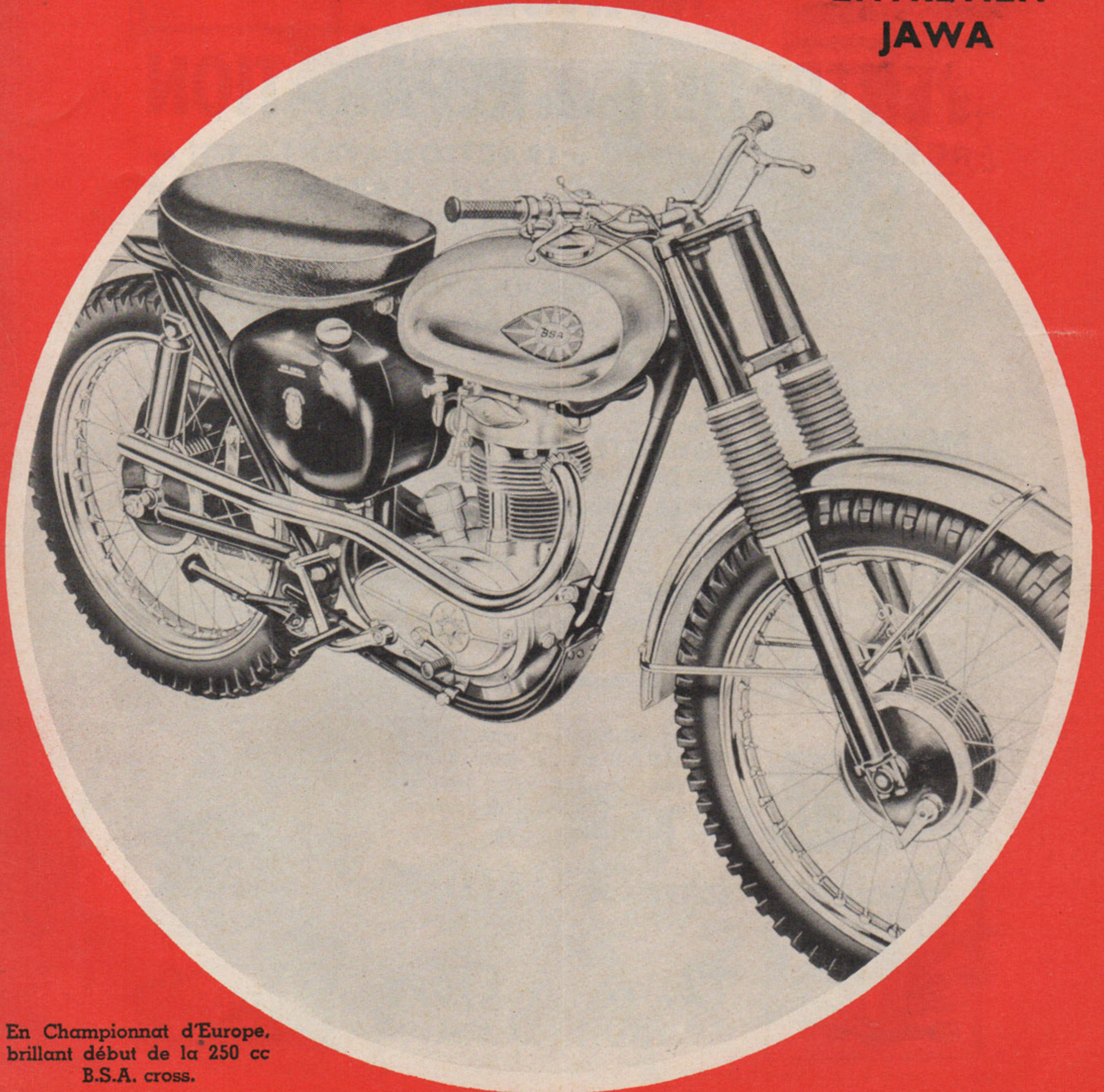


Moto revue

47^{me} ANNEE. — 1^{er} AOUT 1959. — N° 1.452

Tous les Samedis, le Numéro : 70 frs

ENTRETIEN
JAWA



En Championnat d'Europe,
brillant début de la 250 cc
B.S.A. cross.



POUR LA SAISON
POUR L'USAGER
POUR LE RÉPARATEUR



LES

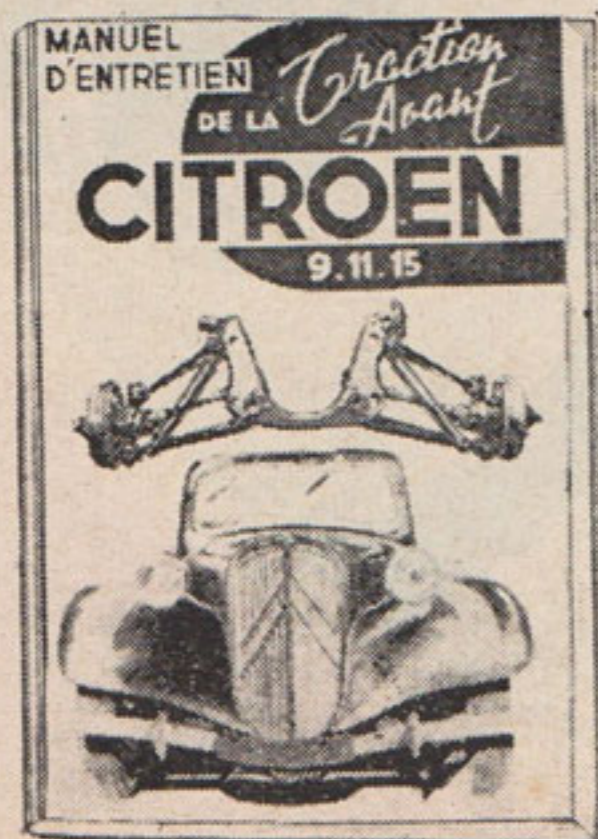
MANUELS

d'ENTRETIEN et de RÉPARATION

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

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

LES PRIX PAR POSTE SONT INDICÉS EN COUVERTURE 3.



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

ÉDITIONS **C. LACOME**

Fondée en 1913

12, rue de Cléry

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



NOUVEL EMBALLAGE

NOUVELLE HUILE



Grâce à la sélection du pétrole brut,
aux nouveaux procédés de raffinage,
au choix d'additifs particuliers :

La nouvelle ESSO 2 T. MOTOR OIL
est spécialement adaptée
au graissage du moteur "2 TEMPS"

Pas de calaminage
moins de "perlage" des bougies
segments libres dans leurs gorges,
donc :

Sécurité de fonctionnement
Rendement accru • Economie

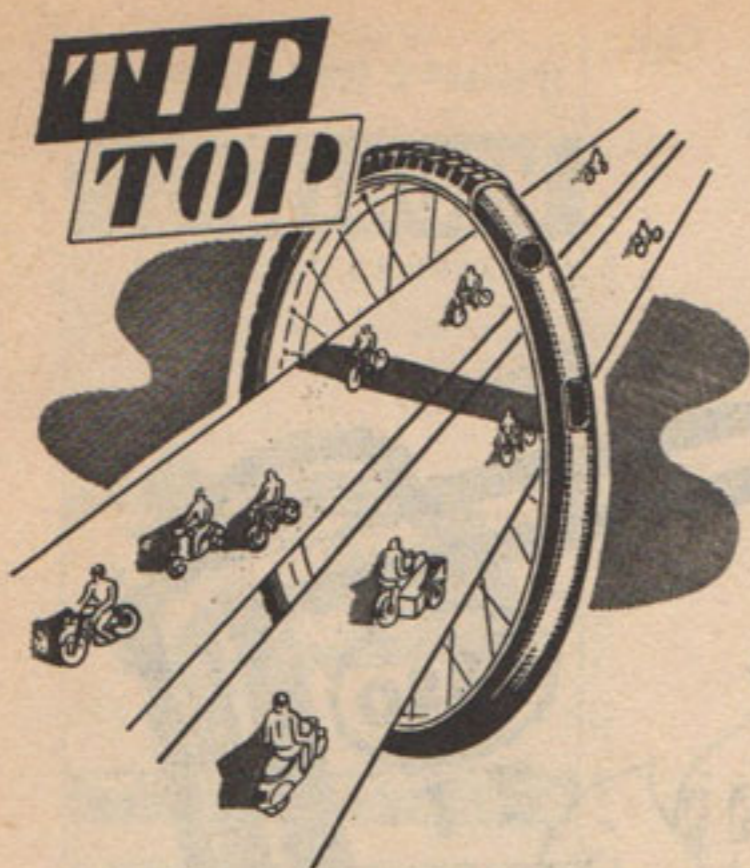


2 TEMPS

MOTOR OIL

ESSO TRAVAILLE POUR VOUS





la marque
mondiale

•
Une
nouvelle
vie !



★ ... pour les pneus : emplâtres intérieurs étoilés ; flancs et bandes de roulement ; pâtes vulcanisantes « A et B » pour apport extérieur de gomme.

... pour les chambres à air : même synthétiques et de tous diamètres.

Demandez les nécessaires :

« Tip Top » pour cyclo - moto - scooter.

« Coffrets ateliers » pour station-service.

VULCANISATION
CHIMIQUE ET INSTANTANÉE
A FROID SANS OUTILS



Société Française des Produits
22, Rue de Vintimille - PARIS-9^e **TIP-TOP**
Tél. : Direction, TRI. 73-30 et la suite - Sce Commandes : TRI. 71-92



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
de votre fournisseur :

Exigez

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

Le **RUMI** de

CAEKEBEKE - LE GUELLEC
(Ecurie Colombes - Scooters)

vainqueur du

BOL d'OR 1959

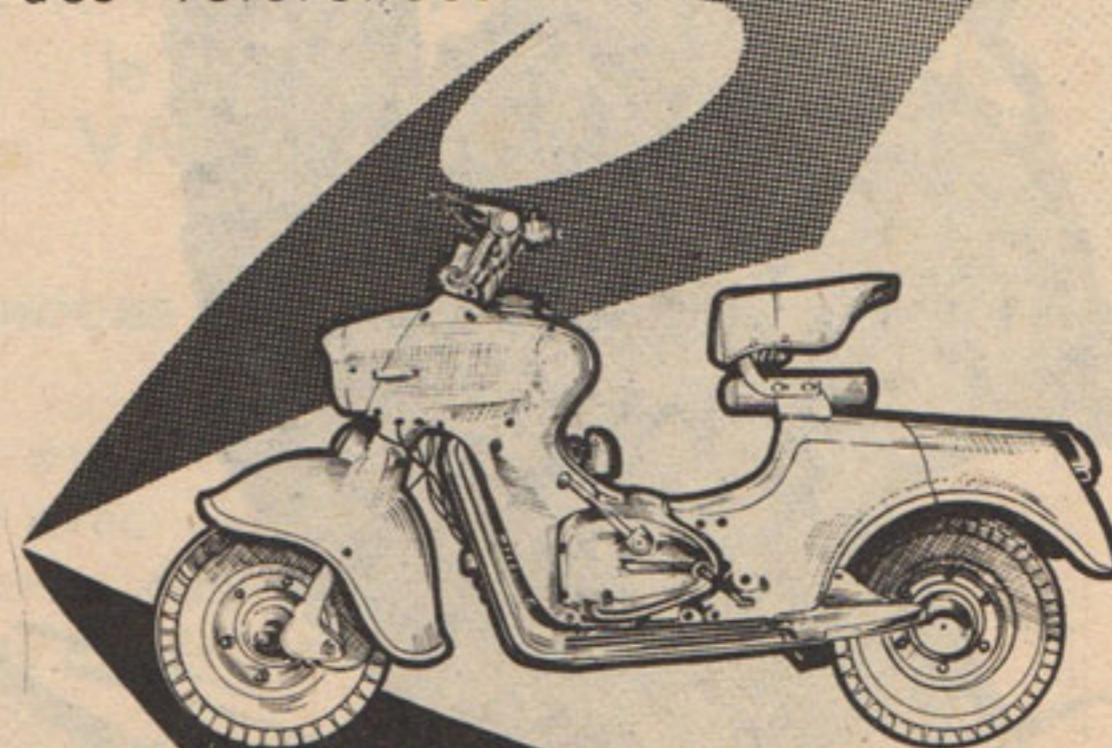
et tous les **RUMI**
circulant en France

SONT IMPORTÉS EN EXCLUSIVITÉ
PAR

MOTORAM

Le banc d'essai
de la Compétition

est la meilleure
des références



SCOOTER
125 cm³ SPORT

PUBLIPLAST 105

rumi

Motoram

31. AV. DE L'OPÉRA - PARIS

Concessionnaire exclusif pour la France et l'Union Française

OPE. 30-90



12, RUE DE CLÉRY, PARIS (2)

Rédigée par des motocyclistes pour les motocyclistes

L'ESPRIT ET LA LETTRE D'UN RÈGLEMENT POUR MACHINES SPORT

LE Championnat de France National de Vitesse n'est plus si lointain pour que nous n'en parlions pas de nouveau. Plus précisément, c'est le Critérium National des machines sport qui servira de thème au présent éditorial, épreuve disputée conjointement avec le Championnat de France.

Pourquoi donnons-nous la préférence à cette épreuve ?

Tout simplement parce qu'elle sacrera pour la première fois en France des champions catégorie « sport », cette fameuse catégorie pour le développement de laquelle nous ne cesserons de militer.

A Montlhéry, ce n'est pas la première fois que nous verrons des « sport » à l'ouvrage.

Mais la réunion du 13 Septembre ne doit en aucun cas être mise sur un pied d'égalité avec celles qui l'ont précédées.

Cette fois-ci, il s'agit d'une épreuve qui désignera les meilleurs amateurs « sport » en 5 catégories, et si l'on ne veut pas une nouvelle fois écoëurer les participants, il faut que les commissaires techniques chargés de la vérification, ouvrent l'œil et le bon.

Au « règlement, règlement, jugulaire, jugulaire » nous préférons il est vrai le commissaire bon enfant.

Toutefois il y a des limites.

Il ne nous appartient pas de dénoncer les « tricheurs » qui lors de précédentes épreuves ont plus ou moins réussi. C'est là l'affaire des autres concurrents qui ont parfaitement le droit de déposer une réclamation.

Mais il est indispensable de sauvegarder l'esprit même de cette catégorie en appliquant à la lettre, oui à la lettre, le règlement concernant les modifications permises,

On peut toujours constater le diamètre d'un carburateur, on peut toujours vérifier si une dynamo est en réalité entraînée, etc...

L'application, et surtout l'édification d'un tel règlement, n'est évidemment pas chose aisée.

C'est là surtout où l'esprit de la formule doit être conservé, c'est là surtout où il n'y a nulle honte à reconnaître qu'un règlement est encore incomplet, et qu'à la lumière d'une telle épreuve il laisse voir certaines imperfections.

Car finalement, quelle doit être la grande idée directrice ?

Donner la certitude au spectateur, que la machine qu'il voit à l'œuvre sur la piste est la même, à très peu de chose près, que celle qu'il pourra acquérir demain. C'est de cette seule manière que la formule sport s'imposera.

À partir du moment où le public averti aura l'impression de voir des machines de course déguisées, des monstres réalisés à 2 ou 3 exemplaires, nous retomberons dans une erreur, qui coûtera très cher.

UN MOIS EN EUROPE CENTRALE

VARSOVIE-RIGA
PAR LE CHEMIN
DES ÉCOLIERS... (suite)

De notre envoyé spécial R. C. D.



L'un des plus grands charmes de Riga, à nos yeux, c'est cette verdure, cette végétation que l'on y trouve partout. Notez encore les nombreux clochers et tours que l'on rencontre ici comme dans chaque ville de l'Est.

Moins confortable et moins rapide qu'un train français, celui qui nous emporte vers la capitale polonaise ne réalise guère qu'une moyenne de cinquante à l'heure. Mais il faut dire que — comparativement aux tarifs appliqués par la S.N.C.F. — on voyage ici à bien meilleur compte qu'en France. Au surplus, nous sommeillons durant quelques heures, ayant besoin de récupérer après les fatigues et les contrariétés de la veille et, de la sorte, le trajet ne nous paraît point trop fastidieux.

Enfin voici « Warszawa Glowna », l'une des quatre ou cinq gares de Varsovie, construction importante et moderne qui ne laisse pas deviner le désolant décor dans lequel elle s'érige et que l'on ne découvre qu'à la sortie : le quartier a gravement souffert de la guerre et ce ne sont tout autour que misérables constructions ou chantiers occupés à la reconstruction.

Peu importe, après tout, puisque notre propos n'est pas de séjourner dans cette capitale qui fut pratiquement rasée en 1944. Nous hélons un taxi, laissant nos bagages provisoirement à la consigne, et nous faisons conduire à l'ambassade soviétique qui s'élève du côté de « Belvederska ».

★

Ici, nous sommes dans une partie de la ville restée intacte (à moins qu'elle n'ait été rebâtie en priorité). Cela tient de Neuilly-sur-Seine : larges avenues bordées d'arbres, jardins et parcs particuliers, édifices imposants dont on nous précise qu'ils sont à peu près tous réservés

à des services administratifs ou diplomatiques.

Effectivement, nous passons devant le Palais Présidentiel caché à nos yeux par la verdure, et nous arrivons à destination.

L'Ambassade Soviétique — qui abrite également les services consulaires — est une vaste construction qui a grande allure ; au centre, ce que l'on devine être l'entrée d'honneur ; à droite, une aile occupée par les bureaux, à gauche une aile identique attribuée au consulat.

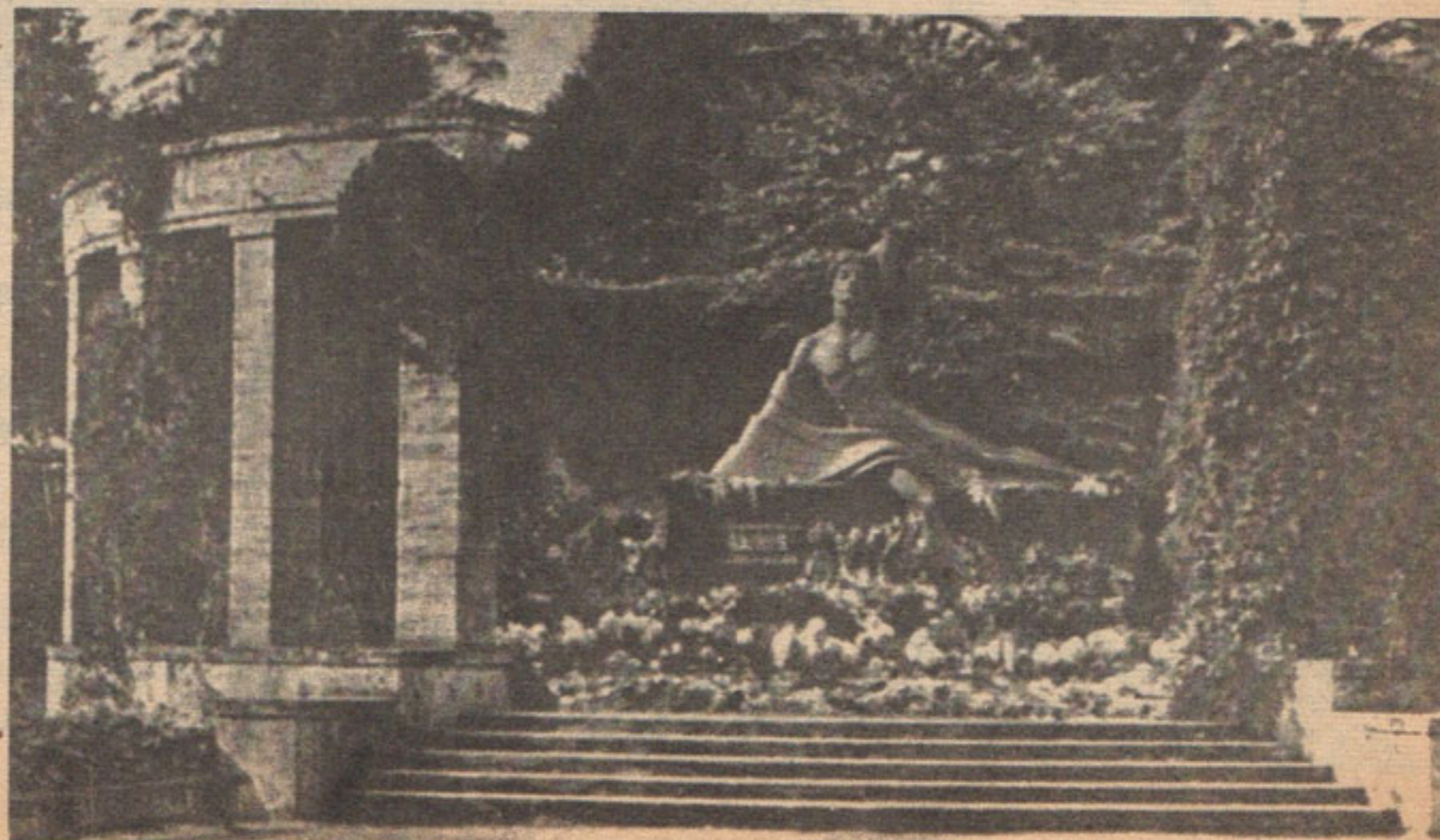
L'abord n'est pas facile car la première personne que nous rencontrons ne parle guère que sa langue maternelle. Par chance, quelqu'un traverse, qui parle couramment le français et nous dirige là où nous voulons. Et, à nouveau, nous avons affaire à un fonctionnaire qui nous comprend sans difficulté.

Nous lui expliquons que — de Paris puis de Prague — nous avons demandé un visa pour l'Union Soviétique, chargeant les dirigeants de l'Automotoklub d'intervenir pour nous faciliter les choses. Possible, répond notre interlocuteur, mais cela ne vous dispense pas de faire votre demande de visa dans les formes et, comme vous n'en avez rien fait, nous n'avons rien pour vous jusqu'ici !

★

Allons, la série des ennuis continue ! Nous invoquons la nécessité où nous sommes d'être à Riga le plus vite possible et, tous renseignements pris en note, le secrétaire assure qu'il va télégraphier au plus vite à Moscou. A nous de téléphoner le lendemain après-midi pour sa-

Riga a le culte de ses morts et ses cimetières sont d'une rare poésie. Nous sommes ici à la nécropole militaire où reposent les morts de la guerre de 1914-1917.



LES dés sont jetés, et tandis que M. Castel, René Combes, Gérard Ledormeur et leurs compagnons se dirigent vers Dresde (où ils nous chercheront vainement une journée entière, mettant la police en branle pour découvrir une trace de notre présence) nous prenons de notre côté la seule décision possible après le refus du consul d'Allemagne orientale à Breslau, qui n'a pas voulu nous délivrer le visa indispensable pour que nous puissions rejoindre nos compatriotes à la date fixée : nous gagnons directement Riga par nos propres moyens.

Il y a un train pour Varsovie à trois heures du matin ; nous le prendrons après avoir passé un moment dans un restaurant de nuit en compagnie de nos amis les coureurs suédois Tibblin, Dahlen et Rickardsson, lesquels partiront ensuite en direction de la Sarre.

voir si l'autorisation d'accorder le visa est arrivée à Varsovie.

Retour à « Warszawa Główna », toujours en taxi, car nul ici ne semble entendre le français ou l'allemand et, dans cette ville que nous visitons pour la première fois, circuler en tramway nous apparaît difficile.

Nos bagages récupérés à la consigne, il s'agit de trouver un hôtel mais, sur ce point, nous sommes quelque peu éclairés ayant obtenu chez « Orbis », l'agence de voyages officielle, un dépliant qui cite tous (tous ceux qui peuvent recevoir un étranger, soit en définitive cinq ou six établissements seulement).

Et commence une longue promenade qui nous mènera du « Bristol » au « M.D.M. », du « Grand Hôtel » au « Warszawa », du « Polonia » à Dieu sait quoi encore, avec, partout, le même résultat : tout est complot !

Il faut dire que nous tombons mal : à Varsovie, dans le moment où nous y sommes, se tient une exposition internationale du Livre et, par dessus le marché, Poznan présente parallèlement sa Foire internationale annuelle. D'où un afflux de voyageurs vers la capitale, d'où l'impossibilité d'y trouver gîte à moins d'avoir réservé longtemps à l'avance !

★

Notre chauffeur, pourtant, semble avoir une idée : il redémarre, nous entraînant loin des beaux quartiers, loin des grands et tout neufs immeubles du centre pour nous déposer bientôt devant un bâtiment au fronton duquel une enseigne annonce « Institut... » de quelque chose !

Il nous suffit d'entrer pour comprendre, d'autant que la jeune personne qui nous accueille aimablement s'exprime fort bien en allemand : nous sommes dans une manière d'Auberge de la Jeunesse pour moins de 16 ans !

Passé encore que les lavabos — communs à tous les locataires — soient situés hors des chambres, passé encore que l'ameublement de ces dernières soit du genre monacal mais là où cela ne va plus, c'est qu'il n'existe que des chambres à six lits !

Fatigué l'esprit orienté au pessimisme et soucieux encore de rédiger les notes qui serviront à la rédaction de cette série, nous nous refusons à cohabiter avec cinq jeunes boys-scouts. Et c'est pourquoi, occupant à nous seul six lits, nous paierons pour cette nuit d'hébergement sommaire 148 zlotys, soit le prix d'un appartement dans un des palaces de Varsovie !

★

Le lendemain, toujours pas de visa (il nous faudra attendre encore 24 heures pour voir arriver l'autorisation de Moscou). Aussi avons-nous le temps de visiter — à pied — les grands quartiers de Varsovie.

De ce côté-là, la reconstruction est quasi-totale, les destructions n'ayant d'ailleurs pas frappé aussi largement que dans les quartiers plus excentriques. En règle générale, les immeubles sont calculés en grand, les rues sont plutôt des boulevards et l'on se sent un peu écrasé par l'ensemble.

Il faut, pour cette raison que tout s'étend sur une superficie considérable, aimer beaucoup la marche pour circuler dans cette ville sans utiliser les trams bruyants ou les taxis vétustes et onéreux. Nous accomplissons donc quelques kilomètres *pédibus cum jambis*, nous arrêtant à chaque vitrine pour nous faire une idée des ressources locales.

Alors qu'à Prague, les magasins semblent bien fournis mais négligés dans la présentation de la marchandise, ici où la pauvreté ne peut être dissimulée, l'on apporte à faire les étalages autant de goût qu'à Paris.

Une foule considérable encombre les trottoirs (y aurait-il du chômage en Po-

logne ?) Et si les femmes sont élégantes, coquettes à la manière de nos ravissantes midinettes françaises, les hommes, en général, traînent des vêtements fatigués et arborent une mise assez libre, même dans les restaurants élégants, là où l'on danse en buvant un peu de tout, d'excellents vins et liqueurs mais aussi une curieuse mixture approchant le café à peu près autant que l'orge grillé !

Par ci, par là, de petits groupes d'hommes qui discutent avec force gestes, se montrent mystérieusement on ne sait trop quoi, et se dispersent rapidement à l'approche des miliciens que l'on rencontre partout, à croire qu'une bonne partie de la population porte l'uniforme. C'est qu'à Varsovie, le marché noir connaît une période faste : l'on y trafique sur tout, faute de pouvoir se procurer normalement ce qui n'est pas l'essentiel et même, pensons-nous les denrées et objets d'emploi courant.

L'étranger que nous sommes, aisément identifiable ne serait-ce qu'à sa mise, est interpellé à droite, à gauche. Ce qui nous est le plus demandé, en dehors de notre chronomètre, est le dollar, valeur sacro-sainte dans ces pays de l'Est, le dollar pour lequel les trafiquants offrent 100 zlotys comme un rien alors que la banque habilitée à changer les devises (aux étrangers seulement), ne nous en donne que 24 zlotys.

Concluez vous-mêmes... d'autant que la Milice, si vigilante par ailleurs, semble délibérément ignorer la vingtaine de « changeurs amateurs » qui se précipitent sur le voyageur débarquant devant la banque et qui, convenez-en, n'a plus guère de raison d'y pénétrer une fois mis au fait des changes comparés !

Régulièrement ou non, le principal doit être de faire rentrer un maximum de dollars en terre polonaise !

★

Au soir de cette seconde journée à Varsovie, qui nous a permis d'apprécier la courtoisie naturelle des Polonais, leur gentillesse spontanée à l'endroit du Français que nous sommes, nous décidons de tenter un nouvel effort pour trouver une chambre d'hôtel, d'autant que la topographie du centre de la ville nous est devenu plus familière, à force de promenades à pieds !

Notre tournée s'avère plus heureuse : Au « Warszawa », nous obtenons un appartement pour deux personnes (ce qui est trop pour nous seul et s'avère coûteux à l'excès), mais quoi faire d'autre ?

Et, comme le lendemain le visa n'est toujours pas là, nous retournons à Zabrze, histoire de tâter de la ligne de chemin de fer la plus moderne de Pologne, Varsovie-Katowice, entièrement électrifiée et qu'empruntent d'ailleurs les trains à destination de Paris.

Cette fois, la moyenne atteint les 100 km/h et le confort, la propreté sont du niveau occidental.

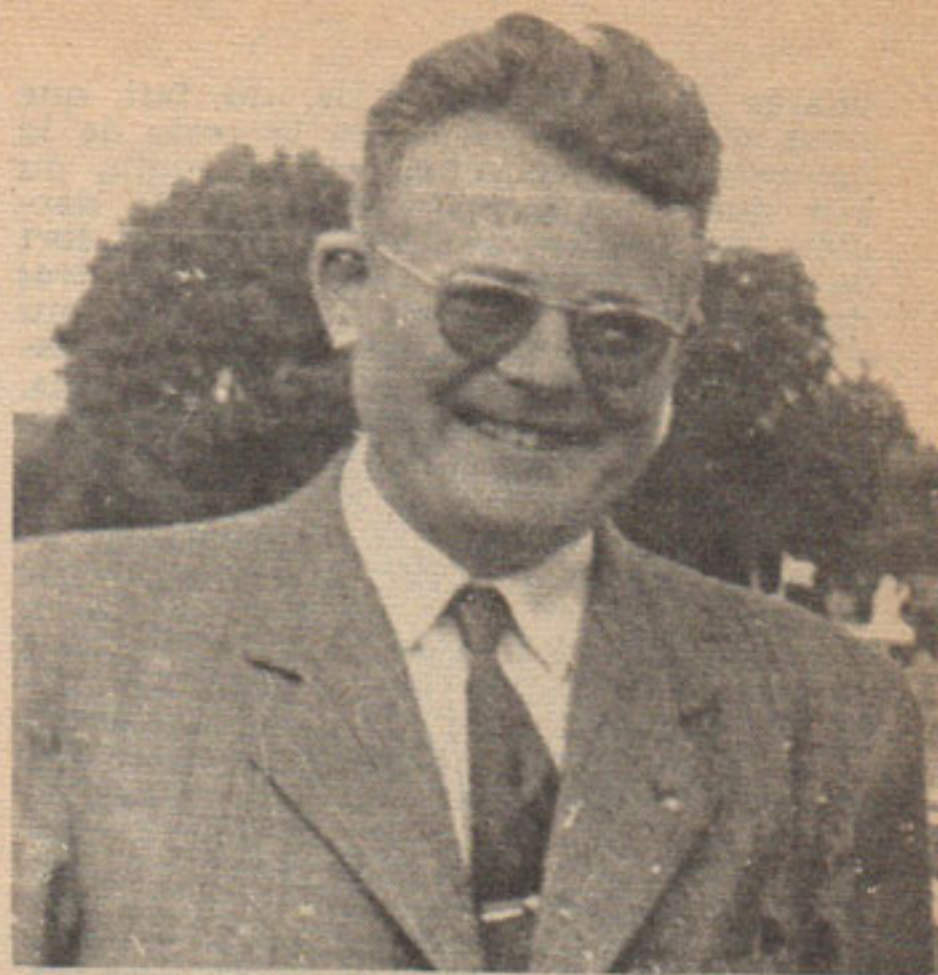
Ce rapide retour au pays minier nous permet de retrouver tous nos amis du Moto-Club, que nous avons dû quitter trop précipitamment quelques jours plus tôt, et que nous nous plaisons à congratuler cette fois-ci longuement avant de retourner à Varsovie où, enfin, le consulat d'U.R.S.S. est prêt à nous accorder le visa d'entrée à destination de Riga.

★

A ce point de notre récit, vous pourriez croire que nous en avons fini avec les contre-temps qui, depuis le début de la semaine intervenaient sans répit pour contrarier tous nos projets.

Vous pourriez le croire... mais vous vous tromperiez. Figurez-vous qu'arrivé au consulat, nous obtenons le visa en quinze minutes mais personne ne sait rien quant aux conditions dans lesquelles nous devons voyager depuis la frontière soviétique jusqu'à Riga.

En principe, nous devons être pris en



La délégation française en URSS, votre serviteur excepté : ci-dessus, M. Jacques Castel représentant la F.F.M. et (ci-dessous) nos inters Combes et Ledormeur, qui en sont à leur deuxième course en terre soviétique.



charge intégralement mais, du fait que nous n'avons pu rejoindre le reste de la délégation française en temps voulu, du fait que nous avons pris sur cette dernière un gros retard, nous risquons fort de ne plus trouver personne du *Central Automotoklub* à Brest-Litovsk, ce qui signifie qu'il nous faudra continuer jusqu'à la mer Baltique seul et à nos frais, ce qui n'était pas prévu au programme.

Sans doute serons-nous remboursé à l'arrivée à Riga, mais en attendant, il ne nous reste plus tellement d'argent — le séjour prolongé à Varsovie nous étant revenu fort cher — et qui plus est, nous n'avons que des zlotys, avec lesquels on ne peut en principe prendre un billet à destination d'un pays étranger !

Comment faire ? L'idée nous vient de demander le concours de l'Ambassade de France et nous nous y rendons immédiatement. La bâtisse est petite, ressemblant davantage à un cottage anglais qu'à un immeuble officiel et le quartier n'a rien de très élégant. L'Attaché de Presse, qui nous reçoit aussitôt, se montre très compréhensif mais craint fort de ne pouvoir nous apporter aucune aide car, dit-il, l'Ambassade ne possède pas de dollars et ses membres règlent leurs voyages en chèques diplomatiques, dont nous ne pouvons personnellement pas faire usage.

Attendons néanmoins l'Ambassadeur, auquel l'on fait passer notre carte, sans succès : est-ce la préparation de ce dîner offert en l'honneur de la gagnante d'un concours (on entend toutes les conversations, dans cette Ambassade), est-ce que notre destination prédispose mal notre Représentant à notre sujet ? Toujours est-il que nous nous heurtons à une fin de recevoir dont il serait optimiste de déclarer qu'elle fut exprimée avec beaucoup de formes !



Pour ceux qui n'aiment pas le sable fin de la plage, cette belle terrasse d'où la Lettonie, incarnée dans une statue harmonieusement sculptée, semble prête à accueillir les navigateurs.

Légèrement en avance sur notre texte, ces quelques vues vous montreront la Lettonie et Riga où nous serons enfin dès le prochain article.

Ici, une ferme pittoresque, avec sa tour-silo.



Que voulez-vous, tout le monde ne peut pas être Anglais et sentir derrière lui, à l'étranger, le puissant concours de son pays ! Mais nous ne pourrions nous empêcher d'établir, entre notre ambassade à Varsovie et les services diplomatiques d'U.R.S.S. à Dresde, une comparaison peut flatter pour notre amour-propre national quand nous saurons que MM. Castel, Combes, Ledormeur et leurs épouses ont été priés à dîner et logés au Consulat soviétique, le temps que l'on fasse pour eux toutes démarches nécessaires à la continuation de leur voyage !



Ne pouvant plus compter que sur nous-même, nous renonçons à prendre l'avion, trop onéreux, et parvenons par la voie du système D à acquérir un billet de chemin de fer Varsovie-Riga pour lequel nous réussissons à employer nos zlotys !

Mais ce n'est pas encore fini : il nous faut ensuite passer trois bonnes heures au siège de la Milice et fournir de notre personne deux photographies (d'où course au triple galop vers l'unique Photomaton de la capitale) car nous avons négligé — faute d'avoir été averti en temps utile — de faire enregistrer notre présence dès notre arrivée ici !

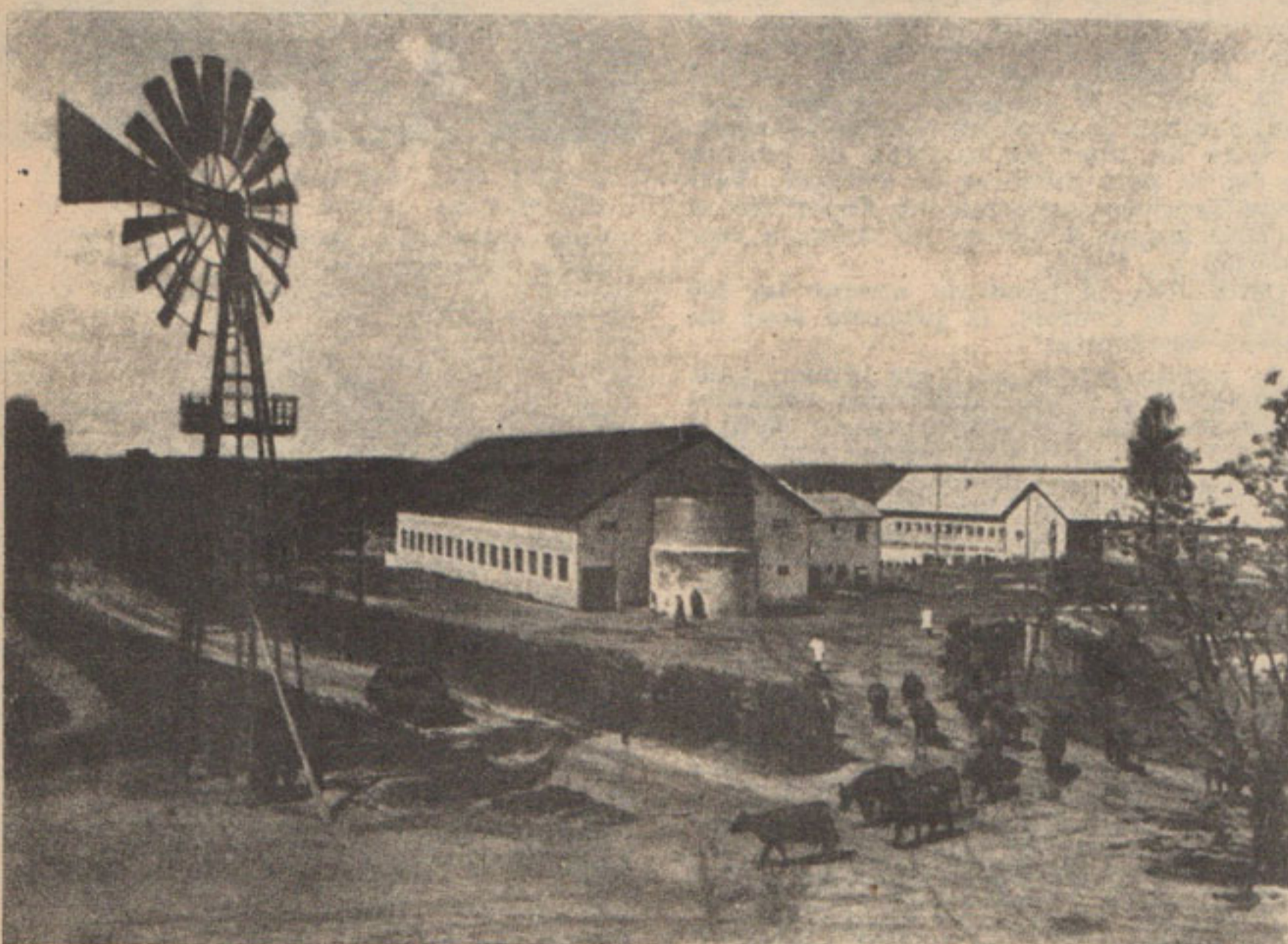
Enfin, nous pouvons prendre le chemin de WARSAWA - GVENSKA, lugubre et médiocre gare provisoire édiflée au milieu des ruines.

La distance n'est pas grande qui nous sépare de Brest-Litovsk, de notre arrivée en terre soviétique. Et bien que nous ne puissions savoir encore dans quelles conditions nous continuerons ce long périple, nous nous sentons tout joyeux !

Le train roule maintenant. Seul dans notre compartiment, les yeux clos, nous revivons par la pensée une scène de la rue, un mariage en blanc, à l'église, toutes cloches sonnantes.

Sur le trottoir d'en face, les miliciens, comme partout en ville, les miliciens dont le pouvoir a dû s'effacer devant la tradition !

(A suivre)



LE SPORT MOTOCYCLISTE

OU IRONS-NOUS

LES 2 ET 9 AOUT?

MOTO-CROSS : Le dimanche 2 août, l'épreuve française essentielle sera celle qui verra le terme du Championnat « National » à Mézières-sous-Ballon. Voyez à ce sujet notre information dans ce numéro.

D'autres réunions sont encore portées au calendrier : extra-nationales à Nancy, Sainte-Affrique, Vendôme (avec sidecar-cross), nationales ou régionales à Plouescat, Cassel, Montreal, Peyrac, Sainte-Sevère. Aucune de ces épreuves ne nous a été confirmée.

En Belgique, neuvième manche du Championnat du monde, sur le circuit des Houlpaix, à JUPILLE.

★

Passons sur le moto-cross inter de STOLELOV (Bulgarie), inscrit à la date du 3 août, et venons-en aux épreuves fixées au dimanche 9 août.

En France se disputeront trois moto-cross internationaux, à AHUN (A. M. Limousin, 91, avenue de Louyat, Limoges, Haute-Vienne), au MONT-NOIR (M.C.N.F., 42, rue du Maréchal-Foch, Roubaix, Nord), à DONMAY (G.M.A.C. Lorrain, 49, place de la Carrière, Nancy, M.-et-M.). Réunions jusqu'ici non confirmées, mais vous savez où vous renseigner si elles vous intéressent.

De plus, trois extra-nationaux doivent avoir lieu à Le Gacilly, Verdigny et Oleron. Ils ne nous ont pas davantage été confirmés, non plus que le cross national ou régional de Sainte-Suzanne.

A l'étranger, 10^{me} et avant-dernière manche du Championnat du Monde et 12^{me} et avant-dernière manche du Championnat d'Europe à ETTLEBRUCK, au Luxembourg. Journée très importante, surtout pour les 250 cc, et nous irons très certainement la suivre pour vous.

★

VITESSE : Le 2 août, en Yougoslavie, course de côte internationale de LJOUBELJ. En Hongrie, Grand Prix de la République Populaire Hongroise (lieu non connu).

Le 3 août en Angleterre, courses de vitesse, catégorie internationale (lieu non connu). Le 8 août, en Irlande, Grand Prix de l'ULSTER, avant-dernière épreuve des Championnats du Monde.

★

AUTRES EPREUVES : Le 2 août, Concentration de l'Escarène, à Nice, pour motos et scooters (non confirmée). Toujours le 2, grass-track à Chatellaillon, à moins que ce ne soit le 16 (se renseigner auprès du M. C. Rochelais, 6, rue Thiers, à La Rochelle, C.-M.). Grass-track encore le 2 août à Langon (non confirmé).

Enfin, le 9 août, Concentration du M. C. Azuréen à Toulon (non confirmée) et grass-track international à CHATEAUNEUF (non confirmé, voyez l'A.M. Castelnovienne, Café du Centre, Chateauf-sur-Charente, Charente).

★

Rappelons que sont annulées les épreuves suivantes : Circuit inter de VILLEFRANCHE-DE-ROUERGUE (vitesse, prévu pour le 2 août), et moto-cross inter de TINQUEUX-REIMS (également prévu pour le 2).

GIUSEPPE REMONDINI N'EST PLUS

C'est avec une profonde et sincère émotion que nous avons appris la mort de Giuseppe Remondini, dont nous venions, il y a quatre mois à peine, de retracer la laborieuse carrière.

Créateur infatigable, c'est à Nantes que la mort l'a surpris, dans sa 65^{me} année, alors qu'il travaillait à la réalisation d'un 4 cylindres à compresseur, qui malheureusement n'était pas destiné à la motocyclette, à laquelle il avait consacré le meilleur de lui-même.

A Madame Remondini, à ses enfants et à tous ses proches, MOTO-REVUE adresse toutes ses condoléances.



DE BOURG-EN-BRESSE L'U.M. AIN REPOND A UNE LETTRE DE LA FEDERATION

L'Union Motocycliste de l'Ain s'étonne vivement d'avoir reçu une lettre de la Fédération lui demandant d'une part de faire un effort en 1960 pour l'engagement des pilotes inters français et d'autre part les raisons ayant motivé les refus en 1959.

S'agit-il d'une erreur, d'une absence d'information ou d'un manque de doigté, mais en réponse, nous ne pouvons que donner les proportions des engagés français à notre épreuve du 10 mai : 12/17 en 175, 9/16 en 250, 9/18 en 350, 10/18 en 500 et 9/13 en sidecars et signaler que nous avons refusé 47 coureurs étrangers dont Strub, Phillis, Bogaardt, Brown, Rensen, etc...

La presse spécialisée et les concurrents ont été d'ailleurs unanimes à reconnaître que la quasi totalité de nos inters était présente à Bourg. Une confrontation entre notre point de vue sur l'organisa-

tion des circuits, paru dans « Moto-Revue », et le compte rendu de notre épreuve suffit à prouver que nous tenons nos paroles. Nos actes sont bien là pour prouver que nous œuvrons pour le sport motocycliste français et nous estimons avoir fait ce qu'il fallait pour un Championnat de France équitable.

Pour 1960, il serait bon de penser qu'un Championnat ne peut se disputer que si les épreuves elles-mêmes existent en nombre suffisant. Une Fédération vit grâce à un ensemble de clubs qui, en conservant chacun son caractère particulier, se plient volontiers à une réglementation intelligente. Avec des points de vue souvent différents, tous les organisateurs font preuve d'esprit sportif et lorsque tout le monde agira de même, nous serons fiers de porter sur nos casques l'insigne de la F.F.M.

N.d.l.R. — Sans commentaires!

DEUX RECORDS DU MONDE POUR DEMM

C'est à Monza, par une chaleur exceptionnelle, que l'usine Demm a mis en piste un 50 cc pour s'attaquer à une série de records mondiaux sur longue distance. Bien qu'un accident sans gravité (un lièvre ayant traversé la piste au moment où la machine arrivait) ait fait perdre du temps, deux records ont été battus, ceux des 1.000 km à 98,810 km/h (ancien record : Motom, à 87 km/h) et des 12 heures, avec 1.192,757 km, à la moyenne de 99,396 km/h (ancien record : Motom, à 87,300 km/h).

L'usine Demm compte se remettre en

piste lorsque les conditions seront plus favorables.

PESSEY (TERROT) REMPORTE LE TROPHÉE DES ALPES

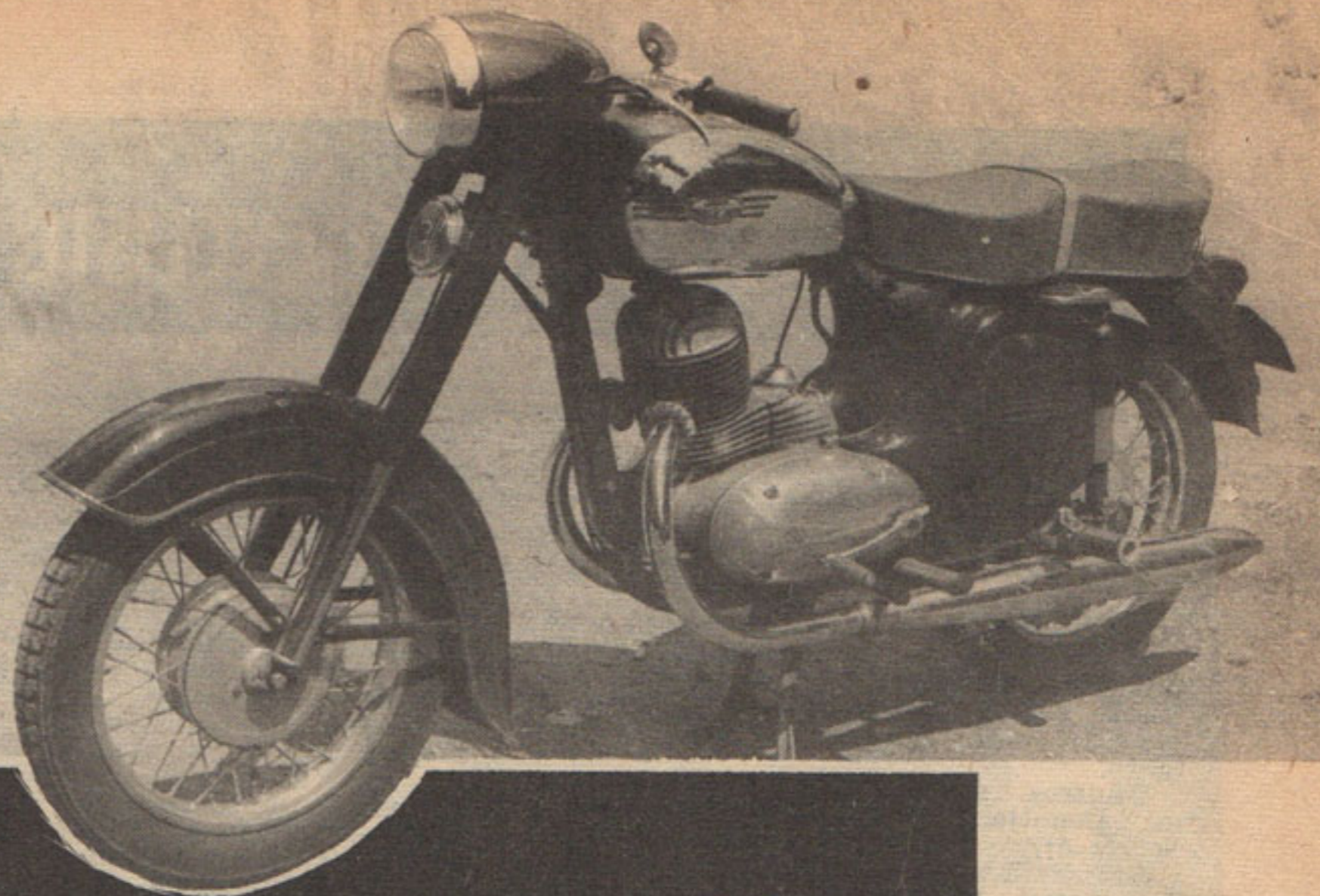
Organisé par l'Amical Moto-Club de Grasse, le 6^{me} Trophée Motocycliste des Alpes a donné à Terrot l'occasion de remporter un nouveau succès, puisque Pessey remporte la 1^{re} place des 125 et la première place du classement général, devant Kroukovsky, également sur Terrot, vainqueur de la catégorie 175.

16 AOUT

THOMER LA SOGNE (Eure)

FINALE du CHAMPIONNAT de FRANCE
500 INTERNATIONAUX

POUR
DÉMONTER
RÉPARER
REMONTER VOTRE



JAWA - CZ

SUR la demande de lecteurs, nous reproduisons un article de la « Revue du Moteur Tchécoslovaque » portant sur les façons de réparer les moteurs

« Jawa-CZ » valable pour toutes les cylindrées de cette marque. En donnant la description des différentes opérations, nous utilisons l'outillage spécial que la société d'exportation Motokov exporte sur les marchés des pays étrangers et dont

sont équipés la plupart des ateliers de réparation pour les motocyclettes « Jawa-CZ ».

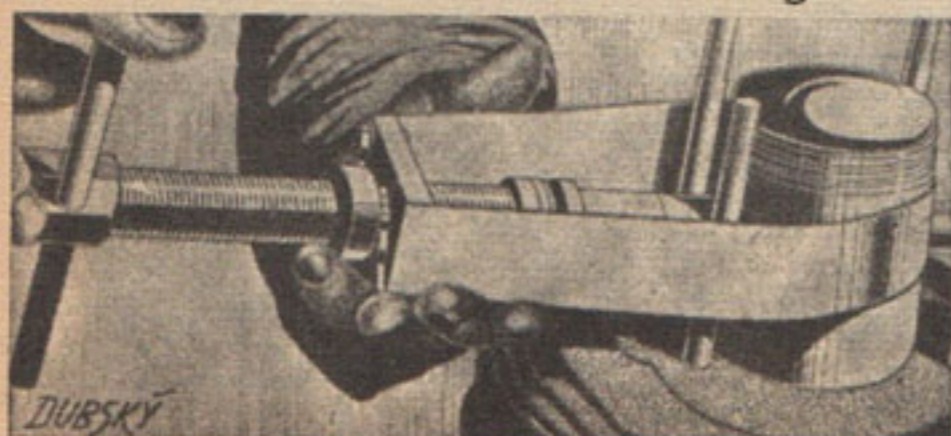
Nous allons d'abord nous occuper des réparations qu'il est possible d'effectuer sans déposer le moteur du cadre.

Dépose de la culasse. du cylindre et du piston

Ces opérations sont effectuées la plupart du temps lorsqu'on veut décalaminer le moteur, quand il n'est pas nécessaire de démonter le piston et qu'il suffit de décalaminer la calotte du piston, et quand on vérifie seulement le jeu aux segments de piston et qu'on ne décalamine pas la jupe là où celle-ci est en contact avec le cylindre.

1. Après dévissage de quatre écrous de fixation de la culasse, déposer celle-ci. ((Si la culasse ne se laisse pas déposer facilement, s'aider d'un tournevis que l'on enfonce entre les ailettes du cylindre et de la culasse, à l'arrière du cylindre.))
2. Ramener le piston au point mort bas et déposer le cylindre. Faire monter le piston au point mort haut et boucher avec un torchon propre l'ouverture du carter-moteur, afin d'empêcher que des saletés tombent dans le carter.
3. A l'aide d'une pince spéciale ou de trois lames minces déposer les segments de piston.
4. A l'aide d'une pince spéciale, enlever les circlips de l'axe de piston.

Fig. 1



A l'aide de la presse S-44 extraire l'axe de piston (fig. 1).

Décalaminage : en dehors du décalaminage régulier prescrit après tous les 5.000 à 10.000 km, on effectue celui-ci à chaque démontage du cylindre et du piston, car les résidus des gaz brûlés abaissent le rendement du moteur et sont responsables de son échauffement anormal. Nettoyer la calamine déposée dans la culasse, dans les canaux d'échappement du cylindre et sur le piston, en la grattant avec précaution. Dans les gorges de segments, la calamine peut être nettoyée à l'aide d'un vieux segment cassé. Après nettoyage, polir toutes les surfaces avec une toile émeri fine et laver tous les éléments à l'essence ou au pétrole.

Quelques observations : Lors du démontage du cylindre, vérifier les boulons de fixation et changer les boulons détériorés. Lors du décalaminage, ne pas oublier, à l'aide d'un fil, de nettoyer les trous de graissage dans les transferts du carter. En cas de filetage de bougie détérioré par un montage maladroit d'une bougie, si l'on n'a pas de culasse de rechange à sa disposition, il faudra tarauder le logement primitif au filetage de M 18x1,5 et mettre en place une bague de réduction en bronze et l'y immobiliser.

En remontant les segments de piston originaux, les mettre en place toujours dans la gorge dont ils avaient été enlevés. S'il arrive que pendant les opérations de montage, un écrou ou une petite pièce quelconque tombe dans le carter du moteur et si nous ne possédons pas un ramasse-boulons magnétique, on aura recours à un procédé simple consistant à bourrer un torchon propre entre la tête de bielle et le fond du carter. En faisant tourner le vilebrequin, le torchon fera remonter l'objet du carter.

Vérification du cylindre, du piston, des segments et de l'axe de piston. Insérer les segments dans le cylindre, à environ 30 mm de l'arête supérieure et vérifier la distance entre les bouts du segment. Une largeur de 0,2 mm est nor-

male. Si elle est plus grande que 0,8 mm, il faut remplacer les segments par des neufs. En mesurant le cylindre, vérifier la qualité et le degré d'usure et en cas de nécessité, faire réaliser le cylindre dans un atelier spécialisé et remplacer le piston. Si l'on constate que les alésages des bossages de piston ont un jeu trop grand, utiliser un axe de piston anormal de 15,1 mm de diamètre. Pour cela, réaliser la bague du pied de bielle à un diamètre de 15,1 + 0,16

+ 0,27.

Une bague du pied de bielle usée doit être remplacée. Son montage est décrit au chapitre « l'embiellage ».

Les cylindres seront réalisés aux diamètres indiqués dans les ateliers spécialisés. Après réalésage et prise de mesure du cylindre, marquer toujours, sur la surface d'application supérieure, la lettre de classification correspondant au nouveau diamètre. Le diamètre de classification est mesuré à 30 mm au-dessous de l'arête supérieure du cylindre.

Diamètre du cylindre réalésé

REALÉSAGE	Classification A	Classification B	Classification C
I.	65.25 + 0,005	65.255 + 0,007	65.262 + 0,007
II.	65.50 + 0,005	65.505 + 0,007	65.512 + 0,007
III.	65.75 + 0,005	65.755 + 0,007	65.762 + 0,007
IV.	66.00 + 0,005	66.005 + 0,007	66.012 + 0,007

Le piston utilisé pour le cylindre réalésé doit porter toujours la même classification que le cylindre. Les cylindres de rechange sont livrés selon le tableau de classification A, B, C, reproduit ci-dessus, et correspondent au diamètre des cylindres réalésés. En commandant les pistons, il faut toujours indiquer, outre la désignation numérique ou le diamètre nominal, la classification du piston.

REALESAGE	diamètre nominal	désignation
I.	62,25	A, B, C
II.	65,50	A, B, C
III.	65,75	A, B, C
IV.	66,00	A, B, C

Les segments de piston pour les pistons après-réalésage sont livrés selon le même tableau.

Transmission primaire embrayage-débrayage automatique

Démontage de la transmission primaire et de l'embrayage. Dans ce chapitre nous allons décrire les opérations de démontage que l'on peut effectuer après dépose des couvercles droit et gauche du moteur.

1. Laisser écouler l'huile du carter-moteur.
2. Engager le premier rapport.
3. Après dévissage complet des vis de serrage (10) du sélecteur et du kick starter, retirer les deux leviers.
4. Dévisser les 5 vis de fixation du couvercle gauche du moteur et en enfonçant deux tournevis (à l'avant et à l'arrière), déposer le couvercle.
5. A l'aide d'une clé plate (10) comprimer l'une après l'autre les bagues et les ressorts de l'embrayage et retirer les 3 goupilles (fig. 2).



Fig. 2

6. Retirer le disque de serrage de l'embrayage, retirer les disques et la tige de débrayage.
7. A l'aide du dispositif d'arrêt n° S-5 appliqué à la roue à chaîne de l'embrayage, desserrer à l'aide d'une clé l'écrou du pignon de chaîne primaire (fig. 3).

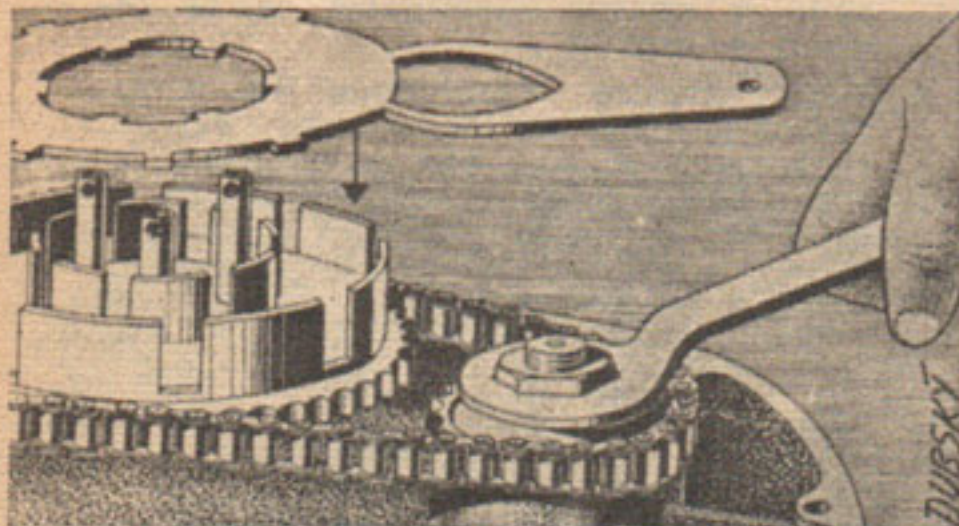


Fig. 3

8. Aplatir la cornière sous l'écrou fixant le moyeu d'embrayage et dévisser l'écrou à l'aide d'une clé à douille (17).

9. Appliquer l'extracteur S 42 sur le moyeu d'embrayage, assurer par les 3 goupilles et extraire le moyeu (fig. 4).

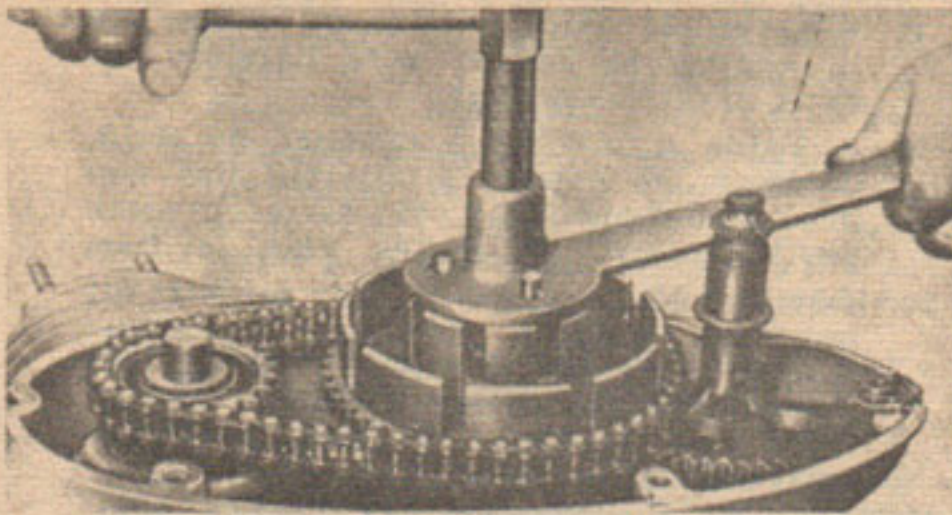


Fig. 4

10. Retirer l'entretoise entre l'arbre principal et la roue à chaîne de l'embrayage et retirer la roue à chaîne, en même temps que la chaîne primaire (fig. 5).

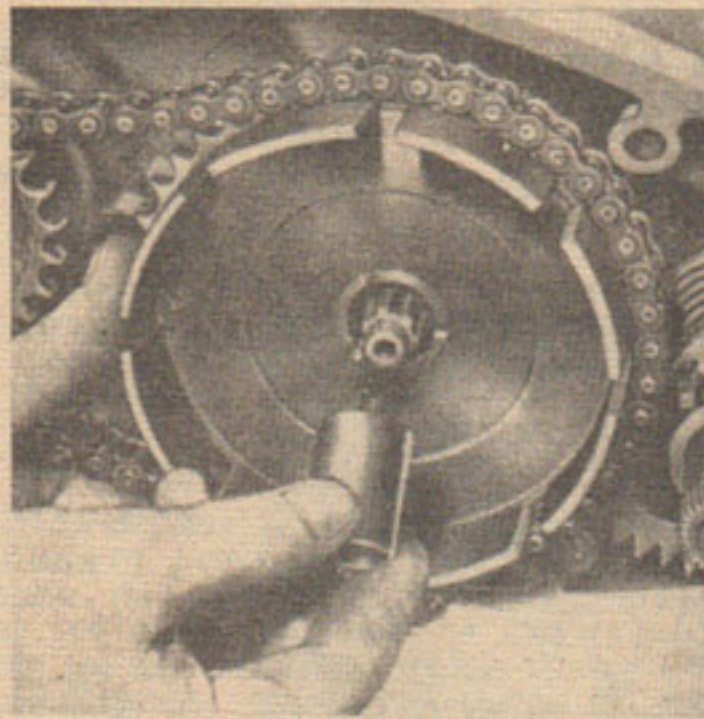


Fig. 5

11. A l'aide de l'extracteur n° S-51, retirer la roue à chaîne primaire (fig. 6). En frappant sur la vis de l'extracteur, dégager la roue à chaîne du cône (fig. 6a).

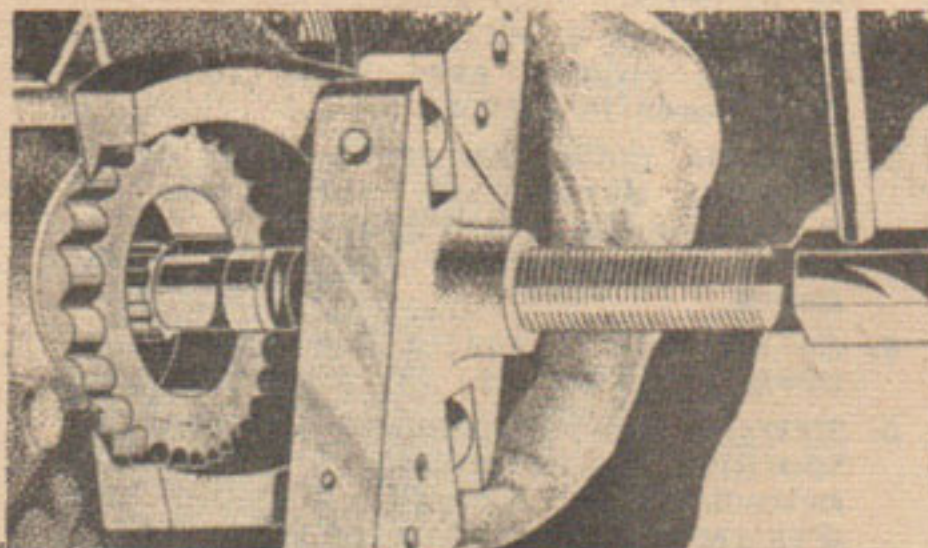
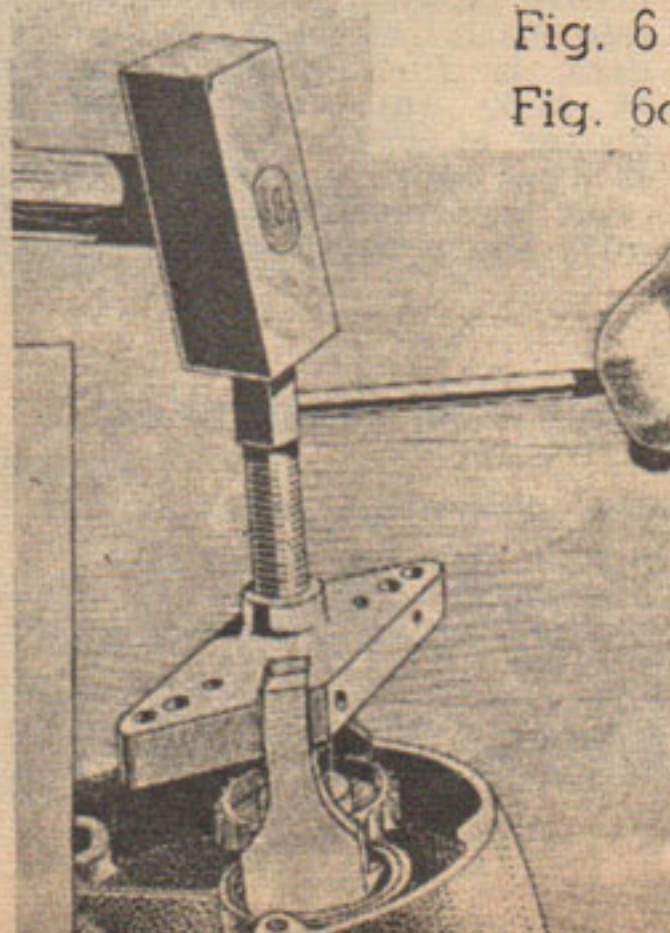


Fig. 6
Fig. 6a



12. Après dépose du couvercle droit de carter-moteur, dévisser 2 vis et l'écrou fixant le support du débrayage automatique, enlever le support et retirer du creux de l'arbre principal la deuxième partie de la tige d'embrayage.
13. Chasser la goupille de la came du débrayage automatique et retirer la came de l'arbre secondaire (fig. 7).



Fig. 7

Observations : Au remontage, veiller à la bonne mise en place des disques, pour que, au débrayage, ils ne soient pas poussés obliquement. Si l'on utilise les vieux disques garnis de liège, mettre en premier celui qui avait été auparavant le dernier, sous le disque de serrage de l'embrayage. Ne pas oublier, en remontant le couvercle gauche du carter-moteur, de mettre le joint en papier.

Réglage de l'embrayage (fig. 8) : Au cas où l'embrayage patine, on peut y

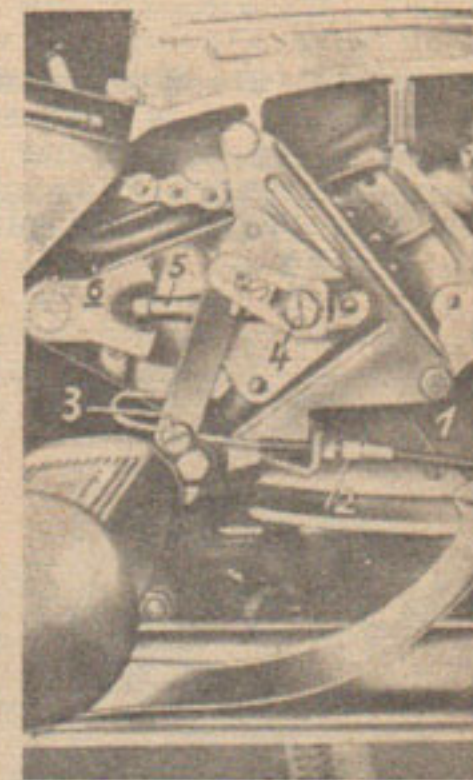


Fig. 8

remédier en tournant à gauche de 1/6 à 2/6 de tour la vis de réglage (située dans l'ouverture du couvercle droit). Cependant, après démontage de l'embrayage, il faut régler avec plus de précision les débrayages automatique et à main :

1. Serrer un peu la vis de réglage de sorte à relâcher le levier à main du guidon.
2. Laver à l'essence la came et le doigt de débrayage.
3. Saisir le doigt avec les... doigts et le faire mouvoir vers la came et inversement.
4. Vérifier le jeu, tourner à droite la vis de réglage jusqu'à ce que la distance entre le doigt et la came soit de 0,1 à 0,3 mm. Le doigt doit pouvoir tourner sous une faible pression.
5. A l'aide de la vis du débrayage à main, régler le câble de sorte à donner, au levier d'embrayage placé au guidon, une petite garde avant la prise.
6. Enduire légèrement de graisse la came et la poulie.

Démontage du kick-starter et de l'arbre secondaire

1. En retirant la couronne de l'embrayage (décrit au chapitre précédent), nous enlevons en même temps le pignon de kick-starter.
2. Retirer l'arbre creux du kick avec secteur et ressort. Faire sortir le ressort de l'évidement du carter-moteur.
3. Avant de retirer l'arbre secondaire, s'assurer si l'on a enlevé, de l'extrémité droite de l'arbre, la came du débrayage automatique (décrit au chapitre précédent).
4. Emmancher sur l'arbre secondaire l'outil n° S-49 en vue d'assurer les cliquets et les ressorts du toc d'entraînement et retirer l'arbre secondaire du carter-moteur (fig. 9).

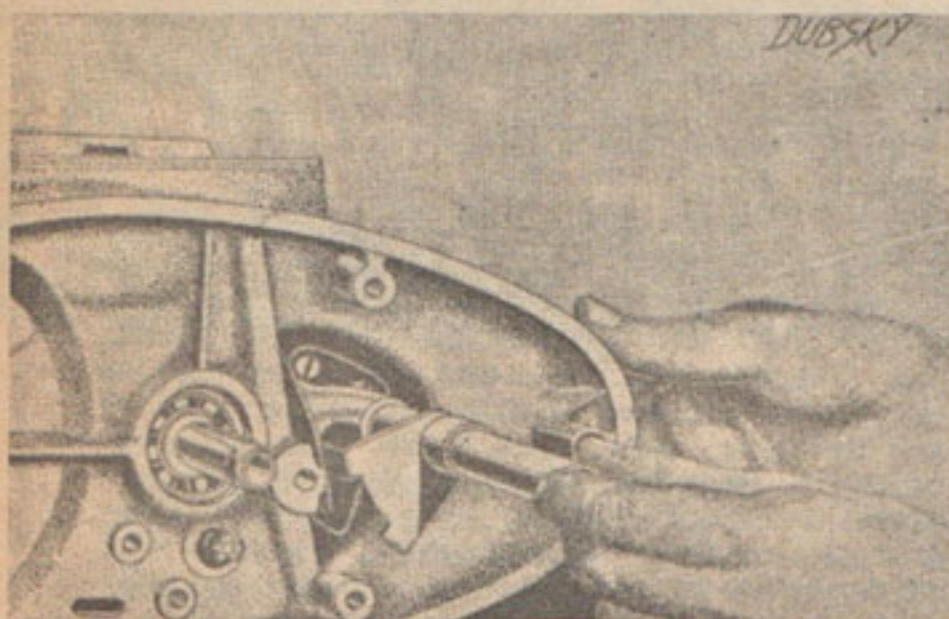


Fig. 9

(Sur les moteurs d'un modèle récent, où le sélecteur et le kick-starter sont combinés en un seul levier, on utilise, en vue de rendre plus aisé le démontage de l'arbre, une plaquette en acier (fig. 9a).



Fig. 9a

5. Dévisser les deux vis de fixation du roulement de la commande du compteur et retirer le roulement avec l'arbre.

Dépose du moteur

Opération de montage utilisée pour les réparations du moteur, quand il n'est pas nécessaire de démonter les panneaux de protection.

1. Déconnecter du carburateur le câble des gaz et le tuyau d'arrivée d'essence, déconnecter le fil de la bougie.
2. En bas du demi-carter gauche, dévisser la vis retenant le flexible de la commande de compteur et retirer celui-ci.
3. Déposer le couvercle droit du carter-moteur, desserrer et retirer le câble d'embrayage.

4. Mettre hors circuit la batterie en enlevant le fusible.
5. Déconnecter les fils des bornes de la dynamo et le fil du voyant lumineux du point neutre.
6. Séparer les deux parties du carter de la chaîne et retirer vers l'arrière les deux moitiés-moteur.
8. A l'aide d'une clé à crochet n° S-10, dévisser les écrous à ailettes des tubes d'échappement et faire pivoter partiellement les tubes vers le bas.
10. Dévisser la vis M 4 au milieu du panneau médian derrière le carburateur, à l'aide d'une clé 9, la vis placée dans le coffre à outils, et enlever par le haut, le fond du faux-coffre sous la selle.
11. A l'aide d'une clé 14, saisir d'en haut l'écrou du boulon de fixation supérieur et en utilisant à droite une clé à douille, dévisser le boulon supérieur.
12. A l'aide d'une clé 14, dévisser les 4 écrous des boulons avant et retirer les boulons.
13. Avec une clé 14 saisir l'écrou du boulon inférieur à l'arrière du moteur et dévisser le boulon vers la droite.
14. Le moteur est libéré et on le dépose du cadre en le penchant à gauche (fig. 10).

Le remontage se fait en sens inverse.



Fig. 10

Démontage de la dynamo

1. Enlever le fusible de la batterie et déconnecter les fils des bornes de la dynamo.
2. Dévisser les 2 vis de fixation du stator, les enlever avec leurs rondelles et déposer le stator.
3. Avec la main, serrer le rotor de la dynamo, dévisser à l'aide d'une clé à douille la vis de fixation de la came, et l'enlever avec les rondelles.
4. Se servir avec précaution d'un tournevis pour extraire la came du rotor.
5. Extraire le rotor de la dynamo du tourillon de vilebrequin à l'aide d'un extracteur n° S-48. N'ayant pas d'extracteur spécial à sa disposition, mettre dans l'ouverture du rotor une tige d'acier de $\varnothing 4 \times 40$ mm et visser dans le filetage du rotor une vis M 8 \times 50 qui s'appuie sur la tige d'acier et extrait le rotor du cône. Si l'on sent une résistance considérable en tournant la vis, frapper quelques légers coups sur la tête de vis.

Démontage du carter-moteur

Après démontage préalable des :

- a) culasse, cylindre et piston,
- b) transmission primaire et embrayage,
- c) kick-starter et arbre secondaire,
- d) dynamo,
- e) carburateur et manchon-bride de carburateur (ce dernier est enlevé après dévissage de deux vis de fixation), on

procède au démontage du carter-moteur.

1. Avec l'outil n° S-34, chasser la bague-guide du demi-carter droit (fig. 11). L'une des bagues est placée dans la patte supérieure avant du moteur, l'autre dans la patte inférieure arrière.

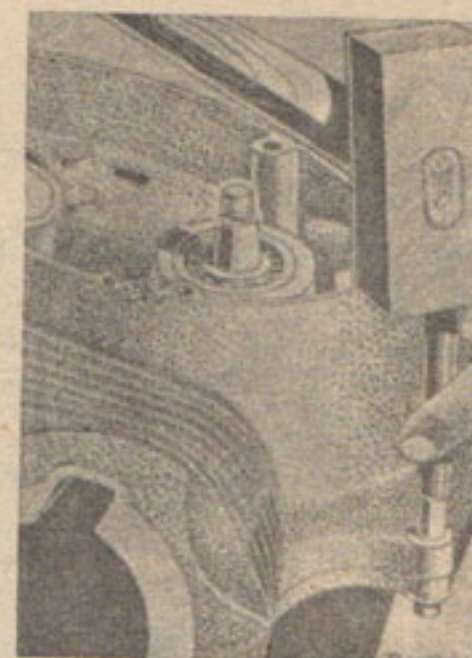


Fig. 11

2. Du côté droit du carter-moteur, dévisser 10 vis raccordant les deux demi-carter. (Les vis de raccord sont de longueurs différentes — attention au remontage !)
3. Du côté droit du carter-moteur, appliquer l'extracteur universel n° S-51, et le fixer avec des vis M 8 dans les trous destinés aux vis de fixation du stator de la dynamo (fig. 12).

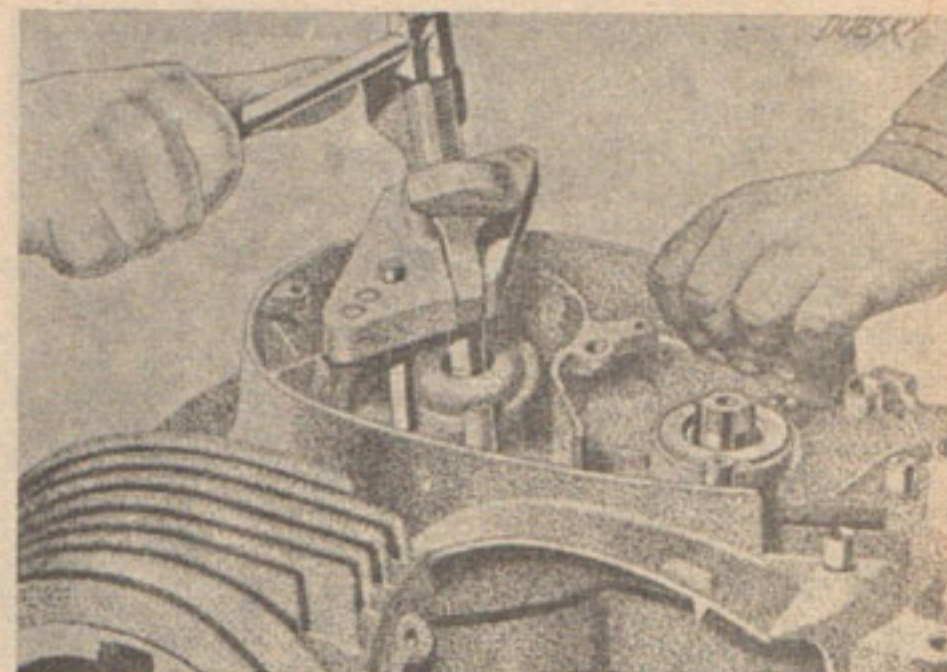
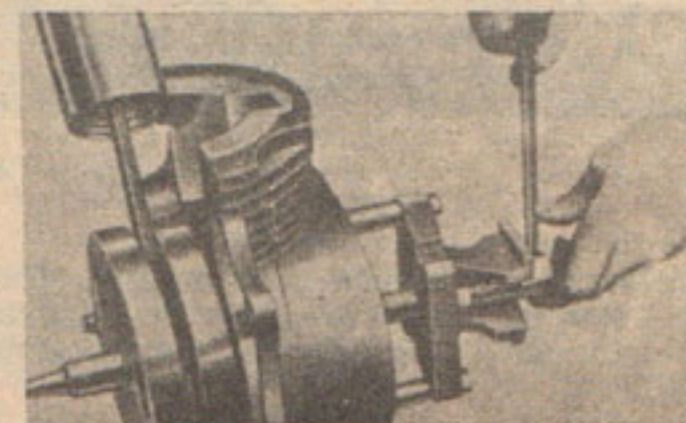


Fig. 12

4. En tournant la vis de l'extracteur on pousse l'embellage du demi-carter droit dans le demi-carter gauche. En disjoignant les deux demi-carter, attention de ne pas déformer ceux-ci (frapper prudemment avec un maillet de bois sur la partie arrière du carter).
5. Après séparation des deux demi-carter, l'embellage et les transmissions restent dans le demi-carter gauche. Dans le demi-carter droit restera la roue à chaîne secondaire et le pignon à moyeu.
6. Pour extraire l'embellage du demi-carter gauche, on se sert de l'extracteur n° S-51 fixé par 2 vis dans les trous pour les vis du couvercle gauche du moteur (fig. 13).

Fig. 13



7. On retire ensuite l'arbre secondaire et l'axe des fourchettes. Oter de l'arbre principal le pignon ainsi que la fourchette. Retirer alors le reste des pignons.
8. A l'aide d'un maillet en bronze, chasser de son roulement l'arbre principal vers la droite. Attention de ne pas détériorer le filetage du bout d'arbre.
- 8a. Après dévissage de quatre vis, retirer la coulisse de la commande d'enclenchement.
9. Aplatir la cornière sous l'écrou de la roue à chaîne secondaire.
10. Immobiliser la roue à chaîne et dévisser l'écrou de fixation.
(Note : Si l'on démonte tout le moteur, on peut par avance desserrer l'écrou de la roue à chaîne secondaire en enclenchant le premier rapport en employant l'outil n° S-5 sur la roue à chaîne de l'embrayage.)
11. A l'aide de l'extracteur n° S-51, extraire la roue à chaîne secondaire, de même façon que la roue à chaîne primaire.
12. Chasser le pignon à moyeu dans l'intérieur du carter.
13. Si dans ce cas le roulement à billes reste solidaire avec le pignon à moyeu vérifier le roulement, et s'il peut encore servir, ne pas le changer.
14. S'il faut remplacer le roulement, serrer le pignon dans un étau entre deux plaquettes d'aluminium, et écarter le roulement détérioré à l'aide d'un tournevis.
15. Dévisser les deux vis de la commande du compteur et retirer la commande du boîtier placé au demi-carter gauche.
16. Enlever les roulements de l'embellage de façon suivante :
 - a) du côté intérieur du demi-carter droit, prendre le roulement entre les deux parties de la bague presse-roulements n° S-45, et enfoncer entre les deux parties le coin du presse-roulements n° S-45 (fig. 14).

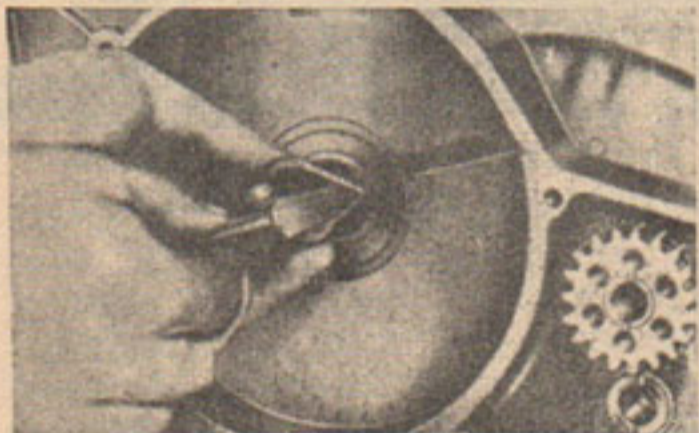
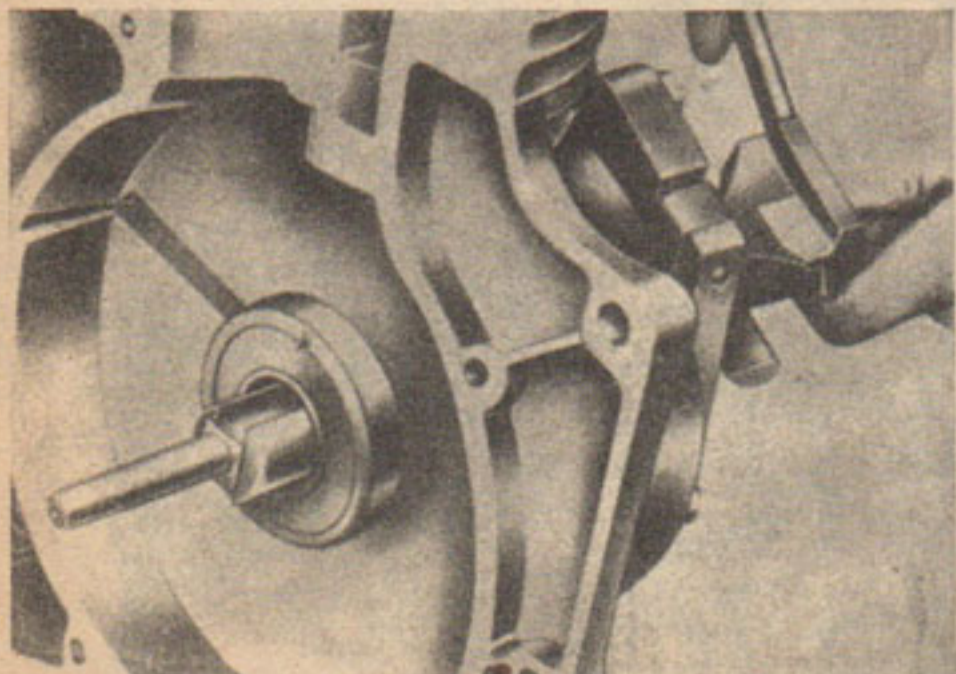


Fig. 14

- b) à l'aide de l'extracteur universel n° S-51, extraire le roulement du carter-moteur (fig. 15).

Fig. 15



- c) à l'aide d'une pince spéciale retirer le circlips.
 - b) de même façon retirer le circlips intérieur du demi-carter droit.
 - e) chasser, vers l'extérieur du carter, l'anneau de joint anti-fuite à l'aide d'un tube correspondant au diamètre extérieur de l'anneau.
 - f) chasser également vers l'extérieur du carter, le dernier roulement du demi-carter gauche, avec son joint anti-fuite labyrinthe, à l'aide d'un tube de 61 mm de diamètre.
17. Pour extraire les roulements de l'arbre principal, on procède comme suit :
 - a) retirer le circlips du demi-carter gauche et chasser le roulement vers l'intérieur du carter, à l'aide d'un tube de diamètre correspondant au diamètre extérieur du roulement (47 mm).
 - b) chasser également vers l'intérieur du carter le roulement du demi-carter droit (à moins qu'il ne soit resté solidaire du pignon du quatrième rapport), à l'aide d'un mandrin.
 - c) enlever le circlips qui y est resté.
 18. A l'aide d'un mandrin, chasser de chaque demi-carter les bagues de l'arbre secondaire.
 20. Chasser à l'aide d'un mandrin la bague du couvercle gauche.
 21. Retirer l'anneau de joint de la commande du compteur avec un fil crochu (l'anneau se détériore par l'opération et il faut le remplacer) et chasser la bague à l'aide d'un tube de 15 mm de diamètre.

Observations : Si l'on veut remplacer seulement l'anneau de joint, point n'est besoin de démonter tout le carter-moteur, et on se servira de l'extracteur n° S-50 qu'on vissera dans l'anneau de joint (fig. 16). S'il est possible de l'éviter, on renoncera à extraire du carter-moteur les roulements à billes, les anneaux de joint et les bagues à moins qu'ils ne soient détériorés. On peut également retirer les roulements à billes en chauffant les demi-carter à une température de 80° à 90° C ; un léger coup du carter sur la plaque en bois d'une table suffit pour libérer le roulement.

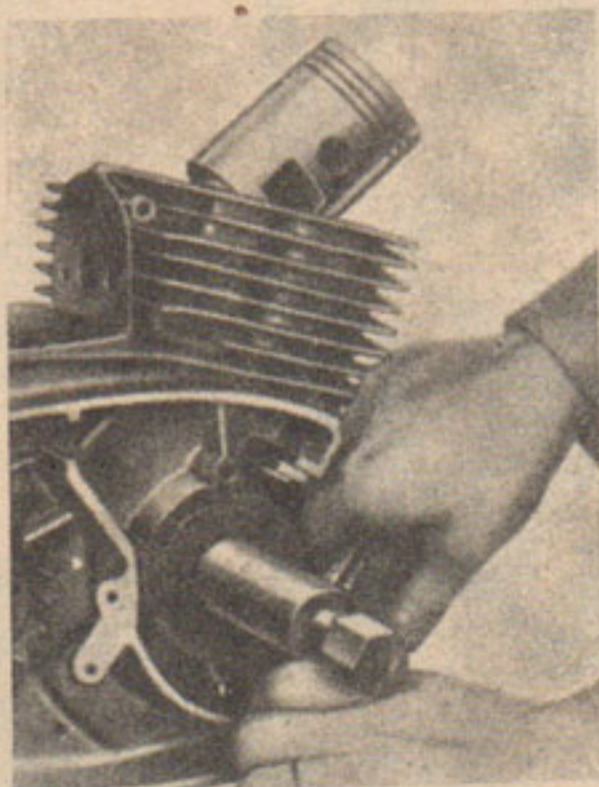


Fig. 16

1. A l'aide de l'extracteur n° S-43 on fait sortir du pied de bielle la bague en bronze (fig. 17).

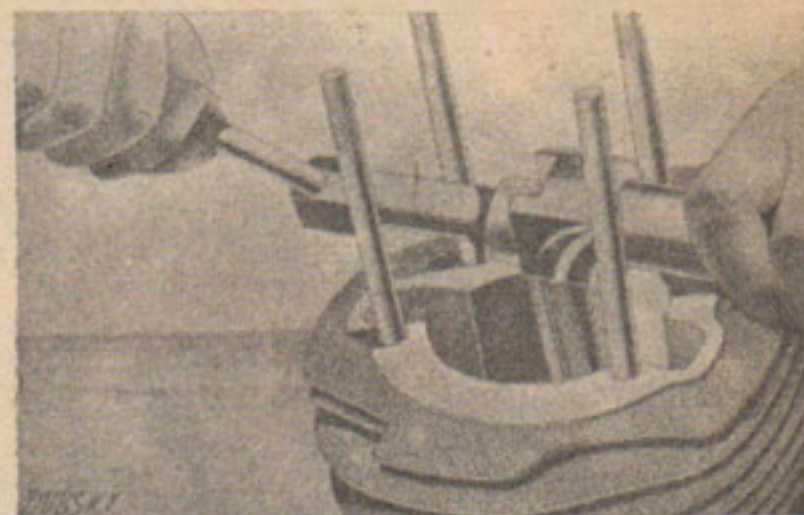


Fig. 17

2. La nouvelle bague du pied de bielle sera emmanchée à l'aide du même extracteur.
3. Après sa mise en place, usiner au diamètre 15+0,016 +0,027.

Observations : Si l'on constate que les alésages dans les bossages du piston destinés à recevoir l'axe de piston, possèdent un jeu trop grand, utiliser un axe de piston anormal d'un diamètre de 15,1 mm. Usiner alors la bague du pied de bielle à 15,1+0,016 +0,027 de diamètre.

Démontage de l'embellage : Peut être effectué seulement dans un atelier bien équipé, disposant d'une presse d'environ 5.000 kg de pression, de pointes pour le serrage de l'embellage et d'instrument de mesure pour le contrôle.

1. Avant de décomposer l'embellage, marquer les volants afin de faciliter la détermination de la position lors du remontage.
2. En vue de décomposer l'embellage, on utilisera un appareil de démontage et un mandrin extracteur. A l'aide d'une presse de 3.000 à 5.000 kg, dégager le maneton d'un seul volant, afin qu'on puisse remplacer les rouleaux du roulement de bielle et réparer la bielle (fig. 18).

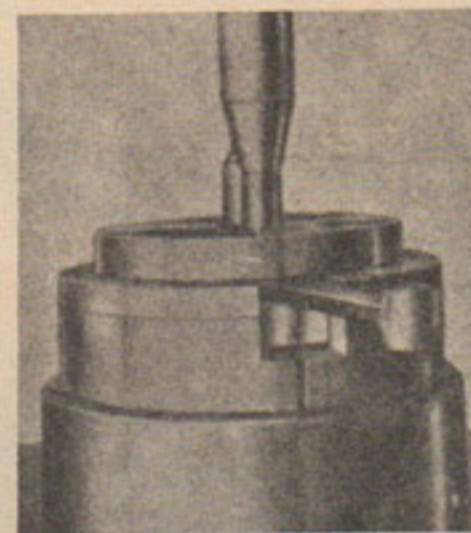


Fig. 18

Note : Ne disposant d'aucun appareil de démontage, mettre entre les deux volants deux plaques de fer d'une épaisseur correspondante à l'écartement des deux volants, et dégager le maneton des deux volants à la fois.

L'embellage

L'échange de la bague du pied de bielle peut être effectué sans démontage du moteur. Son montage est cependant décrit dans le chapitre portant sur l'embellage, car il appartient par sa fonction à ce groupe. On ne remplace la bague que si elle est usée.

(à suivre)

Nous poursuivrons prochainement cet article en nous penchant sur le démontage du sélecteur, de la boîte de vitesses, etc...



NOUS rendant en Grande-Bretagne à l'occasion du Grand Prix de Moto-Cross, nous avons pu prendre divers clichés qui, faisant suite à notre reportage sur la course d'Hawkstone Park, vous apporteront un prolongement semi-sportif, semi-touristique de cette visite dans la grande Ile

Le « Maid of Kent », mis en service depuis peu, est le plus beau, le plus moderne des « car-ferries » qui assurent le service Boulogne-Douvres. Mais quand la mer est houleuse, il tanguet et roule comme les autres bateaux, d'où la mine renfrognée de Jacquemin et du touriste assis près de notre crossman !

... AU GRÉ
DE L'OBJECTIF



Angleterre

M. H. Taylor, que beaucoup surnomment « le Major » en raison de sa qualité de « team-manager » des crossmen britanniques, dirige à Londres une importante firme que les pilotes de passage dans la capitale anglaise ne manquent jamais de visiter.
Ils y sont, faut-il le dire, reçus en amis !

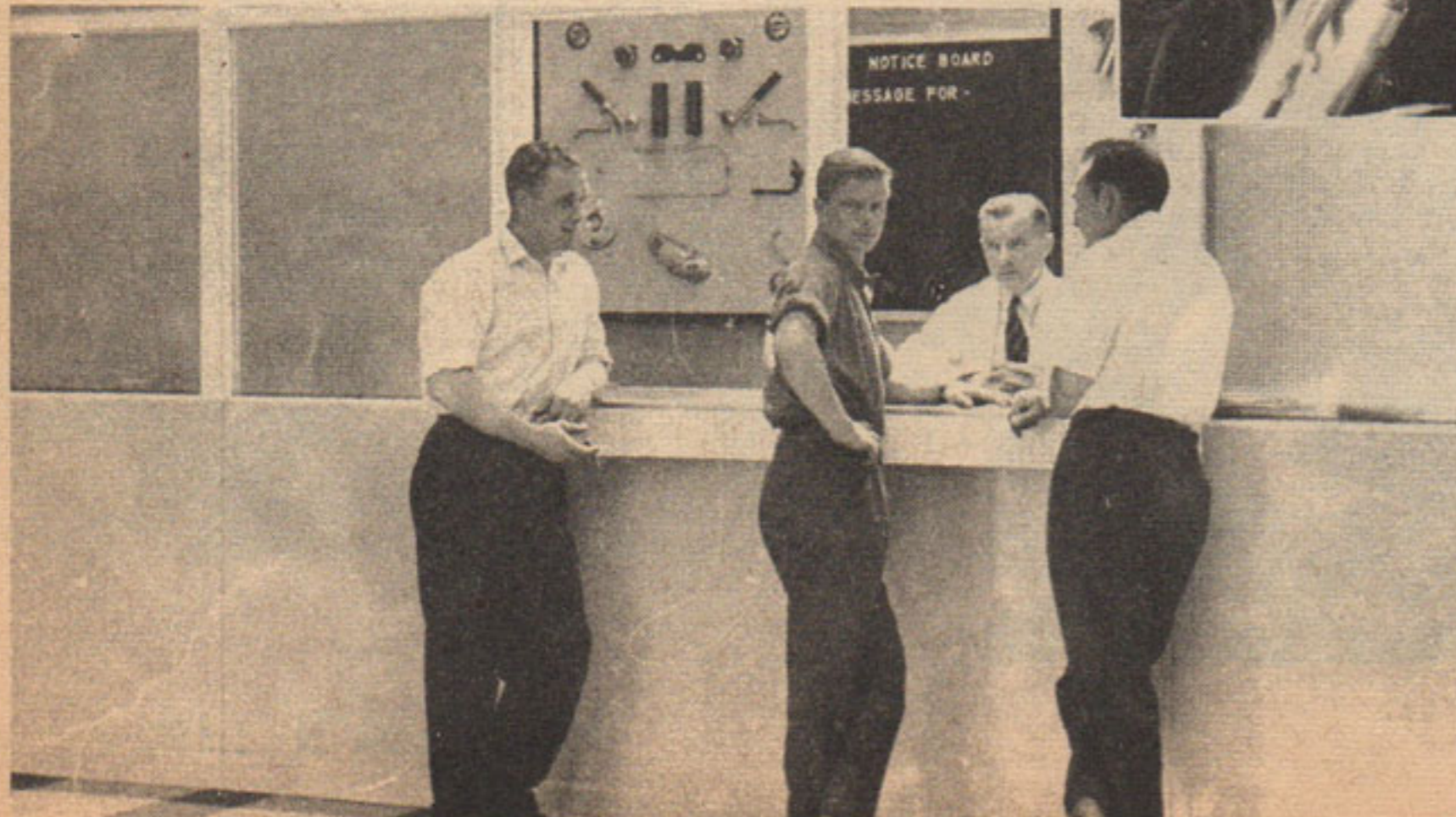
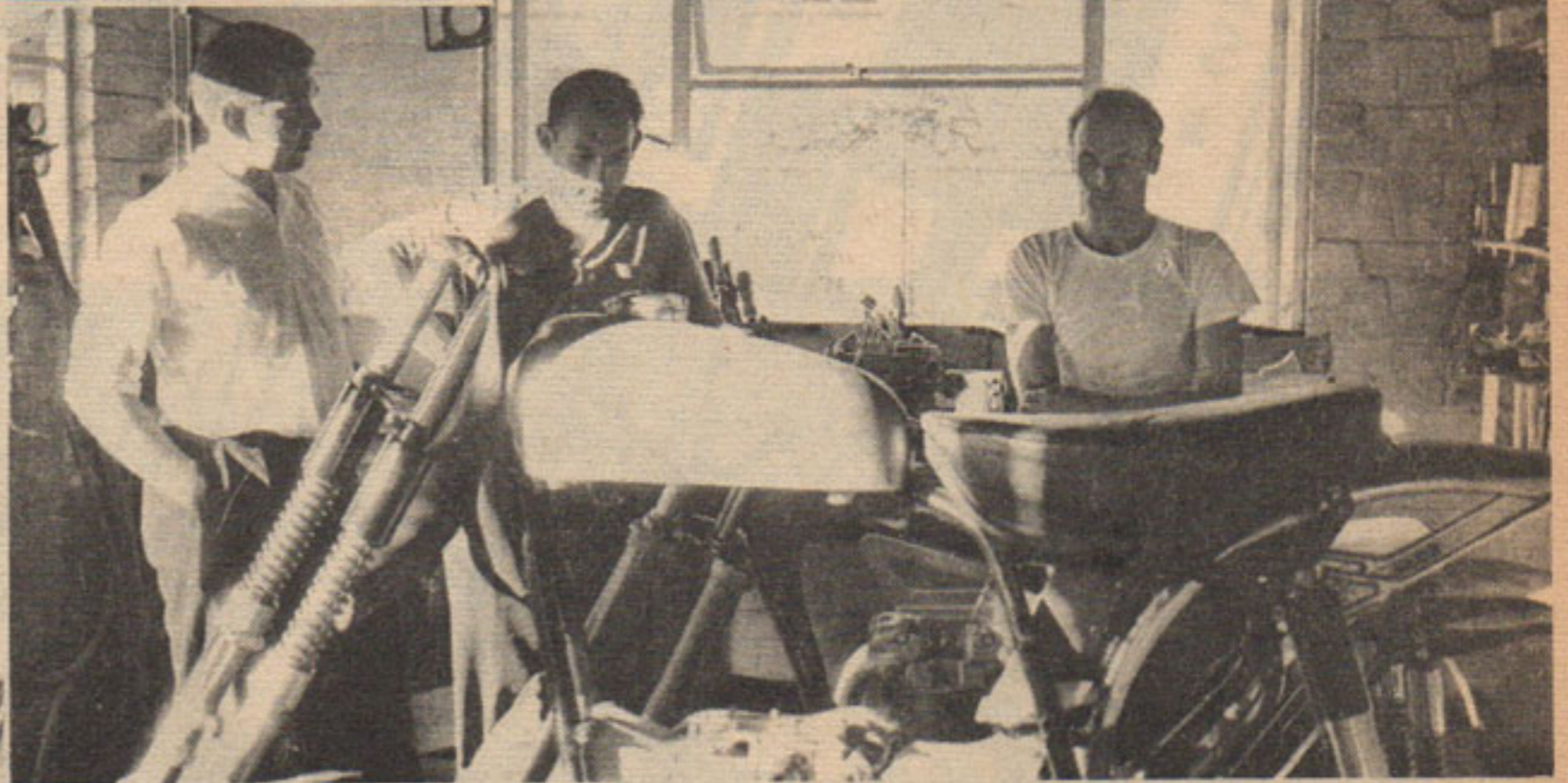


Rencontre avec Gordon Jackson, le fameux « Maître à piloter » es-tout-terrain, qui nous confirme qu'il essaie actuellement, dans la campagne londonienne où il a sa ferme, le dernier prototype du nouveau cadre double-berceau préparé par Matchless.

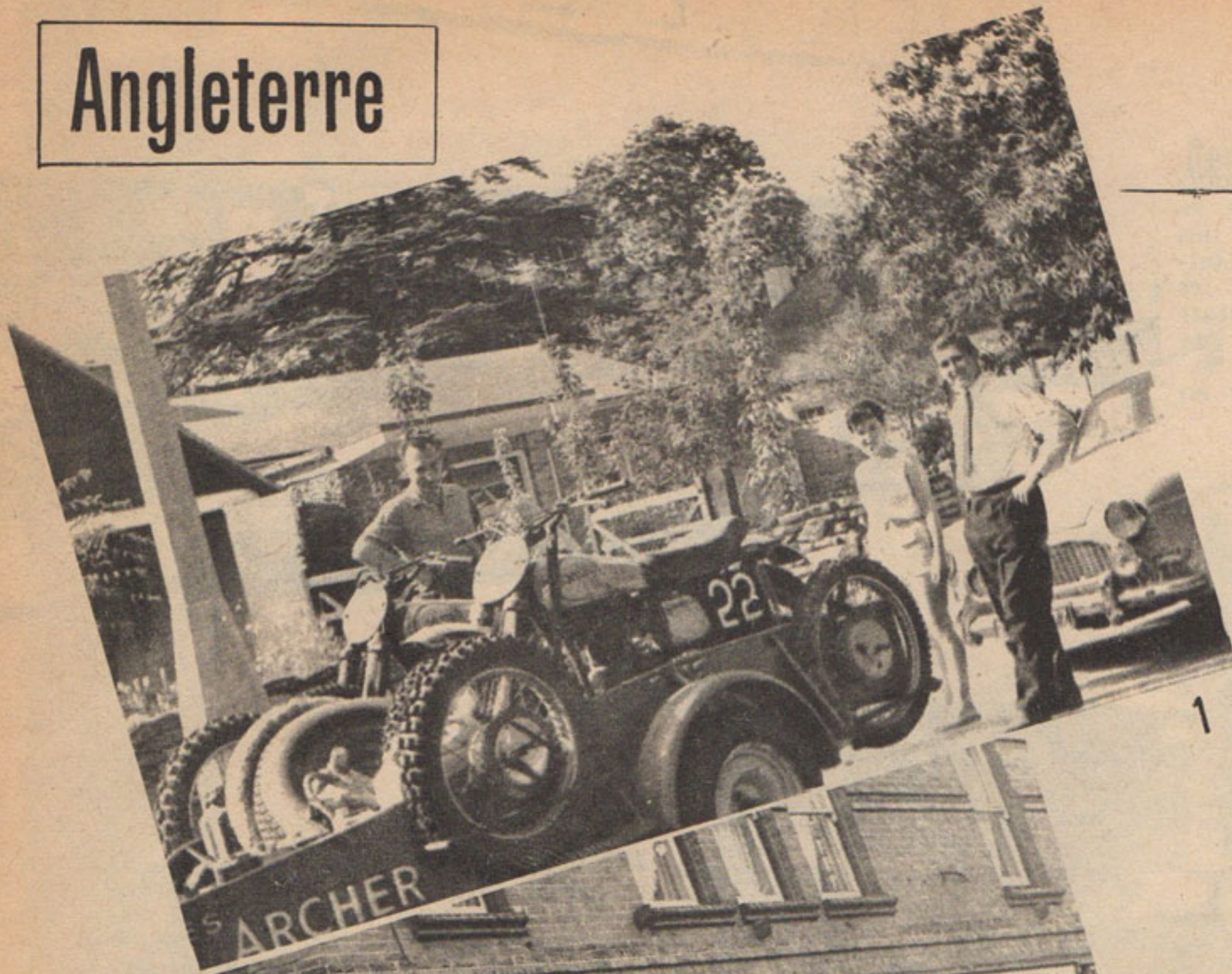
Une nouvelle que les crossmen accueilleront avec joie !

Fleet est un petit pays sportif, sis près du garage qui porte toujours le nom du regretté Mike Hawthorn, champion du monde automobile 1958. Aussi ne s'étonne-t-on pas d'y rencontrer Eric Cheney, fort occupé à monter une Triumph « Metisse » et, surtout, une « Cheney spéciale », à cadre dérivé de celui d'Archer (qui est une adaptation du Featherbed) avec moteur Triumph, embrayage Norton, bras de suspension arrière Ariel, etc...

Nous verrons ce « bitza » sous peu !



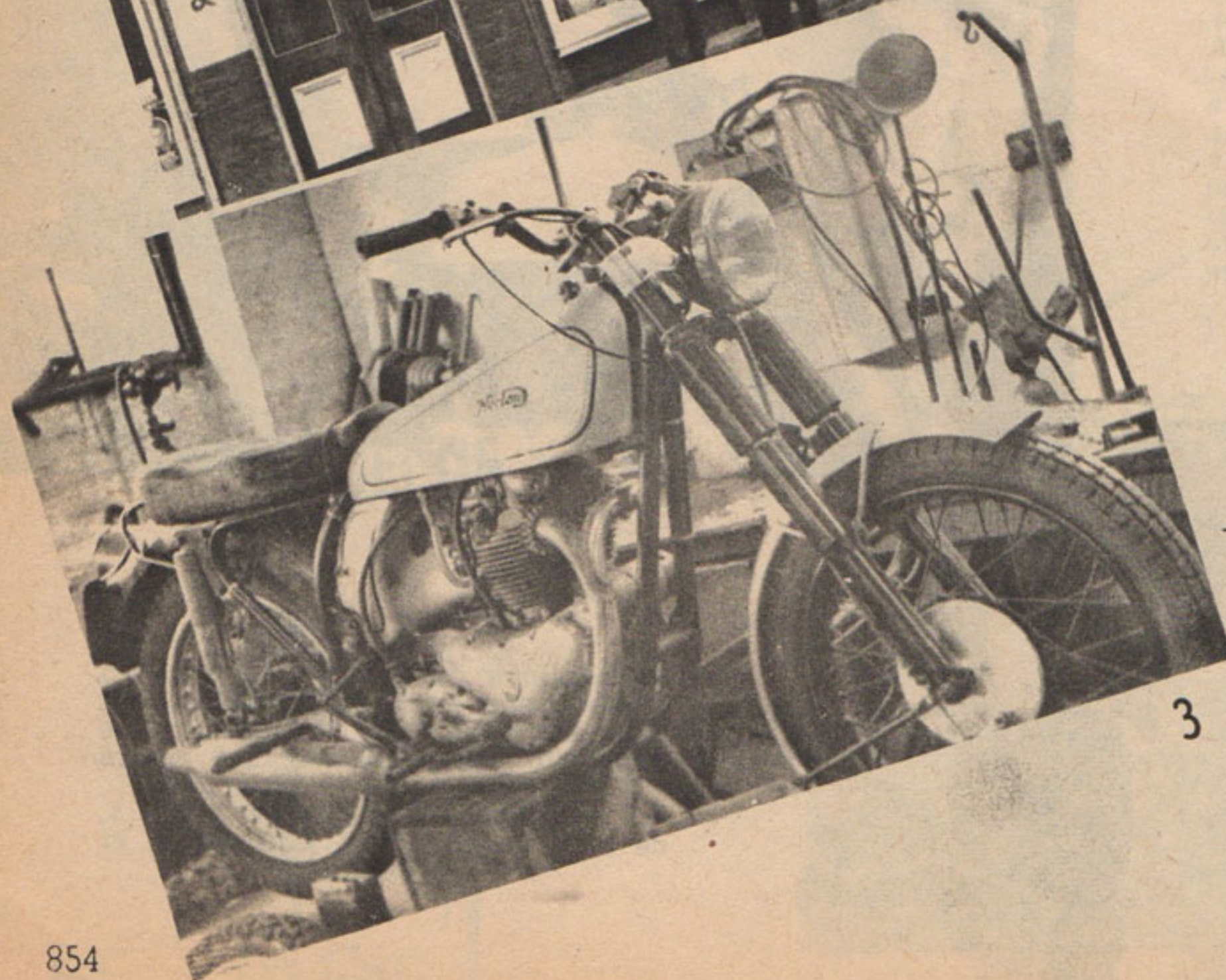
Birmingham est sur le chemin d'Hawkstone Park et la plupart des concurrents du G. P. d'Angleterre ne manquent pas l'occasion qui s'offre à eux de faire halte chez B.S.A. Ici, au guichet « pièces détachées », de g. à dr., B. Dirks, Gustavsson et Jacquemin.



1



2



3

VISITE CHEZ ARCHER

1. Heureux homme que Less Archer, qui coule dans le cadre idyllique de la campagne anglaise des journées paisibles en compagnie de sa ravissante jeune femme, Claire...

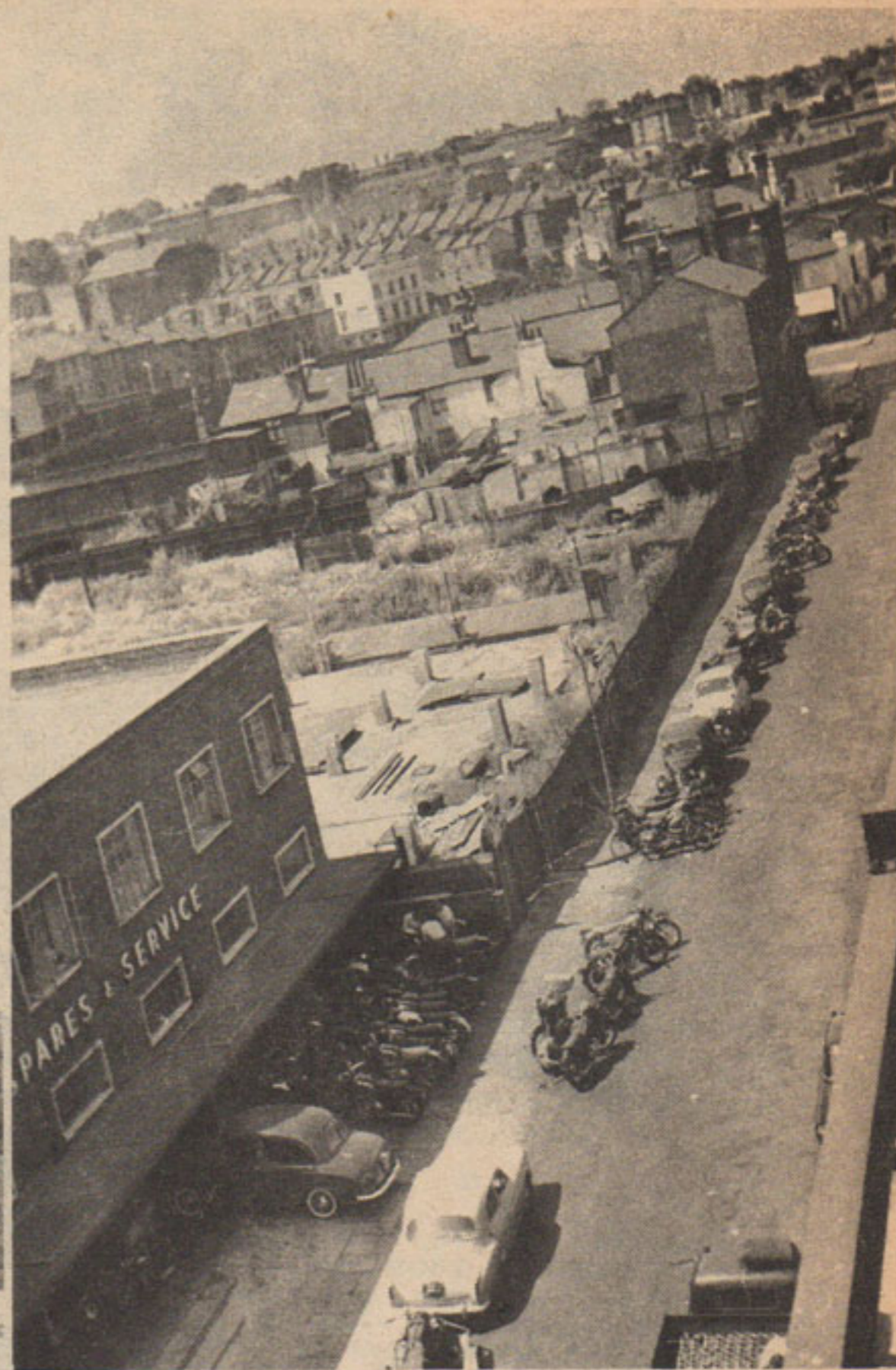
2. Mais n'allez pas croire que le populaire champion ne se consacre qu'au moto-cross et au farniente at home. Voici l'une des façades de l'importante affaire familiale à laquelle il consacre tout le temps que le sport lui laisse. La firme Archer, fondée par un grand-père sportif, continuée par le père de Less, fameux pilote de vitesse avant 1939, perpétue ainsi une tradition qui lui vaut la sympathie de toute la clientèle motocycliste d'Aldershot.

3. Dans un coin de l'atelier personnel d'Archer, cette Norton « maison », spécialement préparée pour le tourisme rapide.

Angleterre

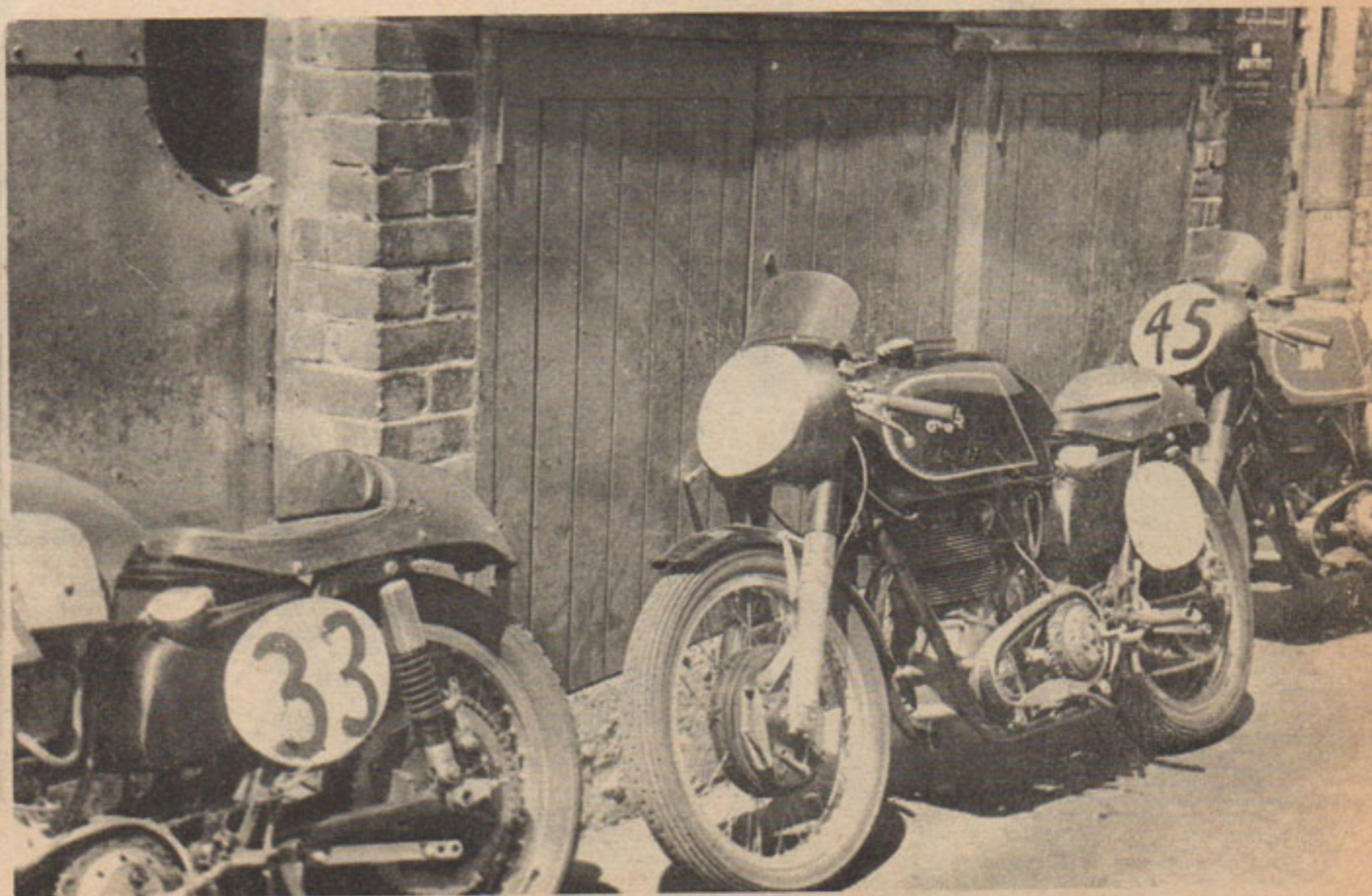
Plumstead Road, Woolwich...

Plumstead Road, à Woolwich, c'est en fait la « rue Matchless ». D'un côté, l'usine, de l'autre le service réparations, pièces détachées, que nous avons photographié d'un toit, en vue plongeante.

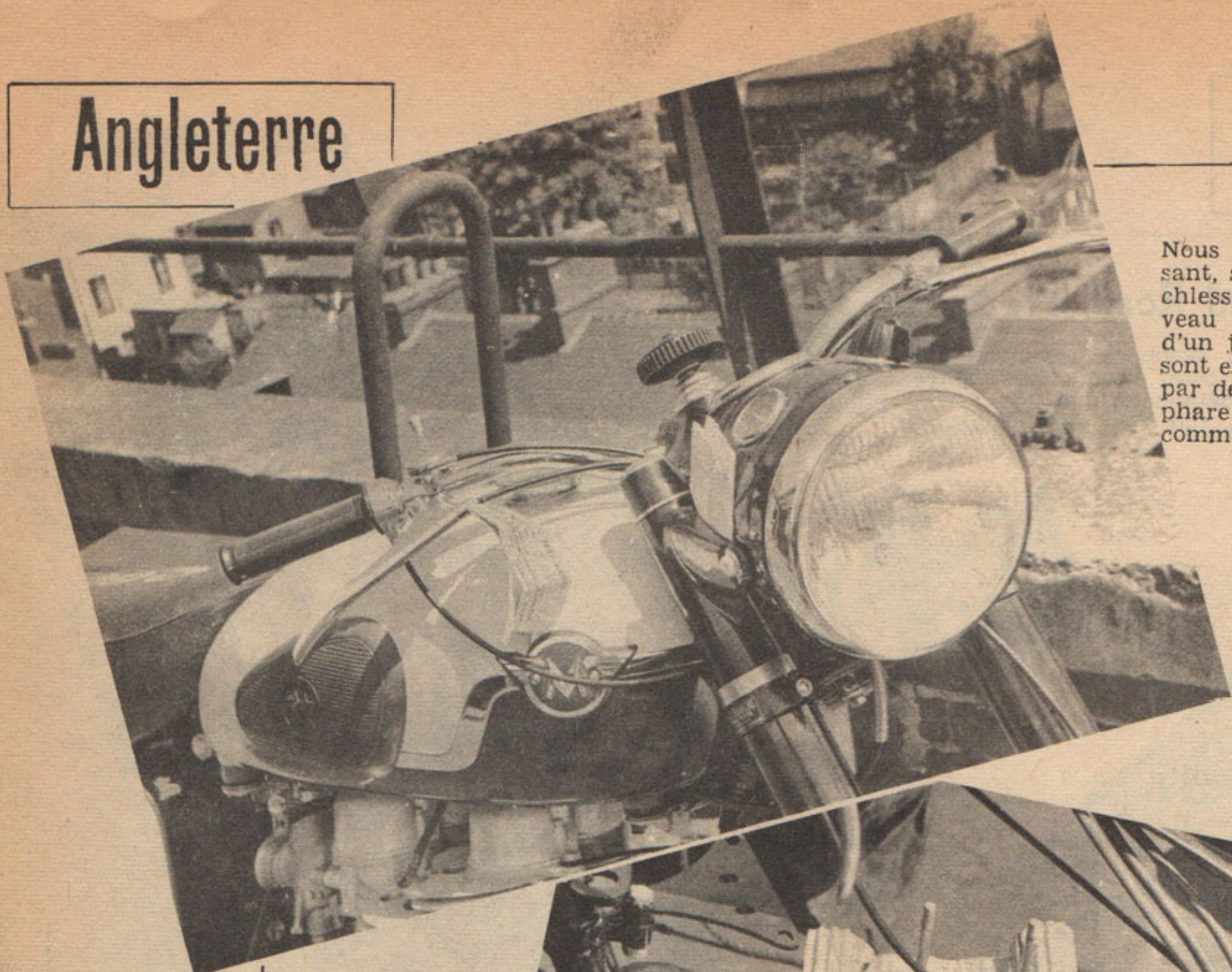


Notre passage à l'usine ayant été annoncé par l'importateur en France, M. Aris, le directeur-adjoint de chez Matchless, M. Scott, nous a réservé le meilleur accueil et offert la traditionnelle « Cup of tea ».

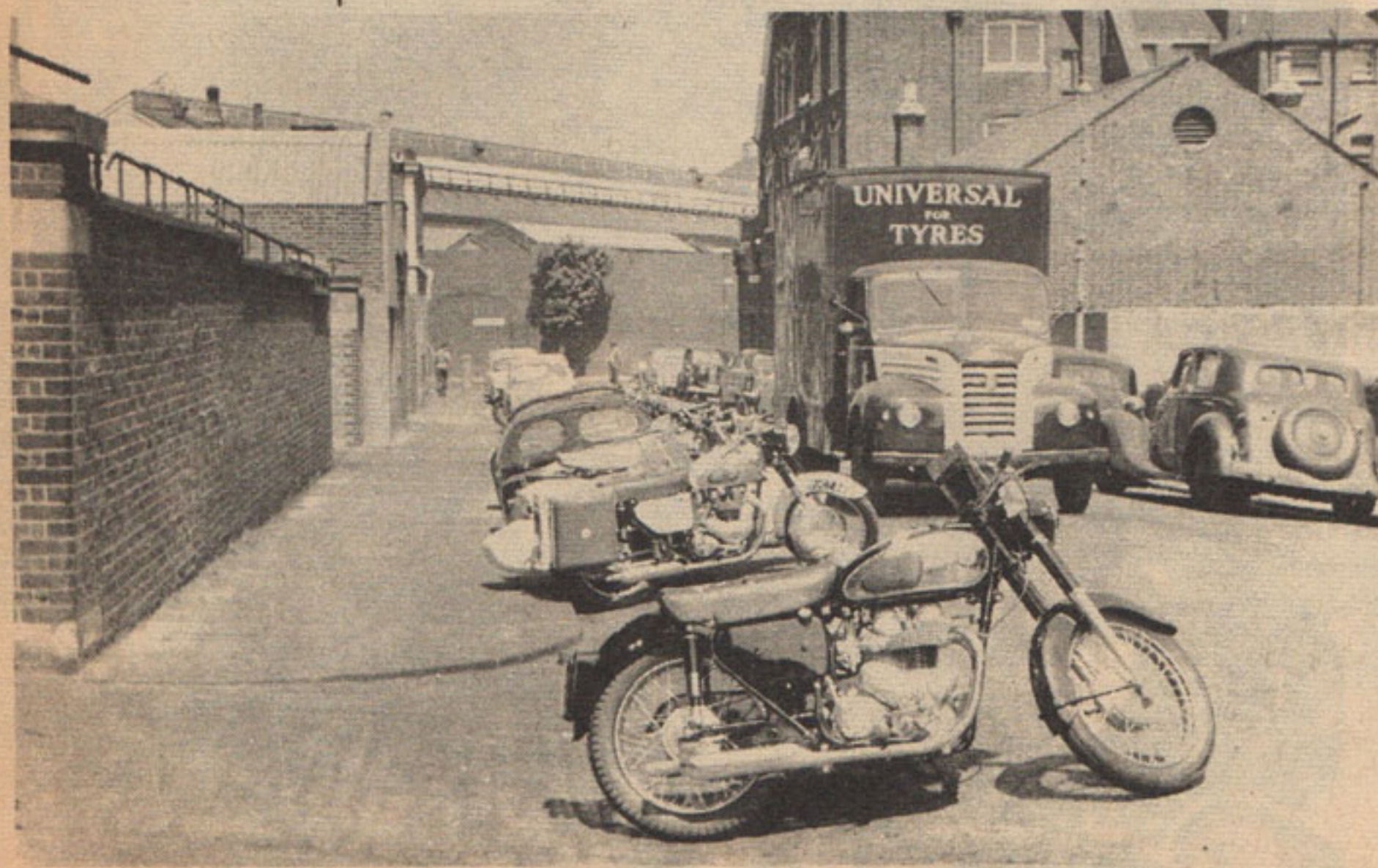
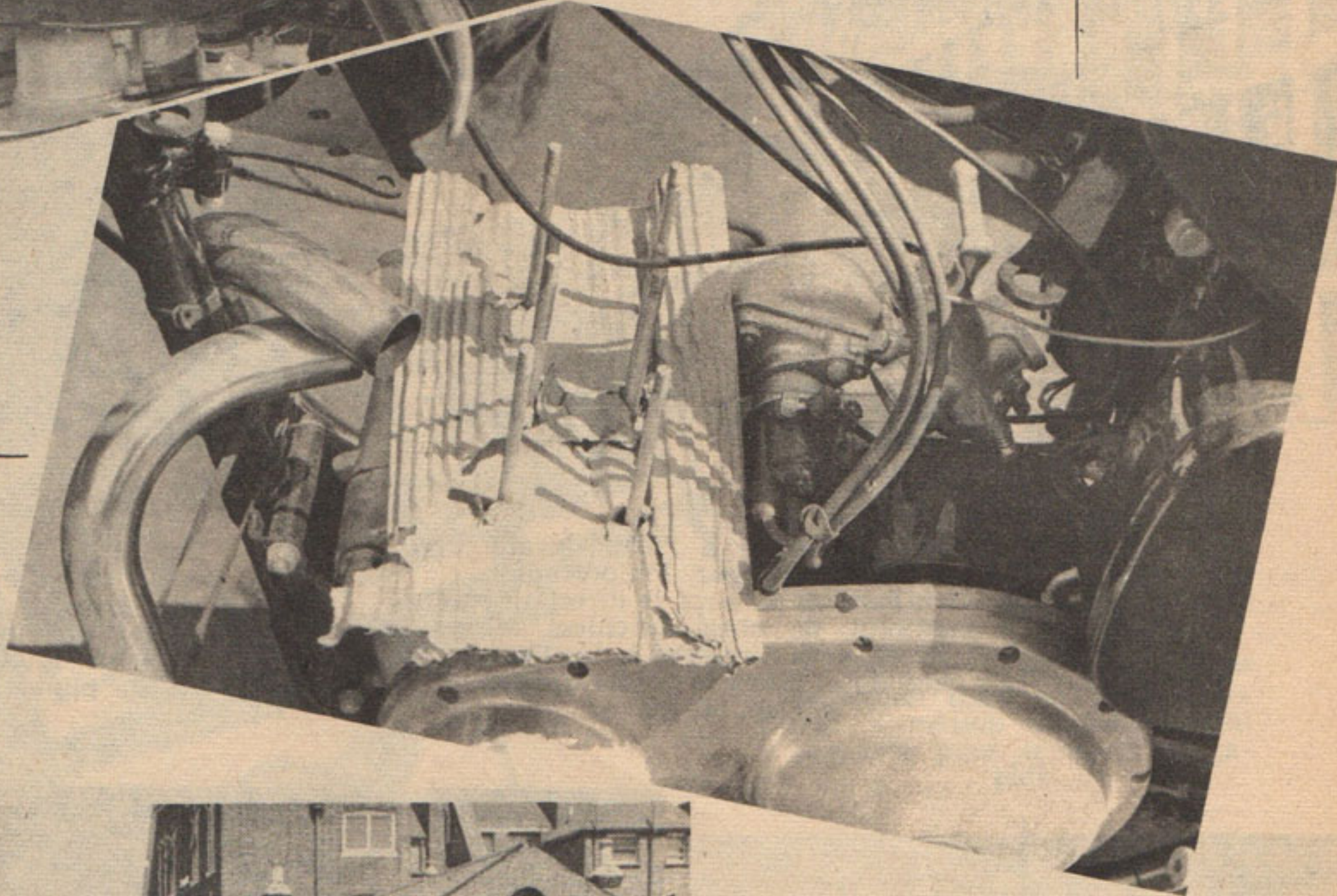
Dans un coin du service course, les G 50 attendent d'être révisées. Encore peu fabriquées, on les voit surtout prendre part aux épreuves anglaises, aux mains de pilotes britanniques.



Angleterre

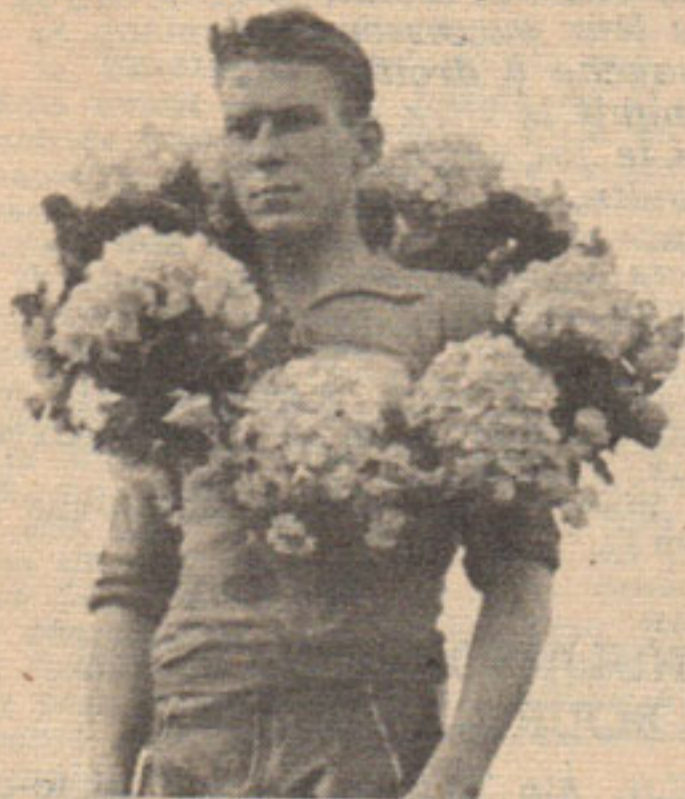


Nous avons remarqué en passant, sur les grosses twins Matchless du type « luxe », un nouveau réservoir aplati et orné d'un jonc médian. Ces machines sont encore dotées d'un allumage par delco et l'on découvre sur le phare le nouveau bouton de commande d'éclairage à contact à clé incorporé.



Sagement alignées au long de l'usine, ces machines attendent les essayeurs qui leur feront faire un galop d'essai avant que le service expédition ne les livre à la clientèle.

« Je gagnerai le titre de champion d'Europe cette année » nous assurait Rolf Tibblin alors qu'en Pologne, après que la malchance l'eût écarté d'une victoire certaine, nous lui faisons remarquer que cet échec allait sans doute lui ôter toutes ses chances quant au résultat final. Nous étions demeuré quelque peu sceptique... mais reconnaissons aujourd'hui que le jeune et talentueux Suédois est bien près de tenir parole!



JOUANT SON VA-TOUT A LICHTENVOORDE ET BEENHAM PARK... TIBBLIN...

... DEVIENT LEADER DU CHAMPIONNAT D'EUROPE

TRÈS BONS DÉBUTS DE LA 250 BSA AUX MAINS DE SMITH ET DRAPER

DÉCIDÉMENT, le Championnat d'Europe de moto-cross (250 cc) croît en intérêt au fur et à mesure de son déroulement, et aujourd'hui, à la veille des deux dernières épreuves restant à courir, la situation est telle qu'il n'est guère possible de distinguer le futur gagnant, à moins de fonder un pronostic sur le facteur chance plus que sur des réalités sportives concrètes.

C'est qu'en effet, l'ordre établi s'est trouvé bouleversé par la fulgurante progression du jeune Suédois Rolf Tibblin qui a pris le dessus dans les courses disputées en Hollande et en Angleterre, tandis que ses adversaires principaux, les Cizek et Stonebridge — jusque là placés en tête de la compétition européenne avec une large marge de sécurité — se voyaient menacés, puis dépassés faute d'avoir eux-mêmes réalisé un résultat durant le mois de juillet!

Nous avons donc maintenant, en tête du classement provisoire, Tibblin avec 35 points, que suivent Cizek et Stonebridge à un point seulement, sans parler de Kmoch qui, avec 29 pts, peut encore intervenir... à supposer qu'il réussisse, dans l'une des deux courses restantes, la même performance que vient de réaliser le jeune leader suédois (des choses qui, croyons-nous, ne se répètent pas deux fois dans une même saison).

★

A Lichtenvoorde, sur un terrain sablonneux, l'on put assister à un véritable festival suédois, Tibblin remportant les deux manches et ses compatriotes s'attribuant d'abord quatre autres, puis ensuite trois autres des six premières places!

Cizek fut prématurément contraint à l'abandon, Stonebridge eut le tort de ne pas faire le déplacement et, seuls parmi les autres concurrents, le Hollandais Boom et le Tchèque Kmoch furent pour les Nordiques des adversaires valables.

★

A Beenham Park, à la surprise générale, Stonebridge ne put suivre le rythme imposé par Tibblin, à nouveau vainqueur des deux manches, et Jeff Smith qui, au guidon de la 250 cc BSA dont c'était la première manche, abandonna ensuite tra extrêmement brillant.

Sans aucun doute, le temps exceptionnel dont nous bénéficions cet été a servi le Suédois qui, sur un sol très poussiéreux, très glissant, se retrouva dans son élément. Cizek, médiocre dans la première manche, abandonne ensuite et, de tous les Continentaux, seul Frantisek Ron parvint à se classer (avec le

vainqueur) dans les six premiers, ceux qui marquent des points!

A ce stade, du Championnat d'Europe, Cizek et Stonebridge n'ont plus qu'une chance: Ettelbrück, le 9 août au Luxembourg. Mais Tibblin lui-même peut également bien figurer là-bas, encore que le circuit lui soit moins favorable qu'à ses deux adversaires.

En Suède, pour finir, les Suédois doivent largement dominer et c'est pourquoi nous pensons que la compétition européenne 1959 doit se jouer dans l'avant-dernière épreuve plutôt que dans la dernière qui, toutefois, pourrait permettre une victoire in-extremis à Tibblin si celui-ci se voyait reprendre 2 ou 3 points au Luxembourg.

R. C. D.

RESULTATS TECHNIQUES

10me EPREUVE, HOLLANDE (classement général) : 1. TIBBLIN (S., Husqvarna officielle), 2 pts; 2. Rickardsson (S., Husqvarna), 4 pts; 3. Dahlen (S., Husqvarna), 8 pts; 4. Hallman (S., Husqvarna), 10 pts; 5. Ericksson (S., Husqvarna), 11 pts; 6. Boom (H., Maico), 13 pts, etc... soit cinq Suédois dans les six premiers, ce qui ne s'était encore jamais vu!

★

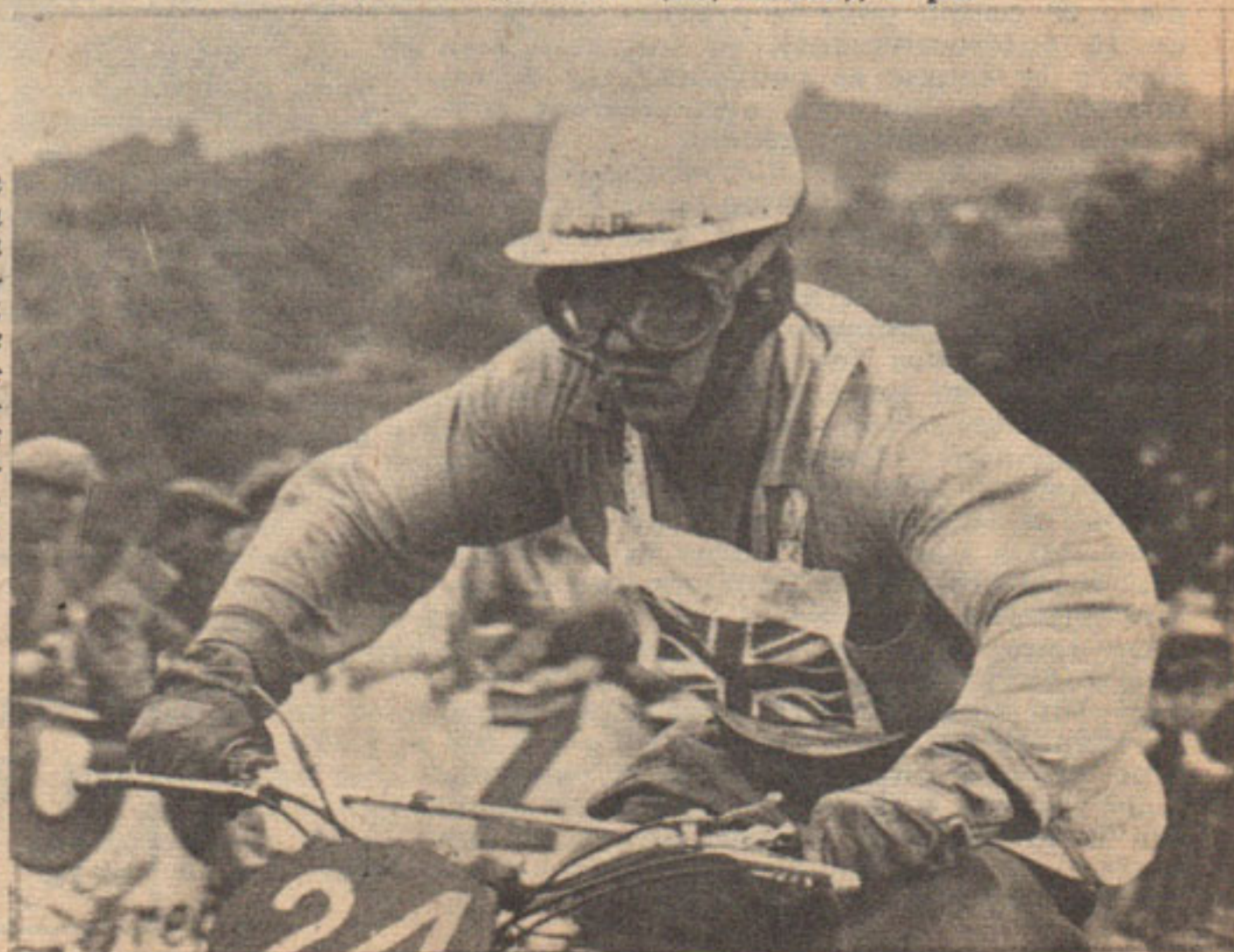
11me EPREUVE, ANGLETERRE (classement général) : 1. TIBBLIN, 2 pts; 2. Smith (GB., BSA officielle), 8 pts;

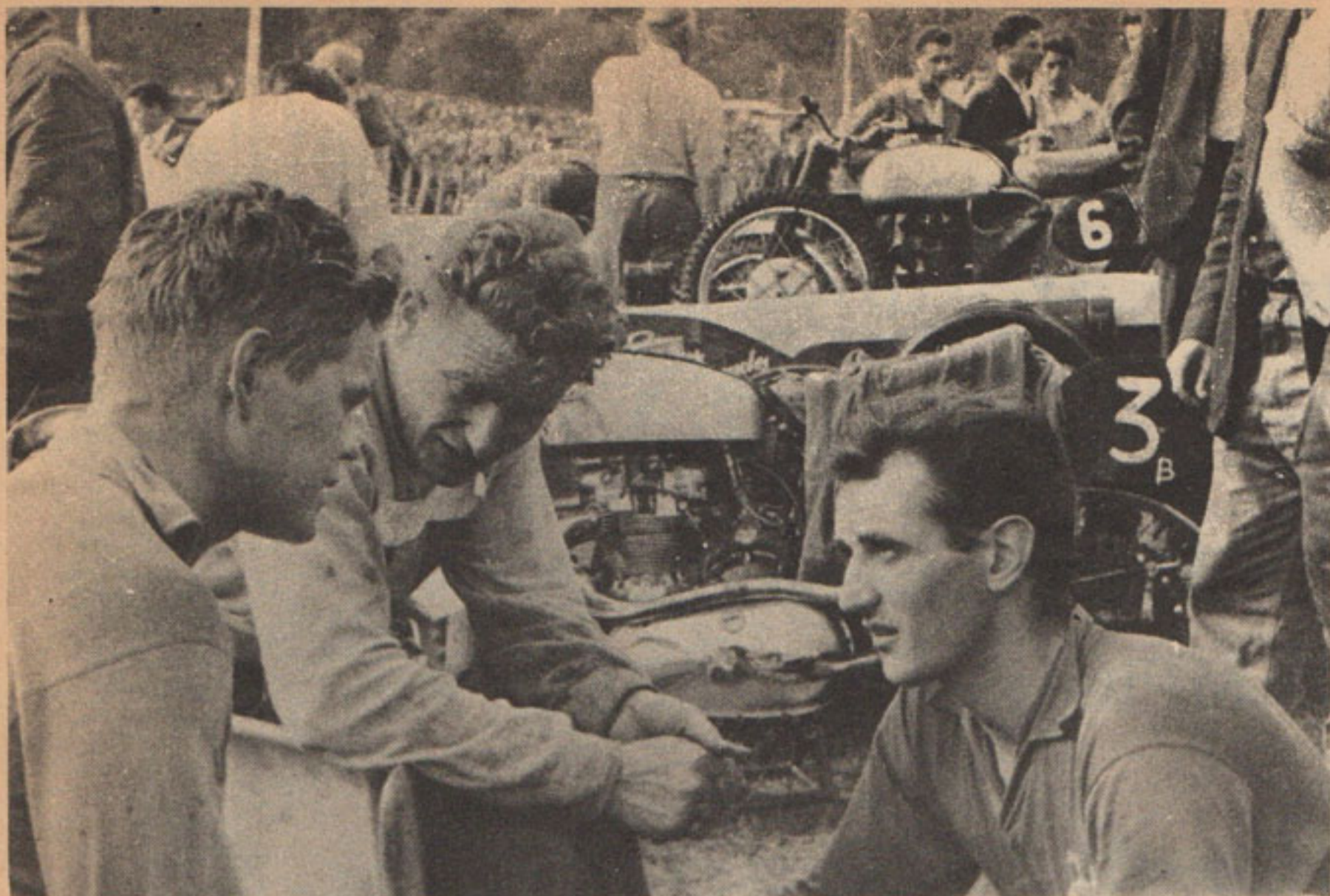
3. Ron (T., Jawa officielle), 8 pts (départage au temps); 4. Bickers (GB., Greeves), 8 pts (départage au temps); 5. Draper (GB., BSA officielle), 8 pts (départage au temps); 6. Stonebridge (GB., Greeves-NSU), 9 pts, etc... soit quatre Anglais sur les six premiers, mais n'occupant que les moins bonnes places, exception faite pour Smith.

★

CLASSEMENT ACTUEL DU CHAMPIONNAT D'EUROPE : 1. Rolf TIBBLIN (S., Husqvarna officielle), 35 pts; 2. Cizek (T., Jawa officielle), 34 pts, 5 résultats; 3. Stonebridge (GB., Greeves (NSU), 34 pts, 6 résultats; 4. Kmoch (T., Jawa officielle), 29 pts; 5. Rickardsson (S., Husqvarna), 23 pts, 5 résultats; 6. Ron (T., Jawa officielle), 22 pts, 7 meilleurs résultats; 7. Dahlen (S., Husqvarna), 19 pts; 8. Soucek (T., ESO officielle), 14 pts; 9. Oesterle (A., Maico), 7 pts; 10. Néri (B., Aermacchi officielle), Smith (GB., BSA officielle), 6 pts, 1 résultat; 12. Betzlbacher (A., Maico), 6 pts, 3 résultats; 13. Walz (A., Maico); Muller (A., Maico), Kämper (A., Maico), Hallman (S., Husqvarna), Bickers (GB., Greeves), 3 pts, 1 résultat; 18. Ostorero (I., MiVal officielle), 3 pts, 2 résultats; 19. Crosset (B., Jawa), Frelich (P., Jawa), Ericksson (S., Husqvarna), Draper (GB., BSA officielle), 2 pts; 23. Krovovski (P., Jawa), Boom (H., Maico), 1 pt.

Pour ses débuts en quart de litre, avec la version cross de la 250 cc « Star », Jeffrey Smith a pris à Beenham Park une excellente seconde place. Abandonnerait-il de ce chef le Championnat du Monde pour le Championnat d'Europe en 1960 ?





Le Cross

Deux champions du Monde discutent avec leur successeur virtuel : de gauche à droite, Nils-son, qui conquiert le titre en 1957, Baeten, qui le lui ravit en 1958, et Sten Lundin, qui pourra très certainement s'en parer au soir du 23 Août 1959, après le Grand Prix de Suède.

au samedi 8 août. S'adresser au C. S. Meaux, section moto, 9, place Lafayette, Meaux, S.-et-M.

Et bravo pour cette sympathique initiative !

★

ANNULATION DU CROSS DE BOURG-EN-BRESSE

L'U.N. Ain signale que son moto-cross prévu pour le 2 septembre n'aura pas lieu, le terrain était insuffisamment aménagé. Rendez-vous aux amateurs en 1960.

★

IL NE COMPRENDRA JAMAIS !...

Au cours d'une réunion de la Commission de moto-cross de la F.F.M., l'exprésident Barrouilhet réclama que l'on étudiat au plus tôt les règlements 1960 des Championnats de France, les formules employées cette année ne donnant pas, selon lui, satisfaction ! (sans doute parce qu'elles furent promulguées de préférence à une réforme insane par lui présentée).

Dans son ensemble, la Commission fut loin de partager l'avis de M. Barrouilhet — qu'elle commence à connaître — mais pour ne pas lui faire de peine, elle le pria de bien vouloir lui soumettre dès que possible un projet clair et complet.

Si nous ne savions que la Commission de moto-cross de la F.F.M. est bien décidée à préserver l'œuvre acquise contre toute atteinte — elle l'a bien montré en remplaçant M. Barrouilhet par M. Castel à sa présidence — nous pourrions nourrir de sérieuses craintes quant au bon déroulement de la saison prochaine !

Allons Monsieur Barrouilhet, laissez donc en paix ceux qui, depuis trois ans, ont perfectionné nos règlements de moto-cross au point que ceux-ci sont les plus complets, les mieux définis et les meilleurs d'Europe !

Certes, toutes formules sont perfectibles d'année en année, et nous pouvons faire confiance à la Commission pour améliorer encore en vue de la saison 1960, et en accord avec les représentants des coureurs, celles qui furent appliquées en 1959.

Mais de là à faire table rase d'un instrument éprouvé pour s'abandonner à l'aventure, il y a un pas qui ne sera pas franchi, qui ne saurait l'être à l'instigation du responsable de tant d'erreurs grossières, de tant d'actions irréfléchies qui mirent plus d'une fois la F.F.M. en posture de ridicule !

DEMAIN, A MEZIERES - SOUS - BALLON, SERA SACRE LE CHAMPION DE FRANCE "NATIONAL"

C'est à nouveau à Mézières-sous-Ballon, petite localité de la Sarthe, que se disputera la dernière manche du Championnat de France national de moto-cross.

Le Comité des Fêtes de Mézières, activement dirigé par M. Bergeot, et l'Amicale de Montfort-le-Rotrou, qui prête son concours à l'organisation, ont d'ailleurs fait de cette grande finale une tradition vieille de plusieurs années et l'on n'imagine plus que le Championnat de France national puisse s'achever ailleurs tant la manifestation dont nous vous parlons est réussie sur tous les points.

Le circuit, remarquablement en état, a été encore amélioré et agrandi cette année. Les descentes abruptes, les remontées à fort pourcentage, la partie rapide sur prairie, tout cela garantit des luttes passionnantes et quant à la visibilité, à laquelle les spectateurs attachent justement beaucoup d'importance, elle est excellente à Mézières-sous-Ballon.

Le plateau du Championnat réunira nos quinze meilleurs concurrents dans la catégorie, ceux qui parvinrent à tirer leur épingle du jeu au cours des courses éliminatoires et de sélection.

★

Rappelons que l'épreuve se disputera en deux manches de trente minutes chacune. Mais, dans cette finale, les concurrents marqueront cinq points de plus que dans les manches précédentes (exemple : 20 points pour le premier, en place de 15 antérieurement), ce qui valorisera encore la course et peut favoriser la remontée des coureurs actuellement distancés au classement général.

A dire vrai, cette disposition inaugurée en 1959 par la Commission Nationale de Moto-Cross, tend avant tout à conserver tout son intérêt à la manche finale. Mais ici, l'on aurait pu s'en passer car les positions des hommes de tête restent très proches les unes des autres, au point que le résultat ne peut guère être pronostiqué.

Logiquement, Delpeyrat devrait être champion de France et recevoir sur le terrain le maillot qu'a préparé Marcel Seery. Mais Rambour, Dugas et Tiarcelin sont assez près de lui pour pouvoir triompher eux aussi.

De toute manière, ces quatre hommes devraient se classer dans les cinq premiers du Championnat, et compter ainsi au nombre des cinq « nationaux » qui seront promus inters en 1960. Et, pour la place restant à pourvoir, on peut s'attendre à un combat épique entre six coureurs qui se tiennent de près : Guy Ledormeur, Mosconi, Voreux, Bover Devol-

dre et Brassard. Ainsi, et à un double titre, la finale du Championnat « National » 1959 à Mézières-sous-Ballon promet-elle d'être un très grand moment sportif, que personne en Anjou-Bretagne ne voudra manquer.

★

Une épreuve extra-nationale s'ajoutera au programme, avec la participation de l'idole de l'Ouest, Jean Hazianis, de l'excellent Beaumard, enfin de Drobecq, Chuchart, Deshaies, tous inters-experts, et des éliminés du Championnat « national » 1959, Marchadier, Lefeur, etc...

Soit cinq courses au total, avec 30 coureurs en présence.

POSITION DES CONCURRENTS AVANT LA FINALE

1. Delpeyrat, 28 pts ; 2. Rambour, 27 pts ; 3. Dugas, 24 pts ; 4. Tiarcelin, 23 pts ; 5. Guy Ledormeur, 19 pts ; 6. Mosconi, 19 pts ; 7. Voreux, 19 pts ; 8. Bover, 18 pts ; 9. Devoldre, 16 pts ; 10. Brassard, 15 pts ; 11. Faivre, 9 pts ; 12. Baulard, 8 pts ; 13. Costich, 7 pts ; 14. Lusseyran, 5 pts ; 15. De Doncker, 3 pts.

LE C. S. MEAUX A THOMER LE 16 AOUT

Le club sportif de Meaux, qui est devenu le plus grand club « crossiste » de la région parisienne, organise le 16 août une sortie groupée vers Thomer-la-Sogne, pour assister à la finale du Championnat de France international de moto-cross.

Les membres titulaires de la carte 1959 sont invités *gratuitement* à cette sortie sportive et se verront offrir par dessus le marché le repas de midi.

Leurs femmes et amis peuvent également, *mais à leurs frais*, participer à cette sortie.

La date limite d'inscription est fixée

15 AOUT 1959

Sur un nouveau circuit à visibilité totale
UN PLATEAU DE CHAMPIONNAT DU MONDE
10^e MOTO-CROSS INTERNATIONAL DE LAGUEPIE

DEUX "QUART DE LITRE"

DEPUIS deux ans déjà, je suis lecteur assidu de votre revue et quoique n'y étant pas abonné, chaque mardi j'attends le libraire qui m'apporte ma revue préférée.

Mais avant de vous parler de la FN type M 22 pas encore présentée dans la rubrique « Ce qu'ils en pensent », permettez-moi de rectifier une petite erreur de votre part :

Dans M.-R. n° 1.422 au sujet du trial en Belgique, vous écriviez que le crossmen Houssonloge avait participé au trial de Flémalle, préparant ainsi sa prochaine saison de cross. Si le crossmen précité s'entraîne régulièrement en cette période hivernale, il n'est pas le trialiste classé dans cette épreuve car chez Houssonloge, il y a trois pilotes qui ont tous trois des succès dans les épreuves motocyclistes car le trial, la régularité et le cross sont pratiqués par cette famille de motards.

Et maintenant je vous fais connaître mon opinion sur la FN 250 type M 22 en espérant que celle-ci trouvera sa place dans un prochain « Ce qu'ils en pensent ».

Le 1er juillet 1957 je suis devenu propriétaire d'une FN 250 remplaçant ma Sarolea type Régina 200 cc avec laquelle j'ai fait 28.000 km après plusieurs ennuis plus souvent graves que bénins. Enfin, cela est oublié et ma monture actuelle m'a procuré beaucoup plus de satisfaction, sans pour cela être exempte de petits pépins.

J'ai donc acheté cette moto en occasion à la FN et à ce moment elle totalisait 8.800 km. A la fin de 1958 le compteur accusait 30.000 km parcourus en 18 mois.

Je vais éplucher toutes les parties de cette moto.

1) *Le moteur* : c'est le ILO 250 bicylindre équipant beaucoup d'autres marques de moto. Il est excellent, et à part le démontage de la culasse et des cylindres tous les 5.000 km, cela pour le décalaminage (en effet roulant souvent à haut régime sur les intermédiaires, je fais le mélange 1 l d'huile SAE 30 pour 18 l essence ordinaire) et cette huile en quantité calamine beaucoup plus vite. Le reste n'a jamais été démonté.

2) *Installation électrique* : Le générateur Noris est excellent et seul un ressort de balais de génératrice a été remplacé. La batterie de marque Bosch et les ampoules sont toujours d'origine. 1 jeu de vis platinées changé à 15.000 km à cause du linguet de fibre usé. Un jeu de bougies changé à 15.000 km et remplacé par des Bosch 240 P 115 qui n'ont besoin d'aucun reproche.

A ce que vous voyez tout paraît être excellent mais dans la suite vous verrez que la FN n'est pas parfaite.

3) *Partie cycle* : fourche avant, pas très fameuse, les bagues en fibre s'usent facilement et leurs remplacement ne diminue qu'un peu le jeu car les tubes inférieurs sont ovalisés. Au freinage sur mauvaises routes elle talonne. Sur les nouvelles 250 l'usine monte de nouvelles fourches, qui ayant des amortisseurs hydrauliques, sont excellentes.

Cadre : c'est celui-ci qui m'a créé le plus d'ennuis car il a cassé 2 fois à la même place. La première fois à 18.000 km et la seconde fois à 22.000 km. Je suis resté en selle les deux fois, le moteur reposait à terre sur les deux échappements. Mais ou je dois vous faire remarquer le service vente de l'usine Herstallienne c'est dans le fait que les deux fois le cadre me fut remplacé gratuitement et la seconde fois je reçus un cadre tout neuf.

UNE ANGLAISE : LA B.S.A. "PRINCESS"

A MON TOUR je viens contribuer à votre intéressante rubrique « Ce qu'ils en pensent » en vous donnant mon opinion sur ma 250 B.S.A. type « Princess » qui totalise actuellement 22.000 km.

Passons d'abord aux critiques :

Compteur ne marquant pas la vitesse exacte, contrairement à beaucoup d'autres, mon compteur donne une vitesse inférieure à celle atteinte par la machine.

L'inconvénient majeur de cette machine est certainement l'absence de roue à broche à l'arrière.

Le carter de chaîne secondaire n'enveloppe pas suffisamment. J'ai remédié à ce petit ennui en ajustant une tôle entre le pneu et la chaîne. Ceci aura pour résultat d'augmenter sa durée de quelques milliers de km.

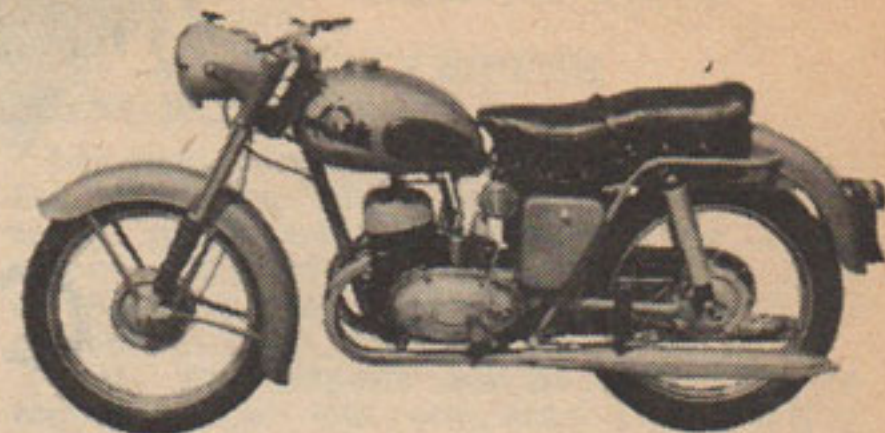
Ces inconvénients sont assez bénins en comparaison de ses qualités.

Présentation très esthétique : émail noir, jantes chromées, réservoir bleu et également chromé.

La tenue de route est excellente grâce à une suspension arrière oscillante, et une fourche avant d'une souplesse incomparable.

Son moteur est très robuste. Je n'ai eu qu'à faire un rodage de soupapes à 18.000 km.

UNE BELGE : LA FN M 22



Roues : si la roue avant est sans reproche, les rayons de la roue arrière ont cassé au nombre de 12 et cela en 4 fois. Je les ai toujours remplacés moi-même et je ne comprends pas cela, car ce n'est pas la première F.N. à laquelle cela arrive. Les roulements de la roue arrière, ayant pris du jeu, ont été remplacés également gracieusement par la FN cela après 15.000 km. La chaîne secondaire, de marque Steimon qui équipe en série toutes les FN, a fait 30.000 km et je viens de la remplacer par une autre de même marque. Evidemment tous les 5.000 km, je la démonte et la fais tremper dans un bain d'huile. Qui ose dire que les suspensions oscillantes sont mangeuses de chaînes.

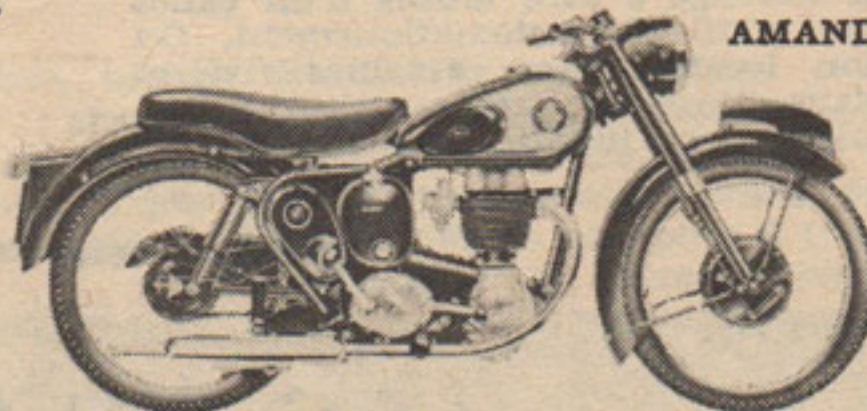
Pneus : Après une crevalson malheureuse et unique à 10.000 km j'ai changé le Michelin flèche d'or équipant la roue arrière par un Dunlop qui a fait 20.000 km et qui, lui, vient d'être remplacé à 30.000 km par un Pirelli que j'avais depuis longtemps. Le pneu avant a fait 30.000 km et suivant vos conseils et vos différents essais concernant la tenue de route avec des pneus de diverses marques je viens donc de monter un 300-19 Continental « LB ».

Câbles, freins et divers : J'ai changé sur un peu plus de 20.000 km d'utilisation 1 câble de frein avant, 4 câbles de gaz et 1 câble de débrayage, 1 garniture de frein AR (le ferodo étant cassé entre les rivets. D'après la rapidité d'usure de mes pneus vous aurez certainement vu que je roule vite quoique étant prudent ; sur plus de 50.000 km de route je n'ai jamais eu d'accidents et seule une chute sur le verglas à faible vitesse m'a fait connaître le sol.

Lors du décalaminage à 15.000 km j'ai poli les lumières d'échappements et agrandi celles-ci suivant les conseils de M.-R. sur le gonflage du ILO. Je n'ai pu chronométrer la vitesse maximum et voir ainsi le gain de vitesse mais maintenant je tiens la Maico Blizzard, qui d'après vous, lors de votre essai, atteint 114 km/h. Quand je rencontre une 250 sur mon chemin, j'essaie toujours un petit match poursuite et souvent j'en sors vainqueur à moins que ce ne soit une NSU Super Max ou une BMW R 26, car à ce moment je suis battu d'avance, en effet les chevaux sont plus nombreux chez ces deux marques.

Pour terminer comme beaucoup de correspondants de votre revue, mon prochain choix serait encore une FN 250, car avec ses nouvelles perfectionnements telles que : fourche avant hydraulique, amortisseurs Girling à l'arrière et véritables moyeux-freins, essayés sur la 500 de cross, cette moto aurait une tenue de route idéale pour un quart de litre et ensuite j'ai une trop grande dette de reconnaissance envers la Fabrique Nationale qui jamais ne m'a si bien servi après la vente de la moto bien que celle-ci ait été vendue en occasion.

AMAND J. P., Harze (Belgique).



Les freins sont puissants, ce qui me donne une entière confiance dans ma machine.

Les vitesses sont bien échelonnées.

J'ai souvent fait des parcours dépassant 500 km sans remarquer un échauffement anormal d'aucun des organes en mouvement.

La moyenne se situe entre 60-65 km/h selon les parcours. Ce n'est pas si mal quand on pense que cette moto est donnée par le constructeur comme machine utilitaire.

Comme seule réparation j'ai dû changer un roulement de roue avant à 20.000 km. Ceci était dû certainement à un mauvais graissage de ma part.

Pour terminer, c'est, à mon avis, une bonne moto sans histoire, qui m'a prouvé souvent ses capacités, et avec laquelle j'ai passé d'agréables moments.

La machine tient les promesses de ses constructeurs dont le slogan semble se confirmer : on peut faire confiance à sa B.S.A. Mon rêve serait la 650 R.R. B.S.A. mais vu la hausse de 20 % je ne pense pas réaliser cette ambition de si tôt.

Je tiens à signaler en terminant qu'au Puy nous avons un spécialiste B.S.A. en la personne de M. Raffin concessionnaire qui allie la compétence à l'amabilité.

Michel ALLEMANT, Le Puy.

CASQUE OU PAS CASQUE ?

JE crois que la polémique autour du port du casque obligatoire n'est pas près de s'éteindre, et la lettre de M. Meyer parue dans le numéro 1.447, n'a fait que renforcer mon désir de vous écrire à ce sujet.

Pour moi cette polémique est bien attristante, car la question ne devrait même pas se poser, chaque utilisateur de deux-roues motorisés devrait porter le casque.

Je pense que M. Meyer est tout à fait seul dans la vie qu'il n'a pas d'enfants, qu'il n'est pas marié, qu'il n'a plus ses parents, pour faire de son argument majeur : « le port du casque n'intéresse qu'une personne » car enfin, pour penser une chose pareille, il faut bien être seul dans la vie, n'avoir aucune responsabilité de personne, ou alors être d'une inconscience rare, ou d'un égoïsme forcené. Bien entendu la motocyclette n'est pas faite pour choir, jusqu'au jour où... et ce jour-là, que chacun pense intimement ne jamais connaître, c'est la catastrophe : c'est le fils de 17 ans, que ses parents imploreraient chaque jours de mettre un casque (et qui ne le faisait pas par respect humain vis-à-vis de ses petits copains) qui passe sous un camion (double fracture du rocher, mort en deux heures)... Allez donc dire à ses parents, M. Meyer, que le port du casque ne devrait pas être obligatoire... (cela vient de se passer, je peux vous donner leur adresse), et cela n'est qu'un exemple entre mille, malheureusement.

M. Meyer donne une liste d'activités dangereuses et réglementées allant du ski à l'alcoolisme en passant par le forcing sportif, etc... Allons donc, est-ce un argument honnête que prendre prétexte du danger que courent certains, pour ne pas dans la mesure du possible protéger l'individu contre lui-même ? Car c'est bien de cela qu'il s'agit, c'est bien beau de brandir la notion de « liberté individuelle », mais il ne faut pas oublier que l'on ne vit pas seul sur une île déserte, l'individu fait partie intégrante d'une société, il en est un des rouages, qu'il le veuille ou non, et la société se doit de le protéger contre lui-même. On éloigne bien les allumettes de la main des enfants, parce qu'ils n'ont pas conscience du danger qu'ils courent. Tous les motocyclistes (ou scooteristes, etc...) et surtout, surtout les jeunes (comme ce garçon de 17 ans dont je vous parlais plus haut) ont-ils réellement, sincèrement conscience du danger qu'ils courent?... Non ! L'âge de raison est en principe 7 ans, mais combien meurent à 90 ans sans l'avoir jamais vraiment atteint ? et qui oserait me contredire sur ce point ?

Il est bien évident qu'on ne peut pas tout réglementer sinon on n'en sortirait plus, mais qu'au moins dans le domaine accessible aux lois du bon sens, le maximum soit fait. Et quant à dire que la communauté ne s'occupe pas de mille cas semblables, c'est méconnaître ne serait-ce que les décrets qui viennent d'être promulgués, obligeant les bateaux de plaisance à partir d'un certain tonnage à être munis d'un canot de sauvetage en caoutchouc gonflable automatiquement. Ou bien encore les interdictions locales, dans certaines rivières de se baigner hors des plans d'eau aménagés et surveillés ; cela lorsqu'on y réfléchit un peu, se justifie pleinement, mal-

gré les intérêts particuliers des propriétaires des dites baignades, il n'y a qu'à ouvrir n'importe quel journal pendant les mois d'été et compter les noyés par imprudence.

Enfin parler de désagréments financiers, ne me paraît pas très sérieux, peut-on comparer, les quelques quatre ou cinq mille francs que coûte un casque qui peut durer une vie, avec le prix d'achat d'une machine ?

Je ne suis pas marchand de casque, mais étudiant en médecine, pas encore vieux barbon radoteur je pense, mais les quelques stages que j'ai fait dans les services de chirurgie auraient suffi en dehors de tout autre aspect de la question pour me convaincre. Je suis fervent motocycliste, et c'est bien pour cela que j'ai aligné ces quelques mots ; car je suis certain que c'est aller contre la cause motocycliste, si bien défendue par « Moto-Revue » que de déconseiller le casque obligatoire ; peut-être y aurait-il moins de détracteurs de la moto (surtout parmi les parents) si les accidents n'étaient pas si souvent mortels lorsqu'un crâne non protégé est atteint.

Peut-être vais-je paraître pessimiste, grossissant les dangers de la moto, n'en croyez rien, au contraire je demeure persuadé qu'un conducteur conscient, et averti avec une machine en bon état, ne court pas beaucoup de risques, et même peut-être moins qu'en voiture... Mais, il y a les autres, les inconscients, ceux qui avec une 125 ou un scooter, passent les carrefours sans ralentir pour ne pas perdre leur vitesse qu'ils mettront longtemps à retrouver, ceux, qui avec un cyclomoteur roulent à 50 km/h derrière le pare-choc d'une voiture, etc... C'est ceux-là qu'il faut protéger contre eux-mêmes, car ceux-là, les inconscients, courent un réel danger, et puisque les pouvoirs publics en ont la possibilité, eh bien qu'ils le fassent, ce sera œuvre utile.

M. F. TESNIER, St-Maurice (Seine).

P.-S. — Lecteur et abonné de votre revue depuis quelques années, je la trouve très intéressante, les articles qui me plaisent le plus, sont vos articles techniques, essais, ce qu'ils en pensent et tribune libre, je n'ai malheureusement pas le temps de m'intéresser aux sports de près. Pour ce qui est de « ce qu'ils en pensent », j'hésite à vous en envoyer un, car j'ai une BSA C 11 (250 cc) légèrement modernisée (frein AV, carbu) qui marche parfaitement bien, mais qui est bien dépassée à l'heure actuelle au point de vue conception (hélas les machines de mes rêves sont bien trop chères).

J'espère très vivement, que vous ferez paraître les quelques mots que je vous envoie ci-dessus et je vous en serai très reconnaissant, je pense que ces choses doivent être dites.

N.d.l.R. — Merci cher lecteur pour votre aimable appréciation concernant notre revue.

Bien sûr, un « ce qu'ils en pensent » intéresse nous et nos lecteurs, car pensez qu'il y a un marché de l'occasion et que l'opinion d'utilisateurs de motos d'il y a quelques années est de première utilité pour un acheteur de « seconde main ».

Alors, à votre plume...

LES FRANÇAIS A ASSEN...

Après la lecture des deux derniers numéros de « M.-R. », je vous adresse ce petit mot pour vous faire savoir qu'il y avait quand même au moins un Français à Assen ; j'y étais avec ma Road-Rocket (celle qui détient le modeste record de la catégorie sport 750 side-car de la côte Lapize et qui en voit de toute les couleurs, la pauvre). Malheureusement, étant très mal renseigné sur l'horaire je ne suis parti que le samedi au lever du jour pour arriver là-bas vers 1 h. 1/2 ; j'ai quand même vu la course des sides et des 500 et rien que ça valait le déplacement.

Ma plus grande surprise : la foule énorme qu'il y avait là-bas (quand verra-t-on ça à Clermont ?).

Je suis revenu tranquillement en admirant la Hollande si propre et si belle, par Lewarden, l'Afsluitdijk et Amsterdam.

C'est un beau voyage que je réferai sûrement l'année prochaine en partant le vendredi soir et j'espère rencontrer d'autres Français : après tout la Hollande n'est pas le bout du monde et les deux frontières se passent sans descendre de moto simplement avec une carte d'identité et d'assurance et l'on change un peu d'argent sur place très facilement. Les routes de Hollande étant très bonnes, ce n'est pas fatigant (le lundi à 6 h. 1/2, je reprenais la moto pour aller au boulot et le dimanche suivant, à 4 heures, en route pour Spa, où je suis arrivé cette fois à 9 h. 10 pour voir la 1re course à 12 h. 30, (ah, ces horaires !).

Je termine en souhaitant que l'année prochaine les vrais motards ne se « dégonflent » pas.

FAVRE-ROCHEX, M.-C. St-Germanois.

ECHOS

ET NOUVELLES

PLUS DE QUARANTE PAYS ACHETENT DES MOTOCYCLETTES HONGROISES

Les pays étrangers s'intéressent en nombre toujours plus grand aux productions hongroises. L'entreprise de commerce extérieur Pannonia livre dans plus de 40 pays des motocyclettes, des bicyclettes et des machines à coudre.

Tous les records seront battus cette année en ce qui concerne l'exportation des motocyclettes : 20.000 machines de marque « Pannonia » ou « Danuvia » seront livrées à l'étranger.

LE 13 SEPTEMBRE A MONTLHERY : CHAMPIONNAT DE FRANCE "NATIONAL" ET CRITERIUM DES MACHINES "SPORT"

C'est le dimanche 13 septembre que la Fédération Française de Motocyclisme fera disputer les Championnats de France de vitesse, catégorie nationale, ainsi que le criterium national des machines de sport. Rappelons que cette année en effet, les pilotes de machines sport auront leur « championnat » puisque dans toutes les catégories (125, 175, 250, 350 et 500 cc), la première machine sport classée vaudra à son pilote de remporter le « Criterium des machines sport », titre équivalent à celui de champion de France en catégorie course.

Cette initiative louable va donc attirer beaucoup de jeunes à Montlhéry et les organisateurs espèrent bien réunir au départ de plusieurs catégories les 45 engagés, maximum de pilotes admissibles sur le circuit.

Nous avons dit que ce Championnat, disputé sur le circuit de 6,283 km, était ouvert à toutes les catégories solo. Le kilométrage de chaque course est le suivant : 20 tours (125,7 km) pour les 125 ;

25 tours (157 km) pour les 175 et les 250 ; 30 tours (188,5 km) pour les 350 et les 500.

Le règlement appliqué aux machines sport est le règlement habituel aux épreuves « sport » disputées à Montlhéry.

Le M.C.F., qui organise l'épreuve, a retenu pour ces Championnats une solution expérimentée lors du « Premier Pas » et des « Trophées » : une heure avant le départ de chaque course, les concurrents devront présenter leurs machines au parc fermé où auront lieu les opérations de vérification des poinçons apposés la veille, lors du pesage, sur les machines.

L'horaire de la journée sera le suivant : départ des 125 à 9 heures, des 250 à 10 h. 45, des 175 à 12 h. 45, des 350 à 14 h. 45, des 500 à 16 h. 45. Dans chaque cylindrée, « course » et « sport » courront ensemble, un classement séparé étant effectué à l'arrivée.

Pour tous renseignements complémentaires, les intéressés peuvent s'adresser

aux organisateurs : Motorcycle-Club de France, 73 bd Pereire, Paris (17^e), tél. CAR 39-96.

On pense déjà à ce Championnat... et on en parle.

Un Championnat attribué d'après les résultats d'une épreuve unique, voici qui risque de donner des résultats très différents de ce qu'ils auraient été à la fin d'une saison tout entière. En effet, en dehors de la casse et de la malchance qui risquent de priver un pilote de la victoire, ce Championnat en une course va peut-être permettre à certains pilotes de disposer ce jour-là d'une machine officielle que des usines italiennes acceptent de leur prêter. Et c'est ainsi qu'actuellement, si nous en croyons certaines rumeurs, d'origine plus ou moins fantaisiste, nous risquons de voir le 13 septembre à Montlhéry des Ducati 125 et 175 de formule 3, des 175, 250 Morini, des 125 Rumi... double arbre, et des MV 4! Mais ce ne sont que des bruits...

INDISPENSABLE A TOUS LES POSSESSEURS DE MOBYLETTE

Une réédition de notre manuel « Technique, entretien et pratique de la Mobylette » vient d'être effectuée. Encore plus complet que dans l'édition précédente, ce manuel est vraiment indispensable à tous les possesseurs de Mobylette, puisque ses très nombreuses illustrations, dessins, croquis et schémas leur permettront de connaître parfaitement leur machine, d'autant plus que ce manuel traite de tous les modèles, jusqu'aux dernières « Mobyatic » AV87.

Les différents types d'embrayage et de transmissions (Dimoby et Variomatic) sont longuement décrits et leur fonctionnement expliqué.

Enfin, le prix de vente de ce manuel reste fixé à 482 frs (envoi par poste : 592 frs).

★

TROIS NUMÉROS SEULEMENT EN AOÛT

Comme chaque année et en raison des congés payés, notre parution sera modifiée comme suit en ce qui concerne le mois d'août :

1^{er} août : n° 1.452 — 15 août : n° 1.453 — 29 août : n° 1.454.

Bien entendu, le rythme hebdomadaire de notre parution reprendra avec le n° 1.454, du 29 août.

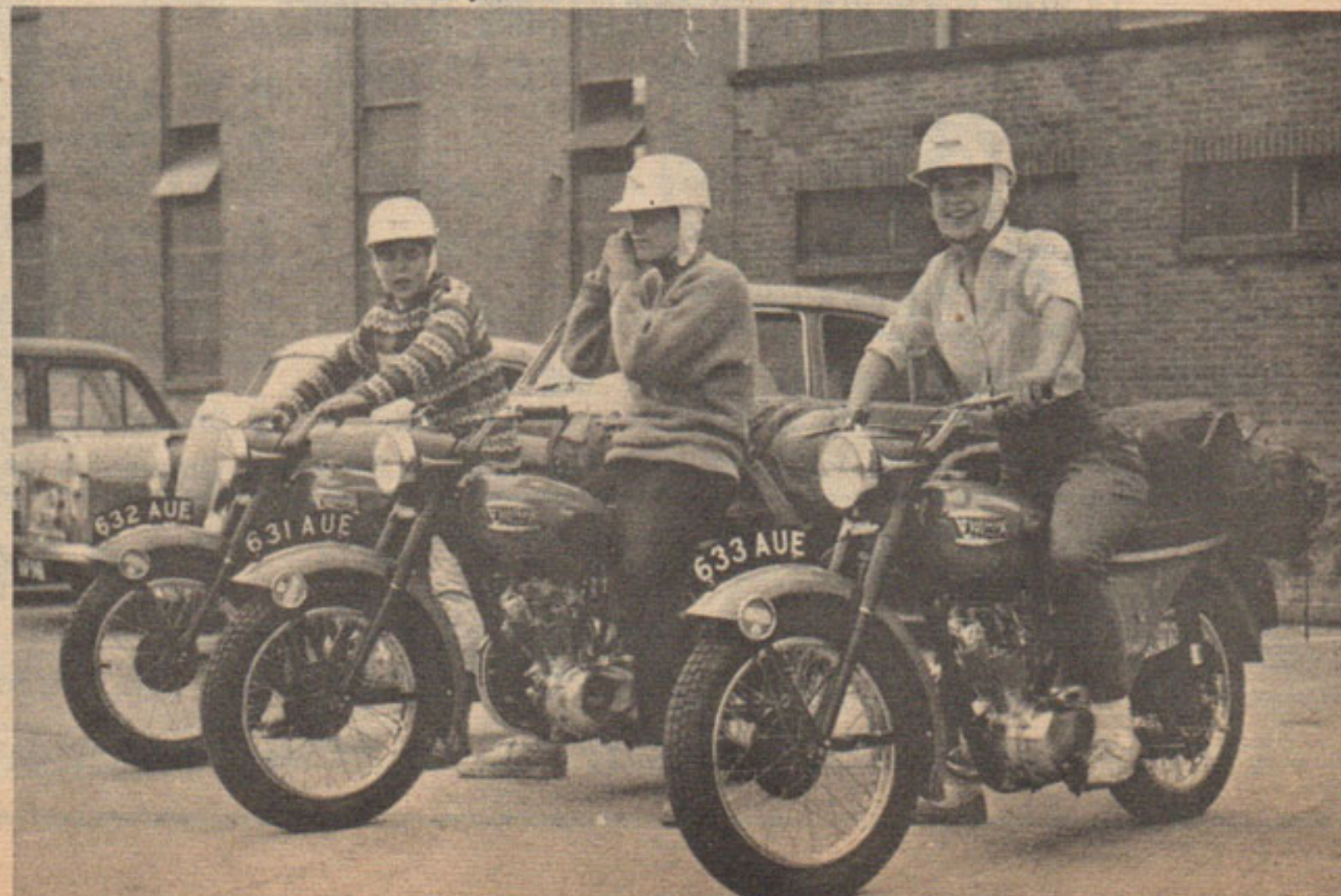
4.920 KM A 94,3 KM/H !

Parcourir les 4.920 km qui séparent Los Angeles de New-York en 52 heures et 11 minutes (soit une moyenne de 94,3 km/h), c'est vraiment là un record. C'est là la performance d'un Américain de 33 ans, John Penton, pilotant une BMW R 69 de série. Il établit ainsi le record absolu de la traversée du continent américain sur engin terrestre avec un pilote seul à bord.

L'ancien record pour moto datait de 1939, à une moyenne de 63-64 km/h ; et c'est de près de 26 heures qu'il fut battu par J. Penton.

Si l'on ne connaît pas la consommation de la R 69 durant ce long périple, par contre on connaît celle du pilote : 2 casse-croûtes jambon, 2 verres de lait, 1 assiette de soupe, 1 tasse de café, 2 bouteilles de soda et 3 tablettes de chocolat.

Ces très jeunes étudiantes américaines - de gauche à droite : Anne et Joan Adden, de Boston, et Sue Mason, de New-York - sont venues chercher à Coventry les Triumph Tiger Cub avec lesquelles elles vont effectuer ensuite huit semaines de moto camping à travers la France, la Suisse et la Scandinavie.





LA MOTO A TENU UNE GRANDE PLACE dans la course PARIS - LONDRES

Pendant ces chaudes journées du mois de juillet, une bonne partie du grand public s'est passionné pour la course Paris-Londres.

Sans entrer dans le détail de cette manifestation où l'avion à réacteur a été roi, ajoutons que la moto a été tout aussi prisée, et qu'elle fut sacrée reine de la circulation routière.

En effet, tous les premiers classés, et bien d'autres encore, ont confié leur chance, avec succès, aux deux-roues. De grands pilotes se sont mis à la disposition des participants, et c'est ainsi qu'une nouvelle fois on a pu parler de John Surtees, Georges Monneret, Houel, etc...

A droite, nous voyons Maucherat, sifflet aux lèvres, qui sur une rapide BMW de l'écurie Jean Murit, emmène Templeton.

Mais tous les participants n'ont pas visé la première place, et Hutchinson, par exemple, a jugé bien suffisant ce petit véhicule rendu célèbre par les parachutistes anglais : le Corgi.



LA GENDARMERIE AU SERVICE DES USAGERS

Dans la période de trafic intense que nous vivons, il n'est malheureusement pas rare d'être victime, ou témoin, d'un accident grave survenant en rase campagne.

On ne sait bien souvent où se diriger pour chercher du secours, alors que la rapidité avec laquelle on pourra faire évacuer les blessés par la gendarmerie sauvera bien des vies.

Mais où se trouvent précisément les postes de gendarmerie les plus proches ?

C'est pour répondre utilement à cette question, que la gendarmerie édite une

série d'itinéraires ayant Paris pour point de départ, et tout au long desquels figurent tous les postes de gendarmerie où vous pourrez trouver secours et renseignements.

Ces itinéraires sont les suivants :

- Paris-Poitiers.
- Paris-Metz.
- Paris-Limoges.
- Paris-Brest.
- Paris-Strasbourg.
- Paris-Lille.

Ces itinéraires sont disponibles gracieusement à nos bureaux.

LA PLUS FORTE VENTE DES PUBLICATIONS TECHNIQUES

LE NUMÉRO : 70 FRANCS

Moto

La
Moto revue

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

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

ABONNEMENTS

	France	Etranger	France	Etranger
24 N ^{os}	1.400 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.

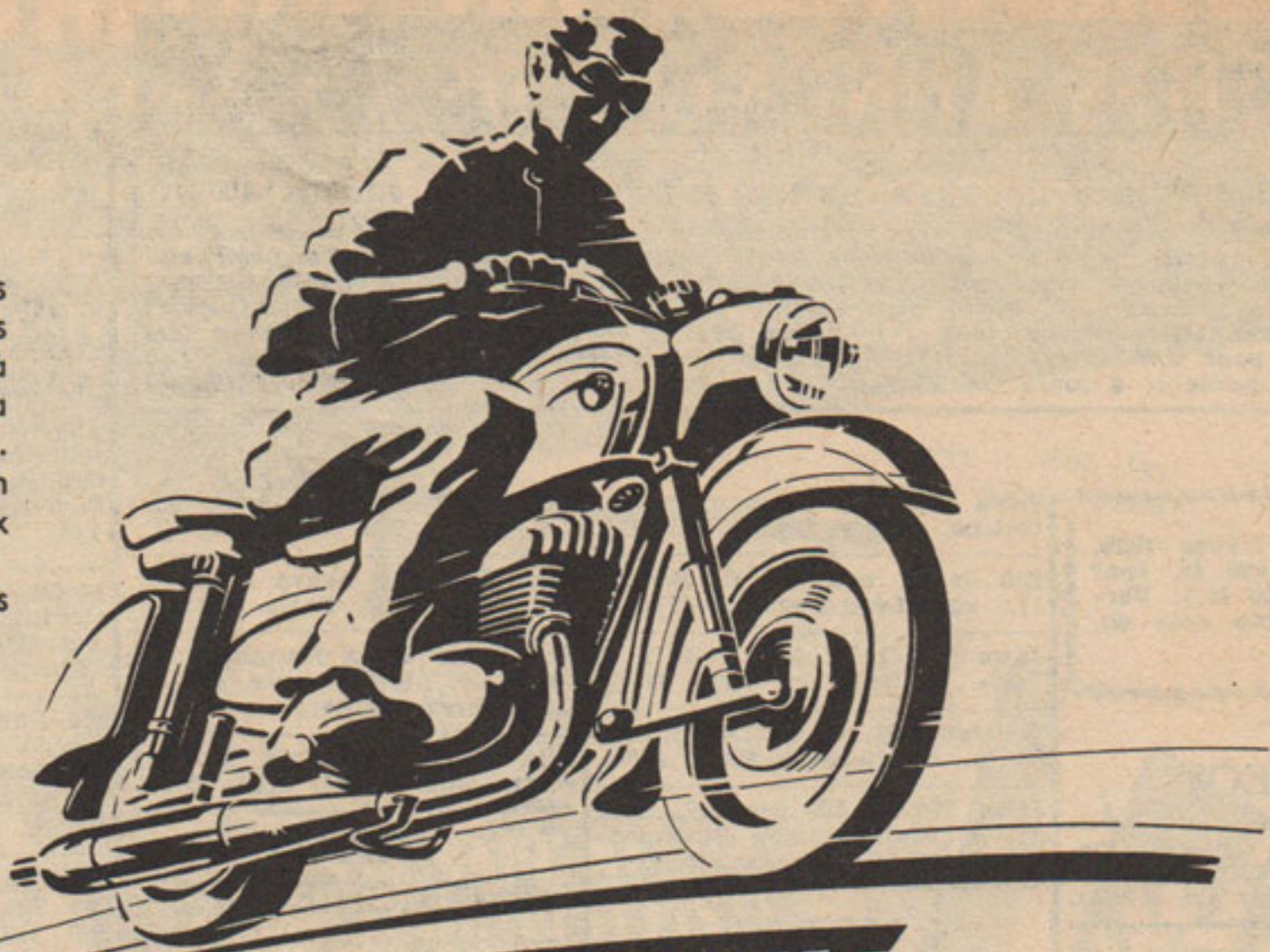
ASSURANCES IMMÉDIATES

Accidents — Tiers — Tous risques — Vol — Incendie

Services Assurances de MOTO-REVUE : 12, rue de Cléry, Paris (2^e)

EXCLUSIVEMENT POUR NOS LECTEURS DOMICILIES A PARIS, SEINE ET SEINE-ET-OISE

Elles sont modernes et sûres les motos MZ, les fameuses machines 2 temps à 4 vitesses construites à Zschopau, centre mécanique de la République Démocratique Allemande. Un des plus brillants palmarès en course lors de la participation aux championnats du monde. Vous trouverez toutes les informations nécessaires auprès de la



MAISON BONNET
78, AVENUE DU GÉNÉRAL-LECLERC
BOULOGNE-BILLANCOURT
MOL. 60-99 (Seine)
IMPORTATEUR EXCLUSIF.

HERSTELLER-WERK : VEB MOTORRADWERK ZSCHOPAU.

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

ACCESSOIRES
POUR
MOTOCYCLETTES-VELOMOTEURS-CYCLOMOTEURS

SAKER
ET'S ANDRE PORTERIE

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



DES MILLIERS de km
tranquilles avec
NOS OCCASIONS
comme neuves
250 cc et 500 cc



HOREX

TOUS LES MODELES 1959

DISPONIBLES

EXPOSES

Accessoires
BMW
REPARATIONS



Pièces
détachées
origine
EXPEDITION

A votre disposition pour
tous renseignements

BSA CREDIT 15 MOIS **BSA**
même avec reprise

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)

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

PEUGEOT

175 Peugeot 53, 24.000 km. Px int. Legoff, 49, r. Stalingrad, Nanterre, soir ap. 6 hres.

TERROT

V. Terrot Fleuron 58/140. Jacquemard, 4, r. Lekain (16^e).

MOTOS TCHEQUES

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

350 Jawa 1957, 20.000 km. 145. 44, r. N.-D.-des-Victoires (2^e).

Jawa 350 105, Rameau, 3, rue Gatine, Bondy, Seine. Tél. 323.

250 Jawa, exc. ét. B. Sébille, 11, rue Léon-Cogniet (17^e).

Jawa 250, 1957, équ. Poli, 1, r. Foch, St-Brice ou ARC 93-44.

350 Jawa 51, b. ét. Defontaine, 62, r. Stéphenson, Paris (18^e).

Jawa 250, 11.500 km. 16, allée de la Main-Ferme, Pavillons-sous-Bois (S), le dimanche.

MOTOS ITALIENNES

RUMI SPE, bi-carb., 22, cyl. alu., méc. neuve. Nelda, 95, av. Henri-Barbusse, Bondy (Seine)

MOTOS ANGLAISES

Triumph T110 nve, 3.000 k. 390. Navarre, 6 r Joseph-Python 20^e

Norton N 88, 500 cc, 1958, état nf, vis. sur place, 130, rue de Clignancourt, 18 h 30 à 20 hres

BSA 650, 14.000 km. Prix 200.000 F. Tél. VAU. 59-21.

BSA B31 350 neuve à solder, 147, boul. Ney, Paris (18^e).

Vends 500 Manx Norton, année 59. Guy Ligier, route de Vichy, Abrest (Allier).

BSA 500 cc, Star-twin, 23.000 k équip. impec. Tél. AVR 04.46.

MOTOS AUTRICHIENNES

Puch 250 SGS, 54, équ. 23.000 k. 130. Courtin, 19, rue Pontoise, Saint-Germain-en-Laye. Téléphone : 963-01-01.

MOTOS DIVERSES

LADEVEZE

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

Jean MURIT

4 fois champion de France 10 fois recordman du monde

Agent officiel B.M.W. Occasions garantie totale BSA, BMW, AJS, ARIEL, PUCH, JAWA, NORTON, HOREX, etc.

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

Motos Etrangères, 250 à 650. Crédit, assurance comprise. Auto-Moto-Service, 62, av. de Choisy, Paris-13^e.

250 Puch SGS SG, impec. 130. 175 SV, 1.800 k, équip. 170.000. 350 Jawa, bon ét. général, 60. Vespa Lambretta Manurhin, 57, 16, r. Jules-Guesde, Levallois.

250 Benelli, 2 ACT 26 cv (cross) 350 BSA 1954, impec. (cross) 500 BSA 1956, usine (cross). Px int. Lucas, Puylaurens, Tarn

SCOOTERS

Vespa 5.000 km e. nf, nbx acc. assur. PRO 07-12 h. bur.

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.

Vespa 150, moteur neuf. 60.000 francs. Sport Service, 22, rue Barrias, Paris (17^e).

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

ACHATS

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

Achète Harley-Davidson type armée. Destailleurs, 4, av. Foch Marcq-en-Barceul (Nord).

EMPLOIS

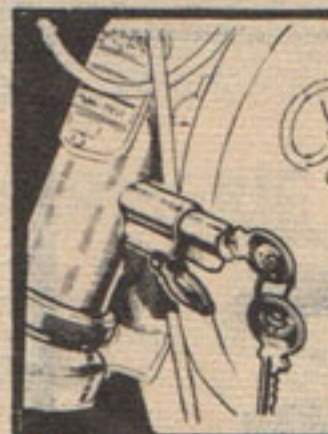
Gérant libre demandé, ag Moto-béc. pte Paris, logt, atel. cour. redev. mod. Ecr. Moto-Revue.

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, BIMA & scooters

Peugeot

sont équipés en série de

← L'ANTIVOL →
NEIMAN



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

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 - Embléage
Pièces à la demande

CRUPDA

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

HARLEY-DAVIDSON

Agence Officielle : 28/30, Rue de Picpus, Paris-12^e

Stock pièces détachées NAT. 11-75

Echange Standard Complet

REALESAGES — EMBIELLAGES
REPARATIONS REVISIONS



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

MARCHANT Frères
16, rue Danton LEVALLOIS

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

BORGO

Le Champion du Monde Motos 1958 toutes catégories

TURIN

NEUILLY-SUR-SEINE

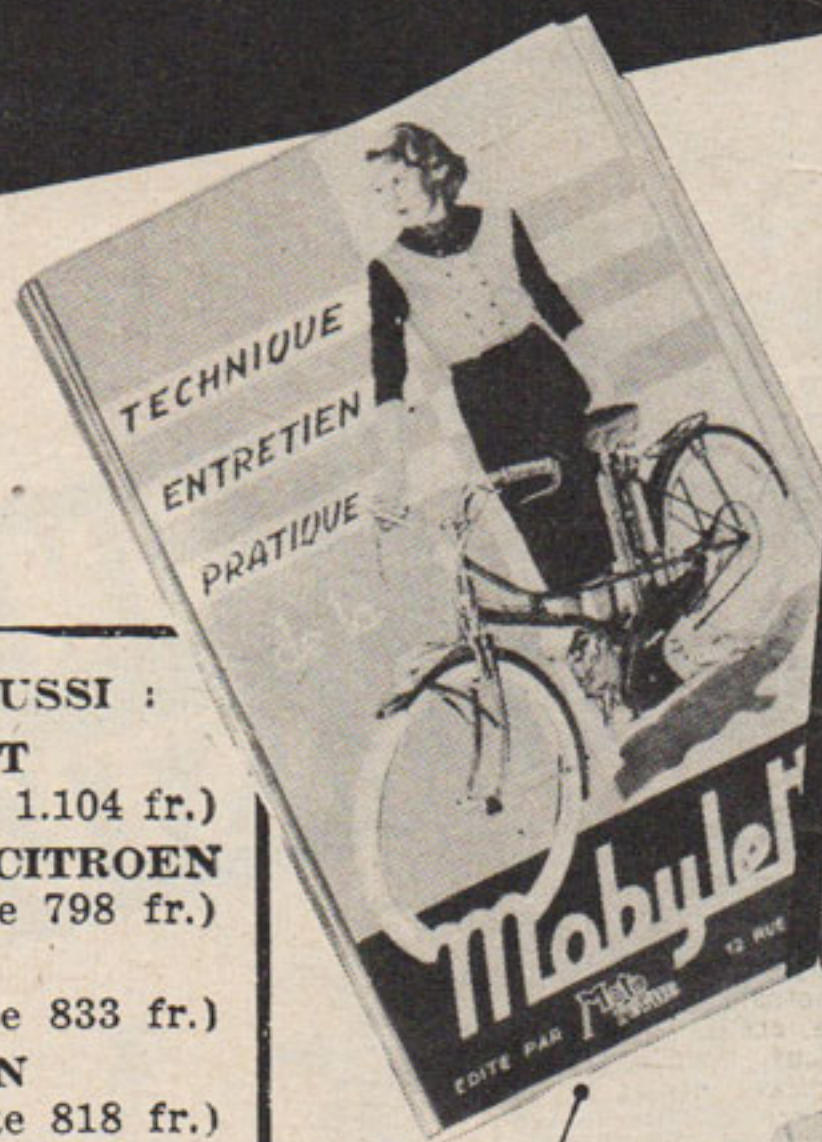
BILBAO

LA BIBLIOTHEQUE DU "MOTORISÉ"

LA SPÉCIALITÉ DES ÉDITIONS DE MOTO-REVUE

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

Prix : 854 fr.
(par poste 1104)



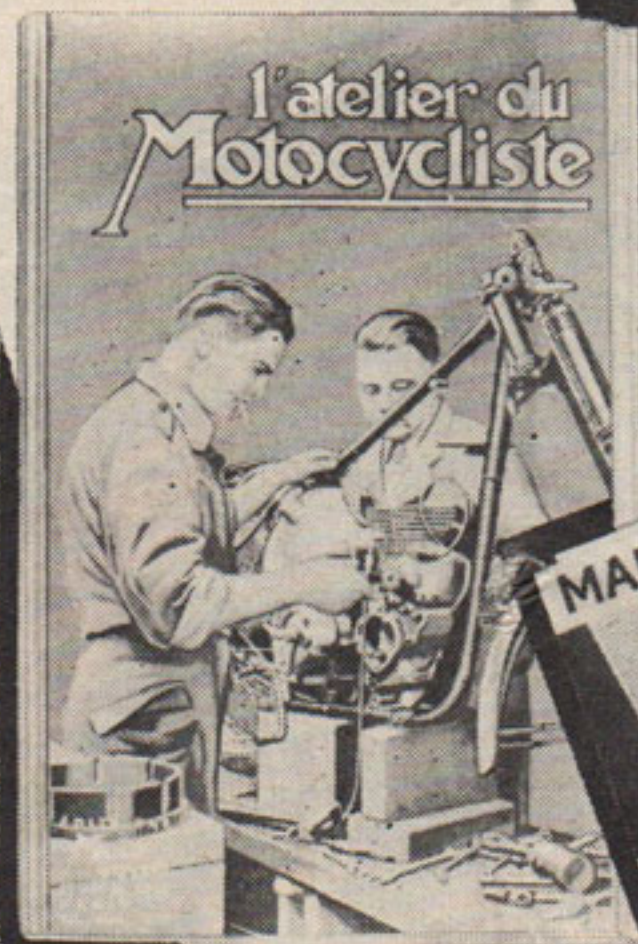
Prix : 482 fr.
(par poste 592)



Prix : 608 fr.
(par poste 723)



Prix : 573 fr.
(par poste 683)



Prix : 578 fr.
(par poste 688)



Prix : 563 fr.
(par poste 673)



Prix : 568 fr.
(par poste 683)

NOUS ÉDITIONS AUSSI :

4 CV RENAULT

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

TRACTION AVANT CITROËN

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

L'ARONDE

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

2 CV CITROËN

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

MOTOBECANE 125 lat.

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

MOTOBECANE 125-175 culb.

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

PEUGEOT P 55-56-155-156 et 176

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

GNOME-RHONE

Types R1 - R2 - R3 - R4 - R4 C

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

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

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

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

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

TABLEAUX MURAUX

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

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

RELIURES 350 fr. (par poste 500 fr.)

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

25%
DE REMISE

HÂTEZ-VOUS!!



Pour vous, la
moto, le scooter,
le cyclomoteur n'au-
ront plus de secret,
grâce au

**VADE MECUM
DU MOTOCYCLISTE**

le manuel technique et pra-
tique indispensable à l'usager
et au réparateur.

Pour répondre à la demande de
quelques constructeurs et agents, et
à titre de propagande pour aider tous
nos jeunes lecteurs, nous consentons un
rabais de 25 %. C'est donc 668 fr. (+ port :
73 fr) que vous le paierez, au lieu de 890 fr., soit
une remise de 222 fr. -- Paiement à notre CC.P. :
Moto-Revue, 297-37 Paris.

*C'est vraiment une véritable
encyclopédie*

370 PAGES, PLUS DE 500 ILLUSTRATIONS