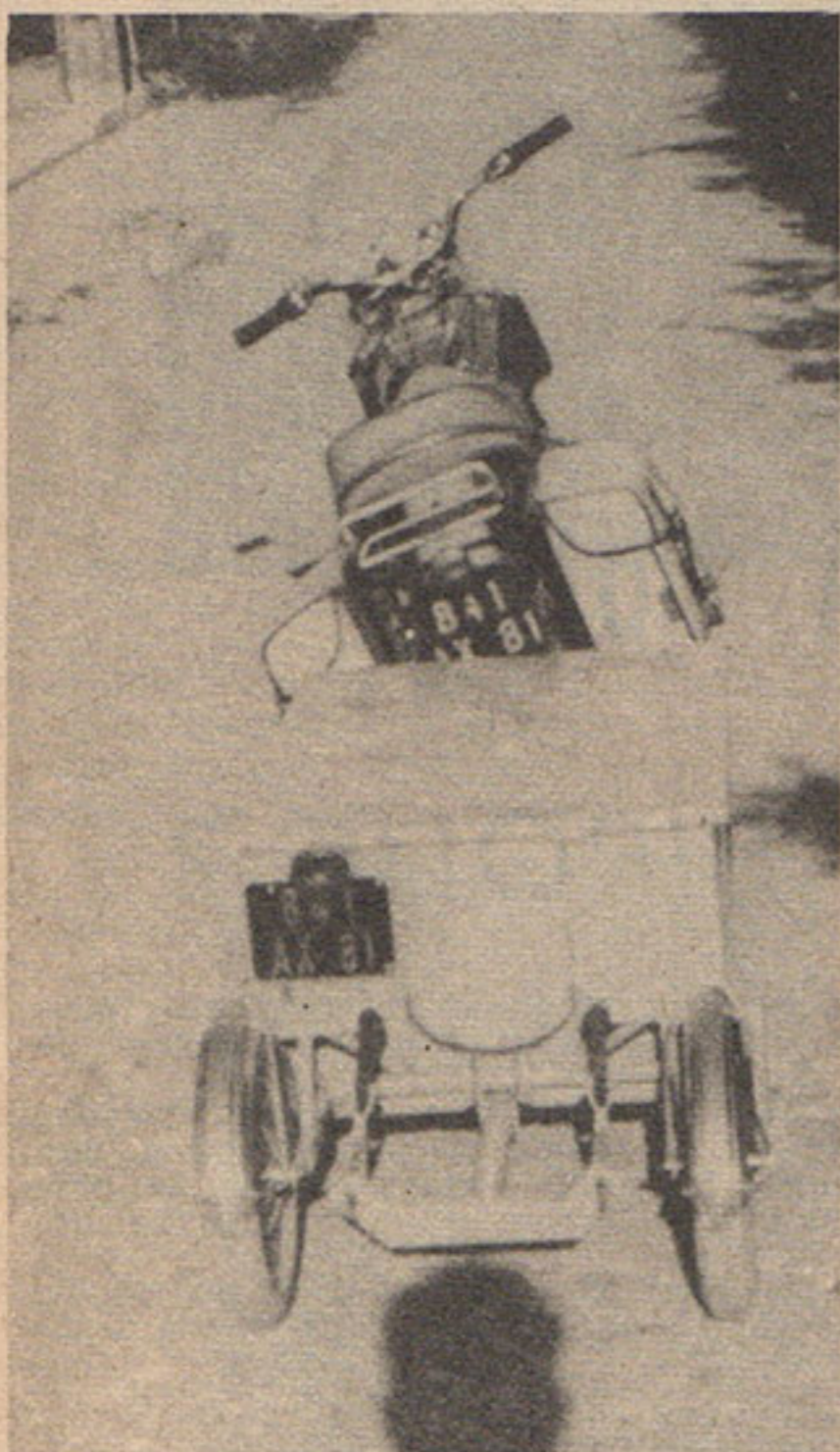
Il s'ensuivait, après un léger coup de guidon, un balancement opposé des masses et qui ne demandait qu'à s'accroître avec la vitesse.

Le couvercle enlevé sert de table pour quatre personnes



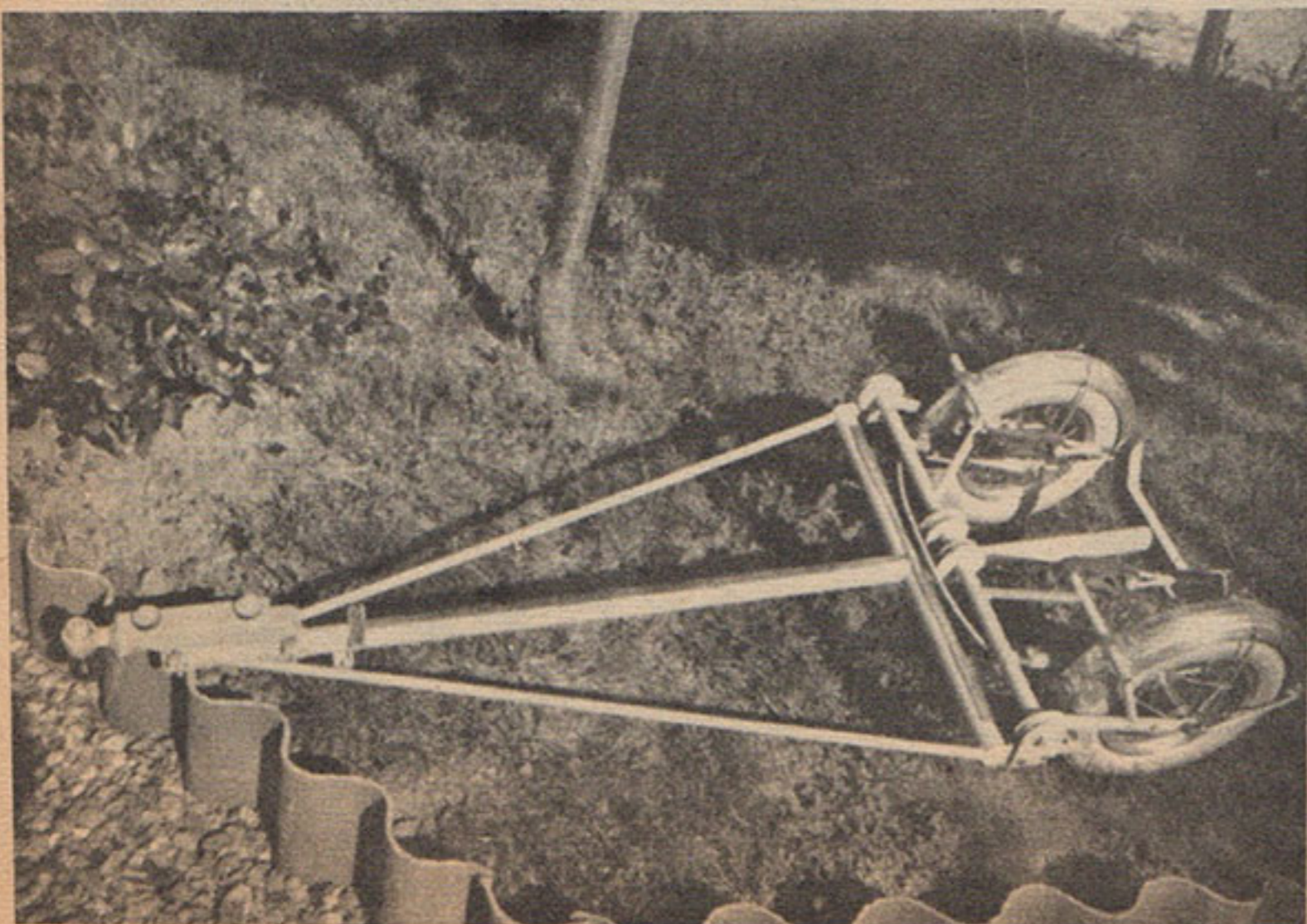


Les deux roues de la remorque de M. Astrie sont indépendantes et suspendues par anneaux Neiman.



L'articulation de la fixation permet d'incliner la moto jusqu'à 45° par rapport à la verticale.

Le châssis, les fourches arrière et leurs suspensions.



PREMIERE MODIFICATION INDISPENSABLE

Il me vint alors une idée très simple. Puisque les deux masses moto-remorque se contrarient, il suffit de les rendre indépendantes.

Je posais donc la caisse en bascule sur le châssis, un anneau caoutchouc ayant tendance à la maintenir horizontale.

Les essais, cette fois, furent satisfaisants, et je passais les vacances 1958 sans ennuis, parcourant 3.500 km. Je pouvais des pointes jusqu'à 110 chrono en solo sans réactions désagréables, mais...

C'est alors que, lisant l'article de « Moto-Revue » et l'envie me prenant de vous écrire, il se posa pour moi un cas de conscience : cette remorque, même modifiée dans ses dimensions, pouvait-elle être conseillée sans danger ?

CRITIQUE DE LA REMORQUE MONOROUE

Ainsi libéré du phénomène limitatif de vitesse, je pouvais réellement étudier le comportement d'une remorque monoroue en conduite rapide. Je peux dire qu'il est excellent en ligne droite et qu'il est alors fonction de la qualité de la suspension.

★ Mais au bout de la ligne droite, il y a généralement un virage. Je pensais, au début, que la prudence excessive que j'avais dans les virages venait uniquement de moi. Pourtant, même en repoussant mes appréhensions, je ne pouvais pas tourner plus vite. Quelle était donc cette force qui limitait ma vitesse ?

Réfléchissons un peu. Lorsqu'on tourne avec une remorque monoroue, cette dernière forme un angle avec la moto. Nous savons que moto et remorque sont reliées par un cardan et que le centre de gravité de la remorque se trouve entre sa propre roue et le cardan.

Donc, il se produit un couple qui a tendance à faire tomber la moto à l'extérieur du virage. Nous savons aussi que la force centrifuge agit dans le même sens et que nous penchons à l'intérieur du virage pour compenser son effet. Si l'on vous gratifie d'une force supplémentaire de même sens que la force centrifuge, l'inclinaison à prendre devra être plus importante.

Nous savons encore que, dans un même virage, plus on veut virer vite, plus il faut pencher la machine. Si on limite l'angle d'inclinaison, cette vitesse possible en virage sera d'autant diminuée.

J'ajouterais que le fait d'incliner l'ensemble moto-remorque déplace le centre de gravité de la remorque et que les secousses de la route, dans un virage, ont tendance à faire osciller la moto. (Je tiens à préciser que cette critique n'est valable que pour des remorques de grandes dimensions et dont le poids total en charge dépasse 60 kg environ.)

★ J'ai donc recherché une solution qui éliminerait ces inconvénients, tout en conservant les qualités de tenue de route et freinage. Je n'en ai pas trouvé en conservant une seule roue.

Je pensais alors au système à deux roues.

CRITIQUE DE LA REMORQUE CLASSIQUE A DEUX ROUES

Nous avons, dans ce cas, un point d'attache très haut, qui interdit un freinage un tant soit peu énergique.

En effet, on peut démontrer que la poussée due à l'inertie de la remorque est nettement orientée vers le haut, ce qui soulève la roue arrière de la moto.

De plus, l'essieu, situé sous le centre de gravité, n'influence pas la charge sur la moto, ce qui diminue également l'adhérence. A mon avis, il est imprudent de se servir d'un tel engin au-dessus de 30 km/h. (Cette critique, également, n'est valable que pour une lourde charge.)

Enfin, je n'ai jamais vu une bonne suspension équipant une de ces remorques.

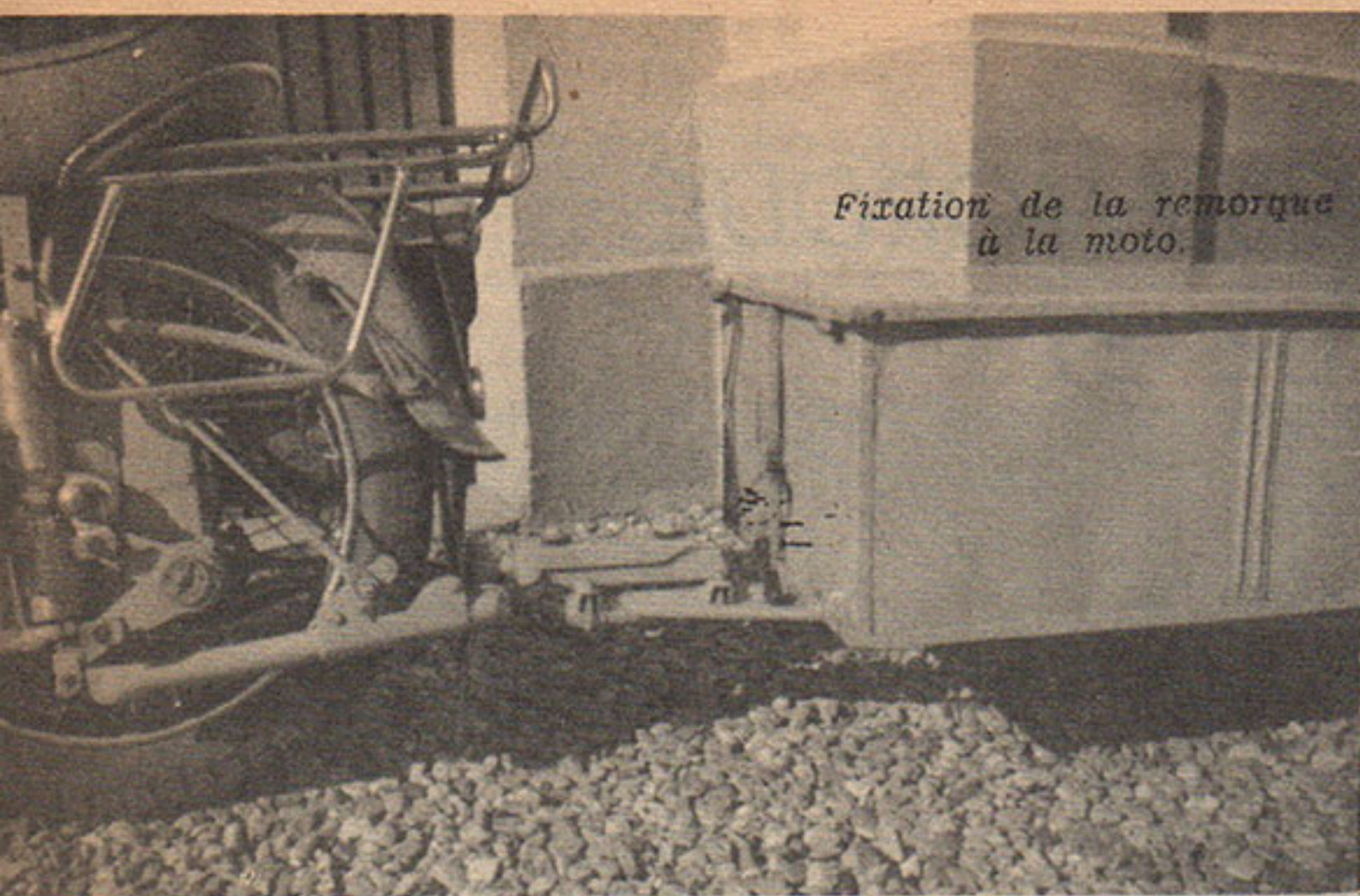
UN COMPROMIS ENTRE LES DEUX SYSTEMES SEMBLE ETRE LA BONNE SOLUTION

La remorque à deux roues étant stabilisée indépendamment à la moto, les inconvénients reprochés à la monoroue disparaissent. Il ne restait plus qu'à concevoir une remorque hybride, avec point d'attache à rotule très bas et deux roues à l'arrière.

Les essais effectués sur 500 km. de routes très sinueuses ont confirmé tous mes espoirs. Seul le poids supplémentaire a pu influencer mes performances en comparant au solo. Les manœuvres, comme tourner sur la route, deviennent un plaisir. J'ai néanmoins conservé toutes les qualités de mon ancienne remorque.

DESCRIPTION.

Le châssis, très simple, est en forme de croix. A l'avant, le tube porte la rotule. Prolongé vers l'arrière, il supporte les tirants des anneaux Neiman. Les roues sont fixées sur des fourches indépendantes, articulées sur bague bois suiffé, avec amortisseurs à friction étanches intégrés. Sur chaque fourche,



Fixation de la remorque à la moto.

un tronçon de tube (pont) prolongé vers le centre supporte le tirage des anneaux. Très faciles à se procurer, les roues sont des Baby-Star 12 1/2x2 1/4, montées avec des moyeux à trente-deux trous et rayonnage droit.

J'ai estimé que, grâce à une excellente suspension (de plus de 15 cm de débattement), des roues aussi légères devaient suffire. Je les gonfle à 1,8 kg.)

L'attache de la remorque solidaire de la moto, est montée suspendue, toujours avec anneaux caoutchouc. La remorque bénéficie donc d'une suspension intégrale. De plus, la rotule, fixée sur caoutchouc, ne transmet pas les vibrations du moteur.

Les risques de versage (n'oublions pas que la voie est étroite) sont éliminés : d'une part, par un stabilisateur de virage constitué d'une corde à piano de 6 mm. de diamètre reliant les deux fourches et, d'autre part, grâce à un limiteur progressif qui interdit à la rotule un angle d'inclinaison de plus de 45° environ de part et d'autre de la verticale. La rotule provient d'une direction de fourgon Peugeot.

QUELQUES COTES.

- Garde au sol : entre 6 et 10 centimètres.
- Longueur totale à partir de la rotule : 154 cm.
- Largeur totale : 65 cm.
- Entr'axe des fourches : 24 cm.
- Voie : 49 cm
- Diamètre tube châssis : serrurier de 35 mm
- Diamètre tube des arc-boutants : serrurier de 14 mm
- Diamètre tubes des fourches : serrurier de 19 et 22 mm
- Diamètre tubes des ponts de fourche : serrurier de 14 mm.
- Férido des amortisseurs : 4 disques de 22x55x4
- Axe articulation des fourches : 0,650 mètre comprimé de 10.
- Anneaux Neiman : proviennent de suspension AV de Mobyatic.
- Rapport des leviers de fourche : $AC/AB = 1/2$ et $AC = 120$ mm (Voir croquis)
- Tirants des anneaux : tige filetée de 8 avec chapes de frein voiture.
- Poids total avec caisse : 20 kg environ.



La caisse peut être fabriquée selon les moyens de bord, mais ne doit pas dépasser 30 centimètres de hauteur pour la voie indiquée. J'ai conservé celle que j'avais (75x52x30).

Elle est constituée d'un cadre en profilé de 15 et de tôle de 5 dixièmes. Le couvercle ferme à clé et se détache facilement pour recevoir quatre pieds en profilé de 15. Je fabrique actuellement un coffre supplémentaire de 40x19x30 qui trouve sa place entre les deux roues.

QUELQUES CONSEILS POUR LES EVENTUELS CONSTRUCTEURS.

Les performances permises par cette remorque sont liées à la qualité de la suspension. Je rappelle les trois points essentiels d'une bonne suspension, indispensables ici :

- 1) Un grand débattement,
- 2) Une dureté appropriée à la charge,
- 3) Un amortissement approprié à la dureté.

J'utilise quatre anneaux pour une charge inférieure à 40 kg, six anneaux ensuite.

Veiller également au parallélisme des roues.

Enfin, adopter une voie au moins égale, sinon supérieure, à celle indiquée.

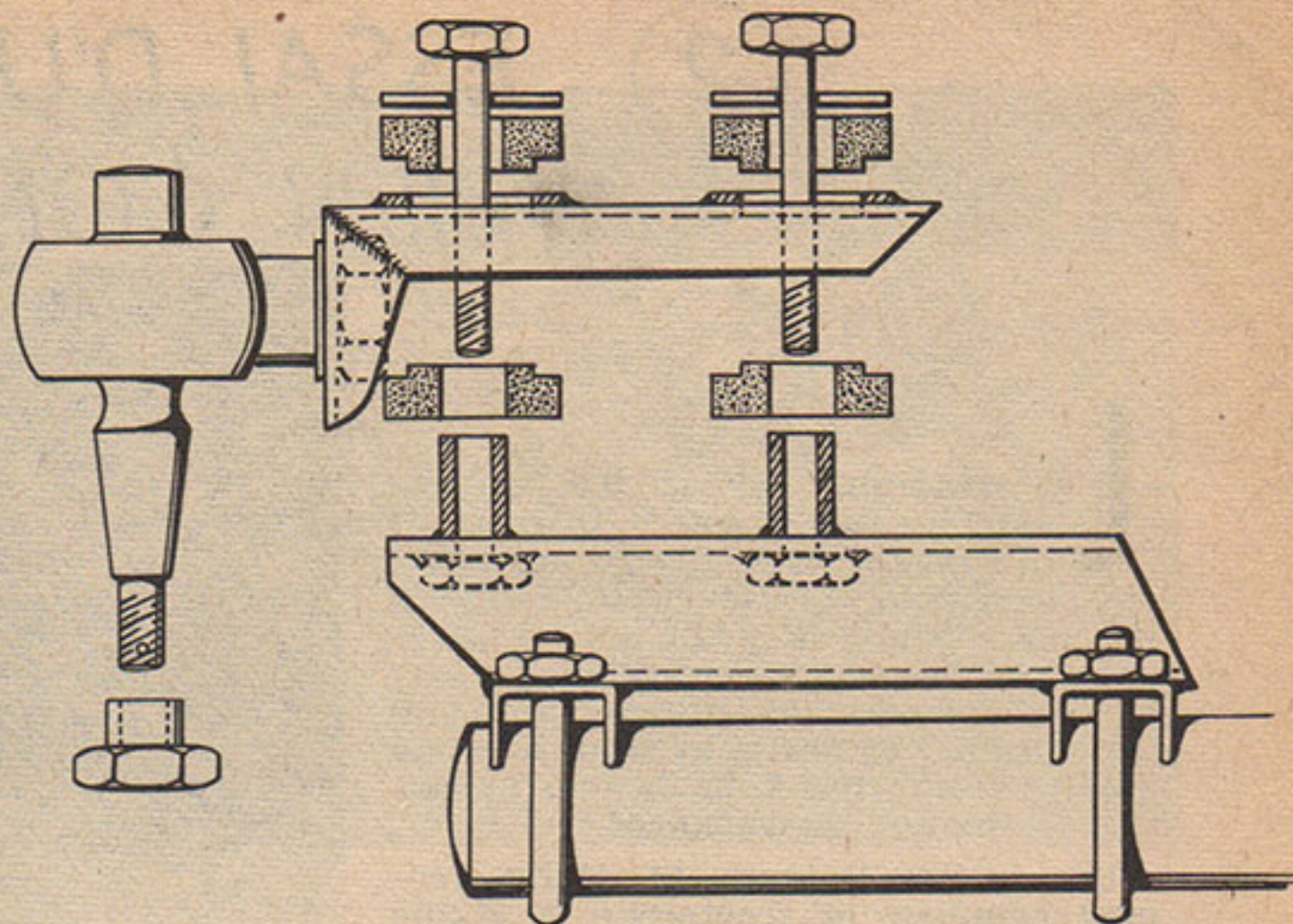


Et vive le camping à moto!

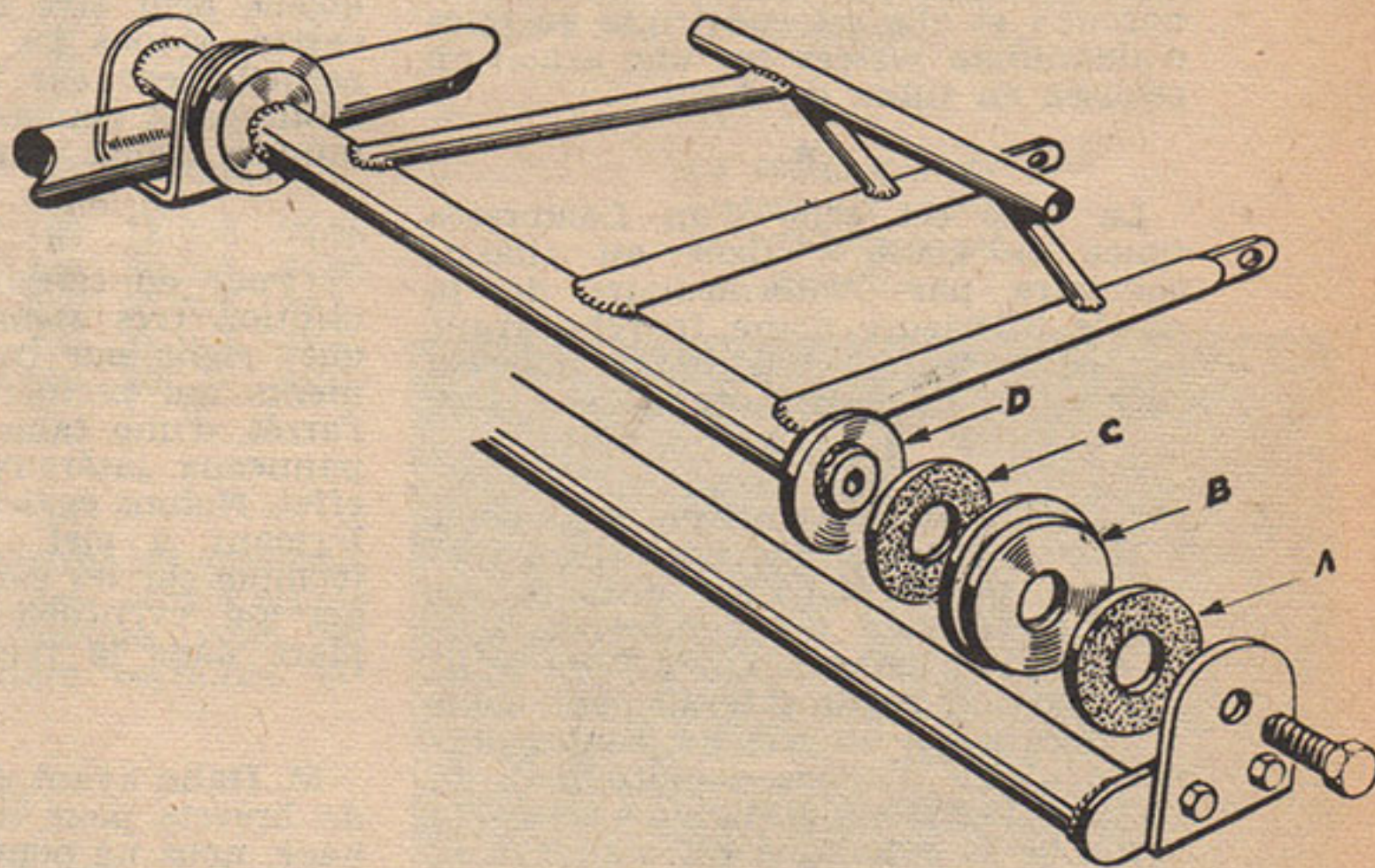
A. ASTRIE,

Le Saillenc, par Castres (Tarn).

PAGE SUIVANTE : UN ESSAI DE REMORQUE

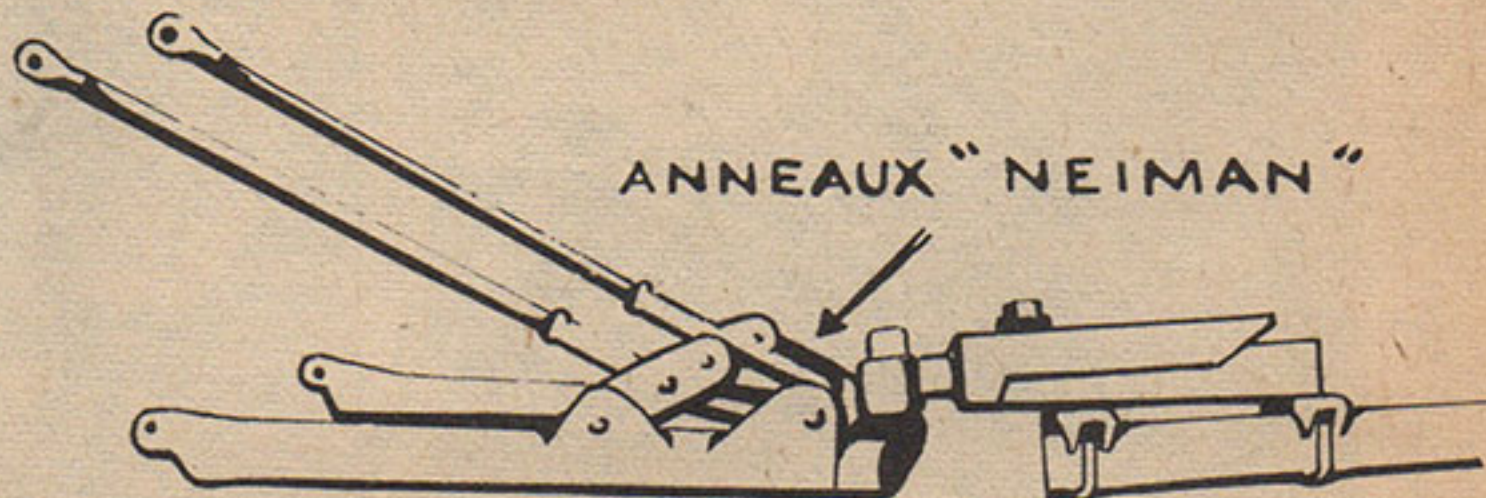


Détail de la fixation souple de la rotule, en bout de tube du châssis. Ce sont les rondelles de caoutchouc (provenant d'une fixation inférieure de radiateur de 203) qui assurent la souplesse voulue.



Détail de l'articulation d'une fourche de roue de remorque : A, Rondelles caoutchouc 22x60x3. - B, Protecteurs des amortisseurs. - C, Garnitures Férido 22x55x4. - D, Rondelles de fer brasées au tube et rectifiées au tour.

A gauche, au bout du tube du châssis de remorque, et articulée par la rotule, la fourche de fixation de la remorque à la moto. Elle comporte également des anneaux Neiman.



ANNEAUX "NEIMAN"

2

ESSAI D'UNE REMORQUE BIEN CONÇUE ET ...

... AUTOFREINANTE

La remorque est le seul moyen, surtout en scooter, permettant d'emmener tous les bagages nécessaires pour pratiquer le camping en duo. Mais le principal inconvénient de ce système est bien connu : le freinage devient presque toujours insuffisant... et partir avec un attelage qui ne freine pas, voilà de quoi gâcher trois semaines de vacances !

Un de nos lecteurs, M. Hahn, fervent campeur et scootériste, a étudié et réalisé une remorque qui pallie cet inconvénient majeur. M. Hahn nous ayant proposé d'essayer sa remorque, nous allons d'abord vous la décrire et ensuite commenter les résultats obtenus.

La remorque

Cette remorque est du type « monoroue » et elle est construite en tôles d'aluminium vissées sur une armature réalisée en tubes de dural.

★

La roue est celle d'un Lambretta (pneu de 4,00-8"), fixée au châssis tubulaire par l'intermédiaire de la partie inférieure d'une fourche avant de Lambretta, ce qui assure, donc la suspension de la remorque.

★

L'attache de la remorque au scooter s'effectue grâce à une barre transversale qui prend place sur deux paliers fixés à l'arrière du Lambretta, sous la selle du passager. On obtient ainsi une fixation rigide latéralement, mais articulée selon un axe horizontal perpendiculaire à l'axe longitudinal du scooter. Précisons enfin que cette attache de la remorque est standard et

qu'elle peut être attelée sans modification à tous les scooters disponibles actuellement sur le marché français. Montage et démontage en moins d'une minute, temps chronométré.

★

Pour en terminer avec cette description très sommaire de la remorque, signalons d'astucieux aménagements qui permettent de disposer, à l'arrêt, d'une table vaste et stable, les panneaux latéraux se relevant à cet effet. Notons également un petit coffre fermant à clef, un dossier articulé (comme sur les canoés) pour le passager qui, éventuellement, peut prendre place dans la remorque.

★

M. Hahn ayant déposé des demandes de brevets pour son système de freinage, nous ne pouvons pas le décrire ;

nous nous contenterons de dire qu'il est aussi simple dans son principe que dans sa réalisation ; quant à son efficacité, nous aurons l'occasion d'y revenir plus loin.

Nos essais

Pour tous nos essais chiffrés, nous avons utilisé le matériel suivant :

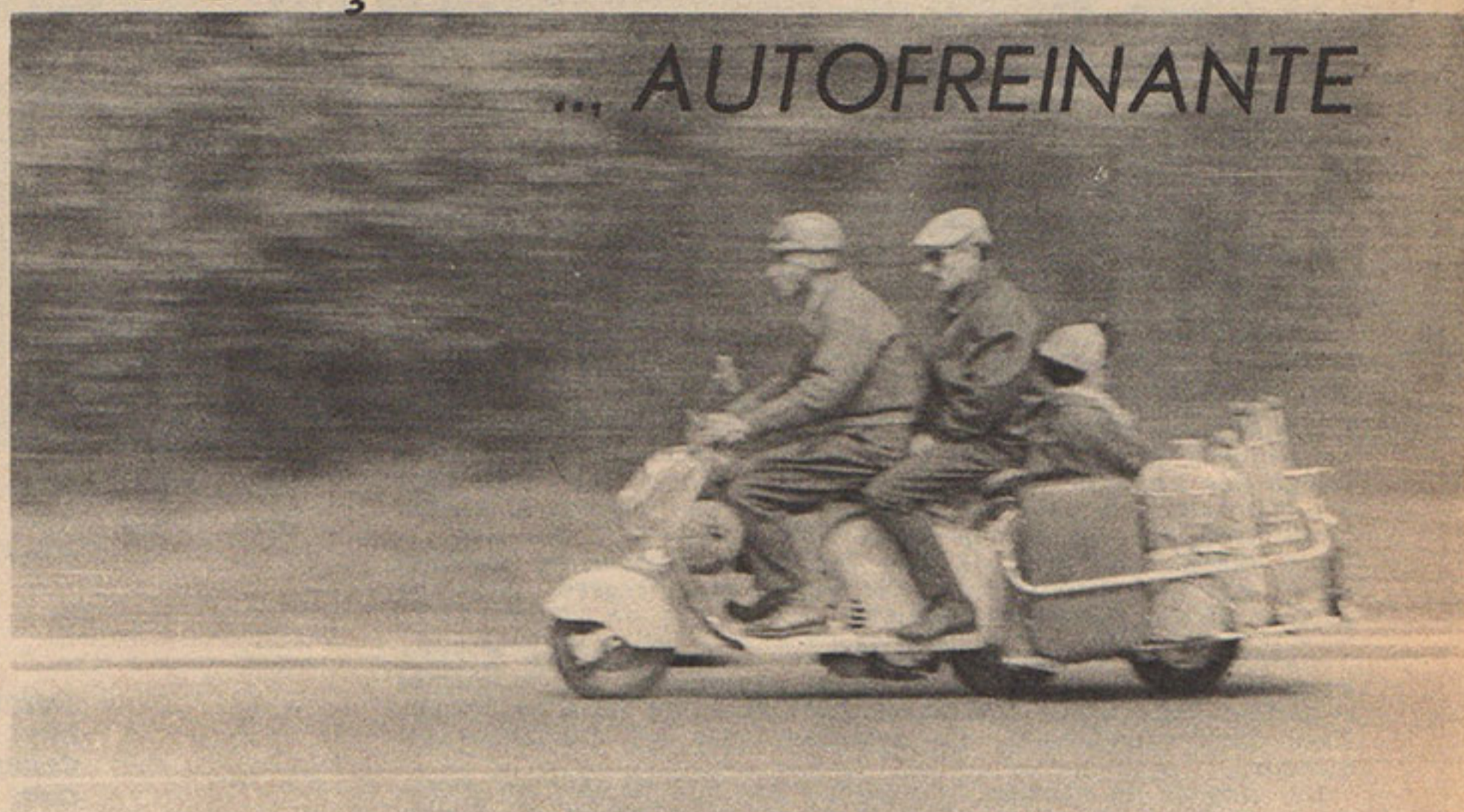
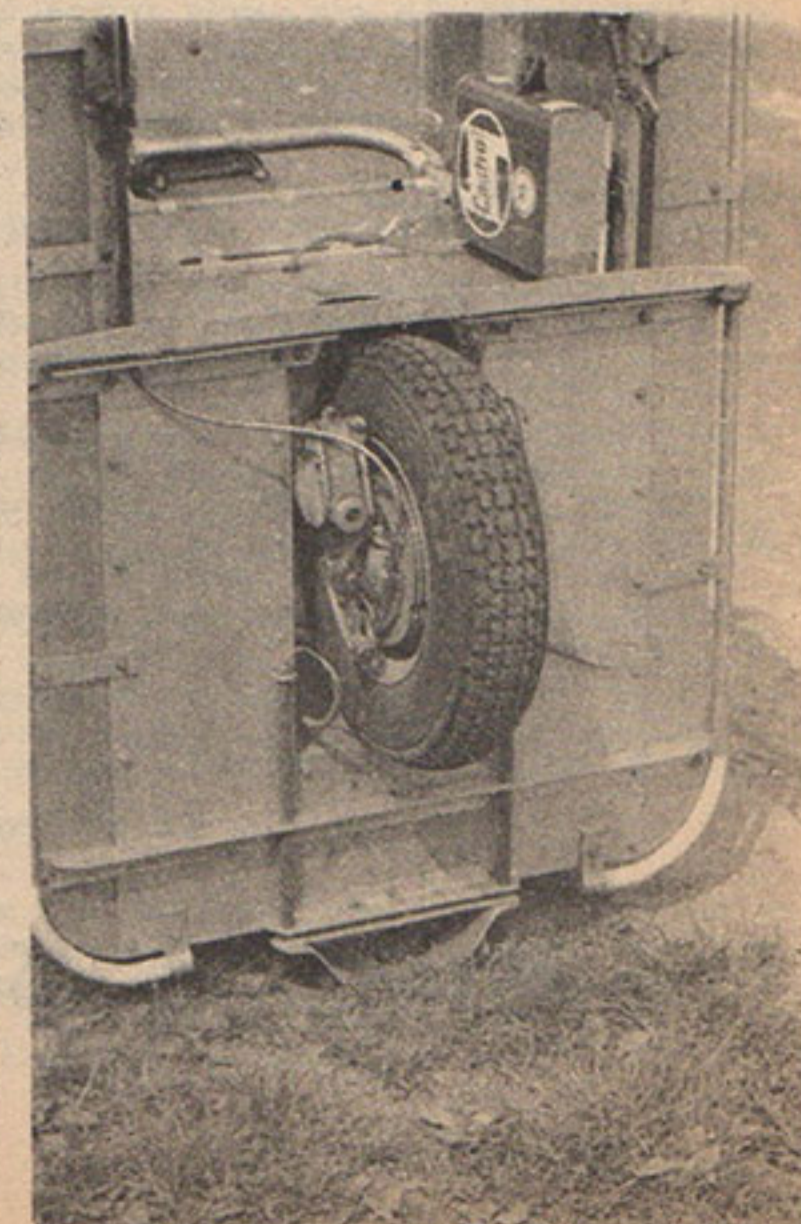
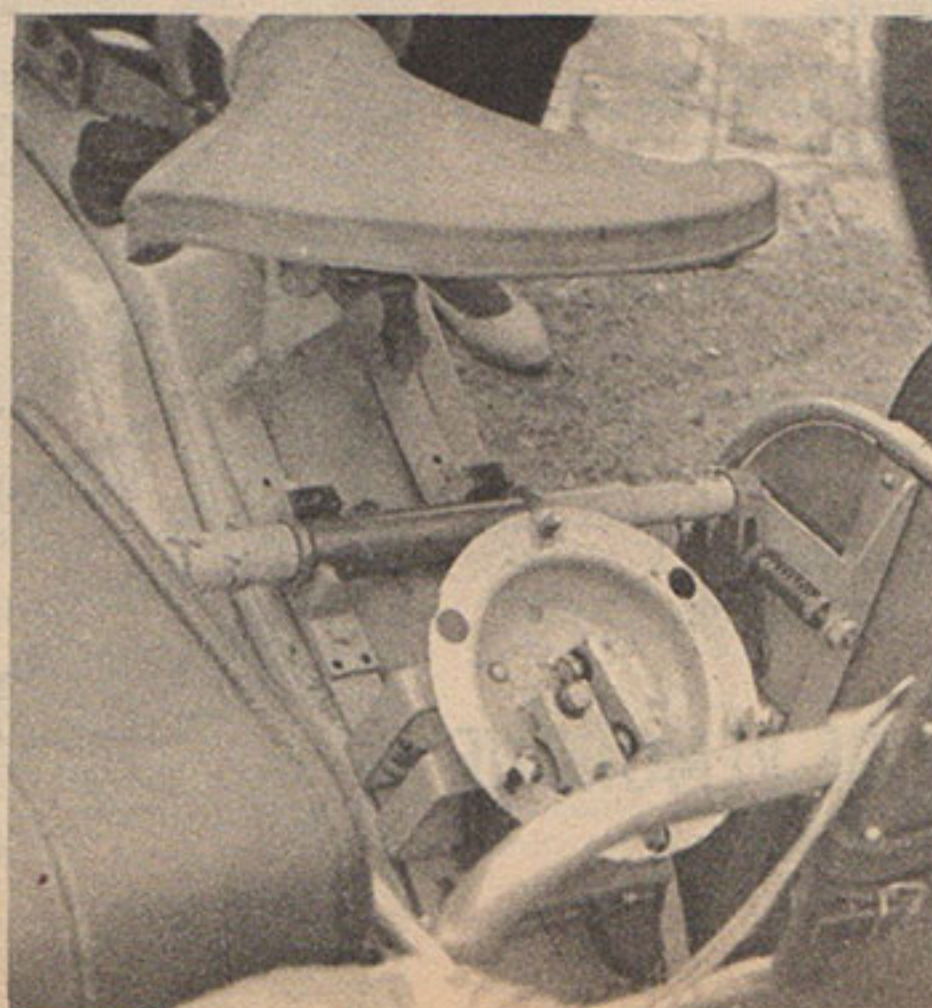
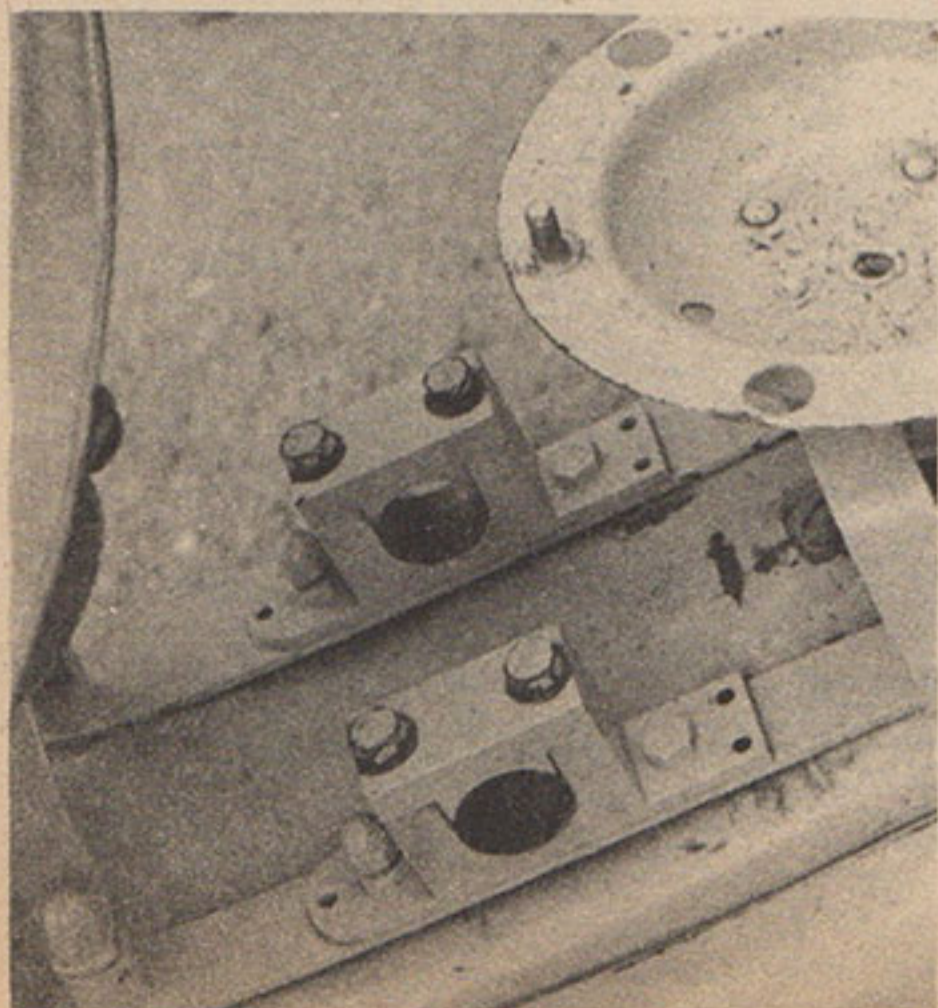
— le scooter de M. Hahn, un Lambretta 125, acheté neuf en juillet 1955, totalisant quelques 20.000 km. ;

— la remorque (poids : 25 kg) qui a toujours été chargée de 70 kg de matériel de camping (tente « Cabanon », valises, etc.) ;

— les essais ont été effectués par le pilote de 65 kg ; nous indiquerons le poids du ou des passagers au fur et à mesure du compte rendu de nos essais.

La remorque se fixe au scooter par une barre transversale prenant dans deux paliers fixés sous le siège du passager.

A droite, la roue suspendue de la remorque ainsi que vue par en dessous de cette dernière.



Avant de passer aux résultats chiffrés, indiquons que l'essayeur n'avait que très peu roulé avec des Lambretta et n'avait jamais conduit cette remorque auparavant.

VITESSES

Avec le Lambretta sans remorque, en duo (65 + 55 kg), nous avons atteint, en 3^{me}, 72 km/h. Toujours en duo, mais cette fois avec la remorque chargée attelée, nous avons obtenu 62 km/h en 3^{me} et 60 km/h en 2^{me}.

★

Première constatation : le Lambretta « tire » trop long lorsqu'il est attelé, l'écart de 2 km/h seulement entre les maxi en 2^{me} et 3^{me} est amplement significatif à ce sujet. Il est facile de remédier à cet inconvénient — dont nous allons voir encore plus nettement l'influence sur nos essais en côte et en accélérations — en adoptant le couple side monté sur les 150 attelés.

Deuxième constatation : la perte de vitesse, pour sensible qu'elle soit, n'est pas catastrophique ; cette perte de vitesse serait évidemment beaucoup moins évidente si un couple side remplaçait le couple solo.

COTE

Dans notre côte d'essais, longue de 350 mètres, d'une pente moyenne de 8,7 %, comprenant un passage à 11 %, les montées s'effectuant départ arrêté dans une partie à 6 %, nous avons obtenu de très intéressants résultats. Le tableau ci-après indique les temps et les moyennes réalisées.

Charge	Temps	Moyenne
Duo (65+55 kg)	38"	33,15 km/h
Remorque chargée (95 kg) + pilote (65 kg)	45"	28,0 km/h
Remorque chargée + pilote + passager (55 kg)	52"	24,25 km/h
Remorque chargée + pilote + 2 passagers (75 et 55 kg)	59"	21,35 km/h

★

Si nous traduisons en pourcentages les pertes sur les moyennes par rapport à la montée en duo sans remorque, nous relevons 15,5 % pour la montée pilote seul + remorque, 27 % pour la montée en duo + remorque et 35,5 % pour la montée à trois + remorque. Ces résultats, compte tenu des surcharges imposées, sont très bons, d'autant plus qu'ici la démultiplication trop longue constitue un très net inconvénient. A l'exception de la montée en duo (effectuée sur les deux premiers rapports), pour les trois autres montées, seule la première fut utilisée.

ACCELERATIONS

Dans ce domaine également, nous retrouvons l'influence de la démultiplication longue. La perte en accélération moyenne se situe de 26 à 28 %, la perte sur les moyennes étant de 14 à 15 %.

Les panneaux latéraux de la remorque permettent une fois relevés, d'avoir 2 demi-tables. Ici, M. Hahn et une partie de sa progéniture.



Sur nos classiques distances, voici, départ arrêté, les temps et les moyennes obtenus d'une part en duo et, d'autre part, en duo plus la remorque chargée.

Distance	Duo		Duo + remorque	
	Temps	Moyenne	Temps	Moyenne
100	11 1/5	32,15	13 1/5	27,25
200	17 3/5	40,9	20 3/5	34,95
300	23 2/5	46,15	27 2/5	39,4
400	29"	49,65	33 4/5	42,6
500	34 2/5	52,35	40"	45,0

★

Toujours pour comparer les accélérations en duo avec les accélérations en duo plus la remorque, voici les temps mis à atteindre certaines vitesses.

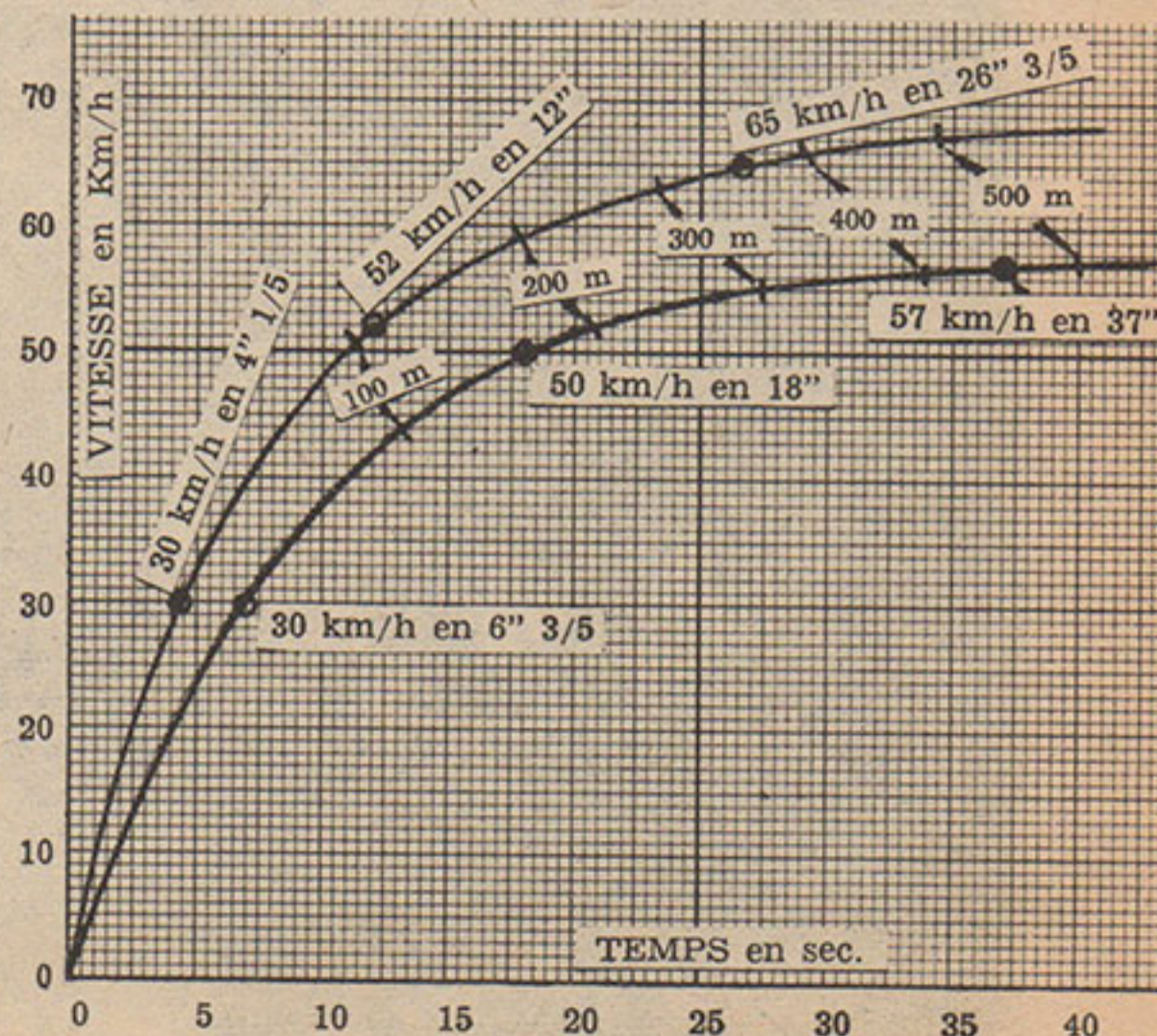
Duo :
30 km/h en 4" 1/5
52 km/h en 12"
65 km/h en 26" 3/5
Duo + remorque :
30 km/h en 6" 3/5
50 km/h en 18"
57 km/h en 37"

Accélérations comparées en duo, avec (en bas) ou sans (en haut) la remorque chargée.

LE FREINAGE

Le problème du freinage — problème déjà des plus importants, mais qui prend une acuité encore plus grande dès qu'il s'agit d'emmener une remorque chargée — a été très élégamment et très efficacement résolu par M. Hahn, et avec sa remorque, les 3 roues sont freinantes.

Le transport de 2 enfants dans la remorque est possible.



Mais avant tout commentaire, voici les résultats enregistrés : distances d'arrêt en mètres, à partir de 40 km/h chrono, avec, entre parenthèses, la décélération moyenne en m/s².

	Avant	Arrière	Les deux
Duo (65 + 55 kg)	29,6 (2,08)	17,5 (3,5)	11,6 (5,3)
Duo + remorque	30,35 (2,04)	20,2 (3,05)	13,45 (4,6)
Duo + remorque + passager ..			16,9 (3,65)

★

Plusieurs choses sont à relever ici. D'abord, l'inefficacité quasi totale du frein avant dans tous les cas, due à son état défectueux.

Ensuite, la perte très minime de la décélération moyenne lorsque l'on attelle la remorque chargée. En effet, cette perte de décélération moyenne se répartit ainsi :

- 2,5 % avec le frein avant ;
- 13,35 % avec le frein arrière ;
- 13,75 % avec les deux freins.

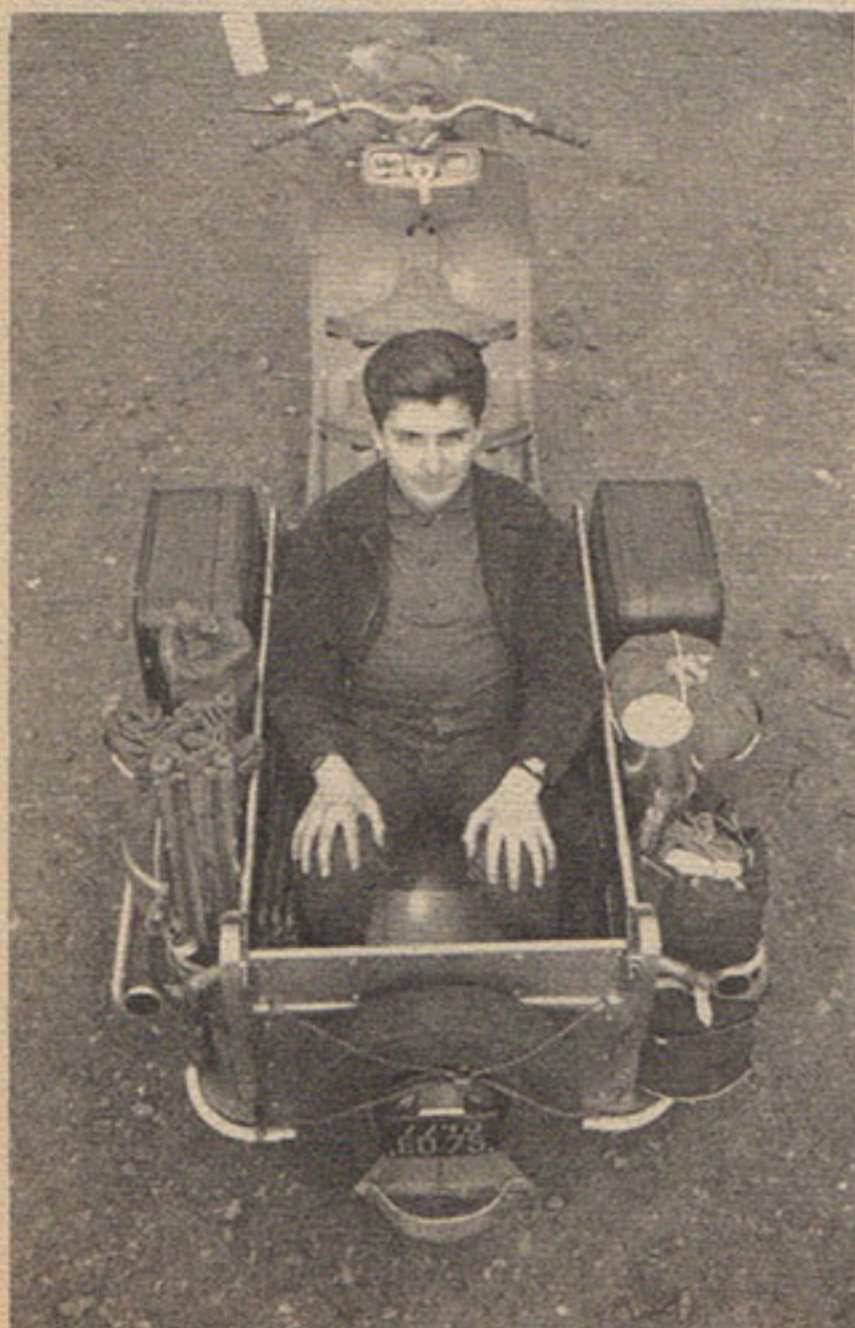
Si les freins du Lambretta de M. Hahn avaient été en parfait état, donnant par exemple une décélération moyenne de 7,5 m/s² en duo (soit une distance d'arrêt, à 50 km/h, de 12,85 mètres), nous aurions obtenu alors avec la remorque chargée une décélération moyenne de 6,5 m/s² (perte de 13,5 %) et une distance d'arrêt, toujours à 50 km/h, de 14,8 m, ce qui est vraiment excellent.

★

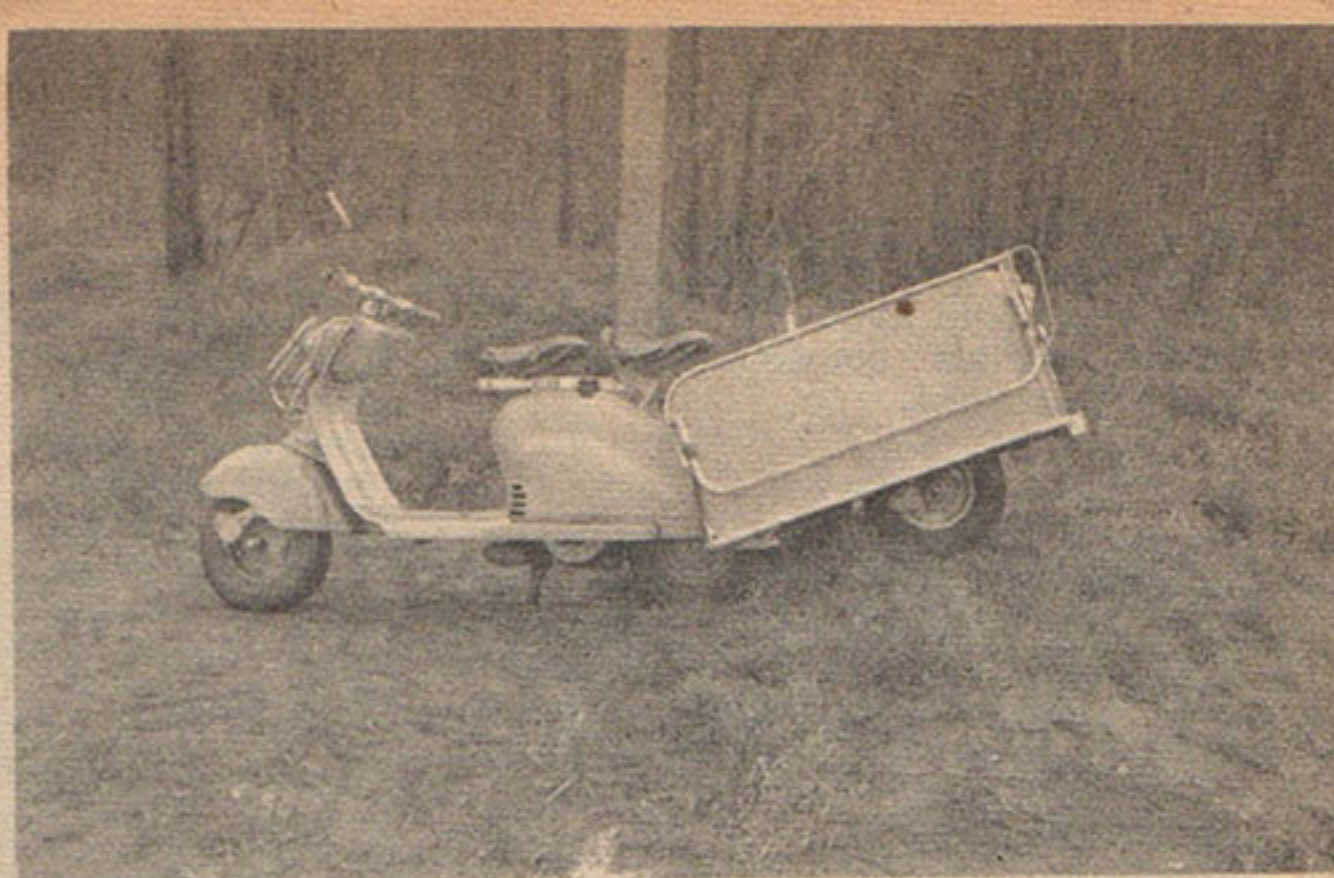
Enfin, autre avantage de ce système : la remorque freine d'elle-même en

L'articulation de la remorque autour de sa barre de fixation permet facilement le « sous-bois » (en haut).

Ci-dessous : les possibilités de charge, en poids et volume de la remorque.



678



descente, et ce d'autant plus fort que la pente est plus élevée. Ceci confère à l'ensemble une sécurité parfaite, ce qui est loin d'être le cas avec les remorques normales !

D'ailleurs M. Hahn, qui est à cataloguer parmi les pilotes très prudents, n'hésite pas à emmener avec lui 3 de ses enfants, un sur le siège arrière du scooter, les 2 autres dans la remorque. Pour notre part, nous avons pu descendre notre côte d'essai, de pente moyenne 8,7 %, en duo sur le scooter avec la remorque qui, en plus de sa charge de 70 kg, emmenait encore un adulte... et ceci sans le moindre risque du côté freinage, le système utilisé assurant automatiquement en descente un certain ralentissement sans que le pilote soit amené à freiner sur les roues du scooter, sinon pour un ralentissement important et pour l'arrêt.

★

Quel est donc ce système de freinage utilisé, qui confère une telle sécurité ? Nous ne pouvons actuellement le dévoiler, car il est en cours de prise de brevets. Mais disons néanmoins qu'il va faire l'objet d'application dans le domaine des remorques de voitures.

Dès les brevets pris, nous ne manquerons pas de le décrire, car cet aspect sécurité dû à ce mode de freinage est incontestablement ce qui nous a le plus séduit dans la réalisation de M. Hahn.

A LA CONDUITE...

Nous l'avons dit plus haut, l'essayeur n'avait jamais conduit auparavant un

tel attelage. Aussi, les premières centaines de mètres depaysent un peu (n'oublions pas que la remorque n'est pas articulée) car on « zig-zague » facilement. Mais il est évident que 20 kms est un maximum pour avoir l'ensemble parfaitement en mains, ensemble dont la conduite n'exige nullement les capacités d'un champion motocycliste.

★

Si la conduite en elle-même ne présente pas la moindre difficulté, relevons cependant deux inconvénients :

— la sensibilité au vent latéral, déjà très nette sur un scooter, est encore plus ressentie ici.

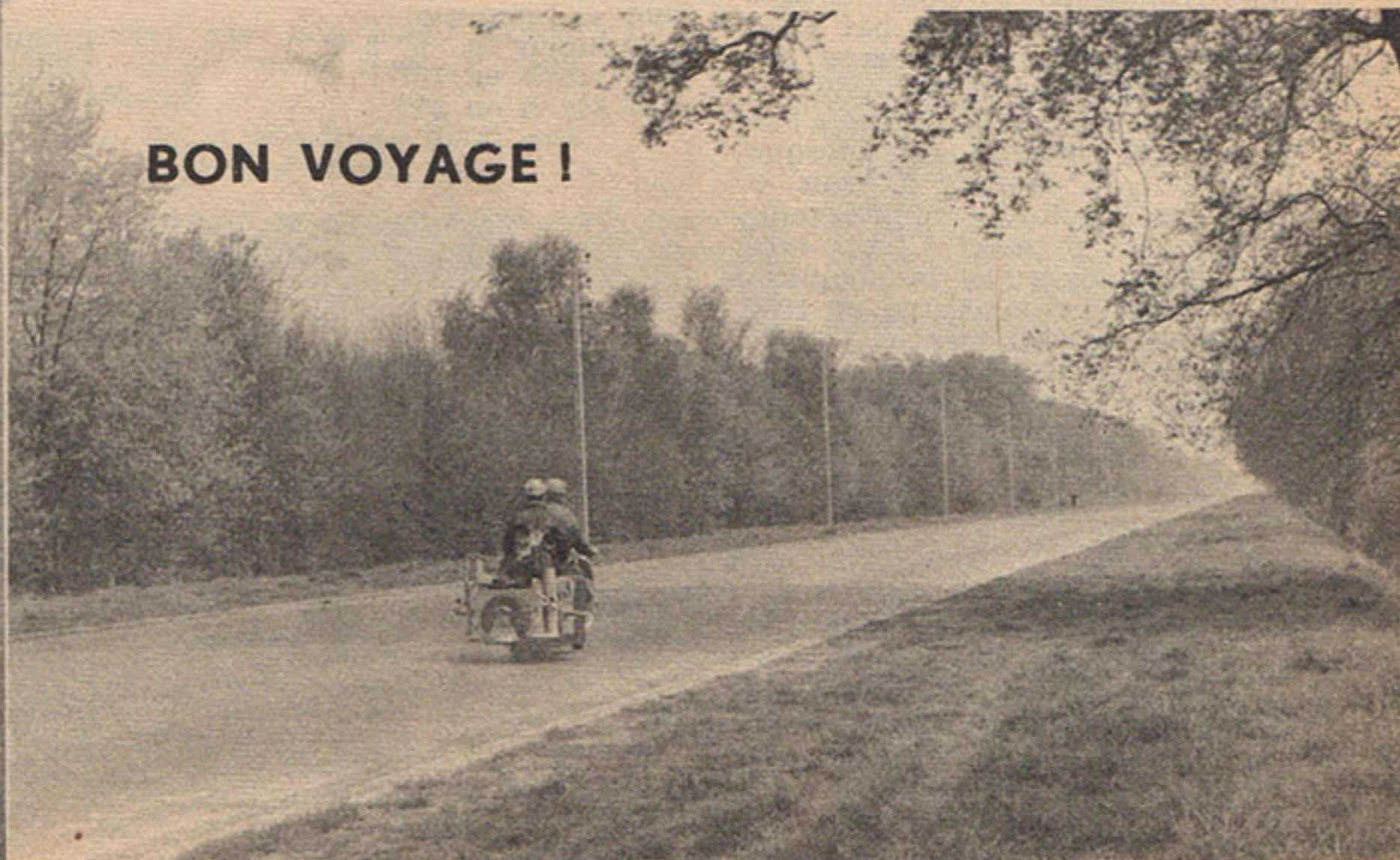
— le manque d'articulation de la remorque rend difficiles les manœuvres de faible rayon (demi-tour dans une route étroite par exemple). Nous pensons qu'un débattement de quelques degrés de la remorque augmenterait grandement la maniabilité de l'ensemble.

VERS UNE COMMERCIALISATION

La réalisation de M. Hahn est sûre et ingénieuse, bien que simple, et notre essai nous a persuadé de son côté pratique. M. Hahn est actuellement en pourparlers avec des industriels pour commercialiser sa remorque qui bénéficierait d'un prix de vente vraiment peu élevé. Nous tiendrons nos lecteurs au courant des travaux de M. Hahn à qui nous souhaitons de réussir dans son entreprise, sa réalisation le lui fait mériter.

C.C. et J.B.

BON VOYAGE !



Moto-Revue N° 1446

AU 31^e BOL D'OR : NE DÉTRONE PAS NORTON QUI VEUT !..



POUR LA 9^{ème} FOIS
NORTON ENLEVE L'ÉPREUVE
ET PORTE LE RECORD GÉNÉRAL A
2.962,459 Km 123,416 Km/h.

DEUX AUTRES RECORDS BATTUS : MOTOS 125 et SIDE 500

NOS COUPES A NORTON ET PEUGEOT

Nous venons de vivre un grand Bol d'Or, fertile en émotions et en performances.

Avant de vous conter par le menu les heurs et malheurs des concurrents, nous vous retracerons la course

heure par heure, un peu comme nous vous ferions vivre une course de vitesse tour par tour.

Car, croyez-nous, le Bol d'Or n'est autre qu'une course de vitesse, mais sur 24 heures, ce qui complique tout.

LES 500

A 16 h. 20, lorsque le départ est donné aux concurrents de ce 31^{ème} Bol d'Or, (Landureau ayant tenu à faire la présentation des coureurs dans la meilleure tradition), c'est évidemment une 500 qui est en tête à la Ferme, la BMW de Maucherat, mais c'est aussi une 500 qui ferme la marche, celle de Hiller, parti avec 1 minute de retard.

Au fil des tours, les 500 se regroupent, et si nous avons toujours en tête Maucherat, qui vire hargneusement, Briand s'est détaché du paquet des quinze autres 500 et occupe déjà la deuxième place. Au cours de cette première heure, la Ratier de Cherrier père s'arrête après seulement vingt minutes de course, et l'équipage Tano-Cherrier abandonne.

Après une heure de course, Maucherat a accompli 20 tours et se trouve donc en tête du classement général, Briand, Dumas de Vault, Inizian, Philippe, Furling et Hiller étant à 1 tour. Leconte ne totalise que 15 tours et Cherrier fils 14.

★

La traditionnelle photo des vainqueurs : Garreau, à l'extrême-droite; Briand en selle; Bargetzi derrière lui, à côté duquel se tient Lefèvre, ex-recordman de l'épreuve et responsable de la mise au point de la Norton.

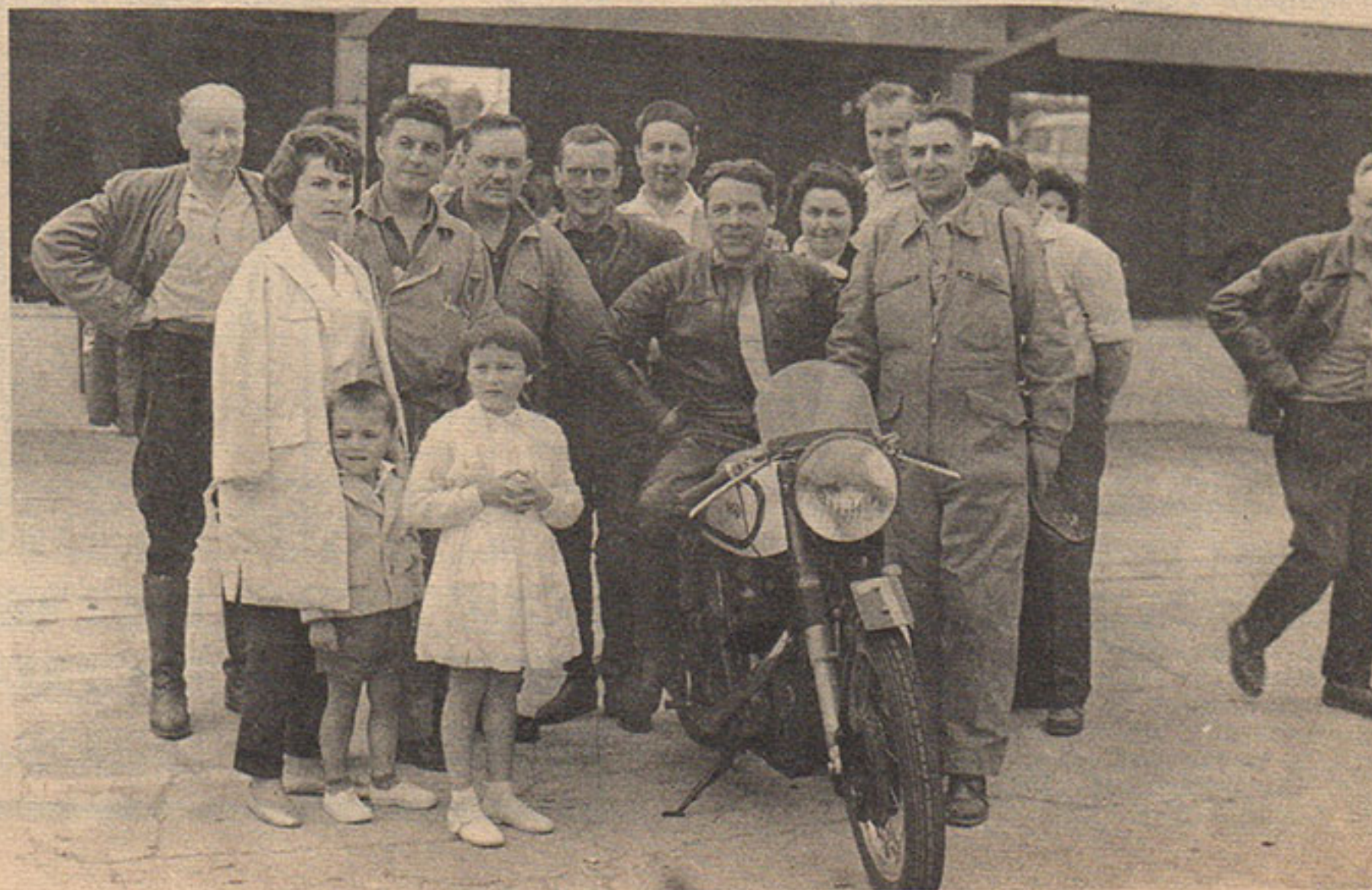
DEUXIEME HEURE.

Briand n'entend pas s'en laisser conter et à la fin de la deuxième heure, il aura bouclé ses 40 tours, ainsi que Maucherat. Mais les plus de 125 km/h de moyenne des leaders depuis le début de l'épreuve commencent à creuser les écarts, et à un tour de Briand et Maucherat, nous ne

retrouvons plus que Inizian et Hiller, Pfuhl totalisant 38 tours et étant alors 5e au général.

TROISIEME HEURE :

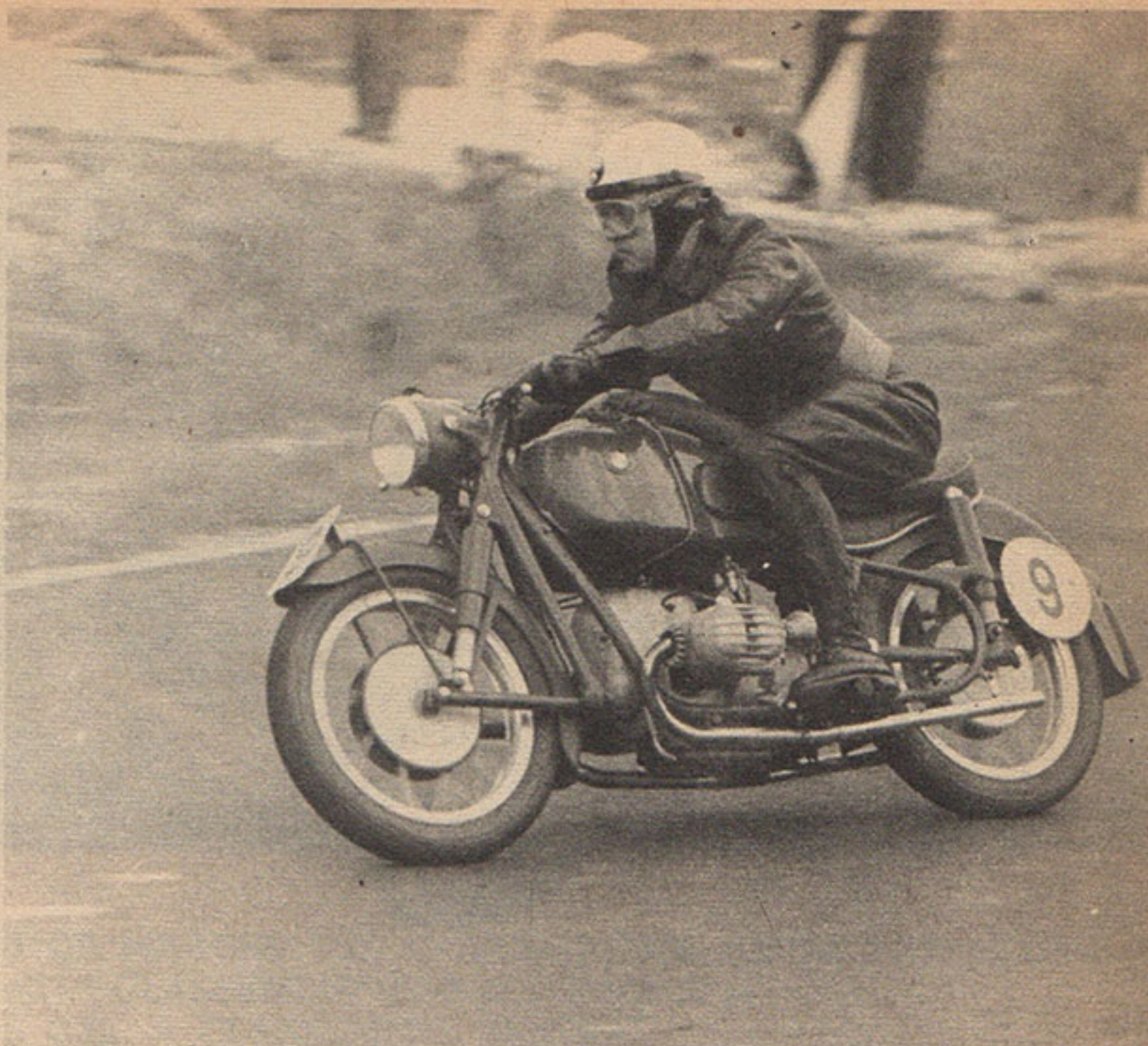
Changement important au cours de la troisième heure : Briand et Maucherat, qui en sont à leur 61e tour, sont rejoints par Hiller qui a bouclé des tours à près





A gauche, voici le visage tuméfié de Nennig, qui la mort dans l'âme ne put prendre le départ.

A droite, Furling-Merle, avec leur B.M.W. préparée à l'usine, s'assurent la 2^{me} place au classement général.



Ci-dessous : *Etait-ce un pressentiment ? Toujours est-il que nous prenions ce cliché de Furling-Merle avant l'épreuve, sans savoir que 24 heures plus tard ils remporteraient la catégorie 500 cc sport.*

Pfuhl-Dagan à 11 tours. Cot-Kiêné et Philippe-Doussot perdent du temps, alors que Dumas de Vault-Perrault sont repartis, bouclant 20 tours dans l'heure, et que Agache-Cherrier abandonnent.

QUATORZIEME HEURE :

Si la Norton est toujours solidement installée à la première place, Pfuhl-Dagan ont perdu leur deuxième place au profit de Furlin-Merle sur lesquels ils ont deux tours de retard. Philippe-Doussot sont bien repartis, mais sont à douze tours d'Inizian-Mutel.

QUINZIEME HEURE :

Vingt tours de plus pour la Norton, mais un nouveau changement s'effectue pour la deuxième place, Furling-Merle s'étant arrêtés pendant une vingtaine de minutes, Pfuhl-Dagan reprennent leur 2^e place, à 16 tours de Briand-Bargetzi. Les pilotes de la P.P. bouclent 18 et 19 tours, Cot-Kiêné 15 seulement et Dumas de Vault-Perrault 12 tours.

SEIZIEME HEURE :

Inlassablement, la « Manx », Briand et Bargetzi accumulent les tours. Pfuhl-Dagan sont à 18 tours des hommes de tête, mais toujours en 2^e position, avec une avance de trois tours sur Furling-Merle. Cot-Kiêné perdent encore du temps, alors que Dumas de Vault-Perrault abandonnent.

DIX-SEPTIEME HEURE :

Briand et Bargetzi ajoutent 20 tours à un total déjà éloquent, alors qu'un troisième drame, après ceux de Maucherat-Vasseur et de Hiller-Huber, frappe le clan BMW : Dagan, en panne sur le circuit, rejoint les stands en poussant sa moto. Malgré les arguments de Dagan qui voudrait à tout prix continuer après réparations, les mécaniciens de Nennig décident de laisser ça là et embarquent la BMW dans sa remorque. Furling-Merle sont une nouvelle fois deuxième, à 23 tours de la Norton; Cot-Kiêné et les pilotes de la P.P. tournent sans ennuis.

DE LA DIX-HUITIEME HEURE A LA VINGT-QUATRIEME HEURE :

Sur les quatorze 500 qui prirent le départ samedi, cinq seulement sont encore en piste à la 18^e heure. Avec leurs 24 tours d'avance sur Furling-Merle, Briand-Bargetzi sont intouchables à moins d'une

catastrophe bien improbable lorsque l'on connaît l'organisation de M. Garreau et l'expérience de Lefèvre.



La fin de ce Bol sera sans histoire, les pilotes, bien que « sentant l'écurie », ne forçant pas outre mesure, si ce n'est Inizian et Mutel qui boucleront leurs 21 tours à l'heure pendant les trois dernières heures, cherchant à piquer au vif l'équipage de la Gendarmerie qui, il est vrai, n'avait alors plus que 2 tours d'avance sur les Triumph de la P.P.

LES 350, 250, 175, LA 125, ET LES SIDES

PREMIERE HEURE :

Pour une 350 engagée en « course », celle de Leteure-Costedoat, nous trouvons trois 350 sport. Au cours de la première heure, la « course » sera d'ailleurs derrière deux « sport », derrière Leroy-Deloince et Hervé-Valdevit, mais devant la Maïco de Milone-Heuqueville.

En 250, cinq équipages sont engagés en course et deux en « sport », mais ici aussi, les sport vont plus vite que les « course », puisque Obert-Prigent ont, à la fin de la première heure, un tour d'avance sur Pierre-Rittaud et Reisz-Kurucz.

Chez les 175, les Morini Setebello. « course » de Couturier-Bettiol et « sport » de Esme-Roca font jeu égal avec 16 tours dans la première heure.

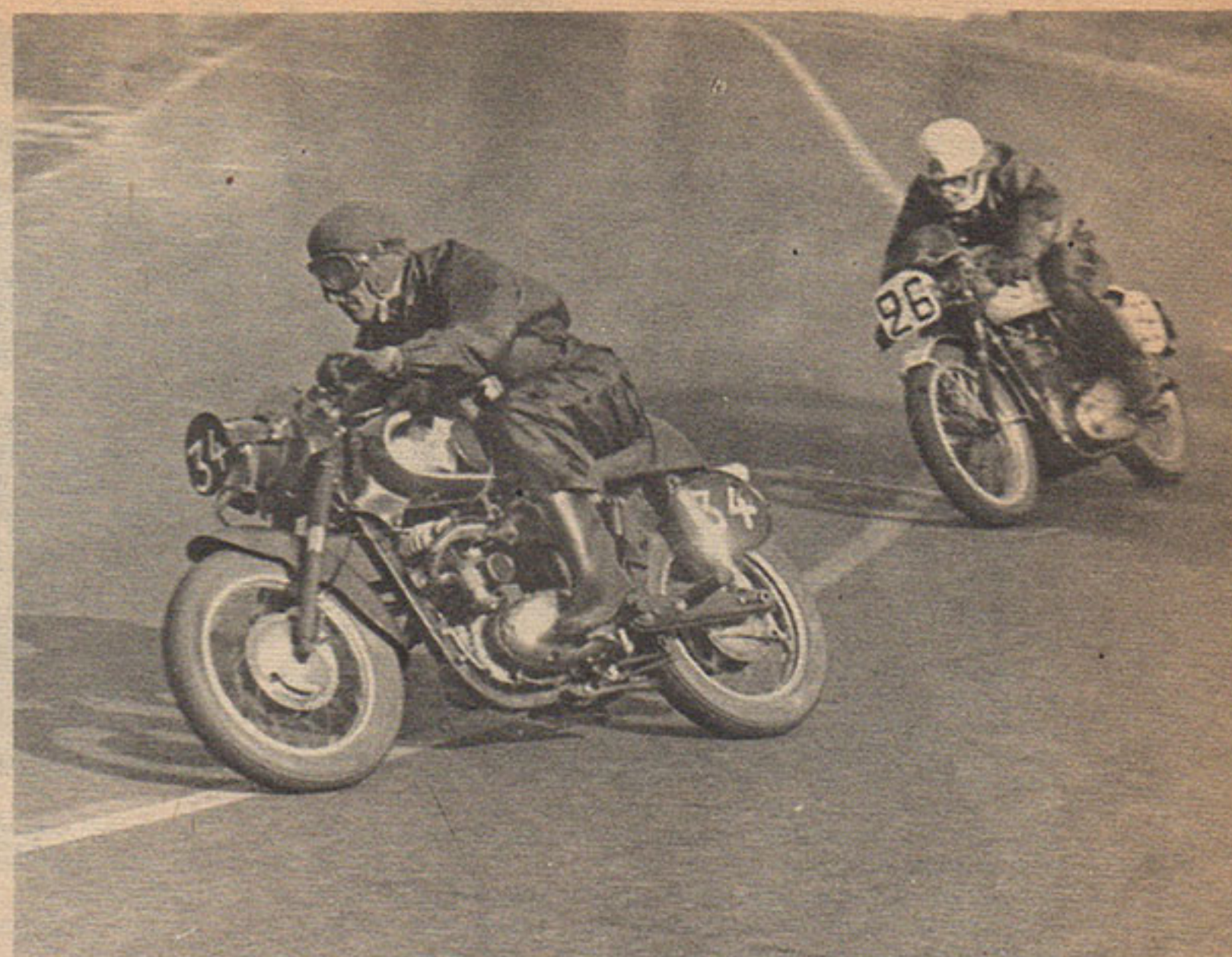
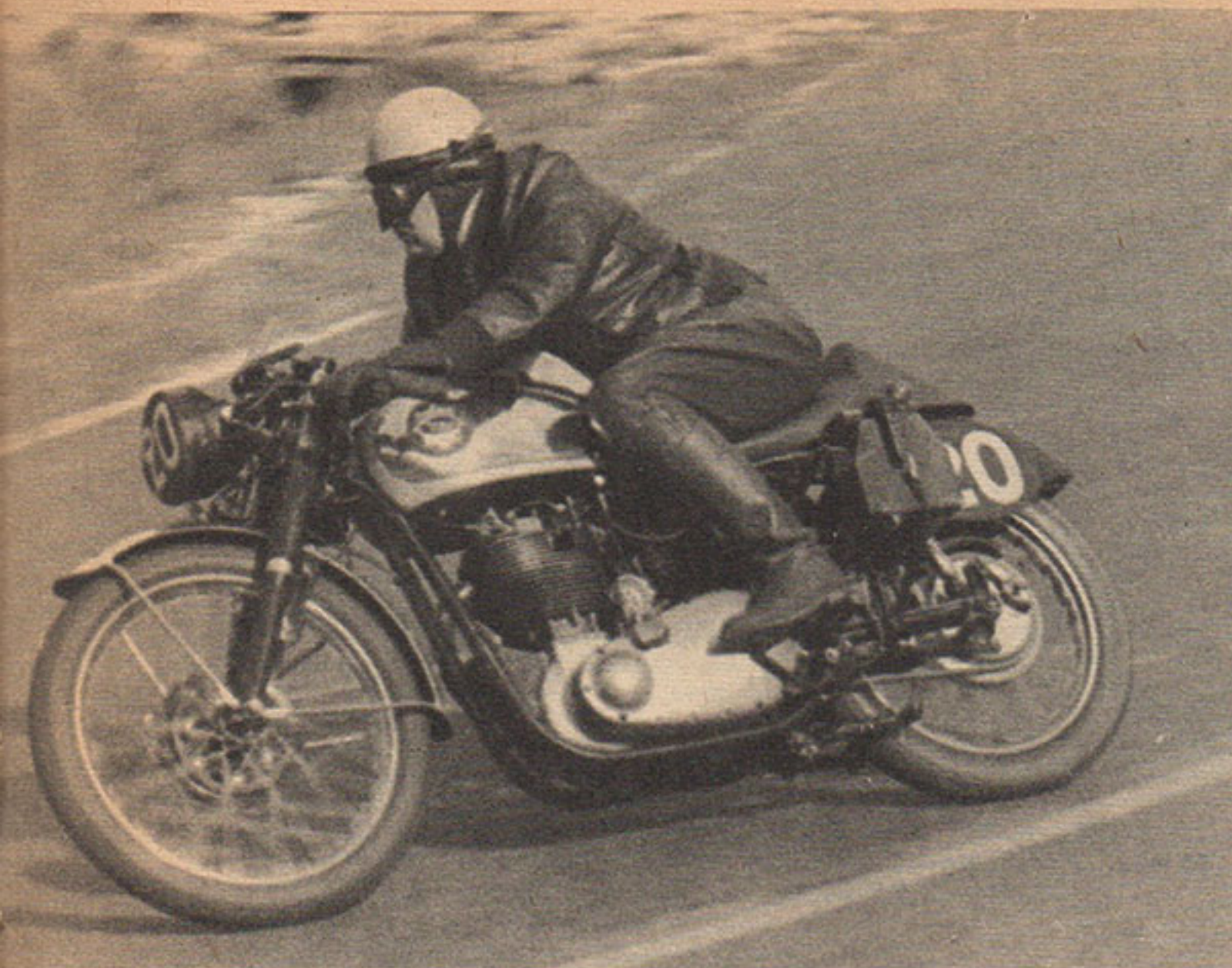
La malchance s'abat sur les scooters, que ce soit le Lambretta de Bottacci-Chauvin (piston crevé au bout de cinq tours) ou le Rumi de Le Guellec-Caekebecke (un fil du stator du volant magnétique cassé).

Seule engagée en 125 sport, l'équipe Bourlès-Talbot tourne régulièrement, alors que les sidecaristes Grollet-Gallard et Murit-Schneider accomplissent respectivement 15 et 16 tours.

DEUXIEME HEURE :

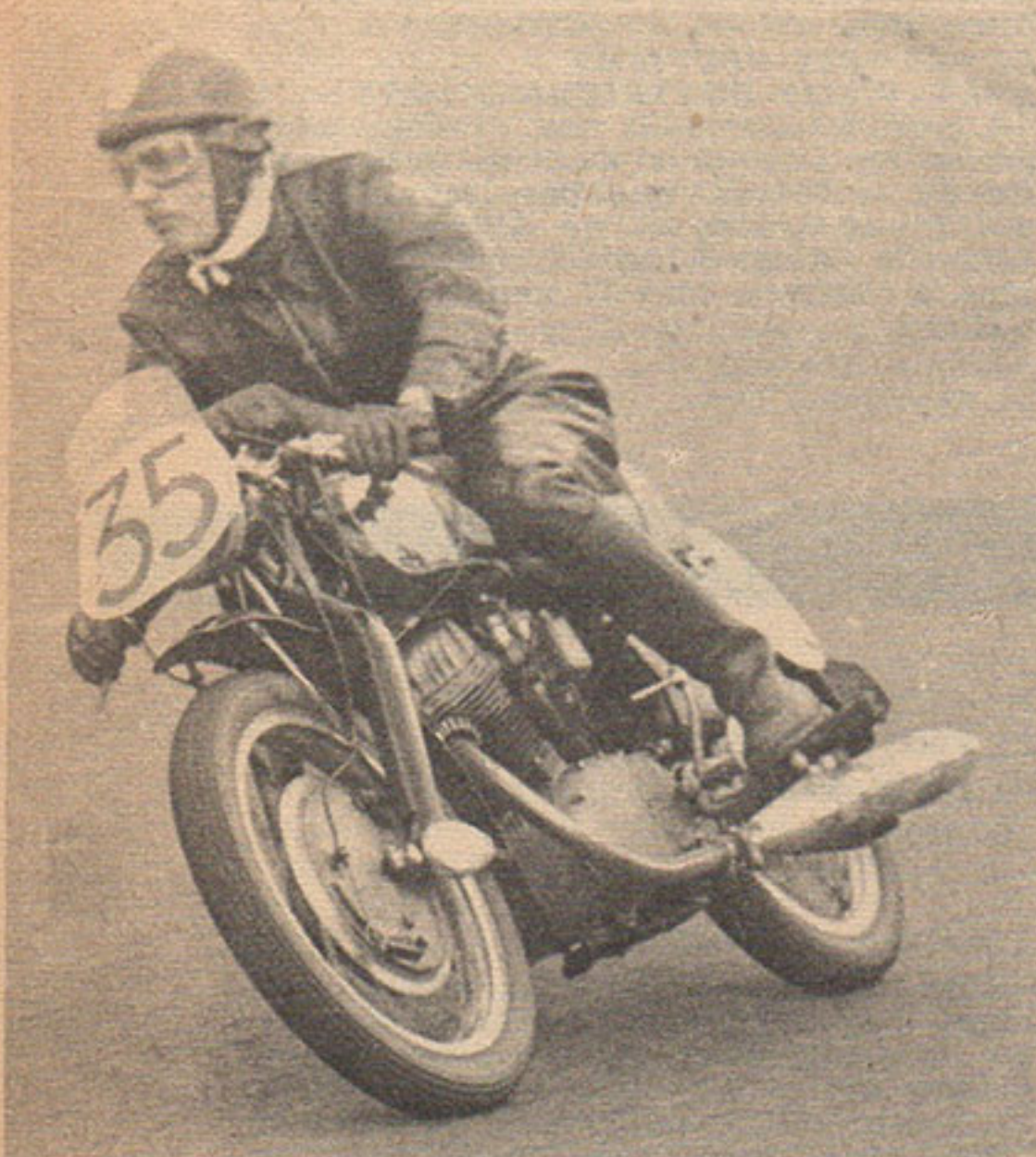
Aucun changement pour les 350 qui restent dans le même ordre. Obert-Prigent sont toujours en tête des 250, devant Reisz-Kurucz, à deux tours. Alex-Sury, second équipage des 250 sport,





Ci-dessus, à gauche, à Leteure-Costedoat la catégorie 350 Course sur B.S.A. Gold Star. A droite, de Dakar, Pierre (34) est venu chercher la victoire en 250 Course. Derrière lui, un autre vainqueur, Leroy sur B.S.A. Gold Star 350 sport.

Ci-dessous : Obert faisait cette année équipe avec son mécanicien Prigent, que nous voyons au Faye.



abandonnent, Alex ayant chuté en pleine vitesse, sur l'anneau, pour une cause inexplicable (frein avant bloqué?). Alex, souffrant d'une fracture de la clavicule et d'une déchirure du cuir chevelu, se trouve donc bien vite éliminé, alors que la régularité de sa première heure pouvait lui faire espérer un bon classement.

Petit changement chez les 175 où Couturier et Bettiol ont pris un tour à la « sport » de Esme-Roca. Bottacci-Chauvin repartent, ainsi que Le Guellec-Caekebecke qui n'accompliront cependant que quatre tours.

Murit et Schneider s'arrêtent et repartent avec deux tours de retard sur Grollet-Gallard (il est vrai que Murit-Schneider sont engagés en 750 sport et Grollet-Gallard en 500 sport). Quant à la 125 Rumi de Bourlés-Talbot, elle continue à boucler ses tours avec une ponctualité décevante pour les spectateurs, toujours friands de voir « ouvrir » un moteur. Mais ni Bourlés, ni Talbot ne s'en plaindront et ils termineront leurs 24 heures en ne s'arrêtant — à l'exception des ravitaillements —, que pour changer de bougies et pour resserrer la collerette d'un tube d'échappement. Bol d'Or vraiment sans histoire pour cet équipage qui nous excusera de ne plus le citer par la suite, mais il n'y a vraiment rien à signaler de particulier dans leur belle course qui leur vaut de battre leur record de 1958.

TROISIEME HEURE :

Toujours pas de changement chez les 350, emmenées par Leroy-Deloince devant Hervé-Valdevit. Obert-Prigent ont quatre tours d'avance sur Reisz-Kurucz que suivent à un tour Pierre-Rittaud. Couturier-Bettiol sont confortablement installés à la tête des 175, avec 51 tours (à un tour d'Obert, mais devant toutes les autres 250), alors que trois équipes sont 2e avec 48 tours : Esme-Roca (1er des 175 sport), Gilbert-Picache et Lautrich-Meyer.

Murit-Schneider n'ont plus, avec 46 tours, qu'un tour de retard sur Grollet-Gallard.

QUATRIEME HEURE :

Modification parmi les 350c : si Leroy-

Deloince sont toujours en tête, Leteure-Costedoat sont passés deuxième, en même temps que Hervé-Valdevit s'arrêtaient quelques temps, Obert-Prigent, toujours en tête des 250, augmentent leur avance, alors que les frères Krajka se font prendre deux tours par Mate-Hollos devant qui ils étaient à la troisième heure.

Couturier-Bettiol sont toujours à un tour d'Obert-Prigent, ce qui leur vaut la deuxième place des 250 et la première place des 175 avec trois tours d'avance sur Esme-Roca. Fontet-Noblin s'arrêtent, et Le Guellec-Caekebecke semblent repartir du bon pied. Schneider s'arrête pour « faire de la mécanique », ce qui permet à Grollet-Gallard d'avoir neuf tours d'avance sur la 600 après quatre heures de course.

CINQUIEME HEURE :

Leroy-Deloince ont maintenant neuf tours d'avance sur Leteure-Costedoat et treize tours sur Hervé-Valdevit. Situation également inchangée en 250; en 175, Gilbert-Picache sont de nouveau deuxième, ainsi que Esme-Roca et Lautrich-Meyer. Murit-Schneider sont repartis, mais leur retard sur Grollet-Gallard est de treize tours.

SIXIEME HEURE :

Leroy-Deloince s'arrêtent et leur avance sur Leteure-Costedoat tombe de neuf à six tours, alors que Hervé-Valdevit perdent, eux aussi, du temps. Obert-Prigent perdent un peu de leur avantage sur Reisz-Kurucz. Couturier-Bettiol possèdent maintenant sept tours d'avance sur les deuxième des 175, place qu'a perdue l'équipe Esme-Roca. Couturier-Bettiol totalisent 101 tours, ce qui les met à égalité avec Obert, donc en tête des 250. Murit-Schneider refont une partie de leur retard sur Grollet-Gallard dont ils sont à neuf tours.

Le Guellec tombe à la Ferme à cause de la meurtrière tache d'huile, rentre à pied aux stands, épuisé. Le médecin, craignant une fracture du pied, fera une intraveineuse à Le Guellec, incapable de piloter. C'est donc son équipier, « Dou-dou » Caekebecke qui, après la réparation, continua à tourner, restant en selle quelques six heures d'affilée, Le Guellec le relayant au petit matin.

SEPTIEME HEURE :

Un changement dans le classement des 350. Milone-Heuqueville ont passé Hervé-Valdevit, et l'avance de Leroy Deloince sur Leteure-Costedoat s'amenuise et n'est plus que de trois tours. Avec 118 tours, Obert-Prigent ont sept tours sur les deuxièmes qui sont maintenant deux : Reisz-Kurucz et Pierre-Rittaud.

Couturier-Bettliol sont à 1 tour d'Obert, mais toujours largement en tête des 175. Dans cette catégorie, nous n'avons plus qu'un deuxième : Lautrich-Meyer, à sept tours de Couturier-Bettliol.

Murit-Schneider ont encore perdu du terrain sur Grollet-Gallard, dont ils sont à 24 tours.

HUITIEME HEURE :

Important changement en 350 où Leteure-Costedoat prennent la tête devant Leroy-Deloince, toujours premiers des sport. Obert-Prigent ajoutent 17 tours supplémentaires à leur collection, alors que Pierre-Rittaud sont devenus les 2es des 250 et 1ers des « course », ayant lâché Reisz-Kurucz.

Pas de modification au classement des 175, mais Esme-Roca sont en train de remonter sur Lautrich-Meyer. Murit-Schneider ont alors un handicap de 30 tours sur Grollet-Gallard.

NEUVIEME HEURE :

Situation stationnaire en 350 où Leteure-Costedoat ont cinq tours d'avance. Même tableau en 250. En 175, par contre, Esme-Roca sont maintenant deuxièmes, à sept tours de Couturier-Bettliol qui se sont arrêtés; chez les sidecars, 36 tours séparent Murit-Schneider de Grollet-Gallard.

DIXIEME HEURE :

Leroy-Deloince ont alors sept tours de retard sur Leteure-Costedoat. Pierre-Rittaud ont une belle avance sur la première Pannonia. En 175, un petit changement : Gilbert-Picache ont sauté Lautrich-Meyer et sont 2mes des « courses » et 3mes des 175 dont Esme-Roca occupent la deuxième place.

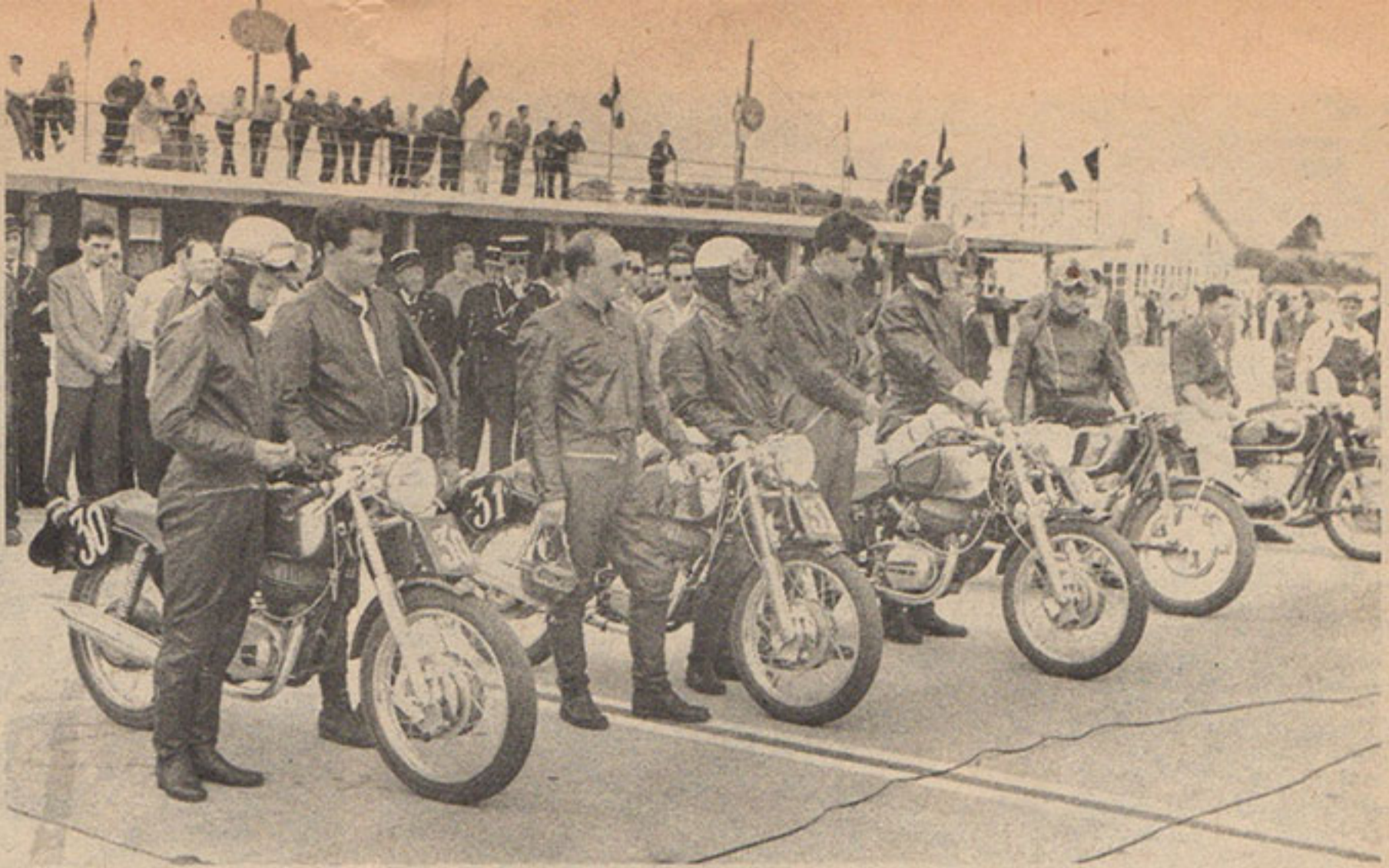
Retard de Murit-Schneider : 41 tours.

ONZIEME HEURE :

Rien à signaler dans le domaine des 350 et des 250 où l'ordre reste inchangé. En 175, Esme-Roca perdent du temps et sont derrière Gilbert-Picache et Lautrich-Meyer, mais toujours premiers des sports. Grollet-Gallard, avec 161 tours, ont maintenant 44 tours d'avance sur Murit-Schneider.

DOUZIEME HEURE :

A mi-course, pas de changement en 350, mais Leroy-Deloince ne sont plus qu'à 1 tour de Leteure-Costedoat, qui se sont arrêtés. Obert-Prigent mènent



Les Hongrois sont revenus officiellement cette année. Belle démonstration d'ensemble de toute l'équipe.

toujours en 250 devant Pierre-Rittaud qui précèdent les trois Pannonia; les frères Krajka ferment la marche. Esme-Roca ont rejoint Lautrich-Meyer, mais sont encore à trois tours de Gilbert-Picache. Murit et Schneider diminuent de deux tours leur handicap sur les pilotes de la P.P., handicap qui est encore de 42 tours.

TREIZIEME HEURE :

Leroy-Deloince qui pouvaient espérer rattrapper Leteure-Costedoat s'arrêtent, et c'est alors Milone-Heuqueville qui prennent la tête des 350 sport. Pas de changement en 250, mais en 175. Couturier-Bettliol ont perdu beaucoup de temps (Couturier a dû pousser la machine depuis la courbe Ascari) et ce sont alors Gilbert-Picache et Lautrich-Meyer qui sont en tête des 175, avec 1 tour d'avance sur Esme. Murit-Schneider, bien repartis, grignotent leur retard, qui est à ce moment de 41 tours.

QUATORZIEME HEURE :

R.A.S. en 350 et 250. En 175, Lautrich-Meyer abandonnent alors que Couturier-Bettliol, repartis, sont troisièmes, derrière Esme-Roca et Gilbert-Picache. Murit-Schneider descendent leur retard à 36 tours. Fontet-Noblin abandonnent.

QUINZIEME HEURE :

Leroy-Deloince repartent, Hervé-Valdevit s'arrêtent, mais les positions des 350 demeurent les mêmes. Obert-Prigent ajoutent 1 tour à leur avance sur Pierre-Rittaud, et Couturier-Bettliol ne sont plus

qu'à 1 tour de Gilbert-Picache et Esme-Roca. Lautrich-Meyer abandonnent. 33 tours séparent Murit-Schneider de Grollet-Gallard. Bottaci-Chauvin abandonnent.

SEIZIEME HEURE :

Leroy-Deloince ont passé Hervé-Valdevit, longtemps arrêtés, mais sont toujours derrière Milone-Heuqueville. Dix tours d'avance pour Obert-Prigent et la première place des 175 pour Couturier-Bettliol avec 1 tour sur Esme-Roca et 3 tours sur Gilbert-Picache. Entre Murit-Schneider et Grollet-Gallard, écart stationnaire : 33 tours.

DIX-SEPTIEME HEURE :

Aucun changement dans les classements, tant en 350, 250 et 175 qu'en side.

DIX-HUITIEME HEURE :

Milone-Heuqueville abandonnent, ce qui donne au classement des 350 sport Leroy-Deloince en tête, suivis de Hervé-Valdevit, Leteure-Costedoat étant toujours en tête des « course ». Pas de changements en 250, mais 13 tours d'avance pour Obert-Prigent. R.A.S. en 175 et 27 tours séparent les « charrioteurs ».

DE LA DIX-NEUVIEME

A LA VINGT-QUATRIEME HEURE :

L'ordre établi dans les diverses catégories ne sera plus modifié, jusqu'à la fin de la course, que par les abandons des frères Krajka et de Gilbert-Picache. Quant à Murit-Schneider, ils ne seront plus, à l'arrivée, qu'à 17 tours de Grollet-Gallard.

24 HEURES DE COURSE... A L'ARRET

VOUS avez trouvé par ailleurs le film de la course. Nous vous convions maintenant à vivre une seconde fois ce 31me Bol d'Or, mais dans les stands, où tout autant que sur la piste, se joue la course.

PEU avant la 23^e heure, M. Garreau jubilait et me confiait : « Maintenant, mon vieux, on peut casser, c'est « in the pocket », comme disent nos amis Anglais quand ils songent que c'est « dans la poche ». Et puis M. Garreau poursuivait : « Ah ! on n'arrivera pas à la casser, cette Norton ».

Et c'était bien vrai.

On ne pouvait pas dire, cependant, que Briend ou Borgetzi avaient rendu la main, puisque une heure avant l'arrivée, chaque tour était en quelque sorte du

« rab », le record de l'épreuve étant déjà égalé !...

Pour la neuvième fois, oui, la neuvième fois, une Norton enleva l'épreuve et, cette année, accroche même le record excessivement haut, en parcourant 2.962,469 kilomètres, ce qui représente une moyenne de 123,416 km/h.

Les concurrents des Bols à venir, s'apercevront que ce n'est pas une mince performance. Il semble même dans l'état actuel des choses, qu'il soit difficile de faire nettement mieux, car tout fut « au poil » cette année.

D'abord, la machine.

Une Norton « Manx » ou, plus exactement, un cocktail de Norton « Manx », où nous retrouvons le cadre des années précédentes, un moteur avec une culasse d'usine d'il y a quelques années déjà (1953) et sans le petit radiateur de refroidissement du guide de soupape échappement, que nous étions habitués à voir.

La distribution, par contre, se faisait par le long arbre extérieur qui caractérise les Maux 59; et tout ceci, avec le coup de patte et l'incomparable expé-

rience de Garreau et de son gendre Lefèvre, donnait naissance à une « méchante bécafe » qui ne payait peut-être pas de mine extérieurement, mais qui était le fruit d'une longue participation au Bol d'Or que, seuls, nos deux hommes connaissent.

★

Cette machine a tourné comme une horloge.

Chronométrée aux entraînements à 187 km/h sur l'anneau — et avec équipement électrique, s'il vous plaît! —, elle boucla ses tours les plus rapides à 135 km/h et, la nuit, ses deux pilotes réussirent le rare exploit de tourner encore à 127.

Chapeau à l'éclairage, mais surtout au cran des pilotes, qui se payaient la courbe et la contre-courbe Ascari « plein pot », dans le brouillard bien gras laissé par les échappements des 2 temps.

Une seule chaîne primaire changée par précaution, et un « boudin » AR qui, lui, a fait ses 24 heures, ses 3.000 km de course! Une performance.

Seul incident mécanique, en début de course, le bris d'un demi-ressort de soupape d'admission, et pendant la nuit, ce fut au tour d'un demi-ressort échappement cette fois.

Que rêver de mieux sur le plan technique?

Rien. La Manx s'avère le type même de la machine compétition pour un Bol d'Or, et le tandem Garreau-Lefèvre sait la rendre vite et sûre. Et ce n'est pas par hasard qu'ils enlèvent encore un Bol d'Or.

★

Cote pilote, une belle équipe.

Briand, comme l'était Lefèvre qui, maintenant, se reposant sur de nombreuses victoires, se consacre exclusivement à la direction du service Course et à la mise au point des machines, c'est le garçon taillé pour un Bol. Solide, calme, lucide, c'est aussi — d'après Georges Monneret qui s'y frotta en 1957 — un excellent pilote. Pour Garreau, c'était la valeur sûre. Quant à Bargetzi, plus frêle physiquement, plus émotif aussi, c'était l'inconnu. Il savait au départ que Garreau craignait qu'il ne tienne pas le coup — il avait bien déjà gagné un Bol d'Or, mais sur une 175 qui devait plafonner à 130 km/h. Aussi, aucun rapport avec le pilotage d'un tel engin... qu'il n'avait jamais piloté plus de deux heures. Et puis, il sentait qu'il faisait partie de l'équipe de pointe, qu'il fallait s'attaquer au record, qu'il n'était pas question de « mollir ». C'était pour lui un gros morceau.

Eh bien, il a tenu. Il a écouté les conseils de Garreau, il a calqué son pilotage sur celui de Briand..., vous connaissez la suite.

★

Autres éléments qui contribuèrent, oh combien, à l'édification de cette sensationnelle performance, le temps, et l'organisation du stand.

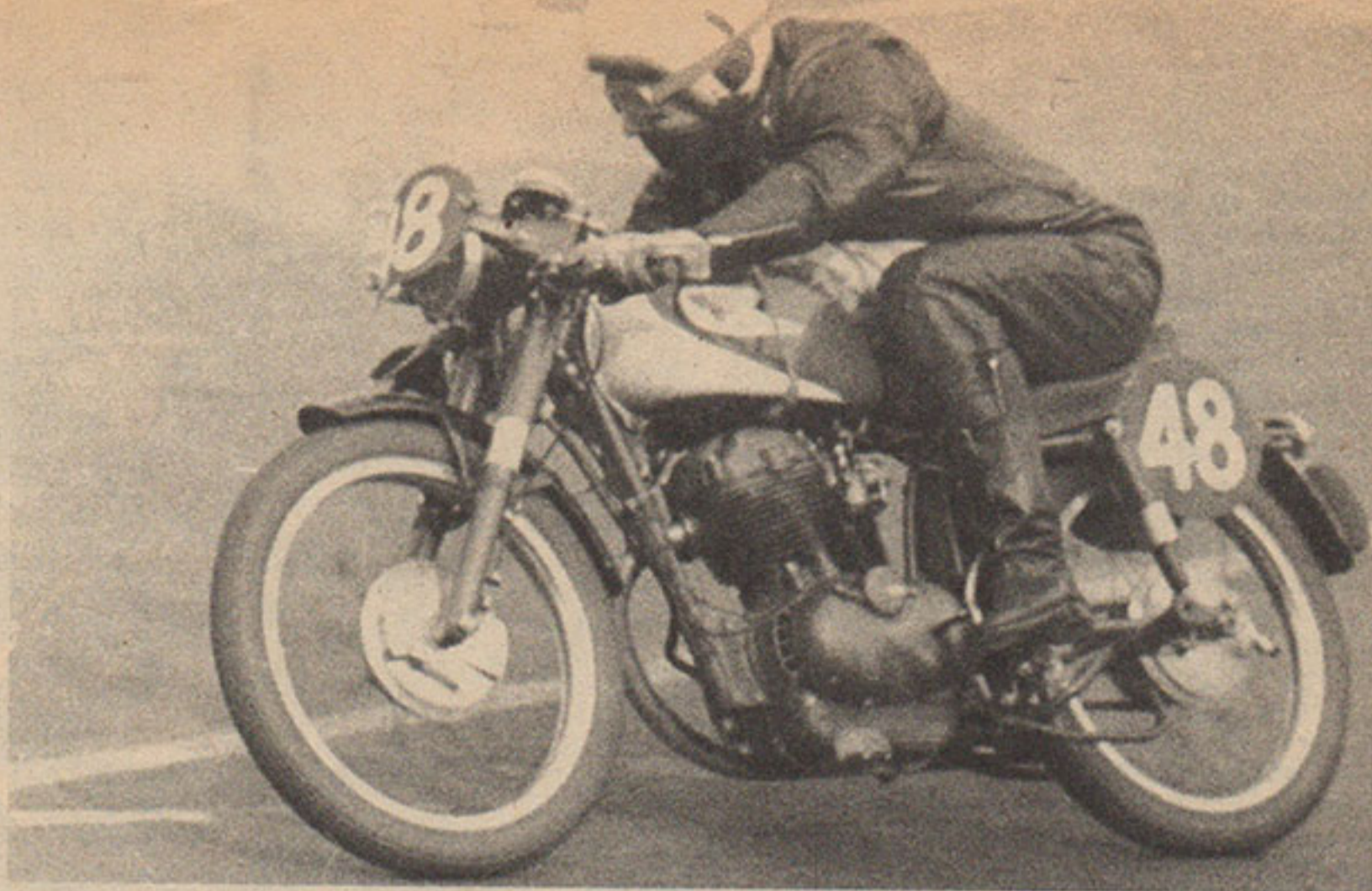
Pas trop de vent, crainte perpétuelle d'averse, mais juste quelques gouttes au lever du jour, ce qui rendit toutefois la piste assez grasse. Pas de grosses variations de température à vous faire changer la carburation de fond en comble.

De ce côté, là aussi, les conditions furent optima.

Enfin, le stand.

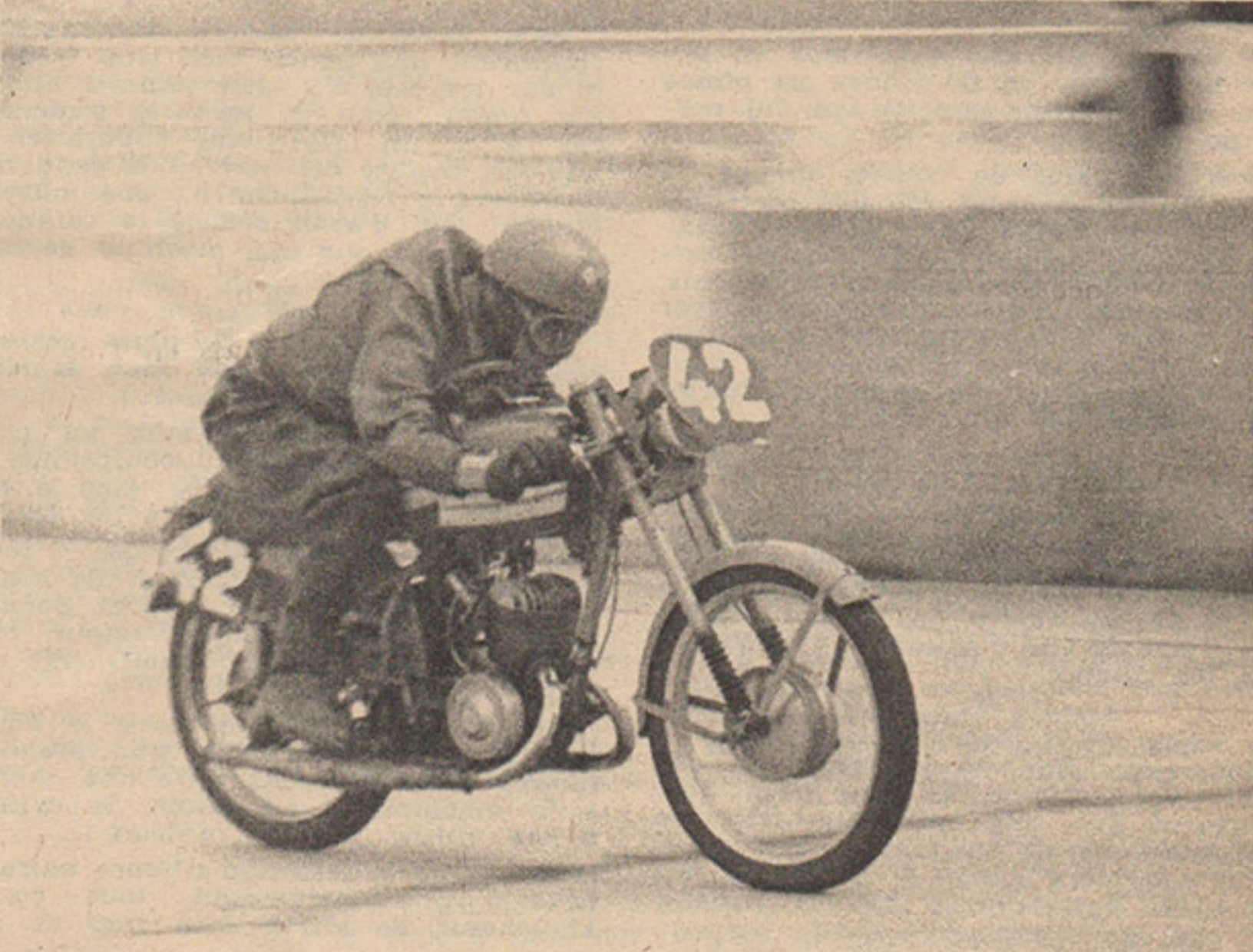
Lui aussi ne payait peut-être pas de mine. Comme la « Manx », nous le connaissons déjà, et il avait le même air de famille. Mais l'habit ne faisait pas le moine. En réalité, tout ce qu'il fallait pour démonter, les pièces de rechange qui seraient nécessaires le cas échéant, étaient bien là.

Et puis un minimum de mécanos, ce qui contrastait sérieusement avec d'autres stands où, dès que la machine s'arrêtait, une nuée de bricoleurs se précé-



Ci-dessus : Une nouvelle fois Morini s'est mis en vedette à Montlhéry, avec l'équipage Couturier-Bettiol.

Ci-dessous : L'industrie française n'a guère brillé!... La 1^{re} moto nationale est la Peugeot de Fusari-Michaud. Où est l'époque où cette marque participait officiellement à l'épreuve et enlevait sa catégorie?



pitait, sans la clé qu'il fallait, et bien souvent simplement là pour voir! Enfin, le ravitaillement se faisait peut-être au galop, mais sans veine précipitation. Chacun savait ce qu'il avait à faire.

Voilà, Messieurs, comment on construit une grande victoire. A l'arrivée, M. Garreau exultait et ses pilotes, comme ses mécanos, partageaient cette joie.

Il avaient montré « aux autres » ce qu'ils savaient faire.

LES « AUTRES »

Les « autres », pourquoi le cacher, c'étaient évidemment toute la meute BMW, officielle ou non, militaire ou civile, à 2 ou à 3 roues.

Plus d'un au départ jouait du BMW gagnant. Nous n'étions pas contre... jusqu'au moment où nous apprimes que l'usine viendrait avec des machines de série « gonflées » et non pas avec des « Rennsport » dégonflées.

Est-ce une faute de tactique?

Il est aisé de répondre, maintenant que le Bol est joué. Mais cela n'a d'ailleurs

pas d'importance, car là n'est pas la question.

Pour B.M.W., le Bol est bien plus un impitoyable banc d'essai, qu'une course qu'il faut à tout prix gagner.

Cela, tout le monde ne l'a pas compris, et c'est normal. Quand une usine vient officiellement quelque part, c'est pour y récolter des lauriers.

Ne présentons pas non plus B.M.W. comme étant venu là simplement pour expérimenter. Pourquoi alors être venu avec des pilotes aussi prestigieux que Schneider et Hiller? D'ailleurs, si pendant les premières heures menées par Briand, le directeur de course de chez B.M.W. s'inquiétait si le second pilote Norton valait le premier, c'était bien dans le but de connaître les chances de sa marque au classement général.

Il fallait voir Hiller à la Ferme lors de sa remontée, admirer Schneider à la corde, dans l'anneau de vitesse, pour bien se persuader que les Allemands n'étaient pas venus en simples promoteurs. Mais, malgré tout leur talent, les pilotes précités — auxquels il faut join-

dre Murit en side, et l'Allemand Huber en solo —, ont été trahis par la mécanique.

Pourquoi ? Parce que B.M.W. — comme bien d'autres marques (nous pensons à Vélocette en 57) — se fait finalement une idée très fautive du Bol d'Or. C'est, d'ailleurs, assez surprenant pour une marque qui est venue si souvent battre des records à Montlhéry et qui, par conséquent, connaît le caractère très éprouvant de l'anneau de ciment.

Les machines, très directement dérivées des modèles de série actuels, sont les prototypes d'essai de machines sport destinées au marché américain.

Mais des machines sport « gonflées » (le taux de compression était assez coquet et atteignait les 9 à 1 sur la 600 cc) ne semblent plus de mise pour vaincre au Bol d'Or. Et pour faire jeu égal avec la Norton, les B.M.W. ont dû être trop près de leurs possibilités maxima, et ne pouvaient, de ce fait, jouer ce jeu dangereux durant 24 heures (songez que Hiller, lors de sa remontée durant la première heure, bouclait des tours à près de 138 km/h !).

La meilleure B.M.W. fut longtemps celle de Hiller, qui faisait même figure de vainqueur possible. Des ennuis d'embrayage ont contraint la machine à l'abandon.

Le side-car fut moins heureux en début de course, et ne trouva sa pleine forme que le lendemain, ce qui lui permit de finir.

Mais, en début de course, un piston crevé, un câble cassé (et pas de câble tout prêt au stand... Ah ! ah ! organisation allemande, où es-tu ?), plus de nombreux ennuis de dynamo pendant la nuit, ne pouvaient évidemment qu'enlever toute chance à cette machine. D'ailleurs, ne pas profiter de la présence d'un side-car pour le lester de grosses batteries d'éclairage semble un comble.

De plus, ce side-car n'avait rien d'un modèle compétition. Très haut, il ne demandait qu'à se soulever dans les deux virages pris à droite et, en outre, le lest fixé rigidement, alors que Murit avait préconisé un montage souple, identique à celui de son record de l'heure, engendrait parfois un shimmy désagréable pour les pilotes.

★

La leçon a été sévère pour B.M.W., et gardons-nous bien de prononcer le célèbre « Vae victis », car cette leçon doit finalement être très profitable à l'usine de Munich qui, ne pouvant rester sur cet échec, accordera pour le prochain Bol d'Or toute l'attention et tout le sérieux dont elle est capable.

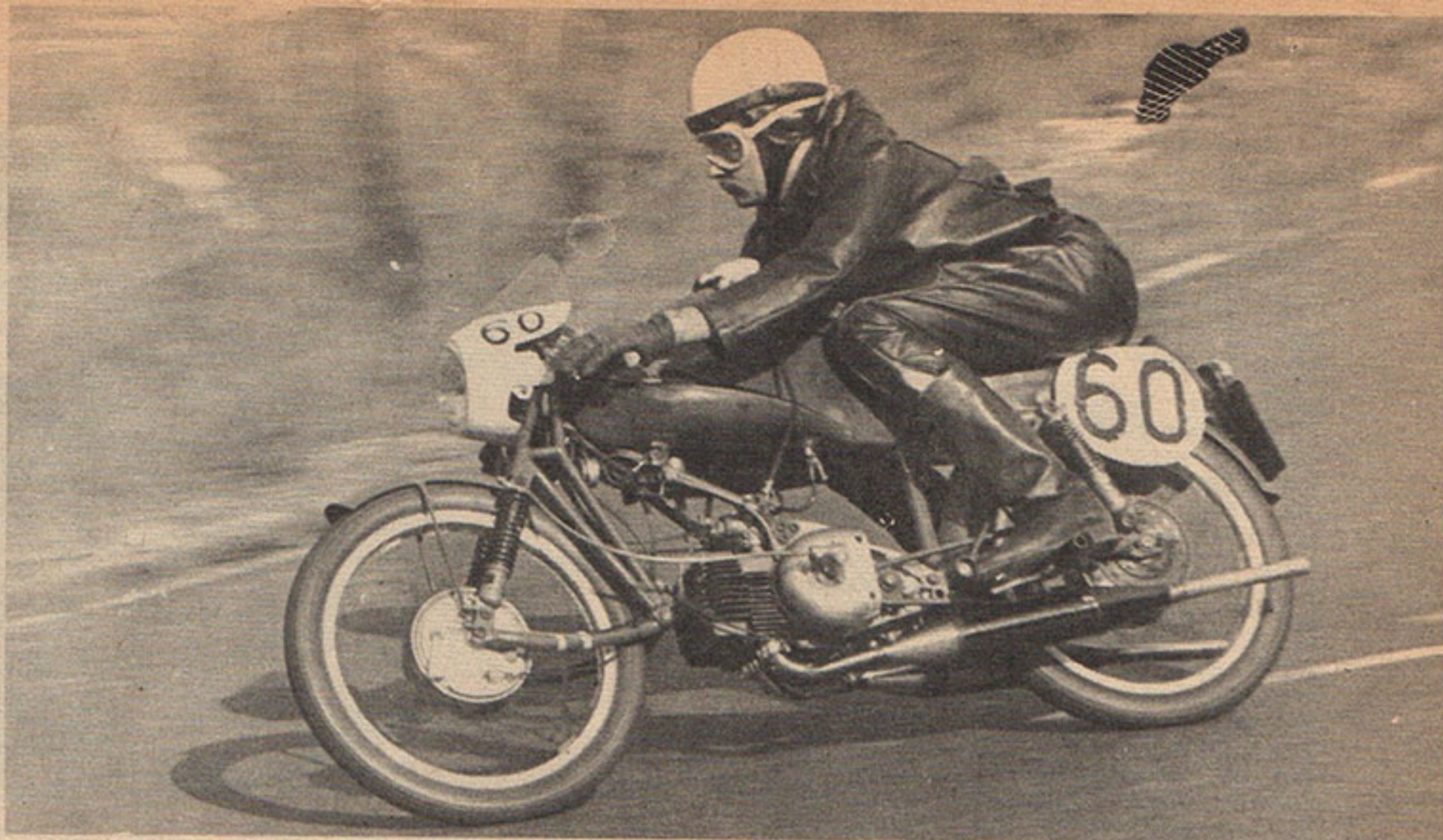
Et ce n'est pas par hasard que nous avons utilisé le terme « sérieux ». Nous savons par expérience, pour avoir suivi de près plusieurs records B.M.W. sur 24 heures, comment peut fonctionner un stand, comment, en quelques instants, avec une organisation impeccable, on gagne de précieuses minutes. Pour cela, B.M.W. fut toujours un exemple du genre... sauf au dernier Bol d'Or, où le laisser-aller, la nonchalance semblaient présider dans le stand, au point même que Schneider ne savait cacher son profond mécontentement.

Mais, encore une fois, la leçon fut sévère mais, espérons-le, profitable !

★

D'ailleurs, l'usine n'est pas repartie les mains complètement vides. Si Schneider et Murit finissent, n'oublions pas non plus que les gendarmes Furling-Merle, des Forces françaises d'occupation en Allemagne, terminent deuxièmes au général et premiers de la catégorie sport, avec une machine mise au point par l'usine.

Cette victoire, la Gendarmerie la doit à son tableau de marche tout de régularité. Jamais ses pilotes n'ont voulu participer à la bataille des hommes de tête,



pas plus qu'ils n'ont répondu à l'« invitation » de ces messieurs de la Préfecture de Police qui voulaient les entraîner dans une bonne petite course, vers la fin de l'épreuve.

Somme toute, la chanson a raison : « La tactique du gendarme est la bonne ».

Mais, avant de vaincre, Furling-Merle connurent une panne bien trop fréquente sur les B.M.W., cette année : un piston fondu : coût 20 minutes seulement, car avec un flat-twin, l'opération va vite. Et, malgré cet arrêt, nos gendarmes terminent à 115,693, km/h., une moyenne qu'était loin d'avoir réalisé le vainqueur de l'an passé, sur une machine de série, il est vrai.

★

Des autres B.M.W., la plus méchante semblait celle de l'écurie Jean Murit et pilotée par Maucherat-Vasseur.

La machine semblait bien au point, peu fragile, faiblement comprimée et elle avait été chronométrée dans le vent, sur l'anneau de Montlhéry, à 169 km/h !...

Maucherat est un pilote qui « rentre dedans », et dès le départ il fit montre de ses qualités à la Ferme; et dans les autres virages du circuit. Vasseur, régulier et connaissant bien Montlhéry, était l'équipier qu'il fallait.

Une malencontreuse chute à la Ferme, sur une flaque d'huile, aux premières heures de la nuit, fit faire une cabriole à la machine et au pilote, le cylindre même volant tel un météore !...

Cette chute devait d'ailleurs entraîner celle d'un Hongrois qui, tout comme Maucherat, se releva sans trop de mal.

Mais nos deux Parisiens étaient fort déçus, tout comme l'était Jean Murit... qui y « croyait ».

★

Nenning, ce Luxembourgeois mécanicien dans l'armée, qui se classe toujours plus qu'honorablement et qui est certainement un des rares à regretter que le Bol d'Or ne se coure plus seul, eh bien Nenning fit une vilaine chute aux entraînements qui l'obligea à se faire hospitaliser à Arpajon.

Pas de fracture, heureusement; mais le visage est fortement tuméfié, l'œil droit à moitié fermé.

« Sa » B.M.W. partira quand même, avec l'Allemand Pfuhl, auquel sera associé Dagan : association qui promettait beaucoup, car Dagan est aussi à l'aise sur une B.M.W. qu'il l'est sur ce circuit. Toutefois, la machine n'était guère agréable à tenir, car le cadre s'était senti de la chute de Nenning.

Mais ce n'est pas la partie cycle qui devait provoquer l'abandon de l'équipage. Du grand carter d'huile (contenance 5 litres) qu'avait réalisé Nenning, on devait retirer de la limaille, et le Luxembourgeois préféra remballer sans même ouvrir le moteur.

Ci-contre : Bourlès-Talbot, bien que seuls engagés en 125 cc, ont joué le jeu et s'approprient le record dans la cylindrée.

★

De la limaille, il y en avait encore dans le carter et la culasse de la R. 50 de Larivière-Manteau. Une soupape d'échappement avait été cassée et le piston avait fondu. Plus une once de calotte et le trou n'était pas loin des 68 mm. d'alésage, alors que la culasse avait un dépôt d'alliage léger.

Vraiment, Larivière n'a pas de chance. Pas plus que Manteau, propriétaire de la machine, et qui, bravement, se lançait dans le Bol d'Or avec comme simple bagage « compétition », une... Côte Lapize.

A N'Y RIEN COMPRENDRE.

De la casse, il y en a donc beaucoup eu, et cela était d'autant plus surprenant que le niveau technique était très relevé cette année.

Plus de ces vieilles pétoires qui font la fortune des marchands de fils de fer, ou de chaterton, mais des mécaniques saines, généralement préparées avec compétence.

Et malgré toutes les précautions prises, il y eut de la casse. De la casse d'autant plus imprévisible que les pièces qui tiennent toujours, n'ont plus tenu l'autre dimanche à Montlhéry.

★

Cot-Kiéné revinrent avec un axe de roue AR brisé !...

La Ratier de Cherrier père-Tano ne fit que six tours, carter brisé, alors que cette machine s'était si brillamment comportée aux 2 heures.

La deuxième Ratier connu aussi un début de course pénible (piston gauche grippé), puis elle se mit à aligner ses 18 à 19 tours dans l'heure, jusqu'à ce qu'une consommation exagérée de têtes de delco la contraigne à l'abandon.

D'ailleurs, allumage et éclairage eurent, comme à l'accoutumée, leur bonne part de responsabilité dans la marche par à-coups de certains concurrents. En particulier, toutes les machines anglaises, qui avaient conservé l'appareillage électrique d'origine furent des victimes toutes trouvées de Lucas. Et Marcel, bien connu des Triumphantistes, nous disait avec un clin d'œil complice et son accent alsacien : « Lucas... prima ! ».

Les Services techniques de la Préfecture de Police en firent, une nouvelle

fois, la triste expérience, eux qui, courant en sport, sont tenus d'avoir l'équipement, l'installation d'origine.

Ah! si les Triumph étaient alignées en course... ce qui ne serait peut-être pas impossible l'an prochain, on pourrait donner à la partie électrique des conceptions « maison ». Et quand on pense que maintenant moteur, boîte, etc., donnent à ce point satisfaction, c'est malheureux de se voir trahi par des pannes d'éclairage, comme en concurent Inizian-Muttel et Philippe-Doussot, ces derniers connaissant même certains ennuis côté chaîne primaire.

Mais quoiqu'il en soit, et bien que ne renouvelant pas leur victoire de l'an passé, les Services techniques nous ont fait une démonstration de leurs possibilités dans la meilleure tradition : trois machines au départ, trois à l'arrivée, nouveau record en 500 side porté de 1.904 km à 2.258 km, tandis que les deux équipages solo terminent deuxième et troisième en catégorie sport, les premiers cités à deux tours des vainqueurs, et à une moyenne supérieure à 115 km/h.

★

La course de quelques autres équipes en 500 cc reste à analyser.

C'est ainsi que nous assistions à la rentrée de Dumas de Vaulx, qui avait été sollicité par Perrault, pour faire le Bol, parce qu'il connaissait et le circuit et la « Gold Star ».

Joli début de course de cet équipage très rapide qui, malheureusement, ne put soutenir le train, car tour à tour l'éclairage les lâcha, le réservoir d'huile se mit à fuir, et le cylindre, finalement, se fendit!...

★

Cot-Kléné, eux, finissent huitièmes au général après avoir cassé l'axe de la roue AR, puis crevé un pneu AR, et eut les classiques incidents électriques.

★

Garnier-Hay s'arrêtèrent aussi très souvent, pour, finalement, « laisser ça là » après avoir avalé une soupape.

★

Enfin, dernier équipage en 500 cc, Leconte-Mangin, sur une 500 Royal-Enfield (à base de Minor), amoureuxment préparée par Leconte depuis des mois.

C'était certainement la machine sur laquelle le travail de son propriétaire se manifestait le plus. Cette Royal, qui valait un bon 165 km/h, fut finalement victime, comme aux 2 heures, de ses reniflards.

Si Leconte n'en est plus à une consommation de plusieurs litres d'huile en 5 tours, par contre plusieurs modifications dans le trajet des reniflards n'empêchent pas le pneu AR d'être copieusement arrosé et, partant, la machine intenable.

C'est évidemment fort dommage d'avoir consacré tant de temps à la préparation d'une machine, de savoir que c'est du côté graissage que le coup dur peut venir, et de ne pas pouvoir, finalement, l'empêcher.

EN 350 cc., B.S.A. S'IMPOSE.

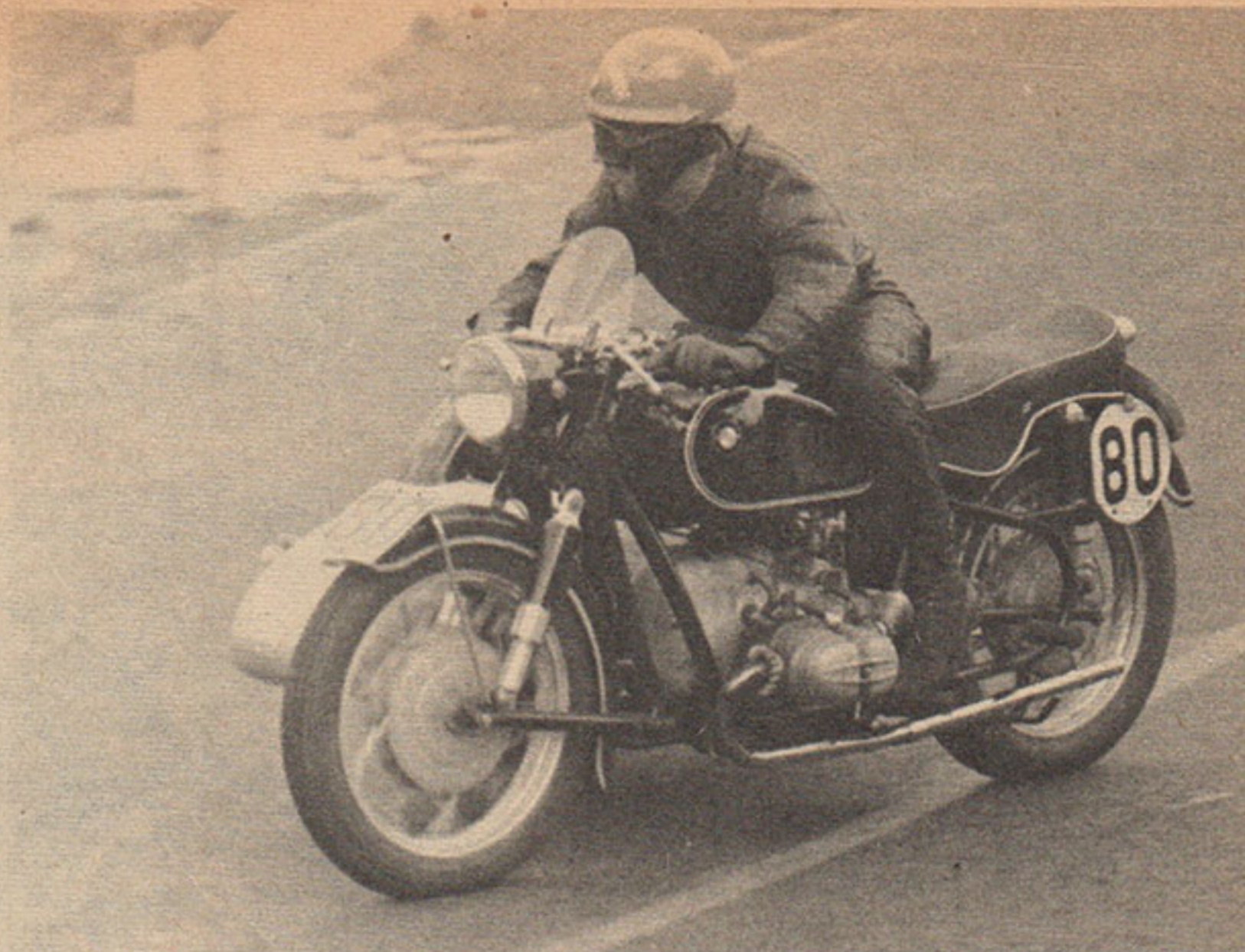
Au départ, la catégorie 350 cc s'était enrichie d'une unité, car avec le retrait forcé de Beauvais, opéré de l'appendicite, son coéquipier Valdevit se trouvait sur la touche avec sa Jawa personnelle. Il devait bien vite convaincre Hervé... pour qui la Jawa n'a plus de secret.

Au départ, nous trouvions 2 quatre temps : la Gold-Star « course » de Leteure-Costedoat, et celle « sport » de Leroy-Deloince, contre 2 deux temps, la Jawa précitée et la Maïco « Taifun » de Milone-Heuqueville.

★

De ces quatre machines, la B.S.A. de Leroy devait être la plus en vue, étant, à la cinquième heure, huitième au classement général!... après avoir effectué les premiers tours de l'épreuve roue dans roue avec les 500 cc.

Et puis, avec la nuit, arrivèrent les



Un passage au Faye de Jean Murit qui, en compagnie de Schneider, enlève la catégorie side-car en 750 cc.

premières pannes d'éclairage, tandis que la progression de l'équipage était encore contrariée par le changement d'un ressort de soupape. Le moteur eut chaud, la compression sembla diminuer, et 700 t/m étaient perdus au compte-tours.

Leroy enleva quand même sa catégorie, après avoir prouvé qu'il fallait toujours compter avec lui au Bol d'Or. Il sait tenir, il sait aussi aller vite. Peut-être cherchait-il à le démontrer une nouvelle fois à certains de ses détracteurs qui, dernièrement, le jugeaient incapable de mener une... 500 cc qui, finalement, ne lui fut pas confiée pour ce Bol.

Leteure-Costedoat amènent à l'arrivée la première 350 cc, leur « Gold-Star », finissant même septième au classement général!... après avoir, entre autre, changé une roue AV et eu quelques ennuis du côté graissage.

Quant aux deux temps, eux aussi, eurent leur part de malheur. Valdevit-Hervé crevèrent un piston, crevèrent

aussi un pneu avant, ce qui valut un « soleil » à Valdevit au Faye.

La Maïco ne devait pas finir car, selon les propres termes d'Heuqueville, après démontage, on s'aperçut que c'était l'embellage qui avait grippé, « étant sec comme un coup de trique »!...

Abandon d'autant plus regrettable pour cet équipage, qu'il était alors 2^{me} des 350 cc, toutes catégories.

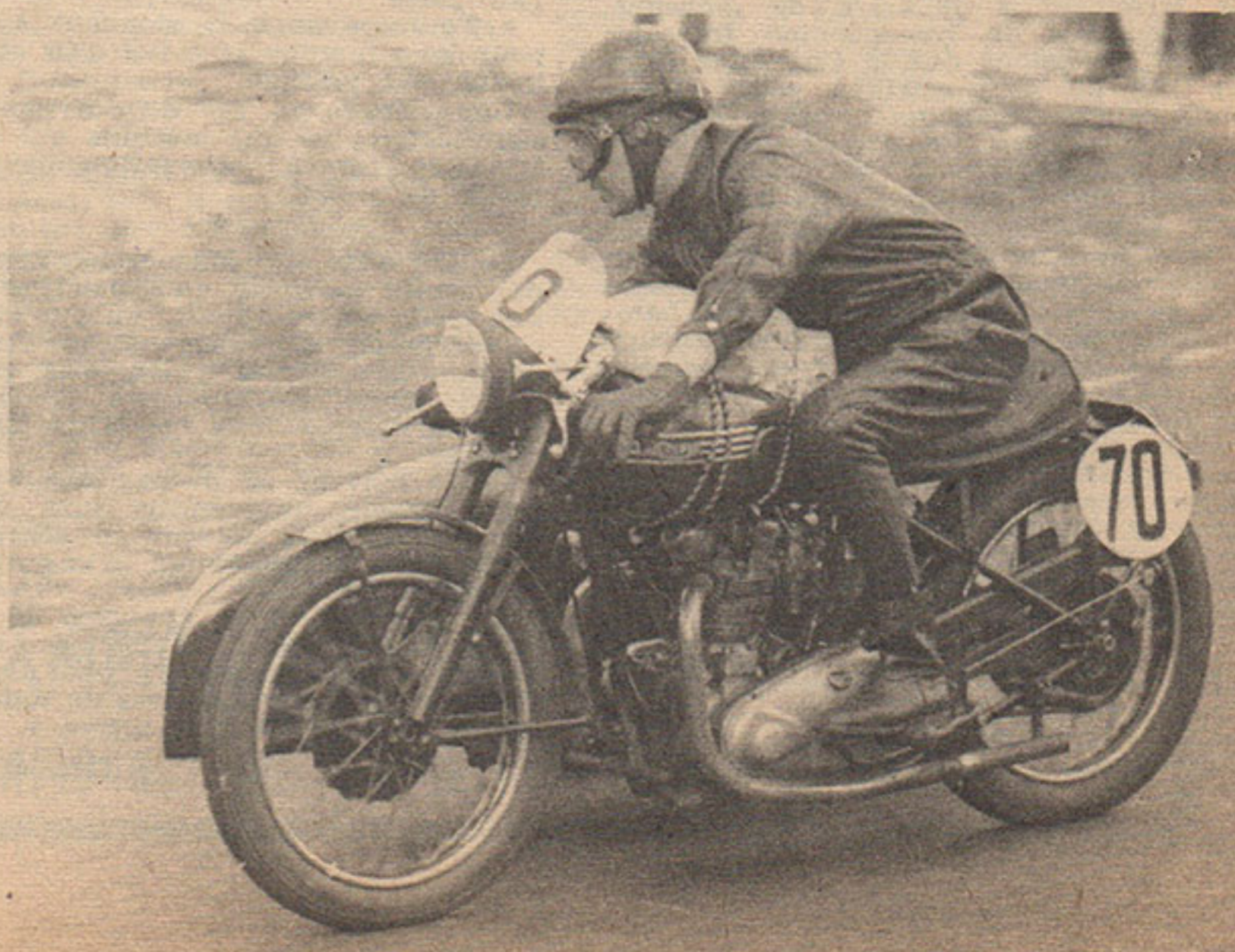
A L'ASSAUT DU RECORD EN 250 cc.

Obert et sa N.S.U. sont des visages familiers à Montlhéry. Mais ce n'est pas encore cette année qu'ils s'approprièrent le record de la Puch.

Ils terminent néanmoins premiers de la cylindrée — une machine sport battant les machines course — et cinquièmes au classement général.

Heureusement, possédant une certaine avance, le bris de la cuve dans la

Grollet-Gallard comptent au nombre des recordmen 59. Ils détiennent, avec leur 500 cc, le record side-car toutes catégories.



dernière heure, ne permit pas à Pierre-Rittaud de leur ravir cette place.

Pourtant, ce fut là une paire de pilotes dangereux, bien servie par une Puch compétition-client à cylindre chromé dur.

La machine tourna fort régulièrement, semblant même prendre des chevaux avec le temps, puisque le dimanche matin, Rittaud changea de démultiplication, afin de tirer encore plus long.

A ce sujet, signalons que le samedi matin, Rittaud ne savait pas encore qu'il ferait le Bol. Pierre, arrivé de Dakar, sans coéquipier, demanda aux organisateurs de lui procurer un co-pilote connaissant la Puch. Evidemment, on pensa immédiatement à Rittaud qui, malheureusement, était engagé au cross de Chauny. Mais les sportifs dirigeants du Moto-Scooter-Club de l'Aisne voulurent bien lui rendre sa liberté, ce que ne regrettera pas Rittaud, puisqu'en compagnie de Pierre, ils enlevèrent la catégorie 250 cc course, devant les trois Panonia hongroises, qui firent une course plus régulière que rapide.

★

Mais une autre équipe visait le record en 250 cc. C'est celle formée par Couturier-Bettiol sur une Morini... 175... Déjà recordmen de l'épreuve en 1958, ils avaient terminé à 25 km/h (soit quatre tours) du kilométrage accompli par Weingartmann et sa Puch 250.

Aussi, l'objectif de cette année semblait à leur portée. La moyenne réalisée dans les premières heures de course confirmait pleinement leurs espoirs, jusqu'à ce qu'un grain de sable vienne bloquer la soupape d'admission dans le guide. A cela, ajoutez un fil de charbon de dynamo défectueux, qui ne fut pas repéré tout de suite... et le record s'envola.

Mais cette année encore, la Morini resta la meilleure en 175 cc, terminant 9^e du classement général.

La deuxième 175 classée, est encore une Morini, Sport cette fois, celle d'Esme-Roca, qui eurent quelques ennuis de dynamo, éclairage, etc...

★

Les autres 175 en vue furent la Gnome et Rhône de Gilbert-Picache, et la D.K.W. des Allemands Lautrich-Meyer.

Les premiers cités, qui disposaient du moteur vainqueur en 1956, devaient finalement abandonner après avoir cassé les segments, dont les morceaux étaient tombés dans le carter !...

Mais avant de sombrer, cette machine avait été en tête de sa catégorie !...

Quant à l'équipe allemande, déjà victorieuse aux 24 heures de Warsage, elle devait être victime de la cage de roulement de la tête de bielle.

Fusari-Michaud, à qui reviennent notre Coupe, classent la première machine française, une 175 Peugeot, avec laquelle ils terminent à 78 km/h de moyenne.

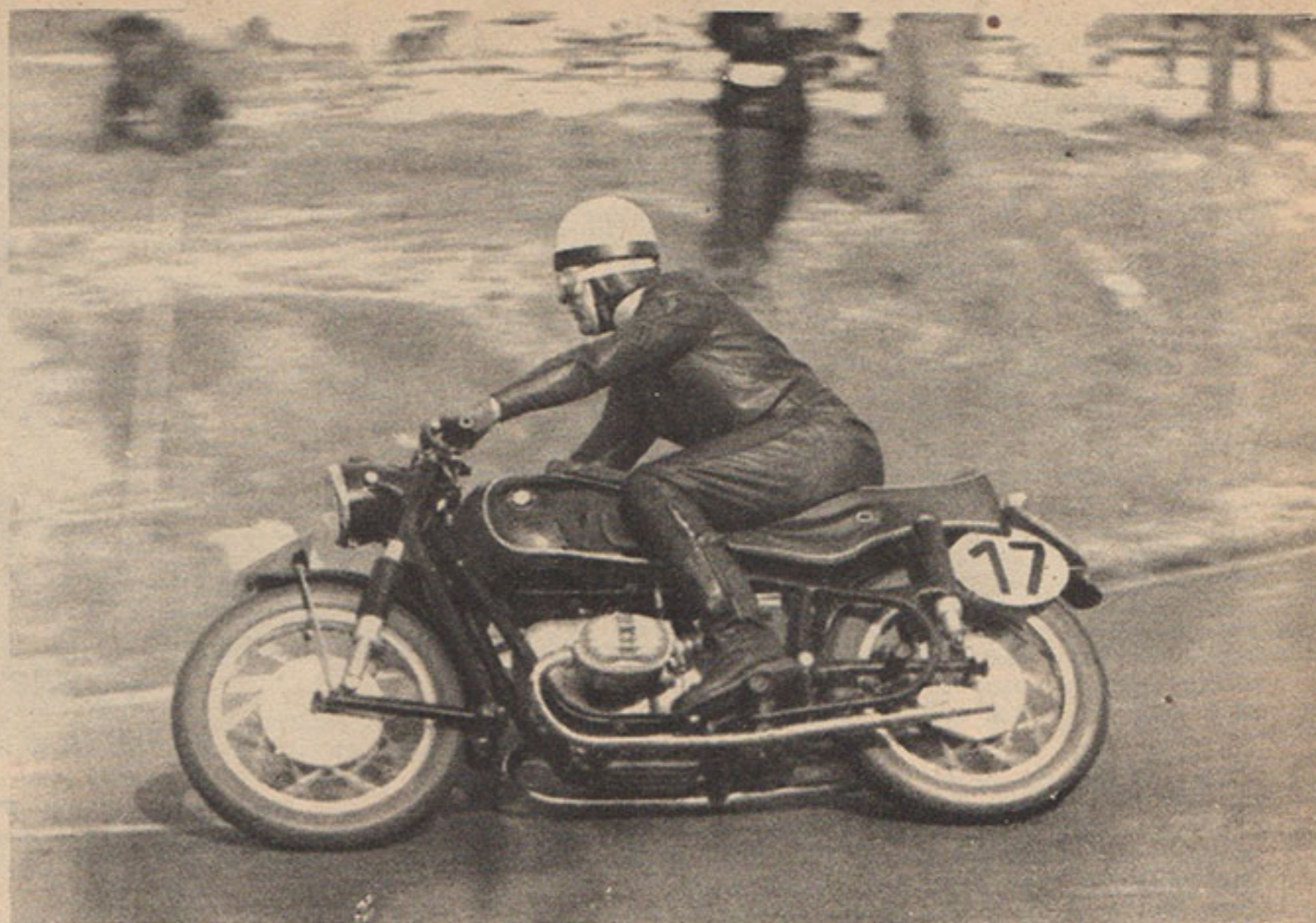
Et en fait de 1^{re} machine française classée, rappelons que le Challenge Dunlop n'a pu être attribué cette année, puisqu'aucune machine française ne remporte la victoire. Ce qui ne doit finalement pas déplaire à Migeon-Croix qui gardent encore un an l'objet d'art, après leur victoire sur A.G.F., l'an passé.

Troisième de la catégorie 175 course, Fusari-Michaud terminent à deux tours des seconds, Freze-Parans sur un Lambretta revu par Milone. Ce fut d'ailleurs là, et de loin, le meilleur des scooters qui, cette année, étaient confondus avec les motos.

Leur plus sérieux rival était le Rumi de Leguellec-Caekebecke. Mais un fil de stator cassé fit perdre du temps et ensuite Le Guellec devait chuter, et ne put terminer l'épreuve qu'avec l'aide d'un médecin qui lui administra une intraveineuse.

★

Remarquables de régularité furent Bourlès-Talbot (ce dernier, d'ailleurs, mal remis d'une appendicite). Et avec leur 125, Rumi Junior, voici nos deux jeu-



C'était la première fois que le public de Montlhéry faisait connaissance avec le Champion d'Allemagne, Hiller.

Meilleur scooter du Bol d'Or, le spécial Millone, mené par Freze-Parans.

nes recordmen du Bol d'Or. Ce n'est pour eux qu'une victoire sur eux-mêmes, car le précédent record leur appartenait déjà.

POUR CONCLURE.

Et nous ne saurions mieux terminer, qu'en reprenant ce que nous écrivions l'an passé.

« Toujours aussi passionnant à suivre pour les « mordus », le Bol d'Or conserve intact son prestige.

Une victoire au Bol d'Or a une réelle signification, et une machine qui le termine se trouve automatiquement auréolée de gloire.

★

Le Bol d'Or est, commercialement, une des seules épreuves du calendrier ayant une réelle portée auprès du public. Aussi comprend-on difficilement que les circonstances actuelles n'aient pas, précisément, incité constructeurs français et importateurs à une participation plus massive.

Ils se doivent de ne pas laisser le Bol d'Or devenir uniquement une épreuve d'amateurs, mais doivent au contraire y chercher la consécration d'une manière officielle.

Au moment où les épreuves de vitesse pure n'ont plus l'audience qu'elles avaient précédemment, une nouvelle chance s'offre aux épreuves de fond, dont le Bol d'Or est le type même ».

C.R. et C.C.



Le Cross

A VERN D'ANJOU

VICTOIRE DU BELGE ROMBAUTS

belle résistance de

BEAUMARD

deuxième et premier Français.

Vern d'Anjou, vraiment, a atteint son objectif. Ambiance populaire folle, courses spectaculaires, public enthousiaste.

Près de 15.000 spectateurs ont assisté à cette belle manifestation.

Étaient présents : M. Gauthier, président de la Ligue Anjou-Bretagne ; M. Dupré, membre du bureau de la Ligue, et de très nombreuses personnalités : M. Lazeur, directeur départemental du ministère de la Jeunesse et des Sports ; M. le Sous-Préfet de Segré, etc., etc...

★
Dès le matin, pour les essais, sous un temps couvert, le circuit était envahi par un public très nombreux.

Dès 14 heures, les essais reprurent pour une demi-heure et, à l'heure prévue, les premiers départs furent donnés.

EN 250 cc.

La course des 250 cc. rencontre inter-ligues Poitou, Orléanais, Anjou-Bretagne fut remportée par la ligue de l'Anjou-Bretagne. Nous vous donnons ci-dessous le classement :

1. Lebreton, de Mayenne (3 pts), Anjou-Bretagne ; 2. Gaborit, d'Angers (7 pts), Anjou-Bretagne ; 3. Goussard, de Montargis (14 pts), Orléanais ; 4. Branger, d'Angers (16 pts), Anjou-Bretagne ; 5. Sellier, d'Angers (18 pts), Anjou-Bretagne ; 6. Léon, de Morlaix (20 pts), Anjou-Bretagne ; 7. Philippot, de La Rochelle (22 pts), Poitou ; 8. Bourbin, d'Angers (23 pts), hors rencontre ; 9. Chollet, de La Rochelle (25 pts), Poitou ; 10. Mombalais, d'Angers (31 pts), hors rencontre ; 11. Boileau, de La Rochelle (32 pts), Poitou ; 12. Merle, d'Orléans (32 pts), Orléanais ; 13. Martin, de La Rochelle (41 pts), Poitou ; 14. Estrada, d'Orléans, cassé, Orléanais ; 15. Geslin, d'Angers, cassé, hors rencontre.

Rencontre Inter-Ligue :

Anjou-Bretagne. 26 points
Poitou 79 points
Orléanais

La ligue Anjou-Bretagne a démontré, une nouvelle fois, qu'en 250 cc, dans un plan général et d'ensemble, elle possède des éléments de valeur. Très belle course de Lebreton, Gaborit, Goussard, Branger et Seller, et Léon qui se doublèrent et se redoublèrent sans cesse.

EN 350 cc.

Les courses furent très mouvementées, et l'ordre des concurrents changea très souvent ; il ne fut pas rare de voir à chaque passage un ordre nouveau.

Nous vîmes tantôt Allaire, Mabo, Leroyer, Paillaux, Pierre, Thomas, à la pointe de combat. La lutte fut des plus spectaculaires pour le public.

Si Allaire remporta la première série et la finale, en se classant second dans la seconde manche, il fit un travail inouï pour conserver cette belle place. Longtemps, la lutte fut indécise entre les pilotes.

Le classement général donna l'ordre suivant :

1. Allaire, de Nantes, 4 pts ; 2. Mabo, de Nantes, 6 pts ; 3. Paillaux, de Chartres, 14 pts ; 4. Pierre, de Caen, 16 pts ; 5. Leroyer, d'Angers, 18 pts ; 6. Jolliet, d'Angers, 22 pts ; 7. Mary, de Caen, 24 pts ; 8. Brioual, de Chartres, 26 pts ; 9. Brosseau, d'Angers, 29 pts ; 10. Briard, 29 pts ; 11. Chastel, 35 pts ; 12. Lebreton, de Mayenne, cassé ; 13. Thomas, d'Angoulême, cassé ; 14. Landais, d'Angers, cassé.

EN 500 cc. EXTRA-NATIONALE :

La présentation des pilotes étrangers internationaux fut très goûtée du public et la levée des couleurs chaleureusement applaudie.

Puis, les pilotes rejoignirent la ligne de départ. Cette ligne, très vaste, et de 200 mètres environ, permettait des envolées spectaculaires.

Rombauts (Belgique) remplaçait Rietman, retenu en Hollande par une épreuve de Championnat.

★

Dès le départ, Rombauts prit la tête, tandis que Beaumard et Rasmussen suivent à quelques mètres ; Deshaies, Radermacker suivent également. Puis, brutalement Rasmussen chuta au sommet d'une butte : le temps qu'il se relève, déplace une botte de paille, remet en route, redresse son guidon, il se fait doubler par Rombauts. Rasmussen, découragé par cette chute, se contenta de suivre le pilote belge et le talonna sans cesse, ce qui permit au public d'assister à une belle bagarre entre Rombauts, poussé par Rasmussen, Beaumard, à quelques longueurs, et Radermacker.

L'arrivée de la première manche vit la victoire de Rombauts devant Beaumard, Deshaies, Radermacker, Wofter et Rasmussen ; derrière suivent les Nationaux.

★

La seconde manche vit encore un départ spectaculaire. Rombauts prit le commandement devant Beaumard, Deshaies, Radermacker, Wofter, Rasmussen et Thomas. Rasmussen fit une remontée sensationnelle et au huitième passage, il était en troisième position, avec devant lui, à quelques mètres, Beaumard et Rombauts. Au 11^e tour, sous les cris d'une foule déchainée, Beaumard réussit l'exploit de passer Rombauts. Et le jeune pilote belge, dans un style très sûr, très

à l'aise sur sa machine, la tête légèrement inclinée sur la droite, fit un forcing pour reprendre cette première place. Et le passage suivant vit à nouveau Rombauts en tête, suivi de Beaumard et de Rasmussen, ensuite Wofter, Deshaies, Radermacker, Mabo, etc...

DE LA FINALE :

Départ foudroyant : les machines, sur l'herbe, se mettent de biais, quelques heurts, mais aucun pilote ne fut désarçonné. Qui sera le premier au bout des 200 mètres de ligne droite pour le passage du ruisseau ? C'est encore Rombauts, devant Radermacker, Beaumard, Deshaies et Rasmussen. Pendant 2 tours, aucun changement, puis au quatrième passage, c'est Beaumard qui est en tête. Du suspense, il y en avait à Vern, des émotions également ; et voici que Rasmussen s'approche très dangereusement de Rombauts, le voilà qui double et qui est derrière Rombauts en troisième position, Beaumard étant toujours en tête.

Jusqu'au dixième passage, aucun changement, toujours roue dans roue, Beaumard, Rombauts et Rasmussen se donnent la chasse. Puis, à nouveau, des cris, c'est Rombauts qui, prenant des risques considérables, a doublé Beaumard, et Rasmussen qui attaque Beaumard ; ce dernier tient tête pendant deux tours, puis Rasmussen, au sommet de la grande butte, dans un style très souple, passe Beaumard. Voici maintenant Beaumard en troisième place. C'est une belle place, qu'il lui faut conserver devant Radermacker, Deshaies et Thomas.

Toujours roue dans roue, Rombauts est en tête et franchit, au dix-septième passage, la ligne d'arrivée, avec une longueur d'avance sur Rasmussen, lequel avait également trois longueurs d'avance sur Beaumard ; puis, arrivèrent Radermacker, Deshaies, Thomas, etc...

★

Le classement général donne :

1er Rombauts (Belgique), 3 points ; 2. Beaumard (France), 7 pts ; 3. Rasmussen (Danemark), 12 pts ; 4. Deshaies (France), 13 pts ; 5. Radermacker (Allemagne), 14 pts ; 6. Wofter (Allemagne), 19 pts ; 7. Gaborit, d'Angers, 1er National, 22 pts ; 8. Thomas, d'Angoulême, 23 pts ; 9. Branger, d'Angers, 23 pts ; 10. Mabo, de Nantes, 29 pts.

L'ORGANISATION

Quelques mots sur l'organisation. Bonne décoration du terrain, mesures de protection efficaces, service d'ordre et d'incendie bien en place. Le directeur de course bien à son poste, pas le moindre accrochage au départ, pas la moindre discussion sur la ligne de départ avec les coureurs, qui vinrent d'eux-mêmes s'y aligner, pour le respect des consignes, et aucun accrochage, aucun incident n'apportent une ombre à cette belle organisation. Mais la foule, très docile, suivait les directives du speaker et, chose surprenante, tout le public, les 15.000 spectateurs de Vern, à la demande du speaker, restèrent tous à leur place en attendant les pilotes qui vinrent recevoir leur récompense sur la ligne d'arrivée, et leur gerbe de fleurs. C'est sous des acclamations fantastiques que les pilotes Lebreton, en 250 cc, Allaire en 350 cc, Rombauts, Beaumard et Rasmussen en 500 cc, effectuèrent leur tour d'honneur.

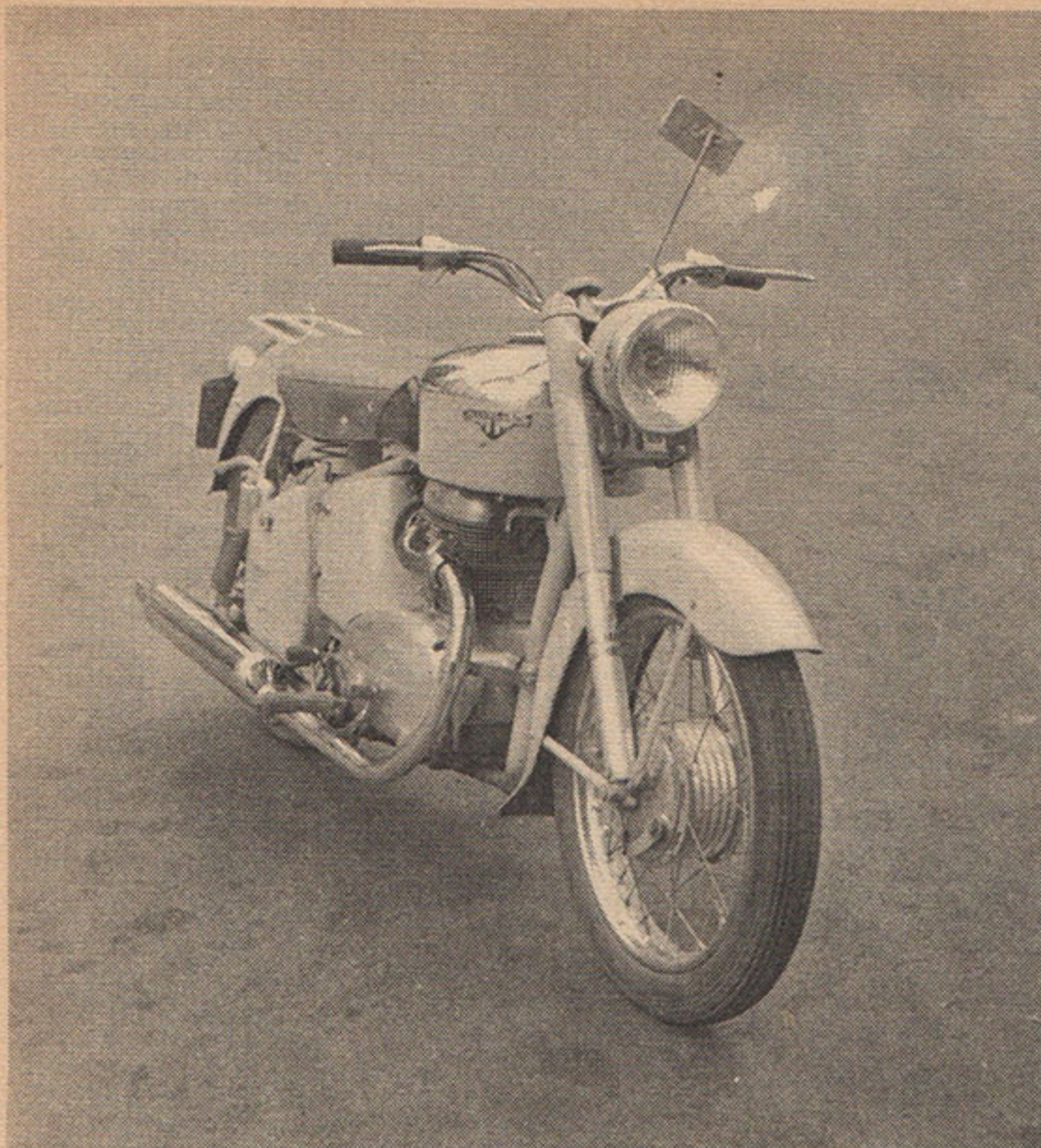
Belle journée pour l'U.M. Anjou, belle réussite pour la Ligue Anjou-Bretagne. Peut-être verrons-nous, à Vern, l'an prochain, une épreuve de Championnat de France. C'est ce que souhaitent tous les dirigeants de l'U.M. Anjou.

CASSEL
(NORD)

28 JUIN

POUR LA PREMIÈRE FOIS EN FRANCE
CHAMPIONNAT D'EUROPE 250 cc
CHAMPIONNAT DE FRANCE DES INTERS EXPERTS

" EN REHABILITATION DE LA 350 cc MOTOBÉCANE "



LÉCTEUR de *Moto-Revue*, et abonné récent, je reçois votre numéro du 2 mai et tiens à vous donner mon avis sur la 350 L4C Motobécane, en réponse à la lettre de M. Bouriffet de Créteil qui se montre, après tant d'autres, fort désobligeant.

J'ai acheté cette moto en juin 1956 à un ami. Elle porte le numéro 920.003, c'est-à-dire qu'elle est la troisième de sa série, immatriculée le 31 décembre 1953. Elle totalisait alors 35.000 kms. Son précédent propriétaire avait eu tous les ennuis classiques des premières séries de ce type, et avait modernisé la machine, avec la nouvelle culasse, le carburateur Amal, etc... Elle se trouvait donc identique aux machines sorties en 1956. A cette époque, elle roulait régulièrement à 125 km/h, et sans doute plus (un essai à Montlhéry en position normale et dans des conditions assez défavorables avait donné 118 km/h). Je l'ai revendue en janvier dernier à 70.000 kms. Elle marche encore à 115 km/h, et cette baisse de vitesse maximum, due sans doute à une certaine usure, provient probablement aussi du changement de pignon de sortie de la boîte, dont je parlerai plus loin. Je tiens à dire que mon successeur est enchanté de son acquisition.

Je tiens toujours un carnet d'entretien de véhicule, et, si l'aspect extérieur est quelquefois délaissé faute de temps, l'entretien mécanique est scrupuleusement observé. Je conduis comme tout le monde, en usage semi-urbain et semi-routier. J'aime bien aller vite quand c'est possible, et, si j'ai revendu la 350, c'est parce que 90/100 de vitesse de croisière sur route ne me suffisaient pas, ce qui m'a poussé à prendre une 500. Je désirais aussi une meilleure aptitude en côte, surtout à deux. Aussi ai-je acheté une R 51/3 d'occasion avec laquelle je n'ai encore parcouru que 3.000 km. J'en parlerai une autre fois. C'est une excellente machine qui a d'énormes qualités, mais aussi des défauts. Tout engin mécanique en a. C'est pourquoi je veux clamer bien haut les mérites de la L 4 C envers et contre tous les détracteurs de cette machine.

En ce qui concerne les ennuis, j'ai donné mon carnet d'entretien de la 350 à son nouveau propriétaire, et ne pourrai par conséquent donner de chiffres précis. Autant que je me souviens et en dehors d'une consommation normale de câbles, d'ampoules, de pneus, etc..., je n'ai eu comme gros ennuis que 2 bris de roulements, une panne de volant magnétique (changé gratuitement), et la suspension avant abîmée ainsi que le phare à la suite

d'un accrochage dans Paris. Jamais la moto ne m'a abandonné sur route, et je n'ai pas hésité à faire des étapes journalières de 800 km et plus (Paris-Côte-d'Azur, Nice-Adriatique, Paris-Dax, Dax-Antibes, etc...).

Elle a toujours été entretenue et réparée à l'usine de Pantin, dont il faut louer la serviabilité, et en particulier celle de M. Taldir, qui dirige le service 350 cc, rue Lesault. Je n'ai trouvé nulle part cette amabilité et cette compétence, bien au contraire. Tous ceux qui ont eu affaire à des mécaniciens moto me comprendront.

Esthétique : avec une selle double, montée neuve, c'est une « belle machine », un peu basse, mais agréable. Le bloc est net, comme tous ceux de la marque.

Moteur : Embiellage remarquable, en dépit de sa conception curieuse. A 70.000 km, il est toujours d'origine, sans jeu appréciable. Les pistons ont été changés une fois, mais leur remplacement ne s'imposait pas. Soupapes : rien à dire. De bonnes dimensions, c'est un moteur qui « respire » bien, monte en régime, mais... consomme. Réglage des culbuteurs à 15/100 (admission) et 20/100 (échappement). Inconvénient : ainsi réglée, la culbuterie est bruyante. On peut aussi régler les culbuteurs sans jeu à froid : le bruit disparaît, mais la moto n'avance plus, et si l'on « tire » un peu, on bleuit l'arbre à cames (c'est arrivé au premier propriétaire).

Embrayage et boîte de vitesses : L'embrayage colle légèrement à froid, mais est agréable et très progressif. Bien réglé, il ne patine jamais à chaud. La boîte est bien étagée. Avec un pignon de sortie de 17 dents, elle tirait un peu court. Aussi ai-je monté un 18 dents, mais c'est, je crois, une erreur, car on n'arrive plus à accrocher le régime de puissance maximum en 4^{me}, et c'est, je pense, ce qui a fait baisser la vitesse maximum. Par contre la conduite sur les intermédiaires est bien plus agréable. Le sélecteur est commode et précis, contrairement à ce que j'ai entendu dire de nombreuses fois. Malgré sa course un peu grande, et sa position un peu haute, il permet un passage rapide des vitesses, sans claquement, que ce soit pour monter ou pour descendre. Un peu d'apprentissage est toutefois nécessaire pour la bonne synchronisation des manœuvres de l'embrayage et du sélecteur, sans laquelle le passage est effectivement laborieux. A signaler que j'ai cassé une fois le ressort du sélecteur, et que j'ai fait 2.000 km sans ressort, en jouant sur les deux branches (le remplacement dudit ressort nécessite la dépose complète du moteur !).

Souplesse et propreté : L'ensemble est extrêmement souple (20 km/h en 4^{me}), bien plus souple que la R 51/3 ! Néanmoins cette souplesse diminue notablement si l'on n'emploie pas du super. Par contre, avec le super italien, les reprises en 4^{me} à 20 à l'heure sont franches et les reprises en côte bien meilleures qu'avec du super français.

Les suintements sont inévitables, surtout au couvercle de cache-culbuteurs. J'ai obtenu d'assez bons résultats avec deux joints en liège, au lieu du joint armé monté par l'usine. Mais l'ensemble n'est tout de même jamais net, et, de plus, le carburateur est cause de larges traînées rouges de super sur le carter du volant, ce qui est peut-être dû au fait que je ne ferme jamais l'essence, manœuvre qui m'a toujours paru archaïque sur un véhicule (j'ai dû m'y résoudre sur la BMW). Toutefois le nettoyage est facilité par la netteté du bloc, et finalement on arrive, moyennant un coup de chiffon occasionnel, à avoir un moteur à peu près propre.

Carburateur : Le carburateur d'origine fut remplacé par un Amal, d'un rendement bien meilleur. Avec l'aiguille au cran supérieur (position des restrictions d'essence), la consommation ressort à 3,5 l, mais les reprises sont bien molles. Par contre, avec l'aiguille au cran inférieur, et moyennant 6 l, on a une machine très nerveuse. Au cran central (le 3e), consommation 4,5 à 5,1 à 100 km/h, et performances correctes (utilisation normale). Dans Paris, consommation à peine plus élevée, ce qui est sans doute dû à la souplesse du moteur.

Bougies : Effectivement difficiles à démonter. C'est surtout long, mais jamais « impossible », même à chaud ! En fait, et si on les change tous les 10.000 kms, il n'y a pas lieu d'y toucher ; usage normal : Marchal 35/36 H ; en été pour la route 2/33 H.

Huile : Castrol SAE 30 l'hiver ; SAE 50 l'été. Consommation nulle.

Démarrage : Toujours impeccable. Deuxième coup de kick maximum. Moteur chaud, j'ai étonné de nombreuses personnes avec une légère pression sur le kick, et le démarrage instantané du moteur au ralenti (presque inaudible). D'autre part, et c'est encore un point où je ne suis pas d'accord avec les autres utilisateurs, mon moteur n'a jamais chauffé, et je n'ai jamais eu d'ennuis l'été, même en montagne. Le cylindre AR refroidit peut-être moins bien, mais le jeu légèrement supérieur du piston AR compense très bien la différence de température.

Suspensions : La fourche télescopique, efficace, n'a jamais talonné. La suspension AR est bonne coulissante, un peu dure en solo, correcte en duo.

Tenue de route : Grâce aux bonnes suspensions, et à un cadre très rigide, la tenue de route est excellente (avec naturellement de bons pneus). Le centre de gravité est bas et la moto colle à la route. On peut virer très sec, mais à droite le pot racle sérieusement le pavé, surtout en duo. Malgré tout, la tenue de route, jointe à une excellente maniabilité en font une agréable monture. Je crois par ailleurs que le cadre est trop petit pour un individu de plus de 1 m 70, mais il est parfait pour mes 1 m 66. La position est bonne en solo, mais pénible en duo avec la selle double, surtout pour le passager qui est un peu « plié en quatre ». Autre élément de confort appréciable, la machine ne vibre pas, sauf peut-être vers 100 km/h, mais c'est presque insensible et jamais gênant.

Partie cycle : La peinture et les chromes sont acceptables. Le pot d'échappement est remarquablement efficace et la moto est vraiment digne de l'expression « Silence BMW ». En fait, elle est à mon avis plus silencieuse que la BMW, mais les bruits de culbuterie sont amplifiés par le réservoir, comme dans tout moteur vertical. Les freins sont bons, l'AR est même excellent. Un vrai moyeu-frein, peut-être double came, serait le bienvenu à l'AV, qui n'est pas à la hauteur de l'AR.

A noter la présence d'un vaste coffre très utile, mais qui a le défaut de rendre malaisé le démontage de la batterie. Mais, là encore, c'est une chose que l'on ne démonte pas tous les jours ! Bonne béquille centrale. Béquille latérale usée devenue inutilisable, mais c'est l'ancien modèle, et je crois que le nouveau est meilleur. Carter de chaîne très efficace. J'ai changé la chaîne secondaire et la couronne AR quand j'ai monté le pignon 18 dents, c'est-à-dire à presque 70.000 kms, ce qui, je crois, constitue un record pour une chaîne. Avertisseur : a toujours bien fonctionné, correct en ville. Eclairage : bon, sans plus. Excellent si on le met directement sur le volant, mais alors on grille les ampoules de phare. Par contre, aucune ampoule de stop ne tient. Il faudrait mettre une résistance en série.

Pneus : AV : Hutchinson Ribbed. Durée 40.000 kms. AR : Michelin 15.000 kms, Pirelli 5.000 kms, Englebert : 15.000 (le meilleur pour la tenue de route). Le dernier est un Hutchinson renforcé monté neuf au moment de la vente. Tenue de route excellente, mais je ne peux rien dire de sa longévité.

Compteurs O.S. : Aucun n'a fonctionné. En 70.000 kms, nous en avons bien cassé une dizaine. Il est impensable que l'on puisse fabriquer un tel article. Je me permets de faire remarquer que la maison O.S. m'a refusé une réparation, en me fermant tout simplement la porte au nez, car elle ne traite qu'avec les professionnels, ce qui ne facilite pas les choses.

Enfin, modifications diverses apportées :

— Selle double.

- Porte-bagages sur mesures avec sacoches 50x35x20.
- Avertisseur de route sur relais Mixo.
- Commutatrice Saker d'éclairage (poignée gauche), réunissant toutes les commandes d'éclairage et d'avertisseurs.
- Petit guidon sport Tomaselli, avec poignée à tirage rapide.
- Pipe d'échappement en bronze, à la place de celle en alliage léger, qui lorsqu'elle ne fondait pas, se dévissait tous les 500 kms.
- Robinet de batterie (étanchéité douteuse du circuit électrique) à clef, monté sur le côté du couvercle du coffre, et ainsi à l'abri des infiltrations d'eau.
- Masse correcte pour la batterie (tresse métallique).
- Contact par tirette à la place de l'ancien contact à clef.
- Robinet d'essence avec position réserve.
- Câbles d'embrayage et de frein AV de B.S.A.
- Pignon de 18 dents au lieu de 17 (sidecar : 16 dents).

Conclusion : Cette machine est incontestablement dépassée, mais il suffirait de peu de choses pour la rendre très « valable ». Son moteur est excellent, mais je crois que Motobécane n'a pas pu arriver à la constance dans la qualité des fabrications. Est-ce dû aux matières premières ? aux traitements de pièces ?... Je crois aussi que l'étude des dilatations relatives des pièces mobiles n'a pas été suffisamment poussée. Tout ceci aurait sans doute été favorisé par une production en grande série qui n'a jamais pu être établie. Ce n'est pas à moi d'en rechercher les causes.

Ce modèle aurait dû être doté d'une suspension oscillante. Avec un frein AV plus puissant, un double échappement, des pots plus hauts, une admission par pipe en Y, au lieu d'une bifurcation noyée dans le cylindre, et quelques petites améliorations secondaires, c'eût été une moto de très grande classe, car elle a déjà de belles qualités. Cette machine qui a raté son entrée sur la scène motocycliste a sans doute laissé passer son heure, mais elle a été à la hauteur des machines étrangères de son époque (1954/55) et est encore loin d'être ridicule. Peut-être un rajeunissement sérieux permettra-t-il à l'usine de Pantin de doter le marché d'une bonne 350, qui aura vraiment le mérite d'être entièrement française, et ce, à un prix abordable.

En tous cas, je tiens à dire combien j'ai été satisfait de cette machine et vous demande de publier ma lettre dans la rubrique « Ce qu'ils en pensent » pour réhabiliter un tant soit peu par mon humble avis cette pauvre 350 tant décriée, dont je n'ai eu personnellement qu'à me louer.

Sous-Lieutenant DELOFFRE, S.P. 88.519. AFN.

N.D.L.R. — Nous tenons à préciser à notre lecteur que la fermeture de l'essence au robinet de réservoir est peut-être archaïque, mais bien souvent nécessaire.

En effet, si vous négligez cette opération, que se passe-t-il ?

Par gravité, l'essence descend dans le carburateur, et son arrivée n'est arrêtée que par le pointeau du flotteur.

Mais il arrive des cas où le pointeau du flotteur ne remplit pas son rôle :

- saleté interposée entre le pointeau et son siège ;
- position inclinée de la machine à l'arrêt (dans le cas de mise sur béquille latérale notamment) qui fait que le flotteur peut gripper dans la cuve, et alors le pointeau ne revient pas correctement obturer l'arrivée d'essence.

★

Qu'arrive-t-il dans ces conditions ?

L'essence coule, passe dans le corps du carburateur, et comme les pipes d'admission sont généralement inclinées vers le bas, l'essence se dirige vers la soupape d'admission.

Si celle-ci est fermée, elle s'ouvrira par contre dès le premier coup de kick et le moteur sera abondamment noyé.

Mais si votre soupape est restée ouverte à l'arrêt, l'essence remplira votre culasse et bloquera le moteur.

★

Il arrive même des cas plus graves que connaissent certains possesseurs de Rumi qui ont laissé leur robinet ouvert alors qu'un des pistons se trouve aux alentours du P.M.H. Le carter-pompe peut, finalement, être plein d'essence. Sur un énergique coup de kick, l'essence n'étant pas compressible, l'embellage peut s'en ressentir, du côté du piston bloqué.

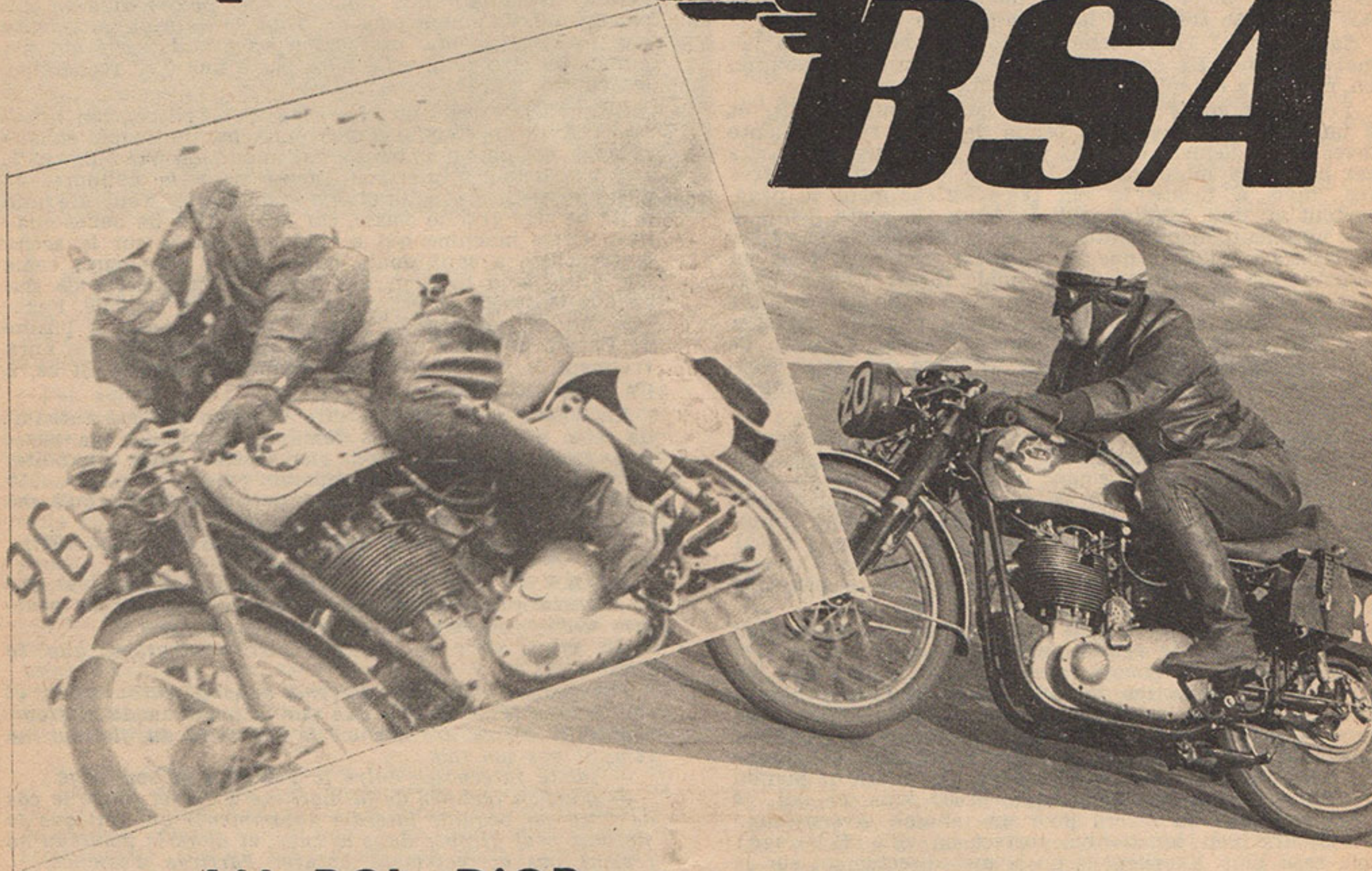
*des
victoires*

*encore
des victoires*

**toujours
des Victoires**

pour

BSA



AU BOL D'OR

1^{er} en 350 Course. LETEURE-COSTEDOAT
en 350 Sport. LEROY-DELOINCE

SUR GOLD STAR, la Moto Sport de l'Elite, en vente chez
les 250 Agents dans toute la France

**MOVEA 79, Av. Grande Armée, PARIS-XVI^e
SADEB 1, Rue d'Assus, ALGER 642-44**

INFORMATIONS SPORTIVES

ENCORE UNE AUTRE EPREUVE ANNULEE : CHARTRES

Des raisons administratives et financières ont amené les dirigeants du M.C. d'Eure-et-Loir, à annuler leur circuit de vitesse.

CIRCUIT DE L'AIN

L'Union Motocycliste de l'Ain organise, le 28 juin 1959, une manifestation sportive de régularité, dénommée « Vingt-septième Circuit de l'Ain International ».

La première étape, de 140 km environ, est un itinéraire de rassemblement émanant des différentes villes suivantes :

Annecy, Moto-Club du Mont-Blanc, rue de la Préfecture ;
Bourg, U.M.A., 1, rue Paul-Pioda ;
Besançon, Moto-Club du Doubs, Café de la Terrasse de Talente ;
Chambéry, Moto-Club de Savoie, 1, boulevard du Théâtre ;
Dijon, Moto-Club de Bourgogne, Café Chinon, 30, rue des Forges ;
Genève, Union Motocycliste Genevoise, 6, rue Petitot ;
Grenoble, Moto-Club Dauphinois, 12, rue Montorge ;
Lyon, A.M.C.C., 1, Cours Lafayette ;
Mâcon, Ass. Moto, La Grande Taverne, 43, rue Gambetta.

★

Deuxième étape (280 km) :

Bourg, Pont-d'Ain, St-Denis-en-Bugey, Lagnieu, Chartreuse-de-Porte, Ordonnaz, Contrevoz, Chazey, Belley — Belley, Rochefort, Angletfort, Corbonod, Billiat, Arlod, Bellegarde — Bellegarde, Lancrans, Confort, La Mulas, Pont-des-Pierres, Montanges, Champfro-

mier, Monnetier, Cirque de la Fauconnière, La Pesse, Lambonieu, Bellecombe, Les Molunes, les « S » de Septmoncel, St-Claude — St-Claude, Molinges, Dortan, Oyonnax, Matafelon, Thoirette (le port), Bombois. Le viaduc de Cize, Grand-Corent, Simandre, Drom, les Combes, Jasseron, Bourg.

★

Troisième étape (78 km) :
Bourg, Ceyréziat, Bohas, Serrières,

ACTIVITE SPORTIVE DU S.C.I.F.

3 mai : NOISY-LE-GRAND, concentration.

Le S.C.I.F. remporte la coupe au plus grand nombre de participants et la coupe au plus grand nombre de machines de petites cylindrées.

Souvenir et gerbe à la 2me dame pilote : Mlle Natte.

Premier Pas au Trial (catégorie petites cylindrées) : 1. Gaure (Lambretta) ; 2. Manuguerra (Lambretta).

10 mai : RALLYE du T.C.F. « Journée des 2-Roues ».

1ers ex-aequo : Gaure (Rumi), Manuguerra (Lambretta), Riegler (Lambretta) ; 6. Pargeois Guy (Lambretta).

31 mai : PARIS-CHAMPAGNE-PARIS.

Nous félicitons tout particulièrement l'U.S.M.T. pour la bonne organisation de ce circuit de régularité.

Groupe Bleu 125 cc : 3. Pargeois Guy (Lambretta) ; 4. Lanoiselée R. (Vespa).

Groupe Blanc, 175 cc. : 1. Manuguerra Walter (Lambretta) ; 2. Manceau Jacques (Lambretta).

Le Berthian, Nurieux, Matafelon, Thoirette, Corveissiat, Montmerle, Jasseron, Bourg.

★

Engagements : 125, 175, 250, 350, 500, sides.

Pour tous renseignements, s'adresser à : Union Motocycliste de l'Ain, 1, rue Paul-Pioda, Bourg-en-Bresse (Ain).

Classement général Civils et Militaires : 1ers ex-aequo : Manceau J., et Manuguerra W. ; 2. Pargeois G. ; 3. Lanoiselée R.

7 juin : IVme CIRCUIT DE BIL-LANCOURT (autos, motos, scooters) organisé par le C.O.B.

Classement général : 17. Equipage Mougel (M. et Mme) (voiture) ; 20. Equipage Meton (M. et Mme) (voiture) ; 24. Equipage Manuguerra (M. et Mme) (Lambretta) ; 29. Equipage Guilbert-Manceau (voiture) ; 32. Lanoiselée Robert (Vespa).

Concentration. — Le Comité des Fêtes de CABOURG organise avec le concours du S.C.I.F. le dimanche 12 juillet 1959 une concentration touristique moto-scooters-cyclomoteurs, appartenant ou non aux clubs affiliés à la F.F.M.

Un gymkhana surprise ouvert à tous les concurrents et passagers aura lieu l'après-midi.

Pour tous renseignements, s'adresser à :

— S.C.I.F., 132, rue Blomet, Paris-XV. Tél. VAU 19-34.

— Syndicat d'Initiative de Cabourg.

LA PLUS FORTE VENTE DES PUBLICATIONS TECHNIQUES

LE NUMÉRO : 70 FRANCS

Moto revue

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

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

ABONNEMENTS

	France	Etranger	France	Etranger
24 N ^{os}	1.400 fr.	1.700 fr.	50 Nos	2.500 fr. 3.000 fr.

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

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

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

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

Avec des Machines du Commerce livrables de suite, ainsi que les TRESSETTE,

PAS DE COURSE A MONTLHERY... SANS VICTOIRE

2 SETEBELLO AU DÉPART, 2 PLACES DE 1^{er} A L'ARRIVÉE



Lunettes TRISVEL

Guidons CINELLI

REPARATIONS - MISES AU POINT

ETS COUTURIER

149, Av. de Neuilly, NEUILLY (Seine)
SABLons 98-39
86, Av. Gabriel-Péri, BEZONS (S.)
Tél.: 961-72-10

MOTO-HALL

vous présente les modèles ARIEL et VELOCETTE

Les motos TERROT et PEUGEOT
Les scooters LAMBRETTA et VESPA
VELOSOLEX

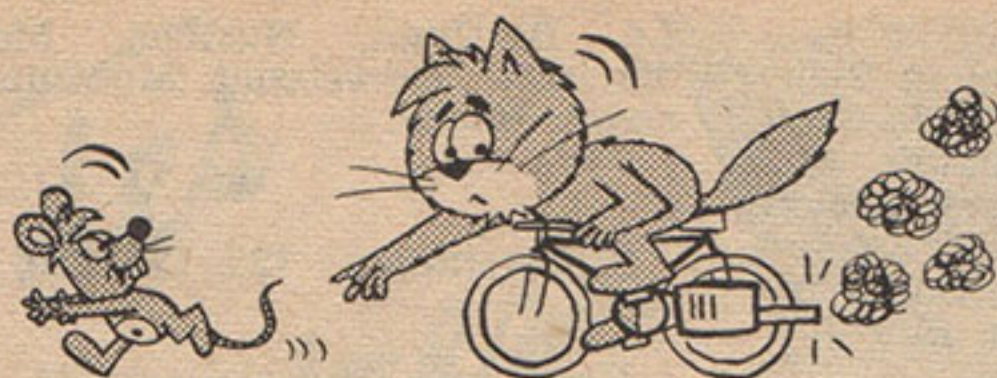
H. HABERT 78, av. des Ternes
— PARIS-17^e —
Tél. : GAL. 78-95

ACCESSOIRES - CREDIT 3 à 18 MOIS - REPARATIONS

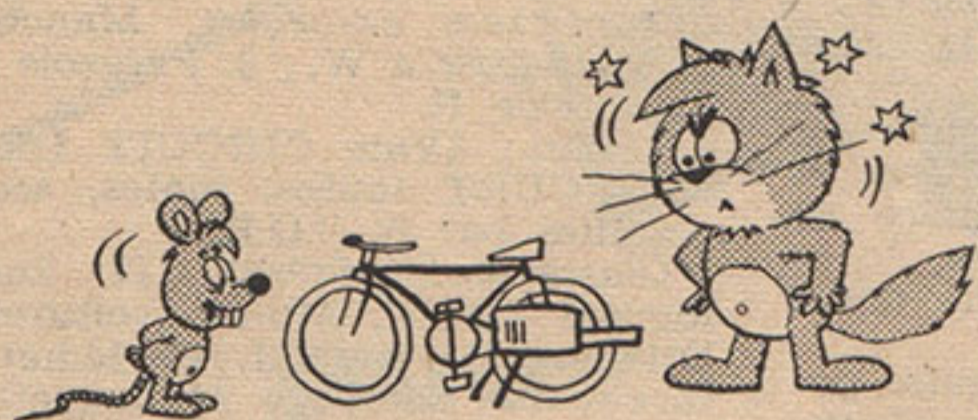
Expéditions dans toute la France et Outre-Mer

Pièces détachées : TERROT (anciens et nouveaux modèles) - VELOCETTE et ARIEL (anglaises d'origine)

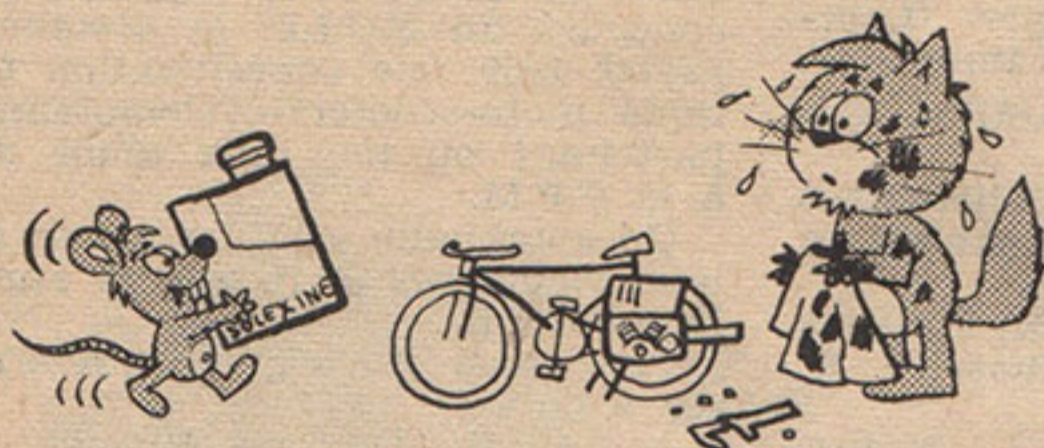
AVENIR



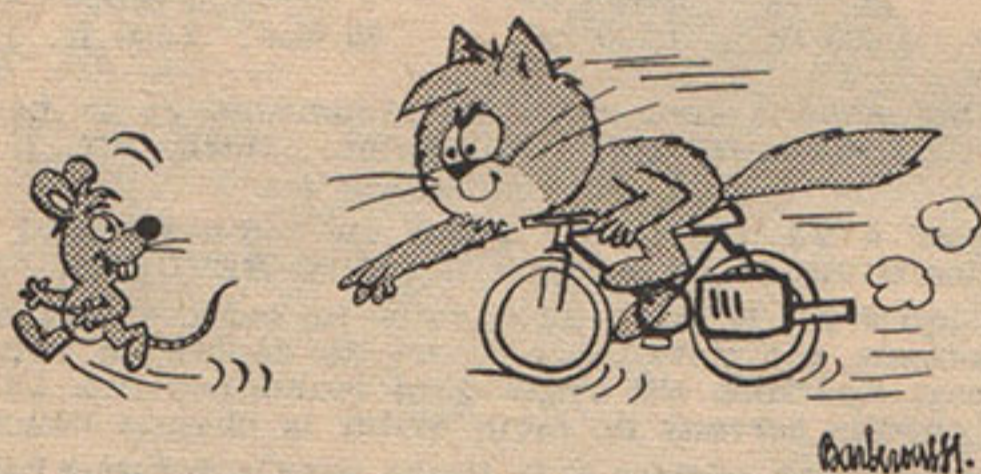
Hé !... tu as des ratés, vieux !...



Bougies encrassées... calamine !...



Essaye donc Solexine !...



ça, c'est du sport !...

Eh oui ! pourquoi souffrir des coûteux inconvénients de la CALAMINE, puisque vous pouvez éviter sa formation avec

SOLEXINE



Carburant Anti-Calamine pour VELOSOLEX et autres 2 Temps

En Vente : Postes BP. - Stations Velosolex et Garages

522-525
300
400
610
121
"F"
263
270
251
600
722-723
86
391
"P"

ACCESSOIRES
POUR
MOTOCYCLETES-VELOMOTEURS-CYCOMOTEURS

SAKER
ET'S ANDRE PORTERIE

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

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^r J. CHARRIER, International de Moto-Cross

Les motos
GNOME & RHONE
sont équipées en série de
L'ANTIVOL **NEIMAN**

Clinique des cadres. Réservoirs et Roues tél. PER. 20-68

MARCHAND Frères
16, rue Danton LEVALLOIS

Ne pas confondre, bien noter n° 16, la maison n'a pas de succursale.

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

LES PETITES ANNONCES DE *Moto revue*

PRIX DE LA LIGNE, DE 26 LETTRES, SIGNES OU ESPACES, LA LIGNE : 450 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

MOTOBECANE

Urgt Motobéc. 175, 1953, éq. pneus neufs, 34.000 km. Prix 45.000 fr. André, ELY 25-80. E
Motocf. 57, 175, 15 m.k. c. nve Sel. dble. Prix à déb. Huchet, 10, av. Burtin, Bois-Colombes.

MAGNAT-DEBON

Mag.-Deb. 350 cul. b. ét. Richard R. 36 Cité Gare Igney (Vosges)

PEUGEOT

175 b. ét. 18.000 km. 50.000 fr. Leduc, Finances, Lannion C d N.

Peugeot 175 t. b. ét. sel. bip. 65 M Chenevard, 2, Villa Dombasle, Noisy-le-Sec.

Peugeot 250 parf. état équipée. 54, Brossolette, Châtillon, Seine

MOTOS ALLEMANDES

Victoria 58 350 14.000 km. Beauvillain, 39, r. de Saint-Quentin, Caudry (Nord).

250 NSU Max Parfait état 130. 600 BMW 1954 impeccable 175. 16, r. Jules-Guesde, Levallois

BMW R 67/2 impec. nombreux acces. 250.000 fr. Maricaux, 7, rue des Innocents, 1er. Tél. pour r.-v. CEN 75-54.

BMW R 25/3 état neuf. Pilz, 25 rue Chabrol. TAI 59-87.

BMW 500 R 51/2, 26.000 k. parf. état, 220.000 fr. Demichel, 2, rue Fodéré prolongée, Nice.

BMW R 51/3, état imp. R.G. G.J. 103 bd de Gaulle Pierrefitte

MOTOS ANGLAISES

Triumph Thund. 58 T120 59 350 Véloc. 54 500. BSA 55. 7, rue Chevreul Raph Moto, DID 63-94

TRIUMPH

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

Norton Daytona 8.000 km. Side Précision très bon état. Amblard, 11, impasse Marteau, La Plaine-St-Denis (Seine).

650 BSA 53 ph. capote, 170. Loubinoux, 9, r. d'Aligre, 12°

Sunbeam S7, prix int. Ecr. Le-grand, 12, av. Pierre-1er (16°)

Matchless 350 méc. parf. 7000 km, car. spéc., moy. tronc. 70. 103, r. F.-Bertoud, Argenteuil.

Norton 600 99 12.000 km, ét. nf. avec tous acc., combinaison cuir, 400.000. Tr. urg. Ferrand, 6, rue du Douanier (14°).

ESA A10 650 14000 k. prix intéressant. Tél. NORd 23-59.

500 Velocette parf. état, bas prix. Martin, 32, rue des Blas, Bourg-la-Reine.

1000 Vincent abs. c. neuve part. Cycle mot. élec. Jacq. Pradet, 28, rue Cavendish (19°).

Velocette MAC, équip., état impec., 20.000 fr. Viallon, tél. MIC 18-15.

Part. à part. Ariel 350 cc type NH, état neuf, 30.000 km. Prix int. Raffalli, 156, rue de Tolbiac (13°) à partir 17 heures.

Velocette LE 200. Garage, 23, rue Klock, Clichy.

500 cm Velocette impec. 185. 18.000 km ou échange c/+ petite. NAT 23-62.

BSA 250 cm3 Modèle 54 15.000 km, excellent état. S'ad. Cestandet, 16, r. Milton, Paris-9°.

T 110 55 oscil. Urgt. sup. occ. Reynaud, 4, r. Castellane (8°).

MOTOS AUTRICHIENNES

Puch 250 TF tr. b. ét. nbx acces. Auger, 5 bis, rue de l'Asile Popincourt, Paris (11°).

A vendre Moto Puch 175 SVS Sport. Etat neuf. Visible : 84, rue Notre-Dame-des-Champs.

Vends Puch 250 SGS 56 30000 k 150000 f. Lamonerie, Vitry par St-Maixent (D.-S.).

Puch 125 SL 23.000 km, excellent état, 70.000 fr. Gasganiat, 14, rue de la Libération, Rueil (Seine-et-Oise), après 19 h.

MOTOS ITALIENNES

A VENDRE : 175 cm3 M V AGUSTA, DOUBLE ARBRE D'USINE. Parfait état de marche. Nombreuses pièces de rechange. Dédouanée avec carte grise. FOCARDI, 33, rue Leon-Noël, Cannes. Téléphone: 956-35

MOTOS TCHEQUES

Jawa 250 dern. mod. c. nve, 8.000 km, cnt. équip. 150.000 fr. Maby, 4, r. de Chevreuse Orsay

350 Jawa 1958 impec. 180. 350 Jawa 1954 parf. état 105. 16, rue Jules-Guesde, Levallois.

Jawa 350 1957 + off. impec. 44, r. N.-D.-des-Victoires (2°).

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

Jawa 350 mod. 56, 19.000 km bon état, 120.000 fr. Tél. A. Battarel 740, Vernon (Eure).

MOTOS DIVERSES

STOCK pièces détachées neuves pour SCOOTERS Au choix 50 % de la valeur PARIS NORD AUTO 8, pl. Constantin-Pecqueur Paris (18°). ORN. 80-92.

100 MOTOS ET SCOOTERS vendus à l'état DE GARANTIE
700 Royal Meteor oscil 55 190
250 Puch, Jawa depuis 80
250 Terrot 57, oscillante 90
175 Motobécane 58, oscillante 95
125 Peugeot 57, Boldor 95
125 Peugeot ts mod. dep. 45
Choix unique de Scooters
Vespas, Lambrettas dep. 35
Cyclomoteurs soldés à p. 15
30 voitures disponibles avec reprise de Motos - Scooters CREDIT IMMEDIAT A.M.B., 45, Goutte-d'Or, ORN. 81-60. Ouvert Dimanche matin.

Ariel Twin oscil. alu 200
Norton Twin, oscil. alu. 260
FN 5 CV oscil. 58 175
Gillet 3 CV culbut. oscil. 58 145
Ariel 4 CV culbut semi-osc. 80
Velocette 3 CV culbut. 40
Monet 3 CV tte équipée ... 40
Sachs 98 cm3, 38.000 km.... 45
Remise 40 % sur motos neuves
3 CV 59. Crédit imméd. 50.000 compt. 17, rue Pajol, BOT 05-95

Crédit immédiat. Reprises. Triumph T110 sous garantie. Motobécane 175 osc. neuve. Puch 250, Jawa 350 et 250 Vespa état neuf bas prix. pièces détachées stock Triumph Hurni, 38, rue Saussure WAG 87-36

A MOITIE PRIX

Scooters neufs 98 et 125 cc Side Précision avec capote
750, 600 Cemece, BMW dep. 75
650, 500 BSA depuis 75
350 BSA, Jawa depuis 65
250 Terrot, Puch depuis 65
175 Motob, Peugeot, AMC dep 40
125 toutes marques depuis ... 20
Renault 4 CV éch. ctre moto Garantie, Crédit, Reprise B.F. 10, av. de St-Ouen, Paris

Grand choix aux meilleurs prix : 2 roues, très bon état. Mobylette 15.000, Peugeot, Terrot, Motob. 100 à 20.000, D 45 Starlett, Terrot 30.000, Vespa 50.000, BSA C 11 75.000, Magnat side 5 CV 80.000, Tris Peugeot, Vallée. Stock pièce: A.M.C. Toutes pièces neuves ou occasion pour la moto. Moteurs, pignons, chaînes, roues. Sièges AR neufs soldés 450. Ets Beausoleil, 9, rue St-Sabin Paris, ROQ 59-46.

Vends neuf 125 cc Puch 212.000 125 cc AGT 100.000 125 cc Palma 50.000 Claos, 64, rue St-Denis, Colombes. Tél. CHA 64-10.

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. 150 Vespa et Lambretta.

ALAZARD

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

Jean MURIT

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

Toutes machines de courses, sidecars. Crédit Reprise aux meilleures conditions. 44, rue Paul-Barruel, métro Vaugirard. Tél. : LEC 60-33.

LADEVEZE

Agent toutes marques 1000 scooters, motos, cyclos, tri. Achat, échange, crédit (cartes d'achats). Neuf, occasion garantie. Toutes pièces et accessoires. Exp. France, colonies. 170, avenue de Clichy, Paris (17°). MARC. 09-79.

MOTO-RECORD

La plus belle sélection
600 BMW R67/2.
500 BMW R51/3.
250 BMW R25/3 et R25.
650 oscil. Ariel, BSA, Triumph T.100 Thunderbird Speed Twin.
500 BSA A7, oscillante, c. nve 350 oscillante Ariel, Royal Enfield, Jawa.
500 oscillante Velocette, MSS. 250 BSA, Puch.
Aux plus bas prix. Reprise de votre moto. Nombreux sidecars Précision, BMW, etc. Crédit immédiat 1 an. Liste contre 3 timbres. Moto-Record, 151, rue Marcadet, MON 24.40. Métro : Lamarck.

Follis 250 Earles 57 bicyl. Jlo impec., bip., access. 12.100 km. Prx 150.000 fr. Toulemon, Langon (Gironde).

SCOOTERS

Peugeot 1955 impec. mot. refait mars, 40.000. LIT 79-17.

SPEED-MORS en bon état de marche ayt servi à un technicien de Moto-Revue. Réellement bas prix, et au plus offrant. Moto-Revue, 12, rue de Cléry.

Rumi nf N. rod. 329 km. Equip. pr. 135.000 fr. Denéchau, 94, bd Tour-Maubourg, Paris-7°.

Part. vend scooter Peugeot 56, 15.000 km., très bon état. P. brise. 65.000 fr. Ts soirs 19 h. Prévot, 4 r. Pouchet-17°. 7e ét.

Vends Vespa 56 125 cm3 avec acc. ét. nf. 90.000 frs. Crampel, 10, rue Alfred-Fournier, Chaville (Seine-et-Oise).

DIVERS

Rech. épaves ou moteurs même mauvais état Puch 175 et 125 S.V. Ecrire : J. Roca, cycles, Nevers.

BMW. Pièce détachée. Silencieux fabrication allem. adapt. R50 60-69 26 R51/3. Phare Bosch et toute pièce électrique moteur. Guidon et accessoire Magura. Pneu Metzler et Continental. Piston, Soupape, Guide, Roulement. Réfection embiellage et réalésage LAMY, 37, rue Chauveau, Neuilly (Seine).

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

ECHANGES

Echangez votre MOTO contre AUTO ou belle moto étrangère ou même contre MEUBLES aux Galeries du Meuble 3, PLACE CLICHY Choix unique en France de 300 AUTOS 300 MOTOS 3.000 m2 d'exposition meubles

Ouvert dimanche et fête

Echge 175 Puch nve SV anc. tf. Repds Vespa 150 ht cours. Guérin, 2, r. St-Ausone, Angoulême

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.

VOITURES

Simca5 Hirondelle décap. tr. b. état. Ecr. p. rend.-v. Doyle, Autom. Peugeot, 90, quai de Passy-16° (sauf samedi).

CHEZ AUDEGEAN

500 Ariel bicylindre 57, av. 100
650 Triumph 53 av. 75
500 BSA B33, 53 av. 70
500 BSA A7, 52, av. 65
600 Saroléa gd tour. 53, av. 70
500 NSU 53, av. 65
350 Ariel 55, av. 65
350 Jawa 57, av. 80
250 Jawa 57, av. 70
350 Jawa 54, av. 55
250 BSA 53, av. 45
175 Puch SVS et SV 56, av. 60
LE SOLDE 6, 9, 12 mois. 150
MOTOS et SCOOTERS, 10, rue des Apennins-17°. M° Brochant

FONDS DE COMMERCE

Vends fonds cycles, motos, voitures d'enfants, articles de Sports, huile, essence. Grand atelier, entrée sur 2 places. Agence Motobécane, Cauville-le-Neubourg (Eure).

PIECES ORIGINE

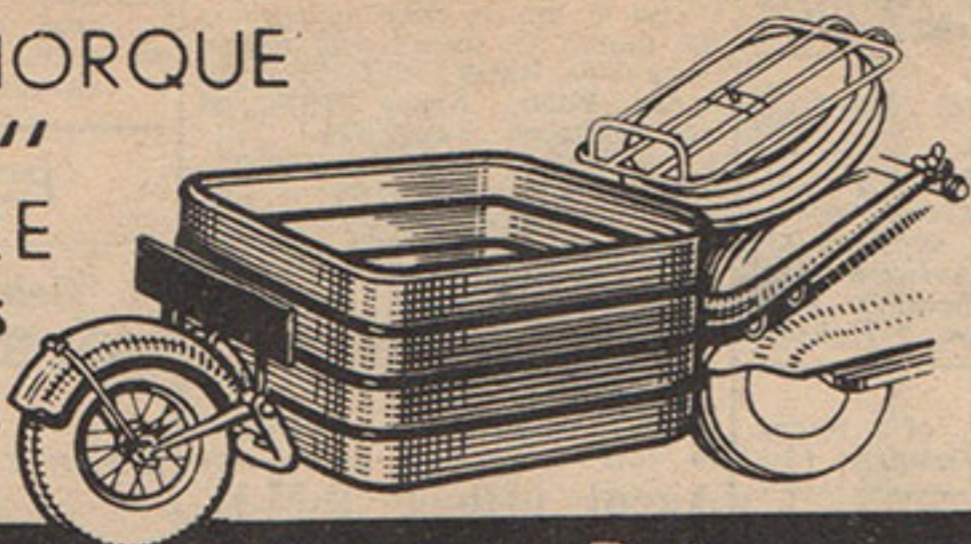
HOREX

IFA - SIMSON - AWO

166, rue Lafayette, Paris-10°
Tél. : NOR 07-59
Remise aux Réparateurs et Motoristes

FULGUR

LA REMORQUE
"VITE"
et SURE
pour Motos
et Scooters
Écrire



Ets TAILLANDIER 61 r. de la Prévoyance
VINCENNES-DAU 51-77

Centre de récupération
et d'usinage de pièces
détachées

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

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

CRUPDA

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

Sté MOTOCYCLE

166, rue Lafayette, Paris 10

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

Livrables de suite :

MOTOS ALLEMANDES

Toutes Marques
Occasions Récentes
Garantie total (pièces et
main-d'œuvre gratuites)

CRÉDIT - REPRISES

Scooters :
VESPA, LAMBRETTA, RUMI
neuf et occasion

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

SCOOTERS MOTOS

L. PAILLARD

73, rue de la Libération
56-58, rue de Rennes

LAVAL

(Mayenne)

Agences exclusives : VESPA - BIMA - PALOMA
GRIFFON - MONET-GOYON - BSA -
PUCH - ROCHET - CAPTIVANTE

Station Service
Réparations

Pièces détachées
Crédit

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

CASTROL

ENLÈVE LE

BOL D'OR

Sur toute la ligne

1^{ers} CLASSEMENT GÉNÉRAL
BRIAND-BARGETZI (Norton)

2^{ds} FURLING-MERLE (B.M.W.)

1^{ers}
Cat. 500 cmc. course : BRIAND-BARGETZI (Norton)
Cat. 500 cmc. sport : FURLING-MERLE (B.M.W.)
Cat. 350 cmc. course : LETEURE-COSTEDOAT (B.S.A.)
Cat. 350 cmc. sport : LE ROY-DELOINCE (B.S.A.)
Cat. 175 cmc. course : COUTURIER-BETTIOL (Morini)
Cat. 175 cmc. sport : ESME-ROCCA (Morini)
Cat. sidecars 750 cmc. : SCHNEIDER-MURIT (B.M.W.)

Et ce n'est pas par hasard
qu'ils avaient
choisi



L'HUILE PAR EXCELLENCE

LA COMPÉTITION, TEST DE LA QUALITÉ!

BOL D'OR 1959

31^e SUCCÈS TOTAL
DES CHAINES BRAMPTON et RENOLD

500 cmc :

1ers BRIAND-BARGETZI

avec Chaîne RENOLD

350 cmc :

1ers LETEURE-COSTEDOAT

avec Chaîne BRAMPTON

250 cmc :

1ers OBERT-PRIGENT

avec Chaîne BRAMPTON

175 cmc :

1ers COUTURIER-BETTIOL

avec Chaîne BRAMPTON

125 cmc :

1ers BOURLES-TALBOT

avec Chaîne BRAMPTON

Classement Général
toutes catégories :

1ers BRIAND-

BARGETZI

avec Chaîne RENOLD

et les CINQ
PREMIERS

avec
CHAÎNE

... qualité vérifiée sur route par l'usager!

Brampton



LA CHAÎNE FRANÇAISE QUI TIENT !

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

Seuls les résultats comptent !

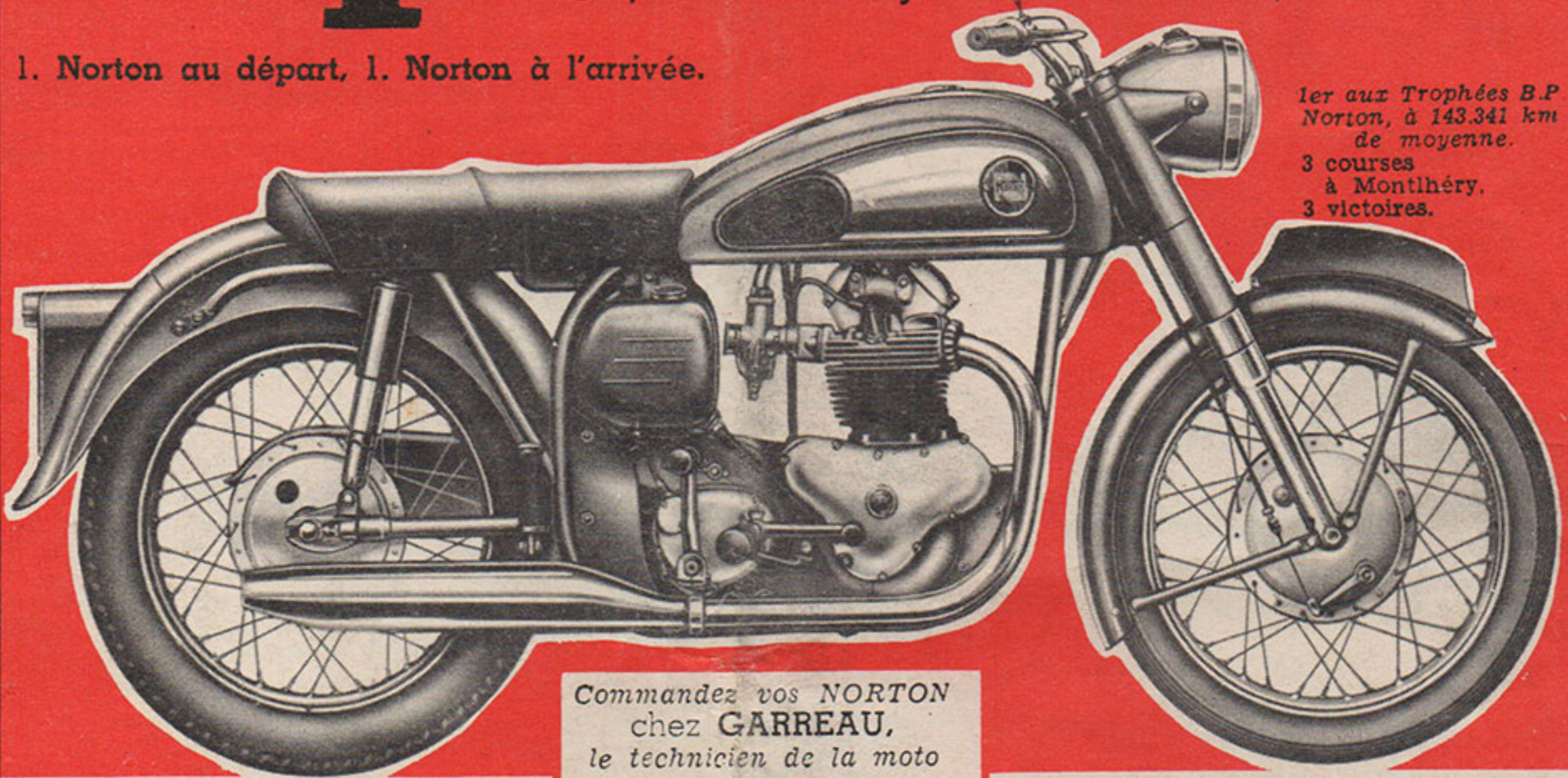
AU BOL D'OR (course de 24 heures)

PROUVE qu'elle est la meilleure machine

Norton

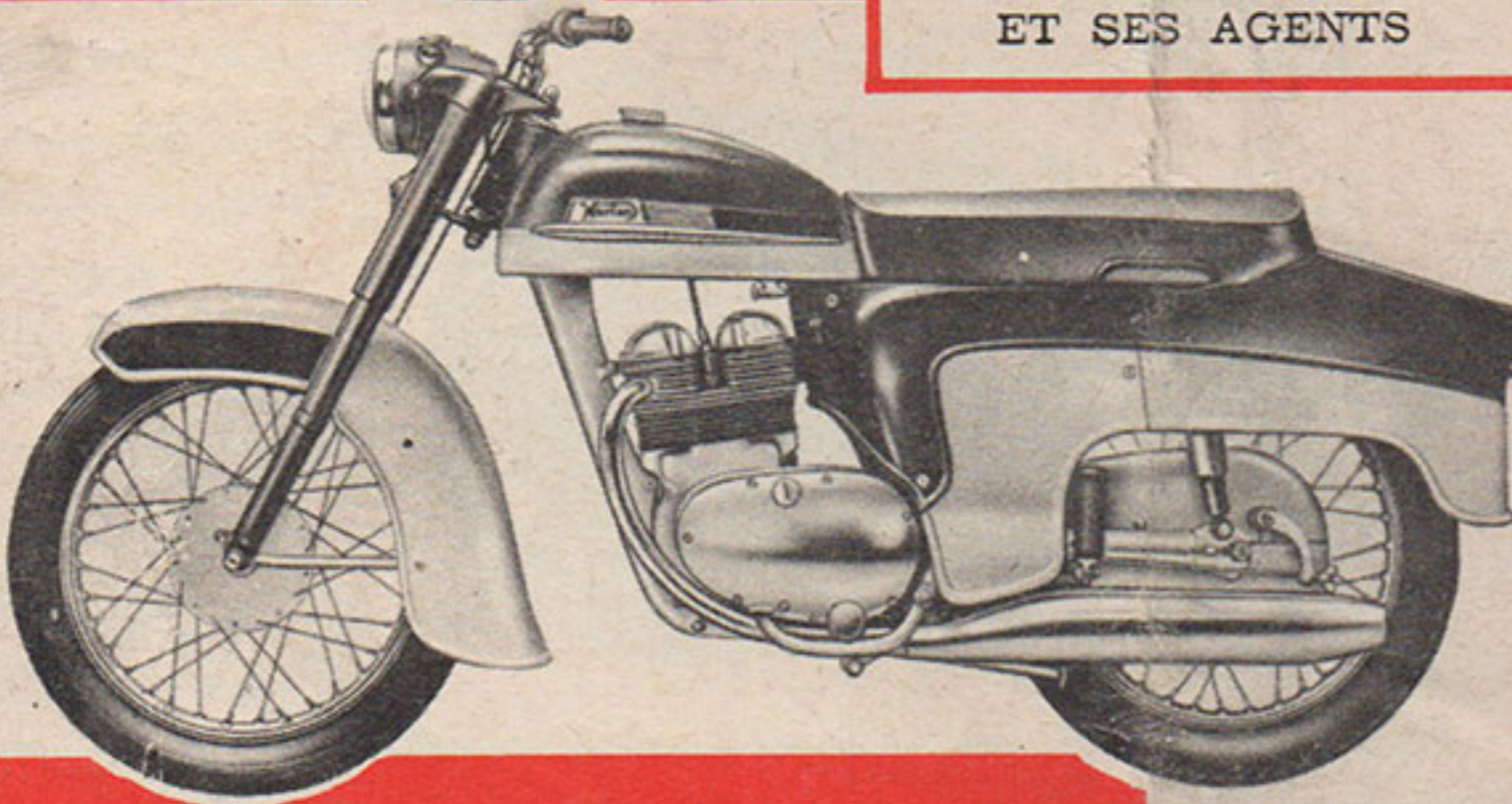
Pour la 9^e fois **1^{er}** record général battu
2.962,469 km - moyenne 123,416 km/h

1. Norton au départ, 1. Norton à l'arrivée.



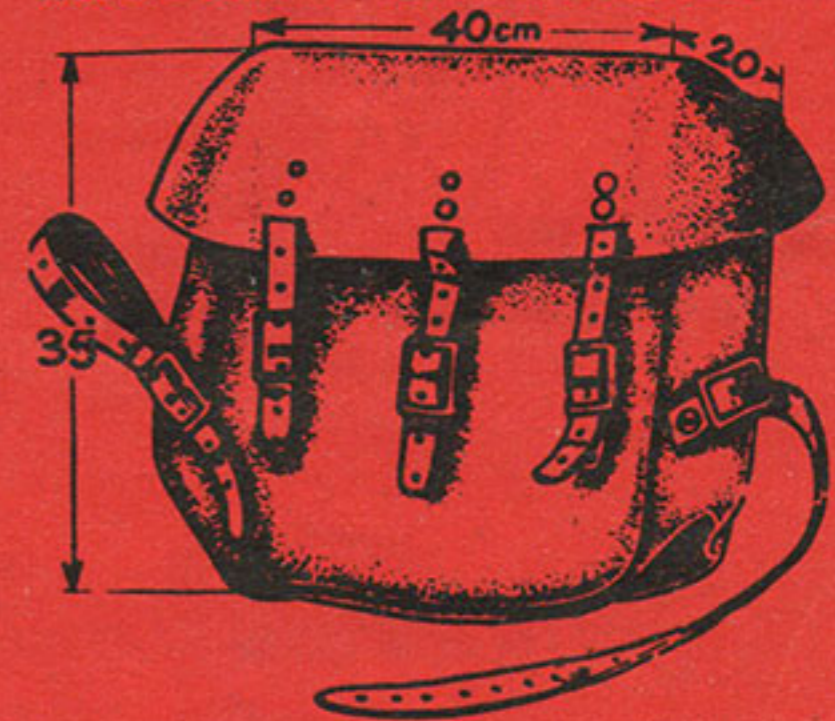
1er aux Trophées B.P.
Norton, à 143.341 km
de moyenne.
3 courses
à Montlhéry.
3 victoires.

Commandez vos NORTON
chez GARREAU,
le technicien de la moto
ET SES AGENTS



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

SACOCES AMERICAINES



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

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

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

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

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

C. GARREAU

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