

MOTOCYCLES et Scooters

N° 208 - MAI 1959

12^e ANNÉE

REVUE MENSUELLE

DIR. : MAX ENDERS

AD^r : M. LEGRAS

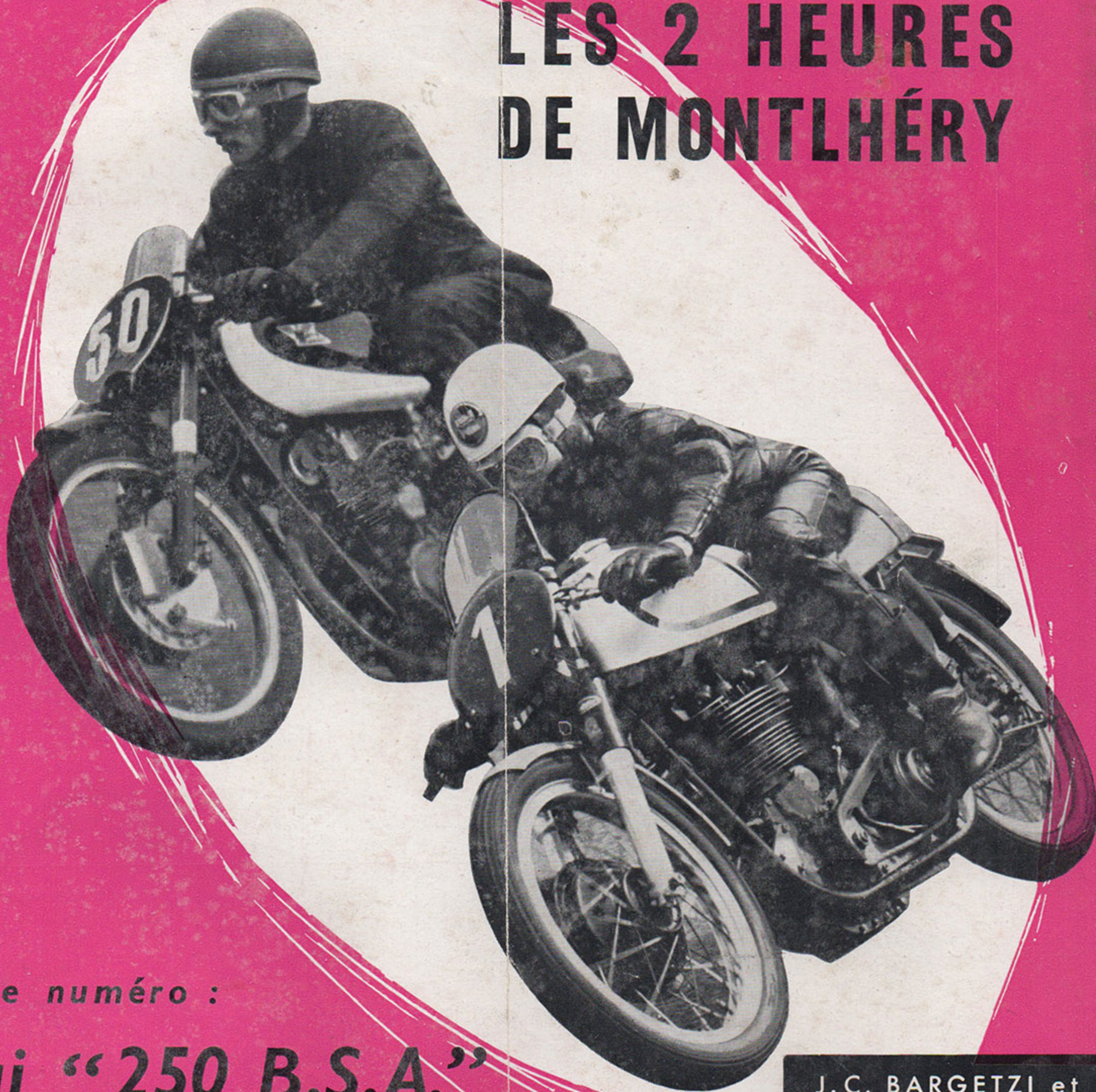
14, RUE BRUNEL - PARIS.

70 FR

SUISSE
1 FR

BELGIQUE
10 FR

LES 2 HEURES DE MONTLHÉRY



dans ce numéro :

Essai "250 B.S.A."
"Star"

J.C. BARGETZI et
J.A. COUTURIER
VAINQUEURS
des 2 HEURES 1959

ESSAIS "MOTOCYCLES" 1953-54-55-56-57-58-59

Numéros à 50 francs.

- 114 100 Automoto.
- 119 250 Csepel.
- 121 500 Vélocette M.S.S
- 128 250 Parilla.
- 129 160 Devil.
- 138 Edrastop.
- 139 Scooter Mors « Paris-Nice ».
- 142 50 Britax.
- 144 98 Sulky-A.M.C.
- 153 175 Magnat-Debon.
- 159 400 Horex « Imperator ».
- 163 350 A.J.S. 7R.
- 164 200 T.W.N. « Contessa » ; Essai routier B.M.W. R.50.
- 165 175 Gnome et Rhône.
- 176 700 Royal-Enfield « Super-Meteor ».
- 178 Monet-Goyon 115 cm³ (Castor).
- 179 B.S.A. 650 Road-Rocket.
- 180 Maïco 250.
- 181 BMW 600, R. 69.
- 182 250 B.S.A. ; 500 Velocette « Venom ».
- 183 1 200 Harley-Davidson.
- 184 250 Royal-Enfield.
- 185 250 N.S.U. Super-Max.
- 186 350 Matchless.

- 188 175 Mochet ;
175 Motobi « CATRIA ».
- 190 175 Terrot « Tournoi ».
- 191 Contre-essai 600 Norton ;
175 Gnome et Rhône « Course » ;
Triumph T.100 « Sport ».
- 191 Vespa 400 L.

Numéros à 60 francs.

- 192 Isetta « Velam ».
- 193 Goggomobil "Isard" T. 300.
- 194 350 Peugeot 356 TB ;
600 Ratier à Montlhéry ;
Cyclomoteur Peugeot BB 1 GL ;
Essai Routier 175 Maïco SS
- 195 175 Maïco SS
- 197 600 Matchless G 11
- 198 175 Mochet CMS.
- 199 175 Morini Settebello.
- 200 175 Terrot Rallye
- 202 Goggomobil "Coupé" T 400.
- 203 175 Ydral " Spécial-Agache "
- 204 Messerschmitt K R 200.
- 205 500 Royal-Enfield " Minor " carénée.
- 206 125 Terrot " Ténor ".
- 207 125 Cimatti " Turismo ".

Numéros Salon à 200 francs.

- 177 Alcyon 232 cm³.
- 201 700 Royal-Enfield " Constellation ".

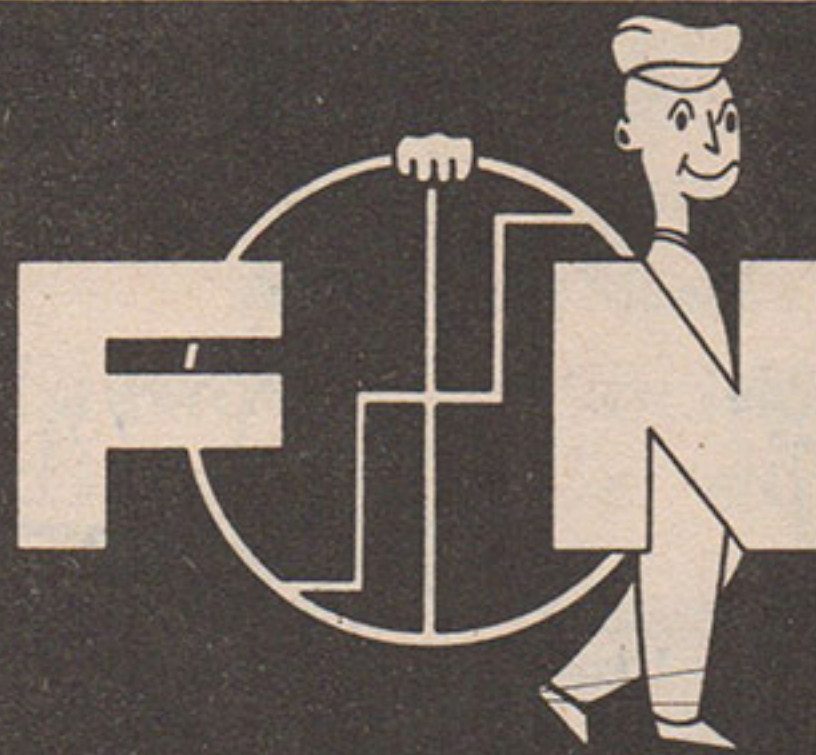
ENVOI CONTRE LA SOMME INDIQUÉE PAR NUMÉRO DEMANDÉ

En écrivant à nos annonceurs

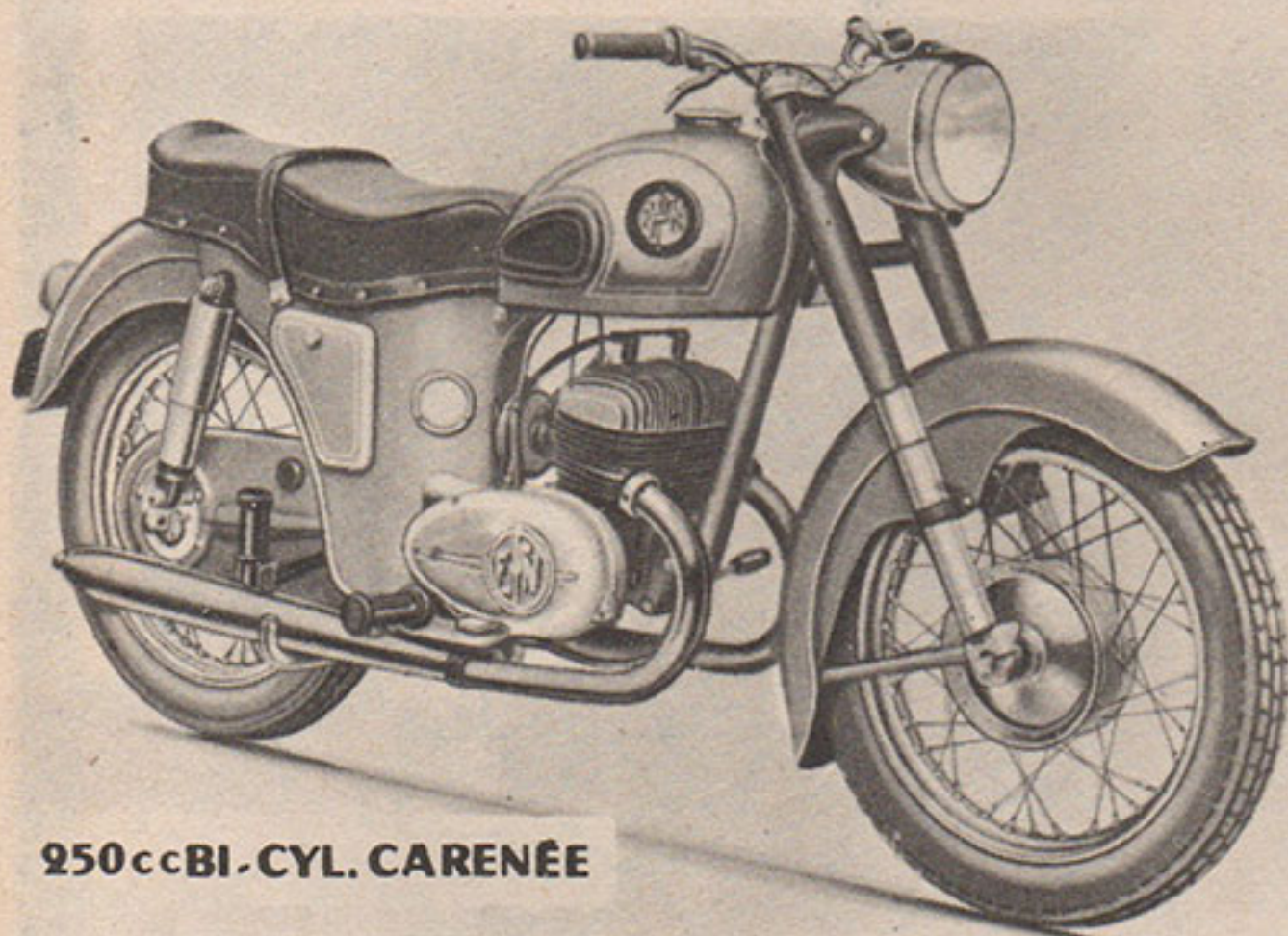
recommandez-vous de

MOTOCYCLES - SCOOTERS

LA PLUS IMPORTANTE REVUE MENSUELLE
CONCERNANT LES ENGINs **2 ROUES**



**PRÉSENTE LA GAMME
DE SES MODÈLES**



250cc BI-CYL. CARENÉE

LIVRABLES IMMÉDIATEMENT

ENTIÈREMENT ÉQUIPÉES

(Fourches télescopiques
Selles doubles
Suspensions
arrières oscillantes)

**250 cc - 2 TEMPS
BI-CYL CARENÉE**
Vainqueur du Bol d'or 1957

250 cc Toutes catégories

à plus de 100 km/H
de moyenne

Prix - 265.000 Frs

350 cc CULBUTÉ

Prix - 265.000 Frs

450 cc CULBUTÉ

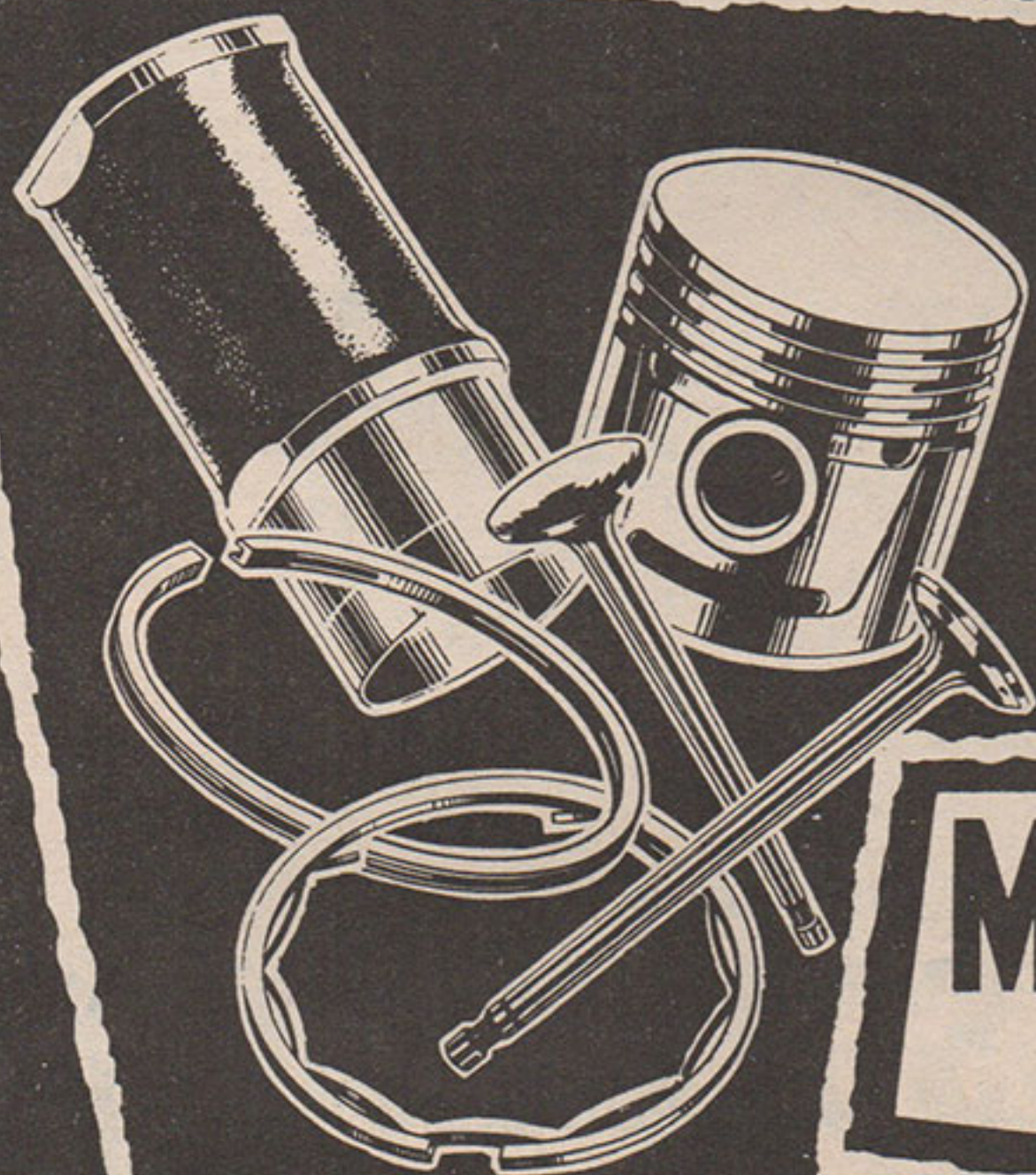
Prix - 285.000 Frs

**FABRIQUE NATIONALE
D'ARMES D'HERSTAL**

SUCCURSALE FRANÇAISE : 4, rue Pierret
- NEUILLY-sur-SEINE - Tél. MAI. 94-27

200 AGENTS EN FRANCE

Quelques agences régionales encore disponibles



**PISTONS
SEGMENTS
SOUPAPES
CHEMISES**

MONOPOLE-POISSY

USINES : 53, Bd Robespierre - POISSY (S.-&-O.)
DÉPOT : 15, rue Chaptal - LEVALLOIS (Seine)

Ne perdez plus la Boule!



Plus de boule rapportée = SÉCURITÉ
PORTE-FANIONS

VÉLO - MOTO
Brevetés S.G.D.G.

Conformes à l'Arrêté du 19-12-58
(Journal Officiel 297 du 20-12-58)

*Flexibles
Inassaisibles*

6
Coloris
2
Dimensions

FIXATION PRATIQUE

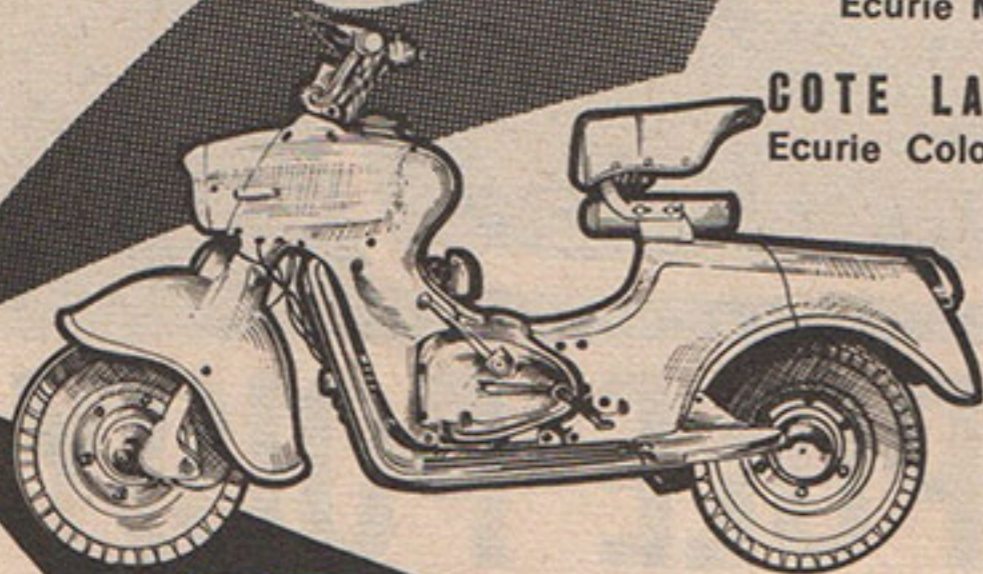
Éts Claude GAILLARD

95, bd Lefèbre, Paris (15^e) - BLO. 69-01



**Le banc d'essai
de la Compétition**

est la meilleure
des références



SCOOTER
125 cm³ SPORT

BOL D'OR 1958
Ecurie Max Roujou

COTE LAPIZE 1959
Ecurie Colombes-Scooters

COUPES DU SALON 1958
Ecurie Colombes-Scooters

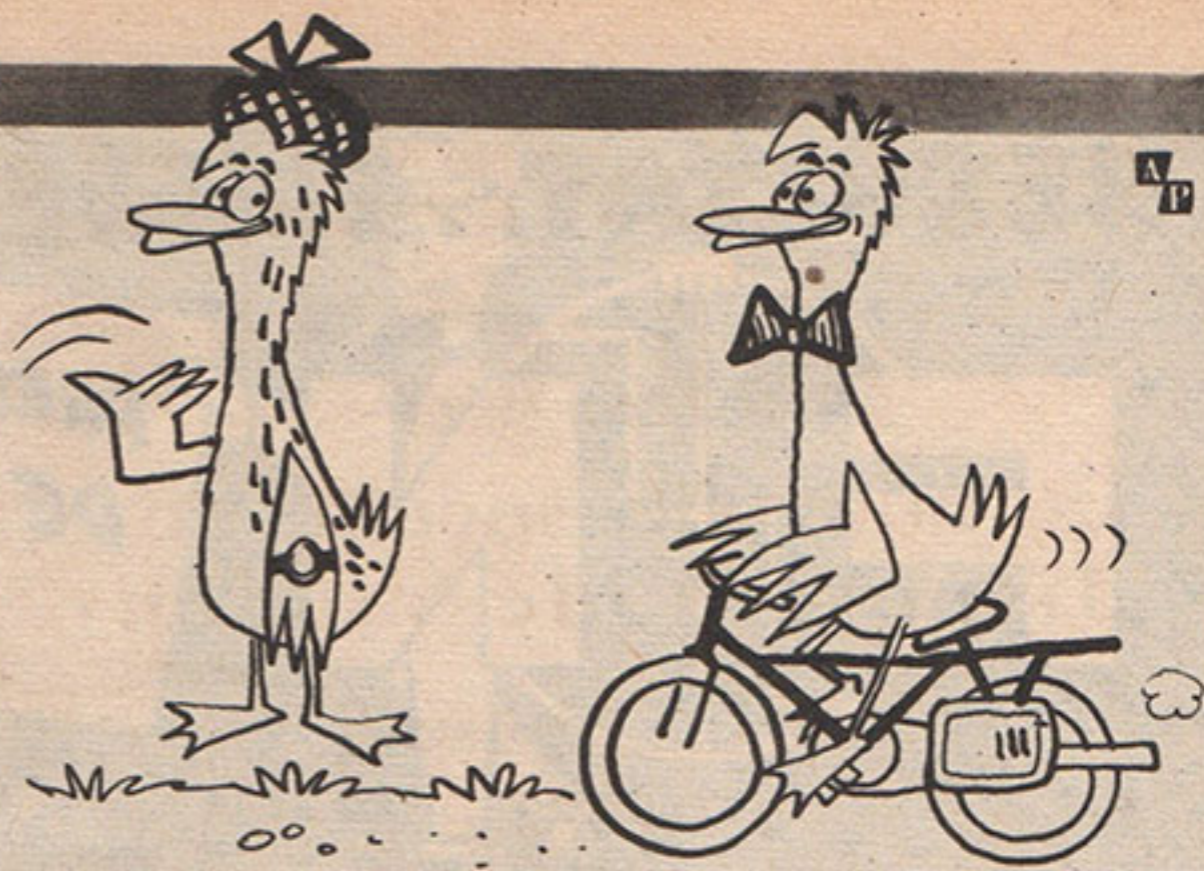
rumi

Motorcam

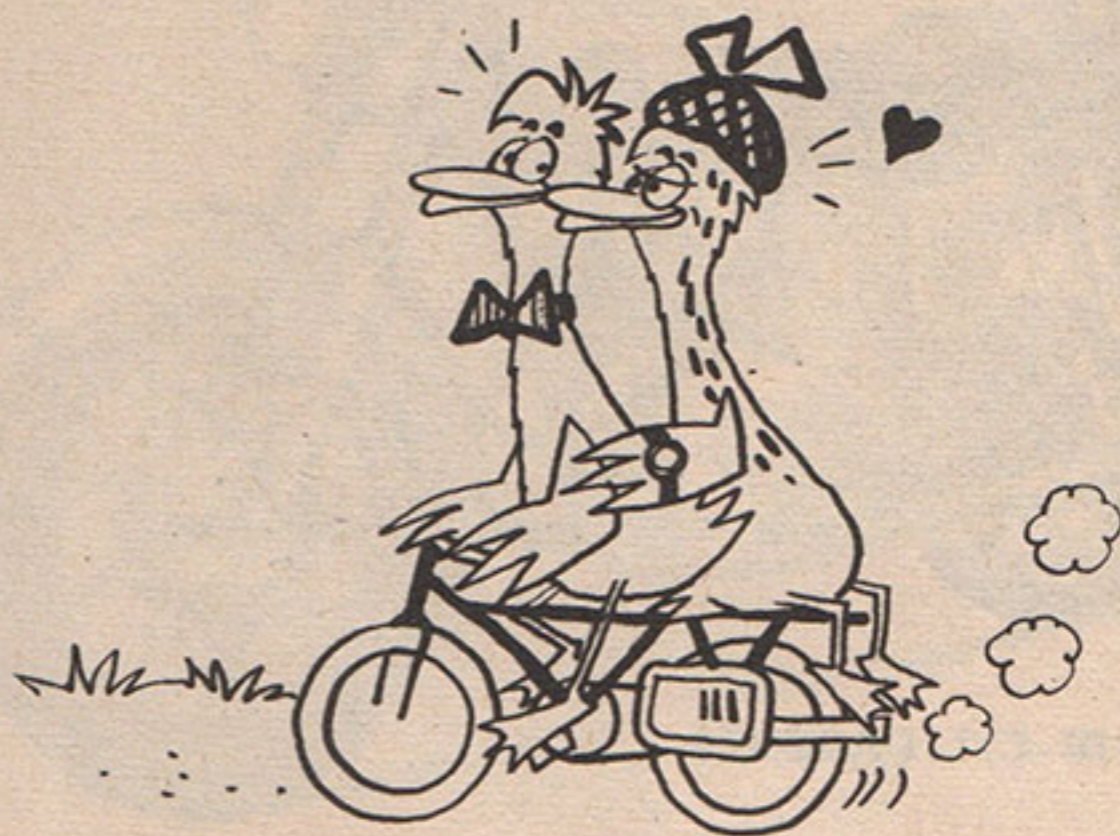
31, AV. DE L'OPÉRA - PARIS

Concessionnaire exclusif pour la France et l'Union Française

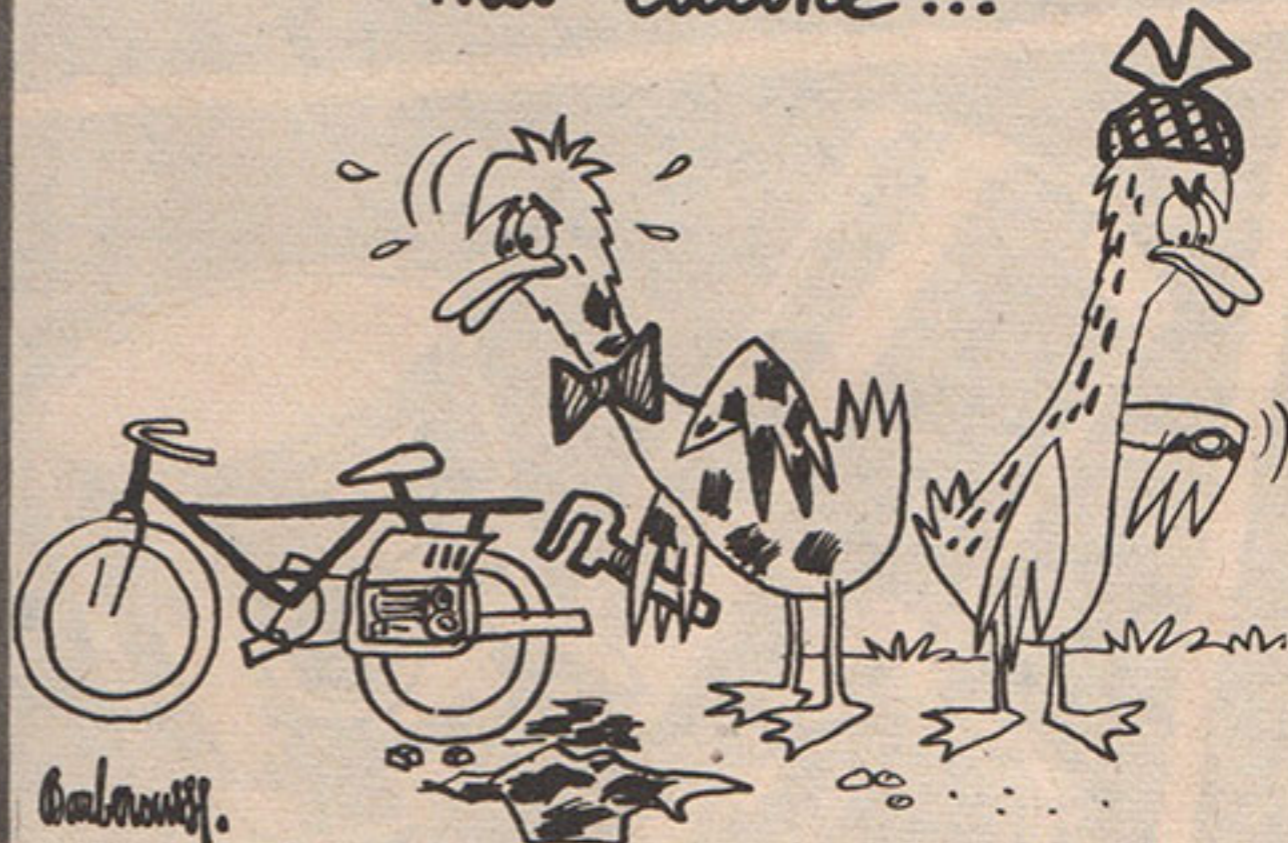
OPE. 30-90



l'amie cané ...



ma câline ...



aié! calamine ...

... tandis qu'avec

SOLEXINE

Carburant auto-lubrifiant et
anti-calamine pour VELOSOLEX
et autres 2 Temps...

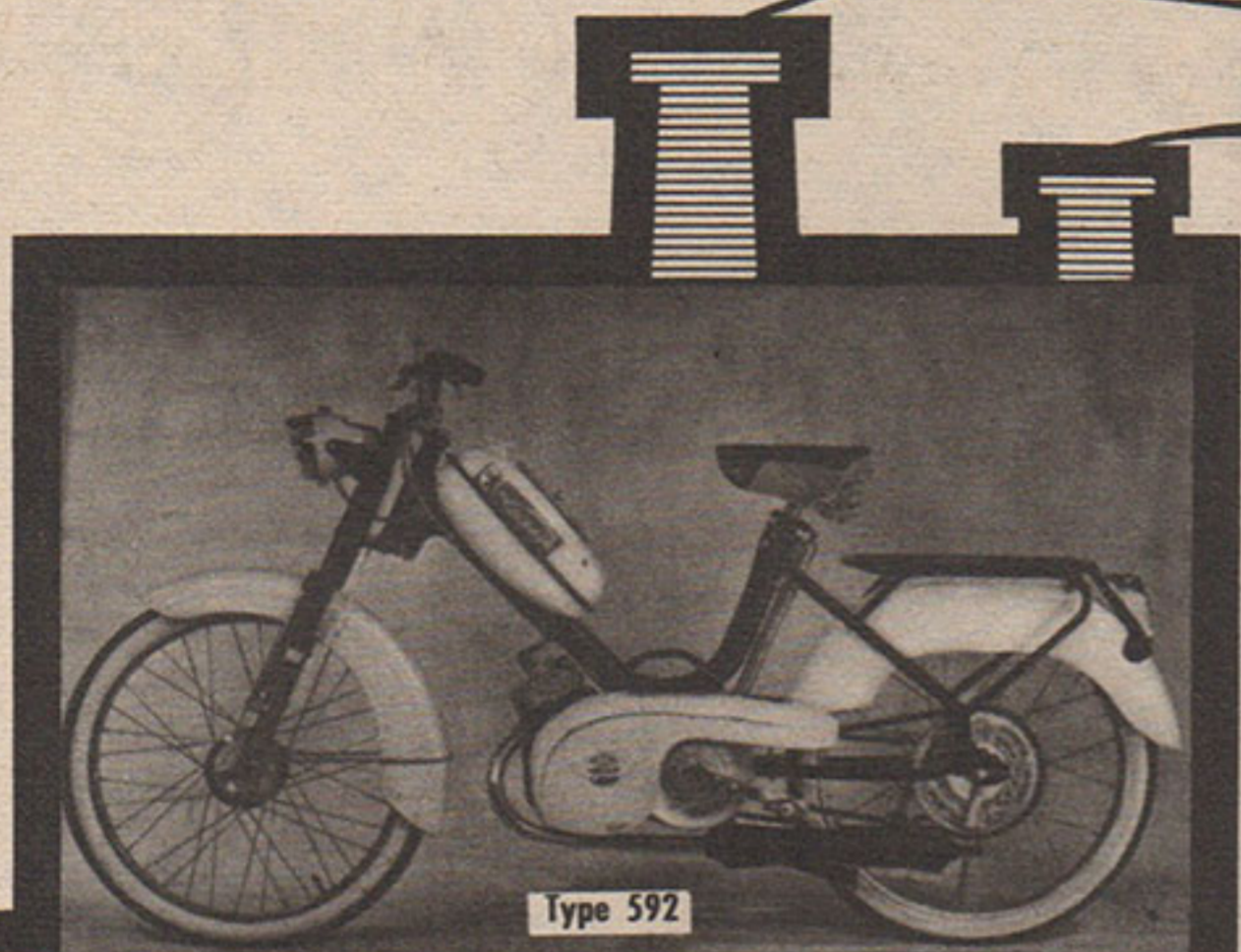


pas de CALAMINE, pas de bougie encrassée,
pas d'usure rapide ni de réparations coûteuses.

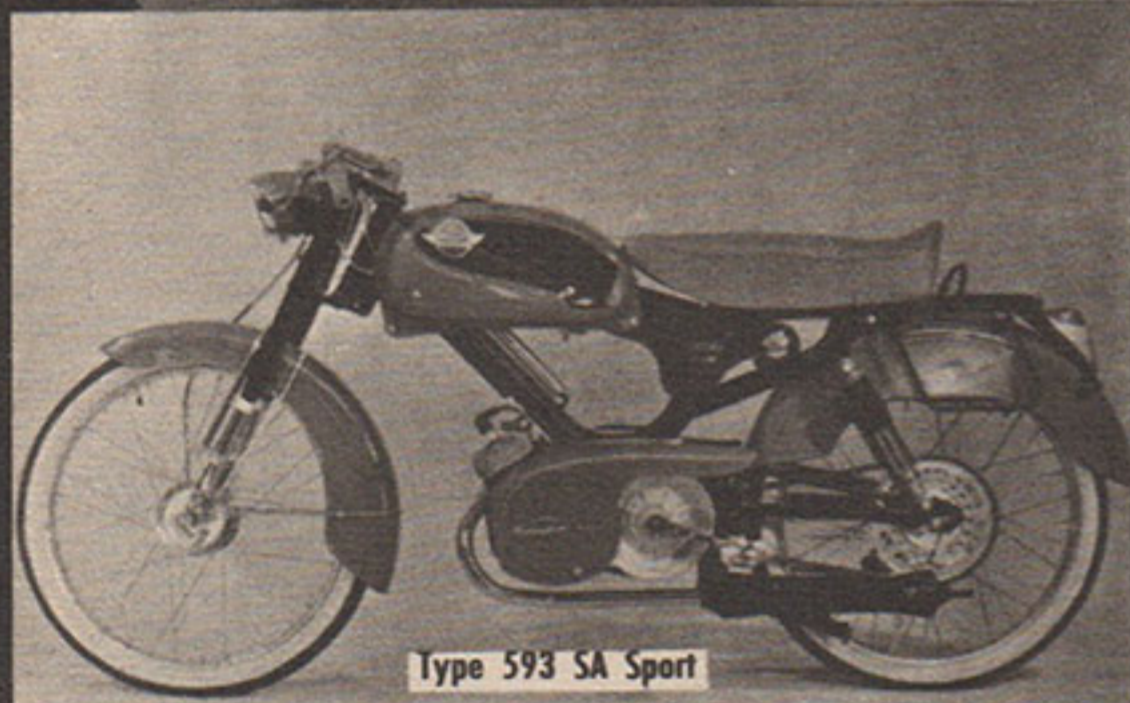
En vente partout

RESULTATS IMMEDIATS de l'accord **ALCYON-LUCER**

La nouvelle société au Capital de 116.000.000 de francs
disposant de moyens importants de production



Type 592



Type 593 SA Sport



Vélovap



Triporteur



Triton

S'IMPOSE PARI MI LES "GRANDS"

- ★ par son chiffre de Production
- ★ sa gamme de fabrications
- ★ la densité de ses Agents
(France et Union Française)
- ★ son organisation très étudiée

- Hazebrouck - Usines
- Paris - Dépôt
- Marseille - Dépôt

Nous recommandons
exclusivement
l'emploi des huiles

MOTUL

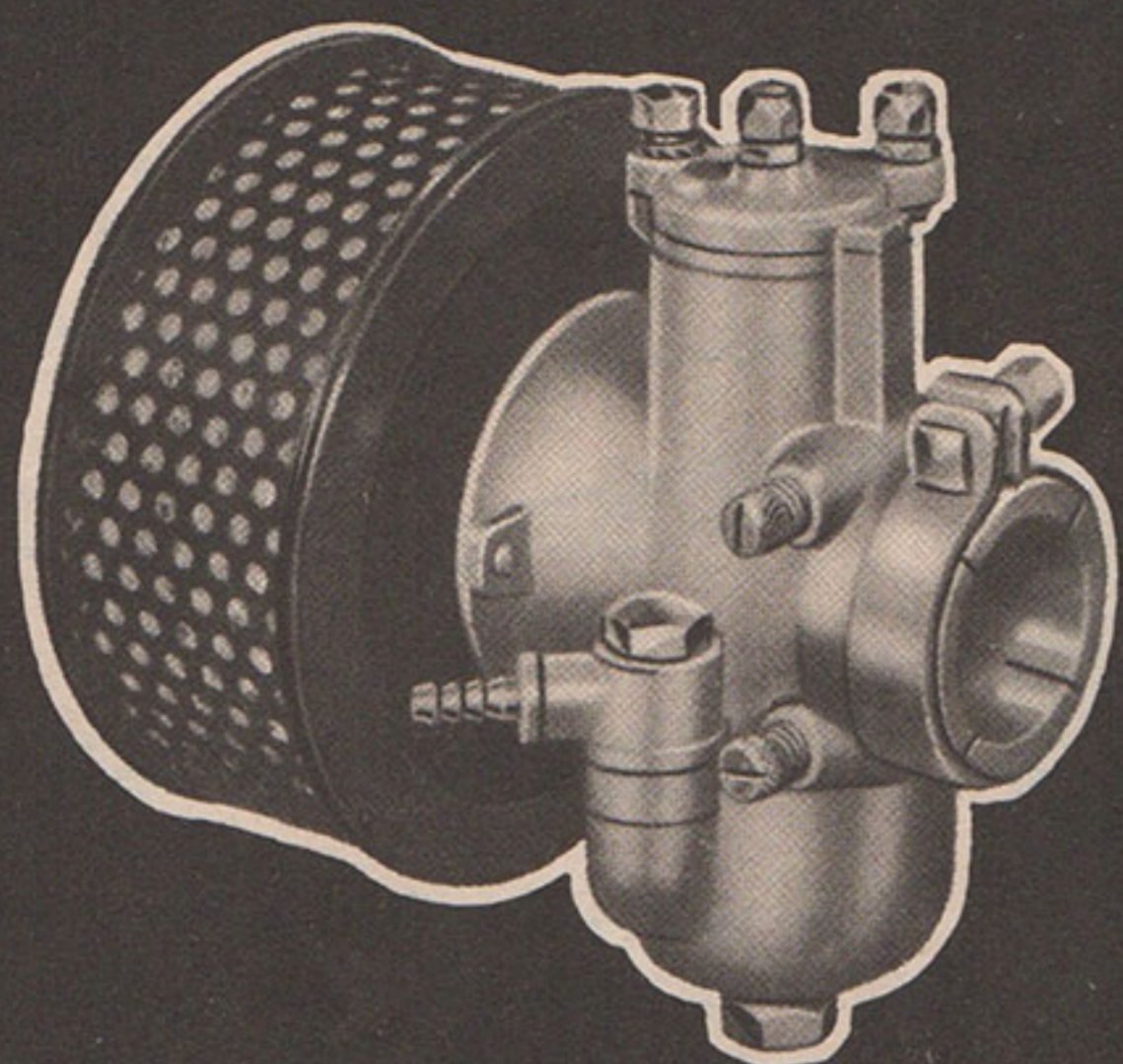
MIX-COURSES

DÉPOT - 81, Av. de la Gde-Armée . PARIS

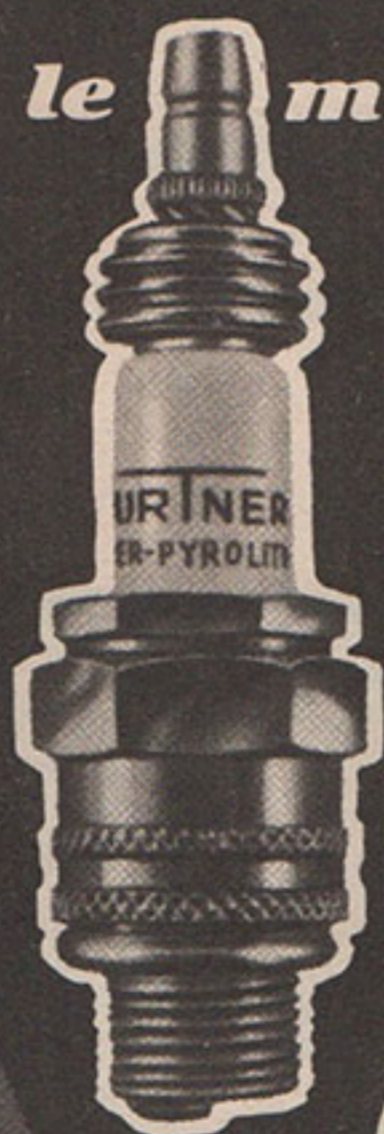
DÉPOT - 71, Rue Hoche . MARSEILLE

SIÈGE SOCIAL - 18, RUE DE LA SOUS-PRÉFECTURE . HAZEBROUCK . NORD

MAUBEN-LEGAY



*Le maximum de puissance
pour le minimum
de consommation*



GURTNER

36 bis, RUE GUERSANT - PARIS-17^e

A U S O M M A I R E :

★ Édito	7	★ Les Deux Heures...	23
★ Échos	8	★ Derrière le compte-	
★ Championnat de		tours	27
France de Trial .	9	★ Essai 250 B.S.A.	
★ Les assurances	16	" Star "	30
★ Programme Lucer..	18	★ Clubs et Dernière	
★ 4 semaines de cross .	20	Heure	34

12^e ANNÉE

N° 208

MAI 1959

MOTOCYCLES

ADMINISTRATEUR : M. LEGRAS * 14, RUE BRUNEL, PARIS-17^e - ÉTO. 05-50 * DIRECTEUR : MAX ENDERS

Assurances ? partie gagnée

Depuis le début d'avril, l'assurance obligatoire constitue une charge nouvelle pour les 30 % d'entre nous, jusqu'alors hostiles à cette utile précaution.

Nous ne pouvons pas ne pas approuver cette décision ; trop de réfractaires se fiant à leur prudence, à leur adresse ou à leur chance et n'ayant pu, malgré ces atouts, éviter le « sinistre » ont vu le reste de leur existence entièrement gâché par suite de leur insouciance ou de leurs excès de confiance.

Nous aurions pu, par contre, continuer à déplorer l'intransigeance des compagnies d'assurances et leurs tarifs inaccessibles à une foule de travailleurs pour qui la moto est, avant tout, un instrument de travail.

Mais voici que, tout soudain, cette contrainte se trouve tempérée par un revirement en notre faveur de ces compagnies d'assurances.

C'est ce que, dans ce numéro même, et sous le titre dont nous nous sommes inspirés, vous confirme clairement une personnalité on ne peut mieux qualifiée.

Les ardentes campagnes menées ici et là ont finalement imposé les voix du bon sens et de la raison et servi l'intérêt général, sans nuire pour autant aux intérêts particuliers. Cette heureuse réforme de formules périmées doit contribuer au renouveau du motocyclisme français.

Max Enders

MOTOCYCLES

Echos

LE PALMARÈS TERROT S'ENRICHIT



Dans les dernières épreuves, Terrot a remporté de nouvelles victoires avec son équipe officielle et ses modèles Ténor et Rallye.

Au circuit de Printemps de Bourg-en-Bresse, sur 51 concurrents au départ, on note au classement général : 1^{er} Pessey et 2^e Conte, tous deux sur 125 cm³ Tenor; la section motocycliste amicale Terrot remporte, en plus, le Challenge inter-clubs.

Au rallye de la Foire de Nice, Kroukovski se classe premier, Pessey et Conte deuxièmes ex æquo, l'un et l'autre sur Rallye en 175 cm³; la coupe des marques est remportée par Terrot avec Pessey, Conte et Simonot; l'on trouve au classement général : 1^{er} Kroukovski sur 175 cm³ Rallye, le même Kroukovski s'attribuant toujours en 175 cm³ Rallye le Championnat de Provence 1958.

EUROP-PALOMA

Nous avons appris la réalisation récente de la concentration des deux marques Europ et Paloma, sous l'égide et avec la participation des Ateliers de Construction Lavalette.

La création d'une Société de vente commune « France-Cyclos » constituée, sur le plan commercial, la première étape de cette concentration.

Sur le plan industriel, un vaste regroupement des fabrications est en cours. Dans les usines Lavalette de Romorantin, où sont produits les moteurs AML 50, d'importants travaux d'agrandissement ont été entrepris. L'achèvement d'une première partie des nouveaux ateliers a déjà permis de commencer la fabrication en série des modèles Paloma. D'ores et déjà, le groupe Lavalette dispose ainsi à Romorantin, d'un centre de production homogène parfaitement intégré.

PERMIS MOTOS ET VÉLOMOTEURS

L'U.N.A.T. a publié récemment la statistique des permis de conduire pour l'année 1958.

Sur 1 508 000 examens passés tant en métropole que dans les pays d'Outre-Mer, 665 521 ont été délivrés dont 80 149 seulement pour les deux roues, soit 36 657 permis A (motos) et 43 492 permis A 1 (vélomoteur). La moto est en progression d'environ 2 000 sur 1957, quant au vélomoteur, il en était à sa première année de permis obligatoire. On constate que ce chiffre est bien faible et l'on peut en conclure une nouvelle fois que le vélomoteur, dont la vogue fut si grande naguère, est tombé aussi bas, c'est en grande partie à cette contrainte qu'on doit cet effondrement.

L'ASSURANCE ET LA " CARTE JAUNE " OBLIGATOIRES

Il a été décrété que, avec l'assurance obligatoire à dater du 1^{er} avril, tout conducteur de véhicule à moteur, deux ou quatre roues, devait être muni d'une attestation d'assurance qu'il aura à présenter le cas échéant; or les compagnies d'assurances n'étant sans doute pas en mesure de fournir en temps utile ce docu-

ment à tous leurs clients, il fut précisé par la presse quotidienne que, pendant un délai d'un an, la justification d'assurance pourrait n'être donnée que postérieurement à la demande des autorités de contrôle. Il est recommandé, entre temps, d'avoir en note sur soi, pour le communiquer en cas de besoin, le nom et l'adresse de sa compagnie ainsi que le numéro de sa propre police.

DES MOTEURS SANS GRAISSAGE ? ? ?



Grâce au Téflon, le matériau de découverte assez récente, qui se révèle le plus lisse du monde et possédant le plus faible coefficient de friction, on envisage, pour un proche avenir (un à deux ans), des groupes moteurs qu'il ne sera plus nécessaire de lubrifier; les pièces en téflon auraient une durée de dix fois supérieure à celle des pièces en métal usuel, même graissées.

Il est déjà utilisé depuis un certain temps comme engrenage dans certaines boîtes de vitesses et plus récemment dans les moteurs d'avions à réaction, ce qui est une haute référence.

Verrons-nous donc un de ces jours, des moteurs deux-temps pour le bon fonctionnement desquels il n'y aura plus besoin de mélange essence-huile ?

PRODUCTION DES RAFFINERIES S.F. B.P.

FÉVRIER 1959

	Lavera (t)	Dunkerque (t)
BRUT TRAITE.....	195 457	137 396
Produits obtenus :		
Propane	1 020	842
Butane.....	2 193	2 308
Essences spéciales ...	1 586	683
Essence Aviation	1 226	—
Carburant Auto	25 095	4 109
White Spirit.....	929	966
Pétrole.....	4 230	544
Carburacteur.....	2 124	2 203
Gas-Oil	22 571	2 239
Fuels fluides	46 539	48 290
Fuels lourds	65 897	41 646
Lubrifiants	—	7 377
Paraffine et cires.	—	645
Brais et cut backs ...	—	2 642

NETTE REPRISE CHEZ VESPA

Après écoulement d'un stock de plusieurs milliers de scooters, accumulés par suite de tout ce qui a contribué à faire périr les vélomoteurs et scooters, on annonce que les usines de Fourchambault ont repris la semaine

de quarante heures tant pour les scooters que pour les voiturettes dont 15 000 destinées à l'exportation, par suite de commandes pour certaines régions des Etats-Unis.

JOURNÉE T.C.F.

Dans le cadre de la Foire de Paris, le Touring-Club de France organise le dimanche 10 mai, la Journée du Deux-Roues, ouverte aux cyclomoteurs, vélomoteurs, scooters, motos, et... vélos.

En voici le programme :

8 h 45 : Concentration des participants devant le siège du T.C.F., 65, avenue de la Grande-Armée, Paris (16^e).

9 h : Départ du rallye touristique surprise (60 km); l'itinéraire sera communiqué au moment du départ.

12 h : Arrivée des concurrents du rallye en forêt de Meudon.

12 h 30 : Déjeuner.

14 h 15 : Départ en direction de Paris, porte de Versailles.

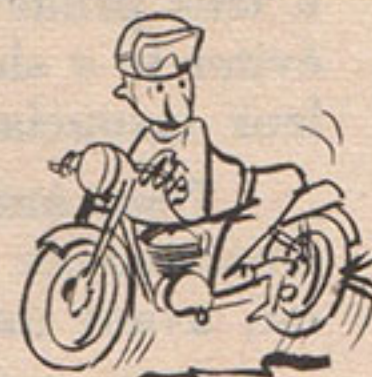
15 h : Grand gymkhana dans l'allée principale du parc des Expositions.

17 h : Remise des prix. Dislocation.

Renseignements et inscriptions jusqu'au 4 mai inclus, au Service deux-roues du T.C.F. (65, avenue de la Grande-Armée, Paris).

Frais de participation : 100 F, comprenant le droit d'inscription, le programme-souvenir et l'entrée gratuite à la Foire de Paris.

DES PNEUS EN BON ÉTAT POUR VOTRE SÉCURITÉ ET CELLE DES AUTRES



Dans un de ses récents bulletins notre confrère belge **Touring-Secours** rappelle à ses lecteurs que :

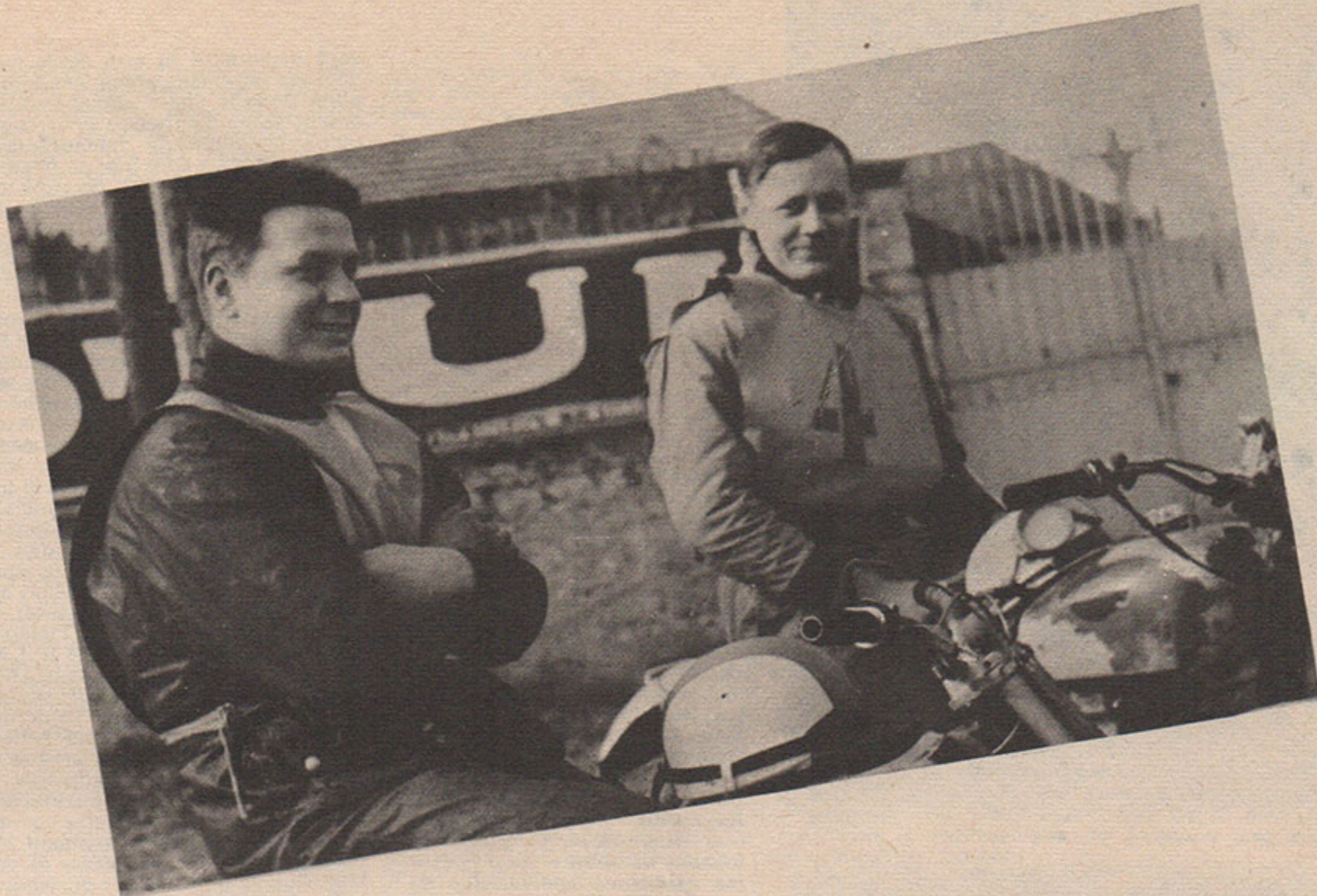
« Les pneus des véhicules doivent présenter une bande de roulement avec sculptures apparentes (art. 87 du Code de la Route belge). »

En effet les conducteurs circulant avec des pneus lisses sont, en Belgique, considérés comme en contravention et la gendarmerie ne se fait pas faute de verbaliser contre eux.

N'est-ce pas là une sage mesure en faveur de la Sécurité routière et qui devrait être appliquée partout, car les pneus usés sont la cause de quantité d'accidents provoqués par le dérapage ou l'éclatement.

PRODUCTION DE FÉVRIER

En février légère remontée du cyclomoteur, avec 69 392, environ 7 000 de plus qu'en janvier; par contre les cylindrées au-dessus de 50 cm³ perdent, avec 3 649 unités, 200 machines sur janvier. En voici la répartition : vélomoteurs, 1 844; Scooters, 1 550; motos, 255; soit : 232 en 175 cm³, 3 en 250 cm³, 20 en 350 cm³. La production globale de février atteint donc 73 041 motocycles.



Le Championnat de France de Trial

COMPIÈGNE a mis un point final à la saison 1958-1959 de Trial. Il nous apparaît donc opportun de faire la synthèse de celle-ci en commençant par revenir en arrière de quelques six mois pour retrouver la sous-commission de la Ligue de l'Île-de-France grâce à qui ne l'oublions pas, le Trial a enregistré quelques progrès.

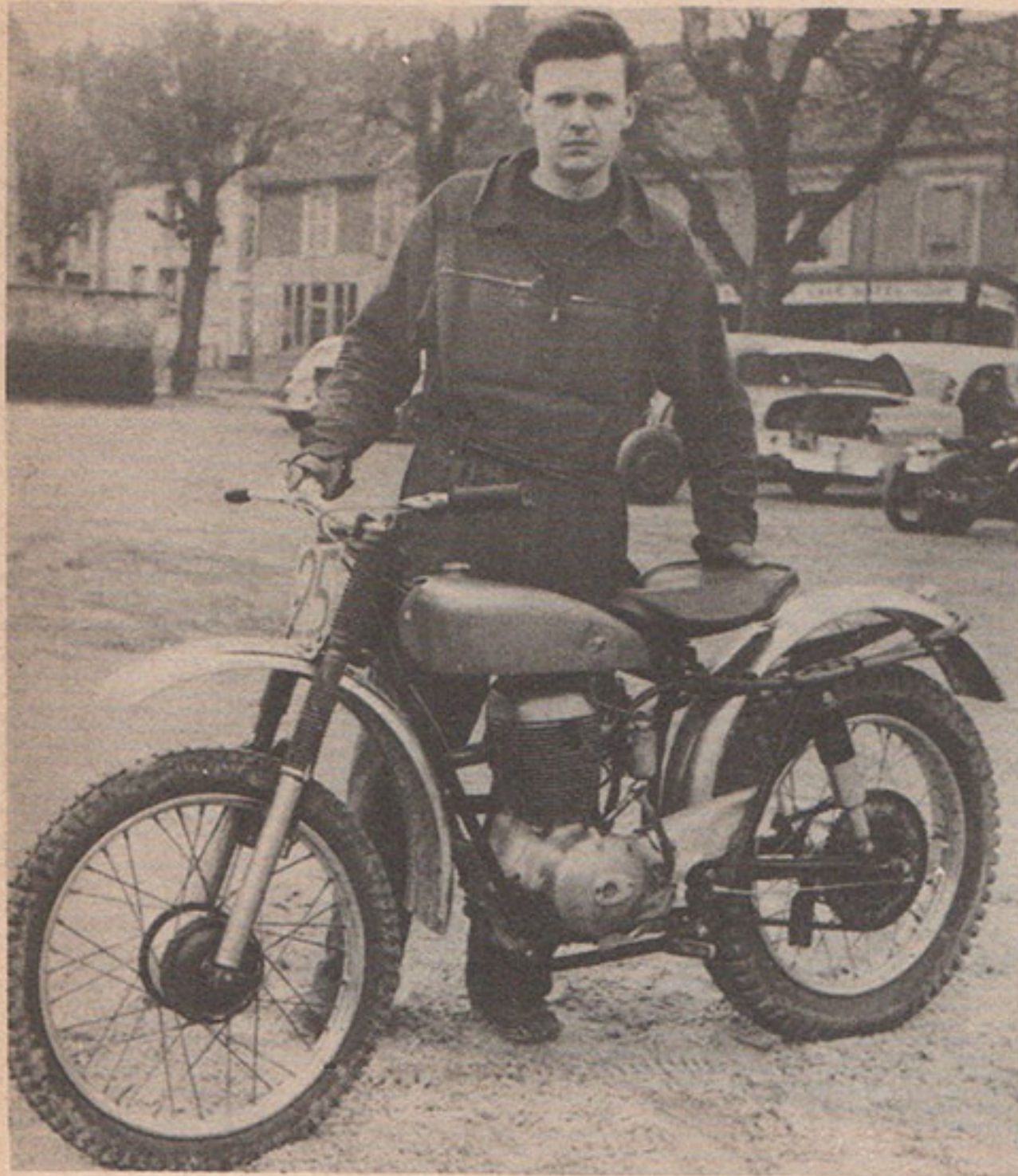
Cette commission ayant pour président M. Yvetot et pour secrétaire M. Dolincourt, se composait de MM. Auray, Charrier, Cholet, Doumecq, Duvernay, Germaine, Meznarie et Moutté. Elle commença à établir un projet de règlement des épreuves de Trial et un projet de Championnat de France qui furent approuvés et entérinés par la F.F.M., ayant reçu la bénédiction de la commission des circuits de qui relevait à l'époque le Trial. Au vu des faits que l'on a pu constater, tout au long de cette saison, on peut écrire qu'en ayant aligné le règlement de Trial sur ceux des pays étrangers, la sous-commission a été bien inspirée. Décomptes des points de pénalisation clairs; plus de discussions au sujet des frôlements de corde très délicats à contrôler. S'appuyant sur les résultats de l'année précédente la sous-commission partagea nominativement les trialistes en deux catégories: Experts et Juniors. 47 noms figurèrent dans la première, tous les autres concurrents connus ou nouveaux s'intégraient d'office dans la seconde à la réserve près que des pilotes s'estimant capables de courir parmi les experts pouvaient demander à la F.F.M. leur incorporation dans cette catégorie; ce fut le cas de Vouillon et de quelques autres. Nous obtenions ainsi un changement radical de classification des concurrents par rapport aux saisons pré-

cedentes où, rappelons-le, les trialistes couraient en trial ou en tourisme suivant le type de pneus qu'ils utilisaient. Cette année rien n'était imposé quant aux pneus, toutefois les profils « cross » demeuraient interdits. De plus la catégorie Expert était subdivisée en deux classes: petites (50 à 250 cm³) et grosses cylindrées (plus de 250 cm³). Chaque épreuve donnait donc lieu à trois classements: 1° Juniors (toutes cylindrées confondues). 2° Experts petites cylindrées. 3° Experts grosses cylindrées. Il est à noter également que le règlement prévoyait une catégorie cyclomoteurs (jusqu'à 50 cm³) et une catégorie sidecars de toutes cylindrées. Après avoir souligné que tous les experts reçurent un numéro valable pour tous les trials de la saison, que les organisateurs du M.C. du Nord s'empêchèrent de ne point respecter dans leur épreuve de Cassel et que au milieu de la saison, tout concurrent fut pourvu d'une carte de pointage de route tendant à éviter les erreurs de pénalisation aux zones, nous aurons mis en évidence tous les points saillants du règlement de Trial 1958-1959 élaboré par la sous-commission de la L.M.I.F.

Ce règlement dans son ensemble a bien servi le Trial. Il a eu l'avantage sur le précédent d'être plus clair, de s'apparenter à celui des Belges et des Anglais qui sont dans ce domaine bien plus expérimentés que nous, ce qui facilite les épreuves internationales et de faire une distinction logique entre les trialistes confirmés et ceux moins expérimentés. Est-ce à dire que ce règlement doit être reconduit pour la saison 1959-1960? Certaines retouches devront y être apportées. Toutes les fautes considérées « Echec » devront être soigneusement examinées et très clairement expliquées. Tous les

cas possibles devront être stipulés. Fréquemment cet hiver, il y eût litige au sujet de cette pénalisation. Les deux classes grosses et petites cylindrées ne furent pas unanimement appréciées. Les détracteurs argumentaient le faible nombre de concurrents en G.C. Nous apporterons de l'eau à leur moulin en précisant que le distinguo de cylindrée devait être fait d'après le règlement en Junior et en Expert et qu'en pratique les Juniors n'ont toujours fourni qu'un classement, les G.C. étant toujours absents dans cette catégorie. Mais nous persistons à croire que la catégorie Experts doit demeurer divisée en deux classes P.C. et G.C. afin d'inciter des concurrents à venir dans cette dernière qui, nous le reconnaissons, a été trop clairsemée cette saison.

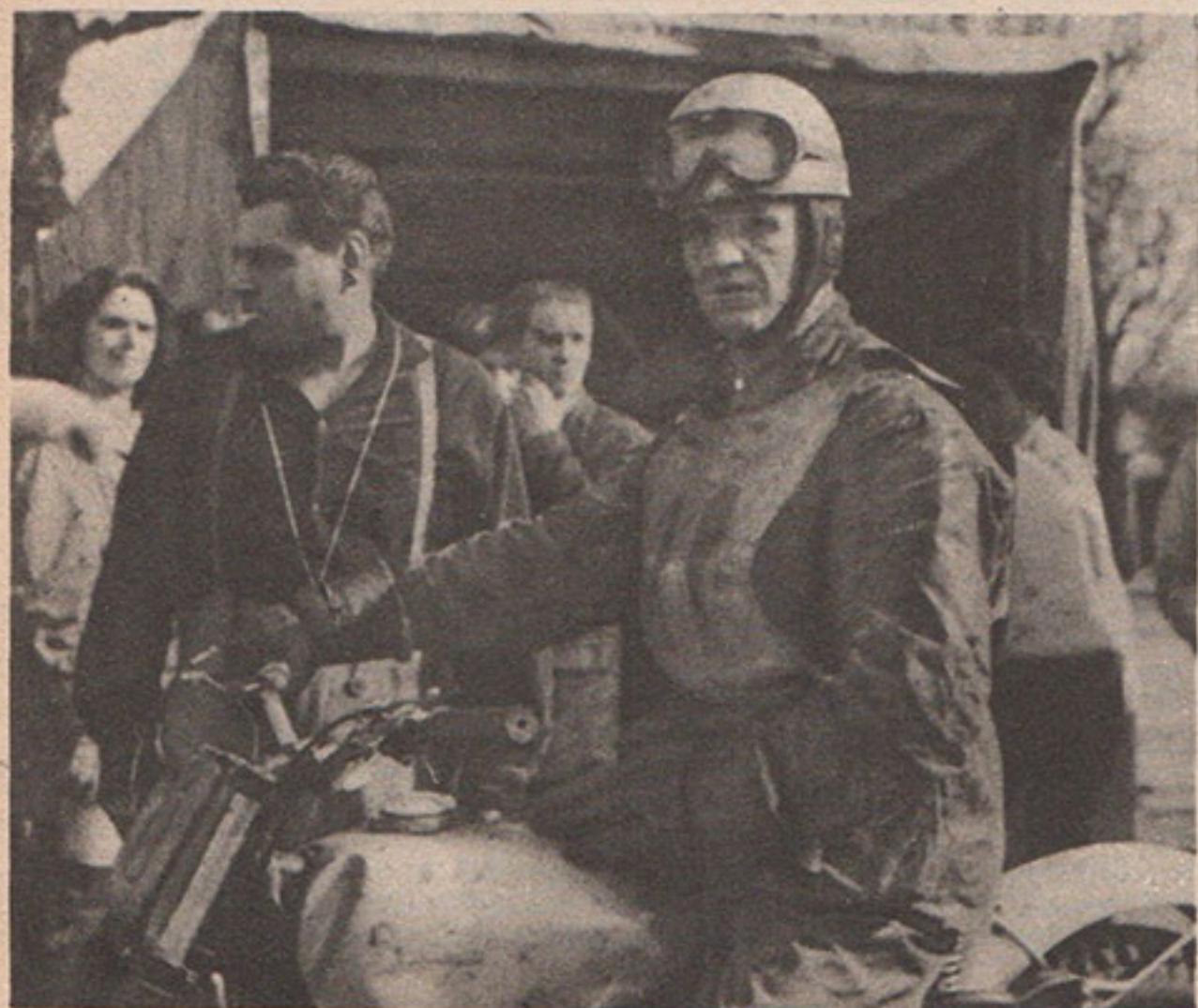
Nous avons dit plus haut que le règlement du premier Championnat de France de Trial avait été établi par la sous-commission de la L.M.I.F. et il faut admettre que si celui-ci n'est pas parfait, il a l'avantage d'exister. A la décharge de cette sous-commission il faut se souvenir qu'à l'époque où le projet fut fait elle ne savait sur combien d'épreuves elle pouvait compter, aussi on comprend qu'elle ait retenu tous les Trials. Que deux titres (G.C. et P.C.) soient mis en compétition, voilà qui était en concordance d'esprit avec le règlement de Trial, mais quant aux coefficients de 1 pour les épreuves nouvelles et de 5 pour les anciennes, le rapport nous semble un peu excessif et lourd de conséquences. Avec ce rapport, la sous-commission a cherché à parer aux défaillances des jeunes organisateurs, mais elle a oublié qu'un trial de l'un d'entre eux pouvait être parfois plus difficile qu'une épreuve ancienne. Il apparaît que pour la saison future, ces coefficients doi-



Dans la première page de cet article, vous avez pu voir les deux Champions de France 1958-1959 de la spécialité : Claude Delauné, catégorie petites cylindrées et Jean Bohec. Dans la catégorie experts P.C. Raymond Kerviel décroche une magnifique 3^e place se hissant du même coup parmi les meilleurs spécialistes de la catégorie.



Mezinarie, spécialiste B.S.A. bien connu a préparé et mis au point les machines de Bohec, Jacquemoud ainsi que sa machine personnelle. Le bilan est concluant avec les trois premières places de la catégorie experts G.C. Tour à tour organisateur et crossman encore que trialiste, Jacques Charrier compte parmi nos meilleurs pilotes en G.C.



vent disparaître et que seuls les trials ayant déjà été organisés précédemment sont à incorporer dans le championnat; nous avons maintenant assez d'épreuves pour cela. Par ailleurs qu'un minimum de concurrents ne soit pas exigé au départ d'un trial de championnat, nous semble une lacune de ce règlement. En effet à Cassel et à Compiègne deux pilotes seulement se disputèrent les 20 et les 100 points de la victoire; victoire certes méritée par le trialiste, mais peu valable dans le cadre d'un championnat.

Après avoir fait un tour d'horizon des travaux de la sous-commission de la L.M.I.F. qui eurent pour conséquences les faits cités plus haut, nous tenons à souligner que volontairement nous n'essayerons pas d'établir la part de tort ou de raison qui incombe à chacun des membres de cette commission où naquirent, on le sait des divergences de vue. Nous estimons que face à l'ampleur qu'a pris le trial en France cette sous-commission provinciale doit faire place à une commission nationale (et c'est maintenant chose faite) et que d'autre part, il serait stupide que tous ces sportifs fassent maintenant œuvre de démolition après avoir su unir leurs efforts pour implanter et faire prospérer le Trial en France. A l'image d'un inventeur, la sous-commission de la L.M.I.F. conservera l'honneur d'avoir « inventé » et expérimenté le Trial dans notre pays, mais seule une commission nationale possédera l'autorité nécessaire et l'envergure pour étendre cette spécialité à toute la France. Ce devrait être son premier objectif. Somme toute cette C.N. succédant à la sous-commission « industrialisera » l'invention de cette dernière. Cette commission nationale de Trial est théoriquement formée. Elle a pour président M. Cantalice et pour membres MM. Guenix et Van Laer du Nord, MM. Yvetot et Morin de l'Île-de-France, M. Neveu de l'Anjou et M. Cornet de l'Auvergne. Cette commission prend rang aux côtés de la commission des circuits et de la commission de cross et comme ces dernières, relève de la Commission Sportive Nationale.

La Commission Nationale de Trial tient maintenant l'avenir de cette spécialité entre ses mains. Dans un an, nous verrons si son travail aura été aussi bénéfique que celui de la sous-commission de la L.M.I.F. Dès lors elle peut penser au règlement, au championnat et établir les règles de montée des Juniors en catégorie Expert et inversement. Tout en souhaitant que la Commission nationale ne nous déçoive pas, nous espérons que certains membres déjà fort occupés par ailleurs ne seront pas de perpétuels absents et que d'autres ignorant beaucoup de cette jeune spécialité voudront bien consentir à s'informer de l'ABC du Trial.

Laissons le domaine de la réglementation pour passer à celui de l'organisation. A de rares exceptions près (Amiens, Ville-d'Avray) nous avons revu tous les Trials ayant déjà été organisés les années précédentes (Saint-Cucufa, Buc, Château-du-Loir, Montigny, Sucy, Clamart, Nemours, Maisse et Compiègne). Ces derniers dotés du coefficient 5 ont été la base du premier Championnat de France. A ces 9 épreuves s'ajoutèrent Noisy-le-Grand, Sucé, Pontlieue et Cassel qui, si elles n'étaient pas toutes indispensables à la bonne marche du championnat, avaient l'avantage de servir la cause du Trial en des contrées où il était jusqu'alors méconnu. Ainsi cette saison compte treize trials. Ce chiffre est encore bien insuffisant mais accuse une augmentation comparativement aux années précédentes. Il reste beaucoup à faire dans ce domaine avant que notre calendrier hivernal soit plein. Cette tâche incombe à la nouvelle commission nationale qui devra faire un gros effort de propagande.

Quant à l'organisation proprement dite des épreuves qui se sont déroulées cet hiver, il y a eu une nette amélioration. Les tracés ont été allongés et les zones non-stop ont été plus sélectives. Les non-stop feront toujours l'objet de critiques car aucune règle précise ne peut en définir le tracé. Même en Angleterre où le Trial est pratiqué depuis plusieurs dizaines d'années, le choix des zones n'est pas toujours parfait. Il est probable que ce problème restera posé aussi longtemps que le Trial sera pratiqué; c'est avant tout une affaire d'expérience que les organisateurs acquerront très vite.

Le fléchage du parcours n'offre guère de difficultés et l'emploi de la poudre qui se généralisa beaucoup cette année permit d'améliorer

ce point, bien que l'on enregistra encore quelques défaillances de signalisation. Autre lacune d'organisation plus souvent rencontrée et plus critiquable, celle du pointage des concurrents aux zones. Plusieurs fois des commissaires firent des erreurs de pointage de pénalisations, ce qui rendit le classement difficile. Le rôle de commissaire n'est certes pas très enviable, nous en convenons volontiers, mais ceux-ci doivent comprendre qu'en trial le classement repose entièrement sur leur travail. Sans un pointage sérieux la plus belle zone non-stop reste sans valeur. La cotation des pénalités est maintenant suffisamment claire pour que l'on soit en droit d'espérer un pointage très strict. Les organisateurs veilleront à former une équipe de commissaires compétents; c'est un atout pour réussir un trial. Mieux vaut d'ailleurs supprimer une zone si l'on doute d'un commissaire.

On ne peut que féliciter un organisateur qui s'efforce de tracer un long parcours et de multiplier les non-stop, mais lorsque surpris par la nuit il doit au pied levé supprimer un tour, tous ses efforts sont anéantis. Ce fut le cas de Buc qui espérons-le ne se laissera plus prendre à son prochain trial et il est probable que si le nombre de partants augmente encore, le départ matinal deviendra une nécessité, aussi bien pour les experts que pour les juniors comme cela se pratique à l'étranger.

Ce sont là les quelques défauts d'organisation les plus souvent rencontrés au cours de la saison écoulée, parmi lesquels il convient de mettre en évidence celui des commissaires-pointeurs.

Pour juger du comportement des trialistes experts grosses et petites cylindrées, il suffit de se référer au tableau des décomptes de points du championnat puisque celui-ci se déroula sur toutes les épreuves de la saison. Mais si l'on se limite aux règles de classement dictées par le règlement de championnat où pour être classé un expert doit avoir deux résultats d'épreuves coefficient 1 et six épreuves coefficient 5, on ne trouve que trois concurrents classés en G.C. : Bohec, Jacquemoud et Meznarie; et sept en P.C. : Delauné, Boussion, Kerviel, Schooman, Sillières, Delaroche et Jeunesse. Evidemment on est surpris de ne pas trouver dans ce classement officieux de championnat des pilotes comme Charrier qui n'a que cinq résultats coefficient 5, Adnet un seul résultat coefficient 1, Letang cinq résultats coefficient 5. Il est donc vraisemblable que ce classement créé avant tout pour désigner deux champions Delauné en P.C. et Bohec en P.C., ne devra être pris à la lettre par la C.N. lorsque celle-ci désignera les experts pour la saison 1959-1960. Pour ce, il semble que le classement établi à partir du total des points pour chaque concurrent soit préférable. A titre d'exemple Letang qui ne peut être classé en championnat, retrouve dans ce classement global une sixième place qui situe mieux sa valeur de trialiste.

Les premiers champions nationaux de Trial sont donc Delauné et Bohec qui accumulent chacun le maximum de points (640). Et si nous reprenons toutes les épreuves en considérant les points de pénalisation, l'avantage va au Nemourien Bohec avec huit victoires absolues contre cinq pour Delauné.

En G.C., Bohec, Jacquemoud, Meznarie et Charrier s'avèrent très rapidement les meilleurs de la catégorie. Jacquemoud prit d'abord la tête du classement avec ses victoires de Saint-Cucufa et de Buc, suivi par Bohec et Meznarie. Charrier dut refaire son handicap causé par son absence de Saint-Cucufa. A partir de la troisième épreuve Bohec ne connut que des victoires, à l'exception de Montigny. C'est alors que Jacquemoud perdit quelque peu le moral, acceptant difficilement les éternelles places de 2°. Derrière ce duel Meznarie très régulier conservait sa troisième place, résistant aux assauts de Charrier qui, après être passé devant Adnet devait logiquement inquiéter beaucoup plus sévèrement Meznarie si sa participation aux dernières épreuves avait été plus assidue.

Dès le premier Trial, chacun savait qu'en P.C., Delauné devait fournir le champion, sa supériorité étant indiscutable dans cette catégorie. Derrière lui les valeurs étaient assez imprécises et au fil des trials six noms (Boussion, Kerviel, Schooman, Sillières, Letang et Delaroche) se détachèrent du reste des autres experts P.C. Nous connaissons Letang, mais les cinq autres concurrents se sont affirmés. Boussion nous a même étonnés avec ses trois victoires. En détaillant le tableau des résultats on s'aperçoit qu'une douzaine de concurrents seulement ont participé à ce championnat d'une façon suivie.

Ces résultats démontrent que si nous ne pouvons encore espérer une grande victoire face aux Britanniques et aux Belges, la valeur de l'ensemble de nos trialistes est en hausse. Il y a deux ans les Delauné, Charrier étaient intouchables, cette saison plusieurs pilotes se hissent à leur niveau. Avec un bon comportement d'ensemble au dernier Lamborelle, l'équipe française le confirme. Delauné décroche une dix-septième place en P.C., mais François se classe 21° et Boussion 24°, tandis qu'en G.C. Bohec fait 5°, Jacquemoud 21° et Charrier 23°.

Même nos Juniors sont en net progrès. Toujours au Lamborelle, deux Français se classent dans les dix premiers (Vallée 4°, Auroux 9°). Il est évident que lorsque les Baj, Vallée, Kotolevsky, Auroux, Peugeot, Soudy qui se sont distingués cette saison seront intégrés parmi les Experts, le niveau de l'ensemble de ces derniers sera plus élevé.

Depuis ses débuts en France le Trial n'a fait que progresser certes trop lentement, mais après cette saison nous avons tout droit d'espérer qu'il ne s'arrêtera pas en si bon chemin.

Henri BIEL.

CLASSEMENT OFFICIEUX DU CHAMPIONNAT DE FRANCE

Grosses cylindrées.

Bohec (B.S.A.).....	640 points
Jacquemoud	586 —
Meznarie.....	502 —

Petites cylindrées.

Delauné (Motobécane).....	640 points
Boussion	606 —
Kerviel	464 —
Schooman	401 —
Sillières	342 —
Delaroche	341 —
Jeunesse.....	115 —



« Jojo » Boussion et Raymond Kerviel se sont affirmés cette saison de même que le jeune Baj en juniors. Malheureusement, une chute lors du trial du Mans ne lui permit pas de terminer une saison brillamment commencée.



Boussion, révélation de l'année, a fort bien terminé sa saison en remportant coup sur coup les trials de Clamart, Nemours et Maisse. Ci-dessous Schooman qui termine 4° du classement experts P.C.



Bien faire et laisser dire

Motocycles et Scooters, le plus fort tirage des publications indépendantes pour la défense de tout ce qui concerne de près ou de loin le deux-roues motorisé, ne bénéficie et n'a jamais bénéficié de subvention ni de patronage, c'est une revue indépendante, affiliée à aucun groupement ou association, qui exprime son point de vue en toute connaissance de cause, suit sa ligne de conduite et n'admet aucune combinaison d'où qu'elle vienne. Rédigée par des champions et des professionnels du deux-roues, certains de ses articles sont reproduits textuellement par nos confrères de la presse étrangère, ce qui prouve la qualité de sa rédaction.

Devant le danger menaçant l'industrie et les usagers, seule de toutes les publications françaises, Motocycles et Scooters a, par ses propres moyens et sans aucun concours financier, édité deux affiches en quatre couleurs en faveur du deux-roues, dont le tirage total a été de 104 000 exemplaires.

Que ceux qui s'en prennent à des confrères qui ne veulent pas désertier et désirent continuer à vous défendre puissent annoncer un effort aussi grand et aussi désintéressé que celui que nous avons fait depuis deux ans et dont les résultats, dus en partie à notre campagne, ont été satisfaisants, veuillent bien regarder en face et admettre qu'il eût été plus sage de faire leur augmentation de 20 francs par numéro sans s'en prendre aux autres.

Mauvais travail en vérité, car, sous prétexte de porter la vente de son journal de 50 à 70 F chaque semaine, soit une augmentation de 40 %, il s'en prend à ses collègues qui ne veulent pas disparaître afin de lui laisser la place libre.

Quant à nous, et en cela nous suivons les directives du Gouvernement, nous disons ce n'est pas de 40 % que sera augmenté le prix de votre journal car la hausse totale n'est que de moitié, mais de 16,66 % seulement, c'est-à-dire qu'au lieu de 60 F vous paierez Motocycles et Scooters 70 F le numéro chaque mois ; vous réaliserez ainsi une économie de 2 900 F par an.

Nous sommes certains que vous continuerez à nous soutenir dans nos efforts et que vous nous accorderez, ainsi que tous nos amis à qui vous nous ferez connaître, la confiance que nous avons bien méritée.

MOTOCYCLES ET SCOOTERS

MOTOCYCLES
et Scooters

Bulletin d'abonnement à MOTOCYCLES

14, rue Brunel, PARIS-17^e

12 NUMÉROS PAR AN

UN AN 750 fr.

Cet abonnement comprend sans supplément les numéros spéciaux : Salon et Compte Rendu

Payable par virement au C.C.P. Paris 2834-83, par
≡ mandat-carte, mandat-poste, chèque bancaire ≡

NOM :

ADRESSE :

Belgique : S.A.P.P.E.L., 20, rue des Comédiens, Bruxelles C.C.P. 3-86 - 1 an ... Fr. 100
Suisse : M. LANG, 145, Gundeldingerstrasse, Bâle C.C.P. V. 10.442-1 an .. Fr. 10
Tous autres pays : C.C.P. Paris 2.834.83, Fr. 950
Changement d'adresse..... Fr. 60

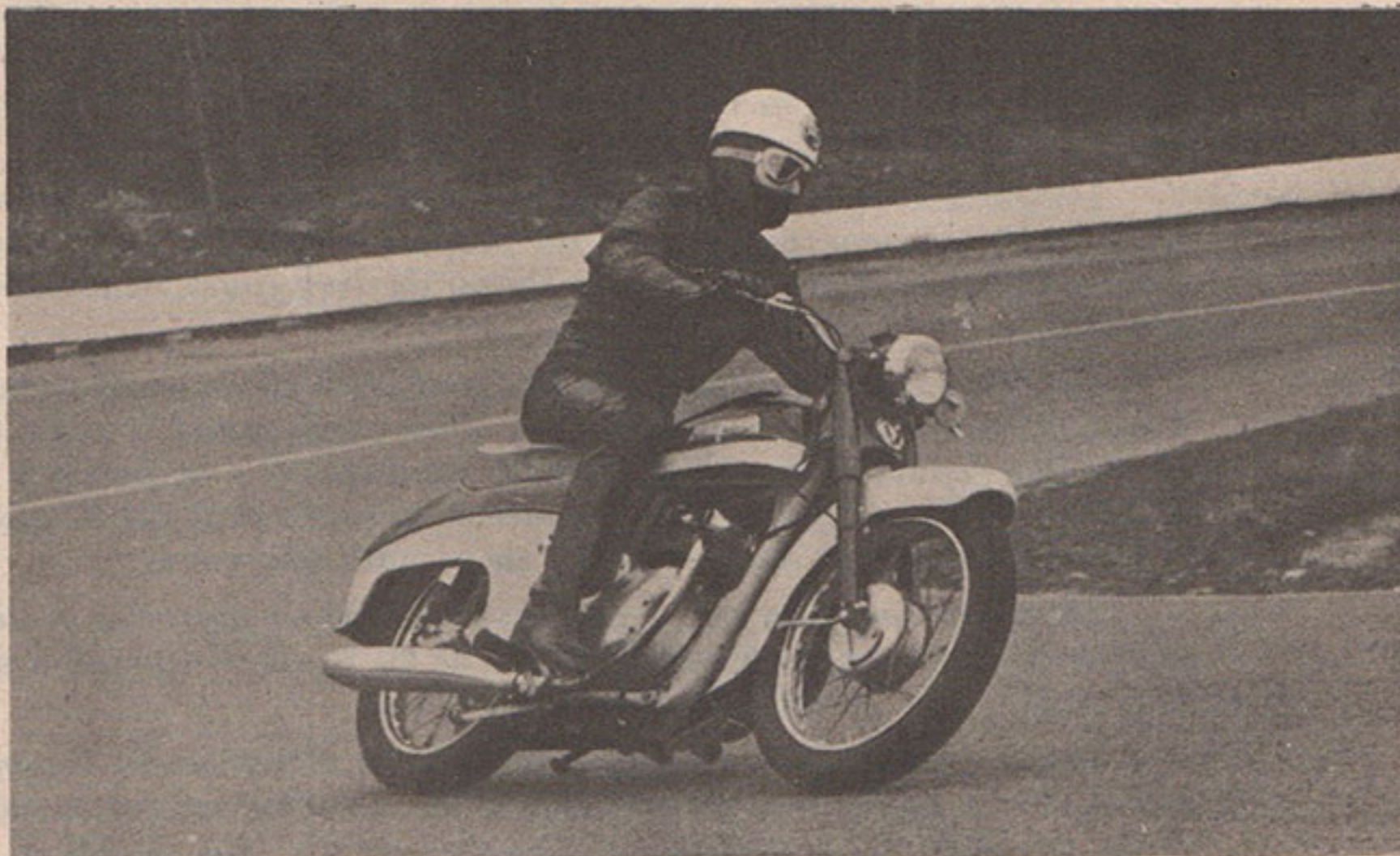
●
L'abonnement partira du numéro

L'abonnement donne droit à une insertion de 6 lignes de petites annonces, à utiliser pendant la durée de l'abonnement.
« Au cas où, par décision ministérielle ou syndicale, le prix du présent abonnement subirait une modification, sa durée s'en trouverait modifiée proportionnellement. » (Décision syndicale du 19 novembre 1945.)

*Dans notre
Prochain Numéro !*

ESSAI 250 NORTON JUBILÉE

Quelques jours avant les Deux Heures, nous avons effectué plusieurs essais sur l'autodrome de Montlhéry entre autre celui de la toute nouvelle 250 Norton "Jubilee" dont les premiers exemplaires sont disponibles chez l'importateur C. Garreau. A notre grand regret, l'abondance des matières ne nous a pas permis de présenter cet essai dans le présent numéro, c'est donc dans le n° 209 que vous trouverez les impressions de notre essayeur que l'on voit en pleine action durant l'essai.



L'ARDEX : Voiturette française Populaire

La voiturette Ardex que nous avons déjà signalée, et que nous connaissons nous-mêmes depuis bien l'avant-guerre 1939, est un des très rares cyclecars français à quatre roues d'un prix abordable à la clientèle modeste, tout en assurant un certain confort et une indéniable sécurité de fonctionnement.

Equipée d'un 100 ou d'un 125 cm³, au choix, elle n'est pas plus onéreuse d'entretien qu'une moto de même cylindrée et, compte tenu de ce qu'elle peut transporter, aussi économique de consommation.

Son constructeur l'a depuis des années, continuellement améliorée tout en lui conservant sa simplicité mécanique qui n'exclut ni sa robustesse, ni son endurance.

L'Ardex est utilisable même en régions accidentées; son constructeur garantit, en effet, tant avec le 100 qu'avec le 125 cm³ un démarrage, avec deux personnes à bord, dans une rampe de 18 % et s'offre à en faire la démonstration à chaque client avec la voiture même qu'il vient d'acquérir.

Voici les caractéristiques de l'Ardex dont le prix, pour le type 100 cm³ est inférieur à 210 000 F, le supplément étant de 7 000 F pour le 125 cm³ dont l'habitacle est d'ailleurs un peu plus spacieux.

Voiturette 4 roues, pneus de 3,50-8, doubles jantes démontables en deux parties permettant le montage et le démontage instantanés des pneus sur la jante sans démonte-pneus.

Bloc-moteur 2 temps, 100 ou 125 cm³, 3 vitesses, monté latéralement à l'arrière, refroidi par air forcé sous capot par turbine à air.

Direction démultipliée par pignons, rapport 3 à 1.

Suspension AR sur silentbloc caoutchouc.

Suspension AV à essieu libre à appui central sur anneaux de caoutchouc travaillant à la compression.

Poids à vide : 100 kg. Charge utile : 180 kg.

Garantie de fabrication : 6 mois.

Equipée en 100 ou en 125 cm³, la machine, retenue à l'arrêt dans une rampe de 18 % est capable, avec 2 personnes à bord, de démarrer à pleine charge en 1^{re}. Cette performance, jamais réalisée par aucune voiturette de la classe 100 et 125 cm³, les clients peuvent en exiger la preuve à la livraison de leur propre machine.

Mise en marche par kick.

Commandes aux pieds et à main, système classique aux voitures, ou spéciales pour mutilés ou personnes âgées.

Carrosserie gris perle, deux tons, en Okoumé-Aviation plastifié, renforcé d'aluminium.

Deux places côte à côte, plus emplacement à l'arrière pour bagages enfants.

Deux sièges indépendants et amovibles à lanières de caoutchouc sous toile.

Deux portes latérales aluminium, ouvrant par secteur à glissière, type aviation.

Capote enveloppante en toile imperméable.

Pare-brise en glace « Sécurité ».

Éclairage par volant magnétique conforme au Code, feux de position à l'arrêt par pile.

Encombrement : longueur totale 2,50 m, largeur totale 1,07 m.

Hauteur, capote comprise 1,20 m.

Voie 0,87 m. Empattement 1,75 m.

AGENCE OFFICIELLE :

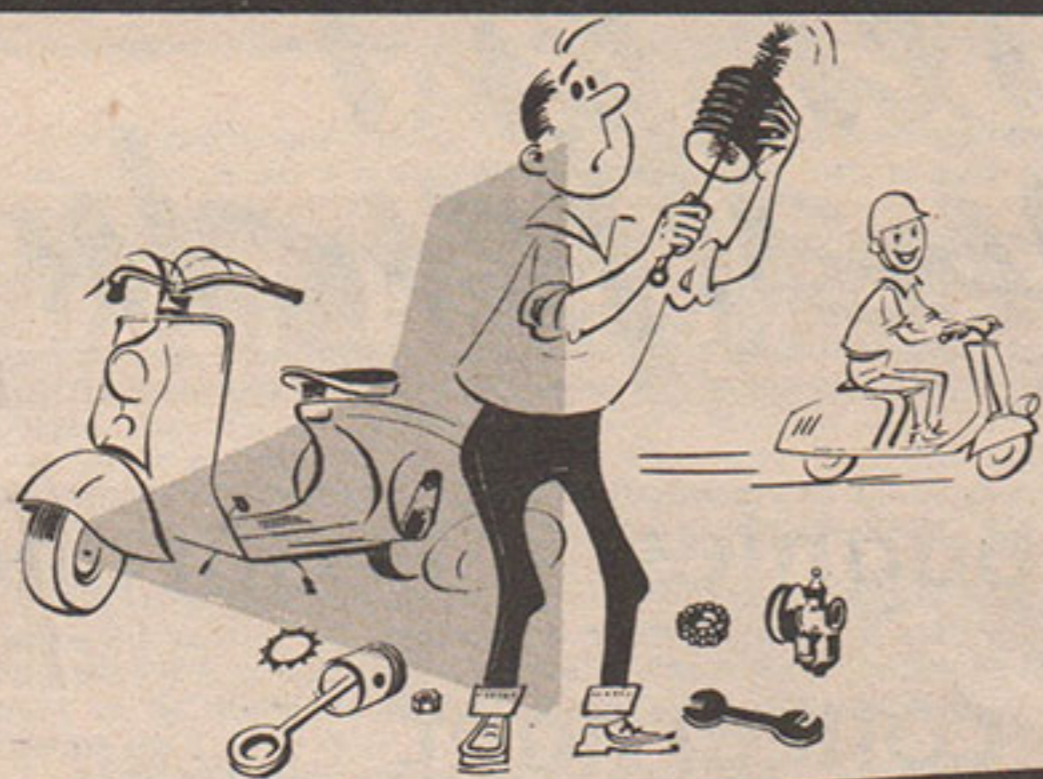
14, boulevard
Soult

Tél. DOR 49-42



PARIS
XII^e

TOUTES PIÈCES DÉTACHÉES D'ORIGINE
Embiellage - Réalésage - Échange standard moteurs



Un moteur 2 temps
nettoyé **tous les jours**

A la pointe du progrès technique dans les carburants 2 temps, le mélange TOTAL 2 temps, grâce au choix des bases lubrifiantes et des additifs qui le composent, maintiendra votre moteur en parfait état de PROPRETÉ.

Le mélange **TOTAL 2 temps** évite calamine, encrassement des bougies, des chambres de combustion, des lumières d'échappement.

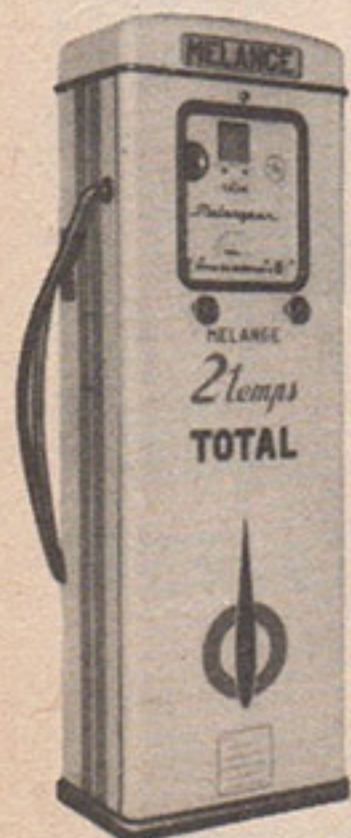
Le mélange **TOTAL 2 temps**, dont le film d'huile est fortement adhésif, possède de remarquables propriétés anti-corrosives et anti-usure.

Le mélange **TOTAL 2 temps**, vous évite toute manipulation.

Avec le mélange TOTAL 2 temps, mains PROPRES, moteur PROPRE et neuf.

Le mélange **TOTAL 2 temps** est vendu exclusivement dans les mélangeurs aux couleurs **TOTAL** qui vous permettent d'obtenir le dosage approprié à votre moteur.

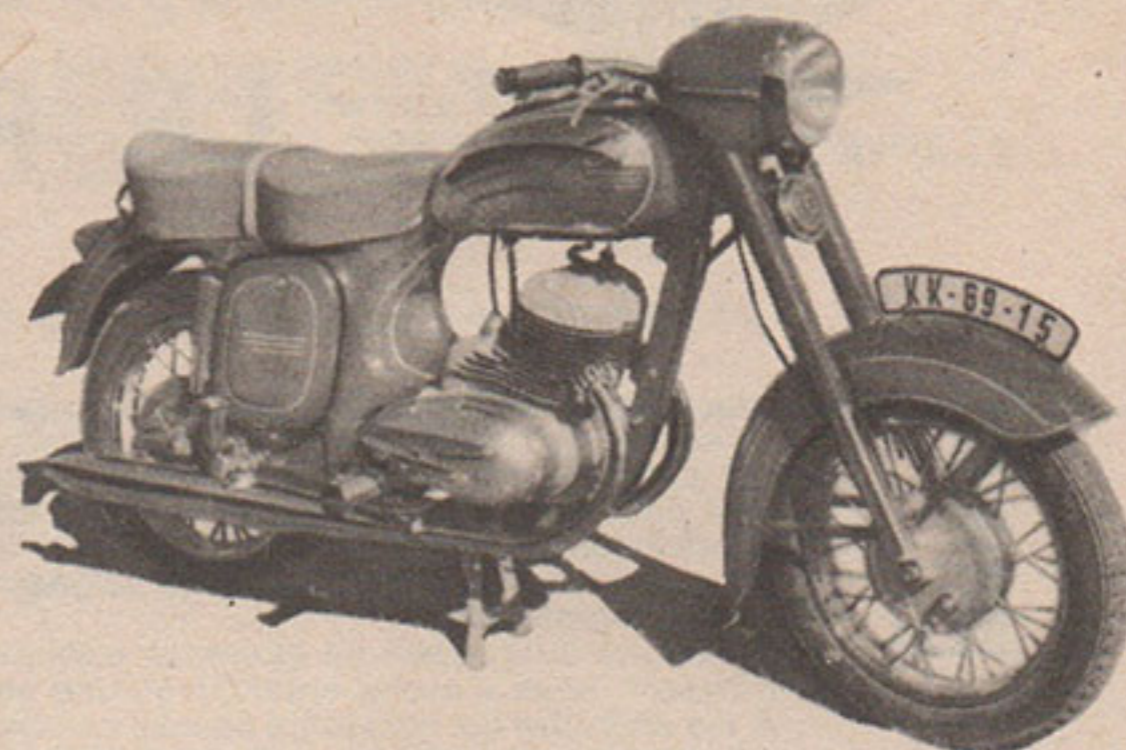
Si vous préférez préparer vous-même votre mélange, adoptez l'huile **TOTAL 2 temps** qui vous garantit la même protection de votre moteur ; sa complète miscibilité à l'essence vous assure un mélange stable et instantané.



TOTAL 2 temps

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

JOIE JEUNESSE JAWA



*La Moto qui a gagné tous les Prix aux
SIX JOURS INTERNATIONAUX
LA COUPE D'EUROPE
DE MOTO-CROSS EN 250 cm³*

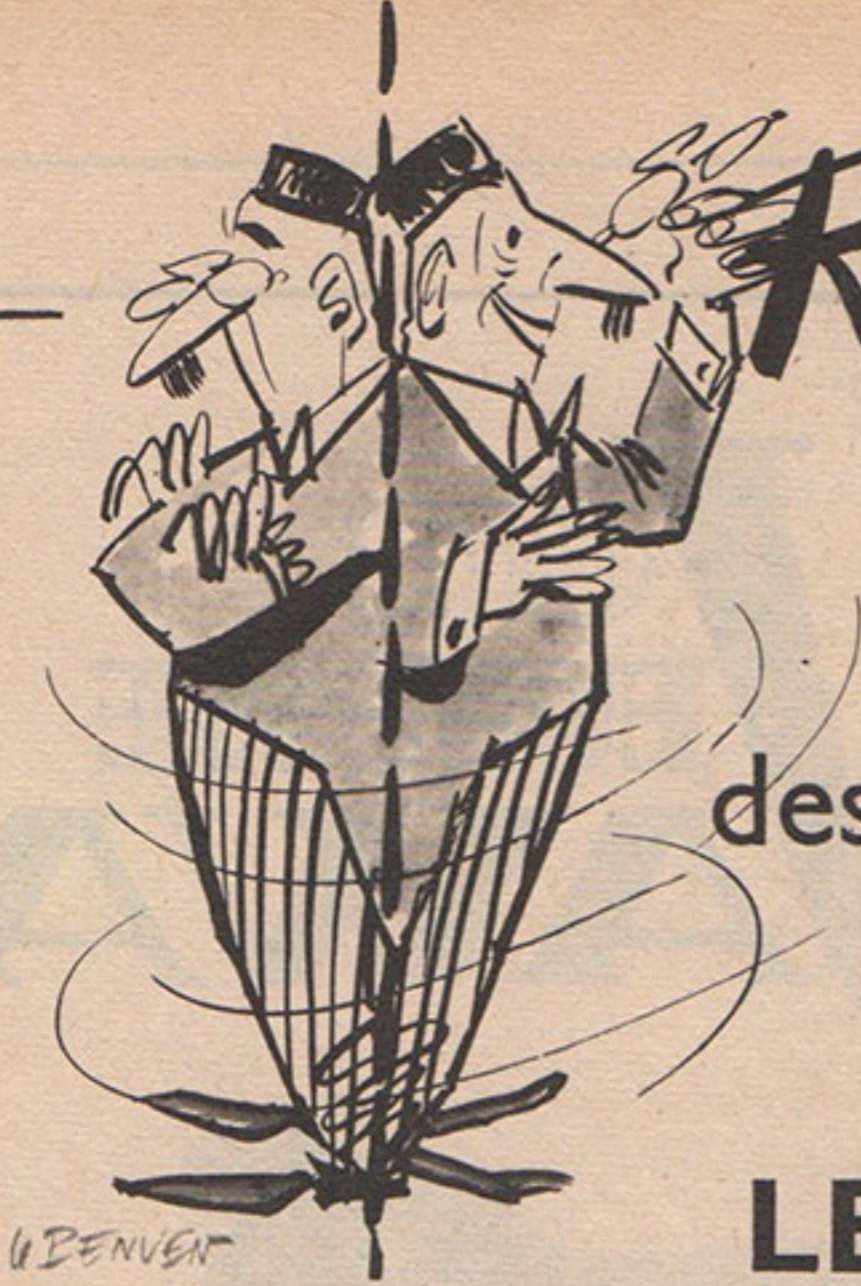
175 cm³ . . . 205.000 + T.L.
250 cm³ . . . 249.000 + T.L.
350 cm³ . . . 282.000 + T.L.

250 cm³ Cross. 365.000 + T.L.
Franco de port et d'emballage

200 Concessionnaires sont à
votre disposition
Liste sur demande

**GARANTIE TOTALE
LARGES FACILITÉS DE PAIEMENT**

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



Revirement inattendu

des Compagnies d'Assurances
concernant

LE RISQUE " 2 ROUES "

LE nombre des utilisateurs de deux roues s'est constamment augmenté au cours de ces dernières années. Le succès de ces engins est dû aux efforts constants des Constructeurs qui ont réussi à mettre à la disposition de leur clientèle des véhicules agréables, maniables et sûrs. Le « deux roues » se joue aisément des difficultés inhérentes aux encombrements et son prix de revient kilomètre extrêmement faible en fait le véhicule idéal pour les déplacements professionnels et la promenade. Au même titre que l'automobile la vulgarisation des deux roues constitue un bienfait social que nul ne saurait valablement contester. Au milieu du concert de louanges parfaitement méritées qui a accompagné le développement de ce moyen de transport nous n'avons entendu qu'une seule voix discordante celle des Assureurs. A les entendre les accidents causés par les deux roues étaient absolument catastrophiques et ils nous faisaient un cadeau de grand prix en acceptant de les assurer. Aussi nous ont-ils imposé d'abord de multiples majorations que nous rappelons ci-dessous :

	1954	Mars 1955	Janvier 1958
Cyclomoteur 49 cm ³	4 200	4 200	8 100
Vélocycle 125 cm ³	10 000	16 000	24 500
Scotter 125 cm ³	10 000	16 000	30 600

(Tarif comportant la garantie des accidents causés aux tiers sans limitation de somme, y compris les personnes transportées).

Ensuite vint l'obligation presque généralisée de souscrire des contrats connexes : incendie, vol, défense, etc. Une Compagnie nationalisée a même été jusqu'à exiger, pour accorder sa garantie, que le proposant soit titulaire d'un permis de conduire pour des engins soumis à la simple obligation de la possession d'une licence.

L'hostilité montrée par tous les Assureurs à l'acceptation des risques deux roues nous a donné à penser que celle-ci était basée sur des statistiques. Nous les avons recherchées et nous n'en avons pas trouvées pour la simple et suffisante raison qu'il n'en existe pas.

Chaque année le Ministère des Finances présente un rapport au Président de la République sur les opérations d'assurances, et nous avons consulté ceux qui ont été publiés de 1945 à 1956.

QUELQUES CHIFFRES

ASSURANCES AUTOMOBILES (tous véhicules à moteur : autos, motos, etc.):

Encaissements et sinistres payés (tableau en milliers de francs) :

Années	Primes encaissées	Sinistres payés tant au titre de l'exercice que des exercices antérieurs
1945	2 846 462	738 917
1946	8 617 139	1 638 166
1947	13 624 620	3 252 809
1948	19 934 265	6 136 436
1949	26 025 043	9 236 962
1950	31 115 387	12 331 411
1951	41 635 452	17 170 759
1952	55 500 177	24 134 821
1953	73 789 856	30 784 040
1954	85 501 932	39 835 393
1955	103 921 928	49 274 395
1956	138 269 990	63 374 252
	600 782 251	257 908 361

Les encaissements au cours de la période 1945-1956 donnent un total :

de..... 600 782 251 000

et les paiements de sinistres 257 908 361 000

Ce tableau comprend toutes les primes encaissées et tous les sinistres payés au titre de l'ensemble des risques automobiles y compris les deux roues, tant par les Compagnies à primes fortes que par les Mutuelles à tarif réduit.

N'y figurent toutefois ni les frais généraux ni les provisions pour sinistres à régler. Pour ces derniers les capitaux mis en réserve atteignaient à fin 1956, 160 milliards.

Les Compagnies ne manquent pas de nous dire que les prévisions faites à l'occasion d'un sinistre s'avèrent parfois très insuffisantes. Nous le reconnaissons mais nous affirmons également que si les Compagnies d'assurances devaient cesser de couvrir le risque automobile, elles retrouveraient certainement après le règlement du dernier dossier de sinistre un solde créditeur appréciable.

On peut conclure, à tout le moins, que le risque automobile donne des résultats positifs auxquels devraient s'ajouter normalement les profits financiers produits par la masse des primes et des réserves.

Si nous avions d'ailleurs conservé quelques doutes sur l'exactitude de cette conclusion ils disparaîtraient aujourd'hui.

En effet, tant que les Assureurs ont cru à l'impossibilité d'une concurrence ils ne nous ont pas épargé leur mauvaise humeur ni les majorations de tarif, mais il a suffi qu'un arrêté du 27 mars 1959 (J.O. du 29 mars 1959) accorde l'agrément à la nouvelle « Mutuelle Assurance Cycles et Motocycles » (Siège social, 90, rue Jean-Bleuzen, à Vanves) pour qu'ils décident immédiatement une réduction du tarif deux roues selon les catégories et les cylindrées, de l'ordre de 5 à 25 %.

Le risque deux roues n'était donc pas si mauvais qu'on voulait bien le dire.

Nous constatons sans faire de commentaires qu'il aura suffi de la seule annonce de la création d'une Mutuelle pour amener les Assureurs à accorder des rabais substantiels sur des tarifs qu'ils présentaient hier encore comme restant nettement insuffisants.

Les usagers des deux roues ne devront pas manquer de demander le bénéfice immédiat du nouveau tarif consenti aux deux roues, et nous saluons cordialement la Mutuelle Assurance Cycles et Motocycles qui a par la seule annonce de sa création provoqué un revirement de tendance qui s'amplifiera rapidement si nous nous décidons à nous grouper pour faire entendre notre voix, car, ne l'oublions pas, l'assurance n'est qu'une mutualité dans laquelle l'assureur n'a qu'un rôle de gestionnaire.

Gilles MASSENET,
Président de l'Association nationale des Assurés.



le COUPLE uni ...

Les bonnes adresses
de MOTOCYCLES et Scooters



Réglage de la Suspension

...utilise la "BIPLACE"

MERAT

MERAT & C^{ie} - SURESNES (SEINE)

TÉLÉPHONE : LON. 18.86

30, rue de la Procession — Téléphone : LON. 18-86

MURIT Jean
AGENCE OFFICIELLE BMW
GRAND CHOIX DE MOTOS
D'OCCASION, GARANTIE TOTALE
CRÉDIT - REPRISE
44, RUE PAUL BARRUEL
LEC. 60-53

Agent direct
TERROT-PEUGEOT-LAMBRETTA
ARIEL - VELOCETTE
Pièces anglaises - Pièces Terrot
accessoires - réparations
reprise et crédit 3 à 15 mois
MOTO - HALL HABERT
78, avenue des Ternes - PARIS-17^e
TÉLÉPHONE : GALVANI 78-95

MOTOBÉCANE
VANVES - SERVICE
1, boul. Brune, Paris-14^e
LEC 50-95

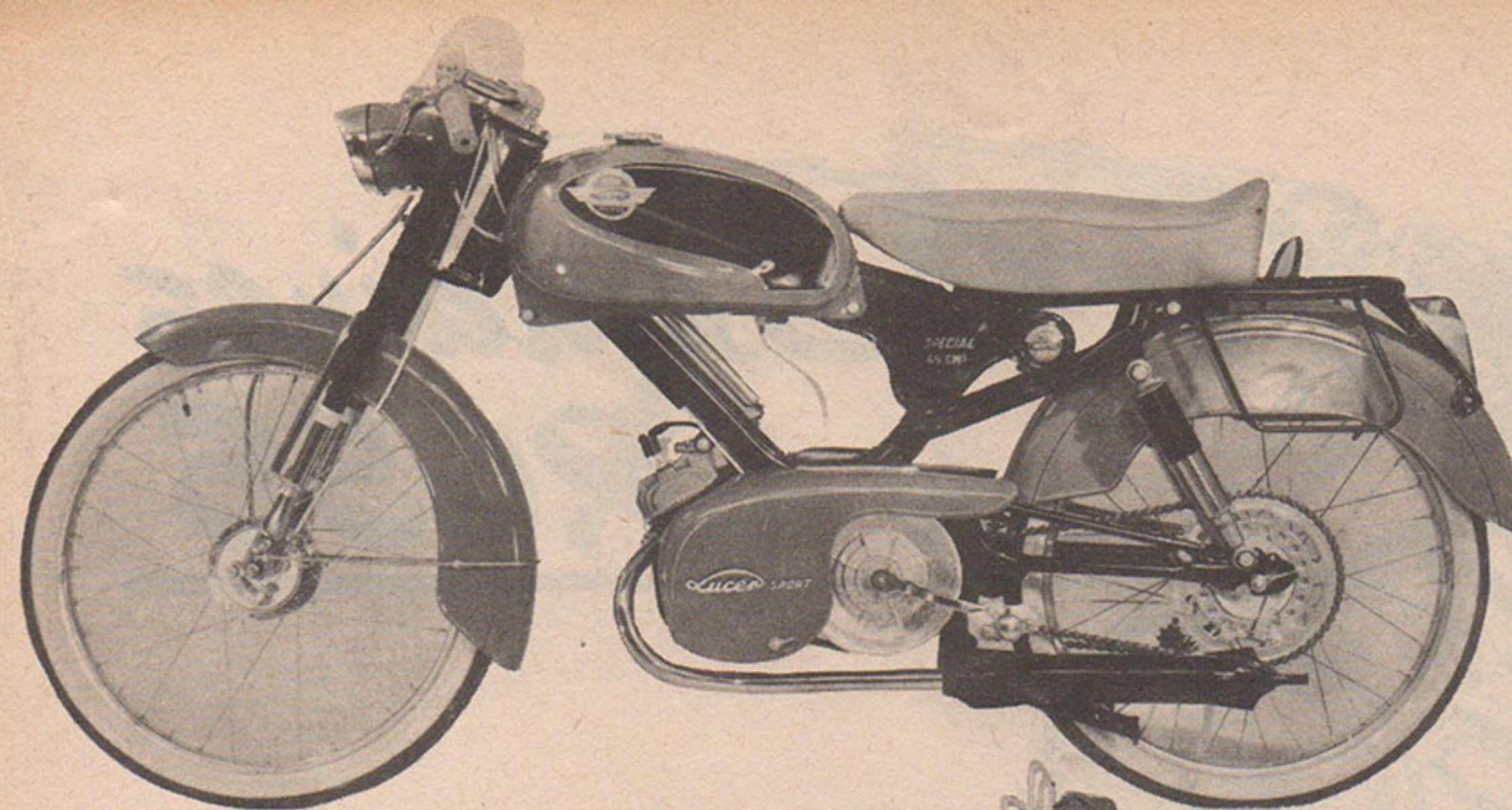
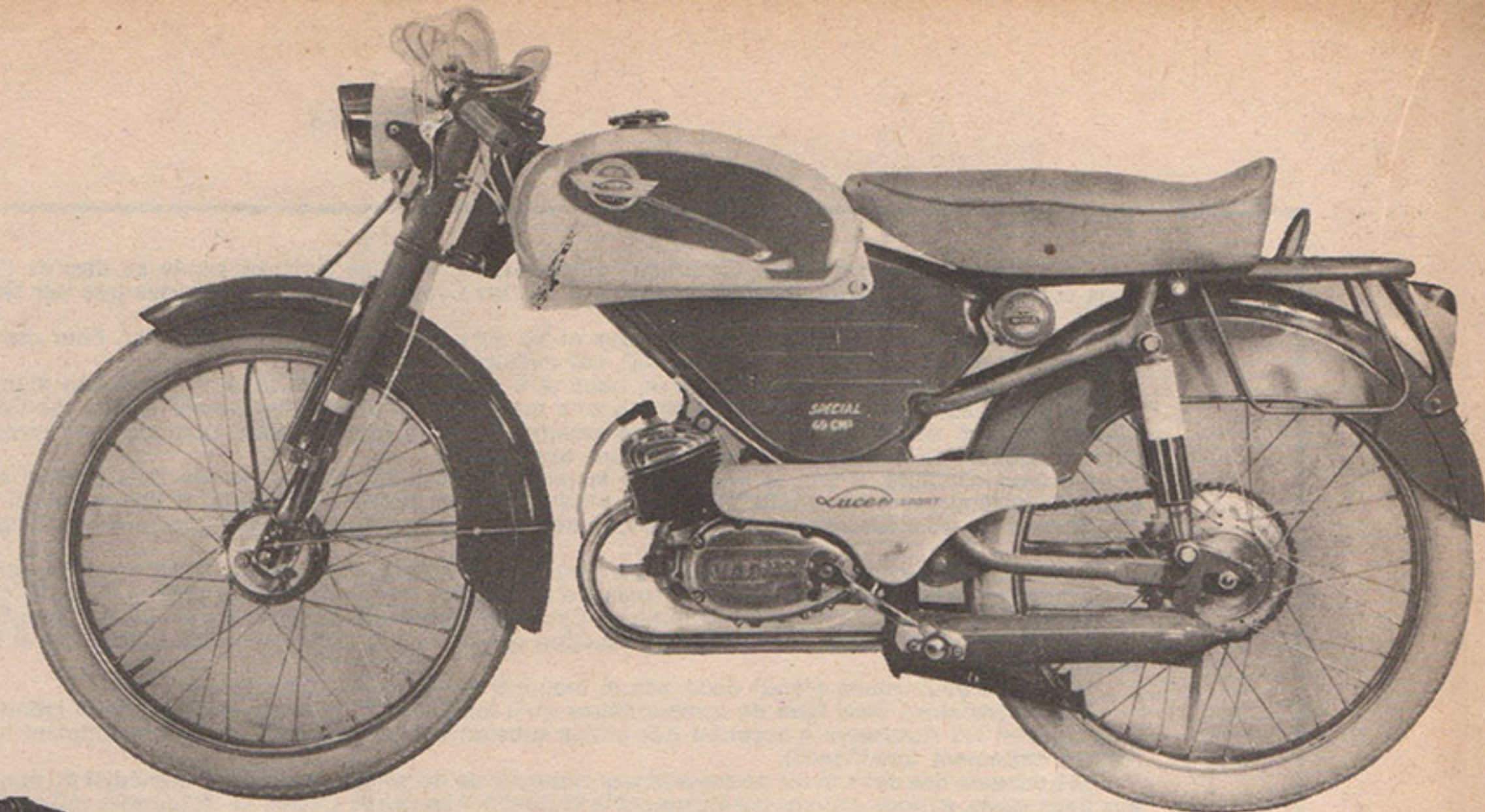
Robert ADNET
Agent et Spécialiste
TERROT - ARIEL - TRIUMPH
TOUS SIDE-CARS
45, cours de Vincennes, 45
PARIS-20^e - DID 12-16



Pneu sans Souillures
Galet sans bavures

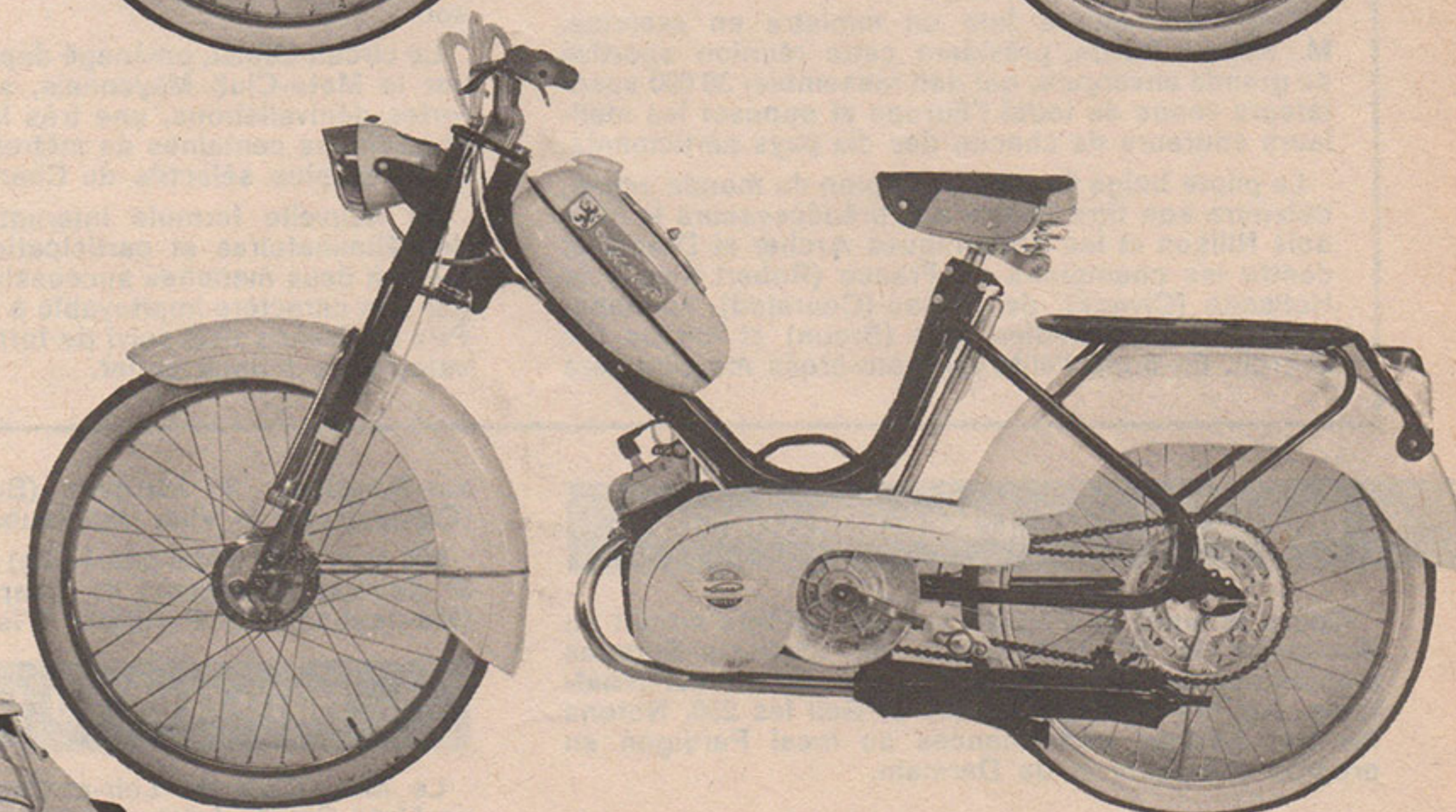
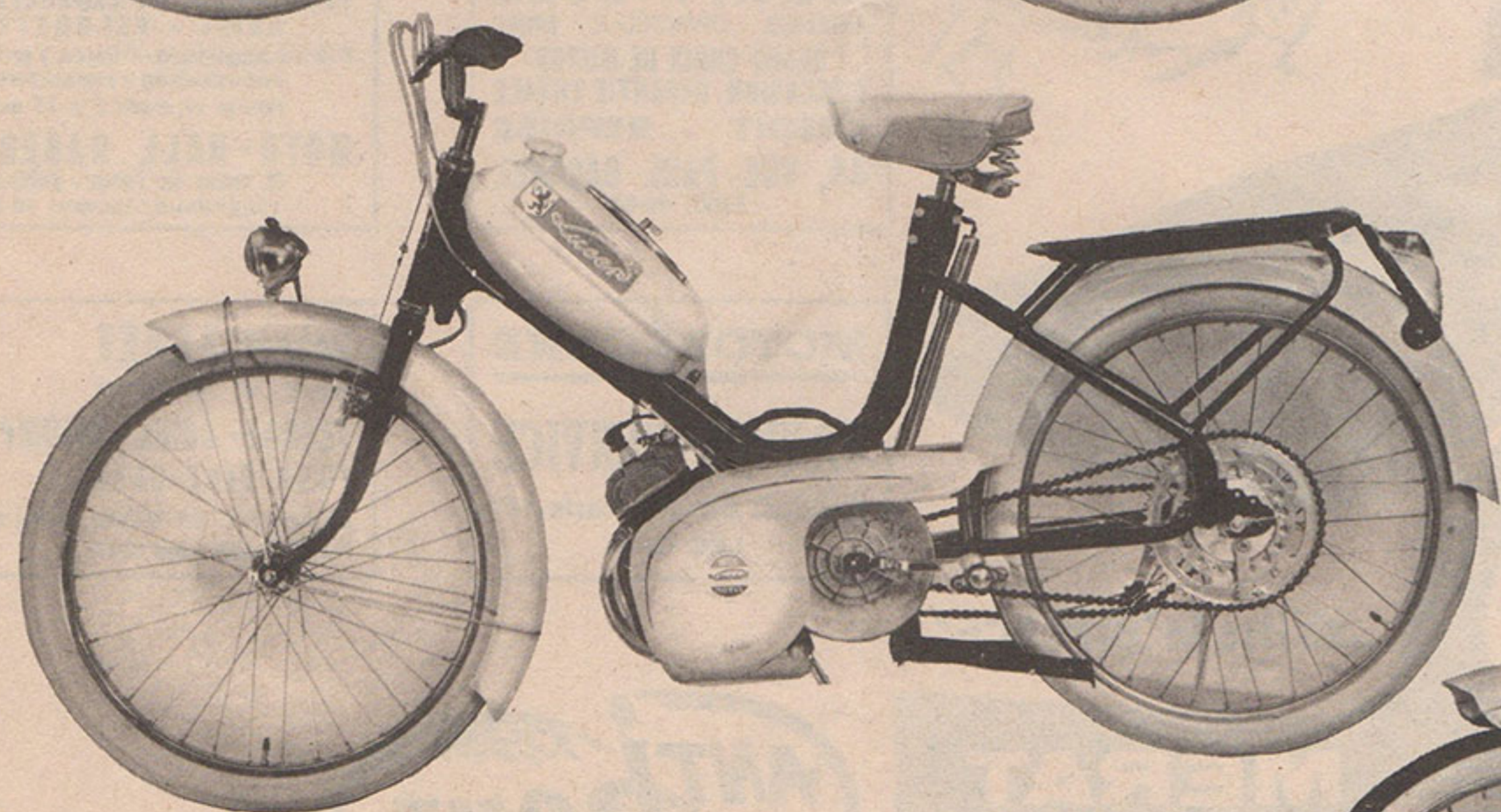
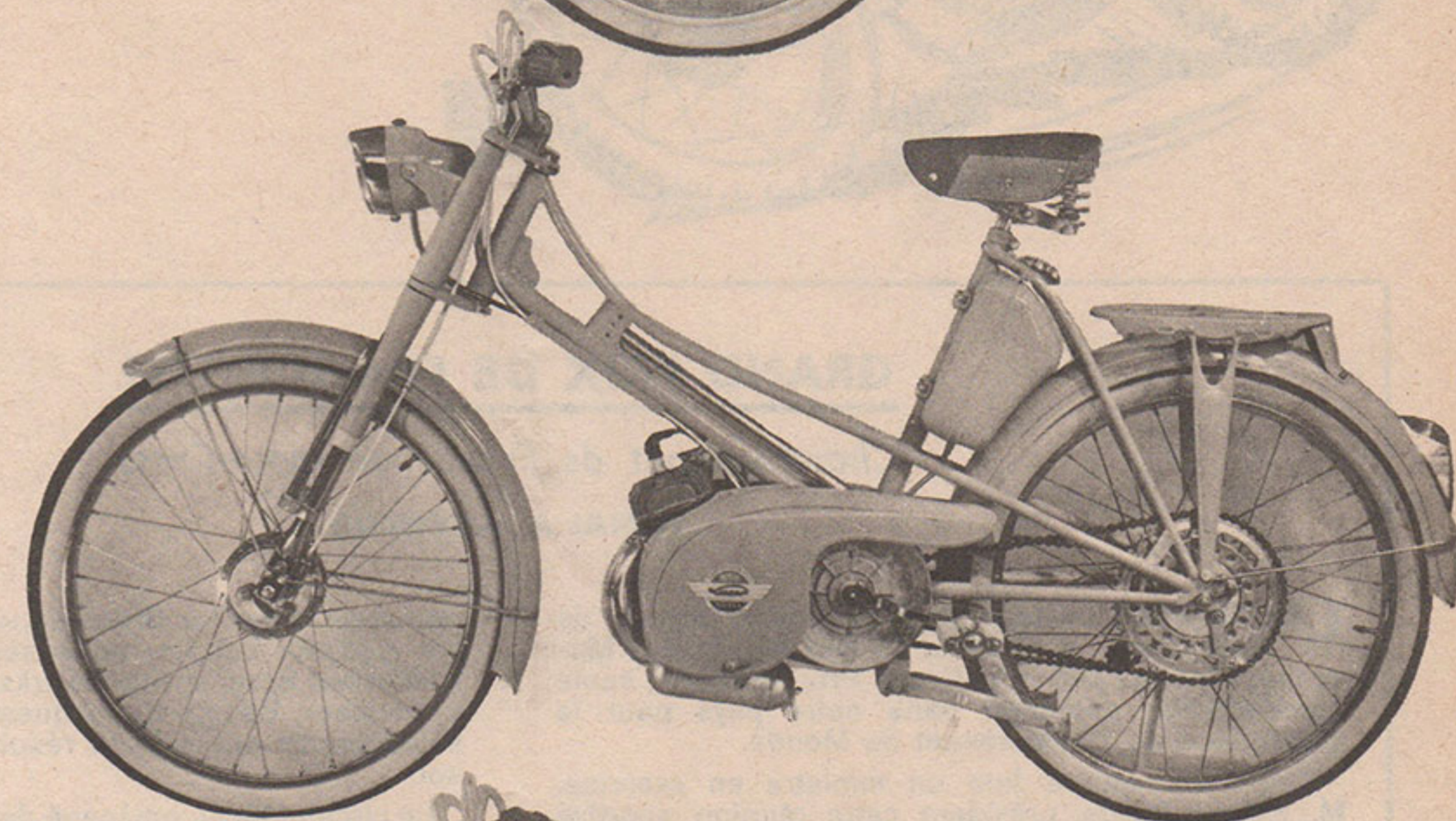
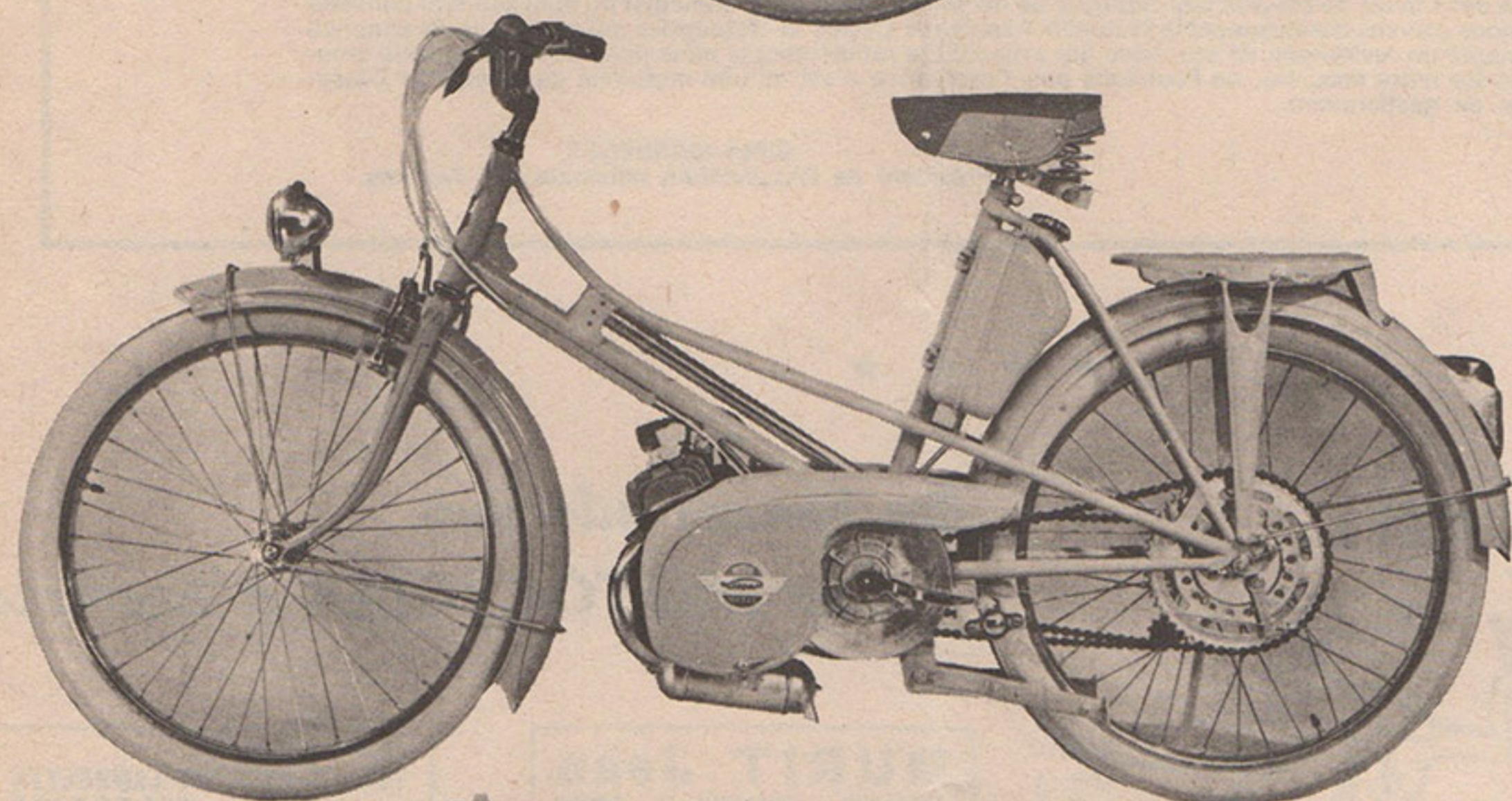
Ci-contre : type 2593 SA « Sport ». — Modèle avec moteur 2 vitesses. Une chaîne. Pédalier incorporé. Selle 2 positions. Moyeux roulements Annulaires.

Ci-dessous : type GD 1. — Cadre Berceau. Moteur VAP57 à encliquetage. Système Magnéclair. Roues de 23 x 2. Jantes chromées, perçage sur embouti. Guidon Centrix. Selle souple. Carters spéciaux fixation par accrochage. Moyeu frein tambours AR. Frein tasseaux AV. Réservoir 3,5 l AR. Porte-bagages embouti. Béquille centrale. Pompe. Sacoche garnie.



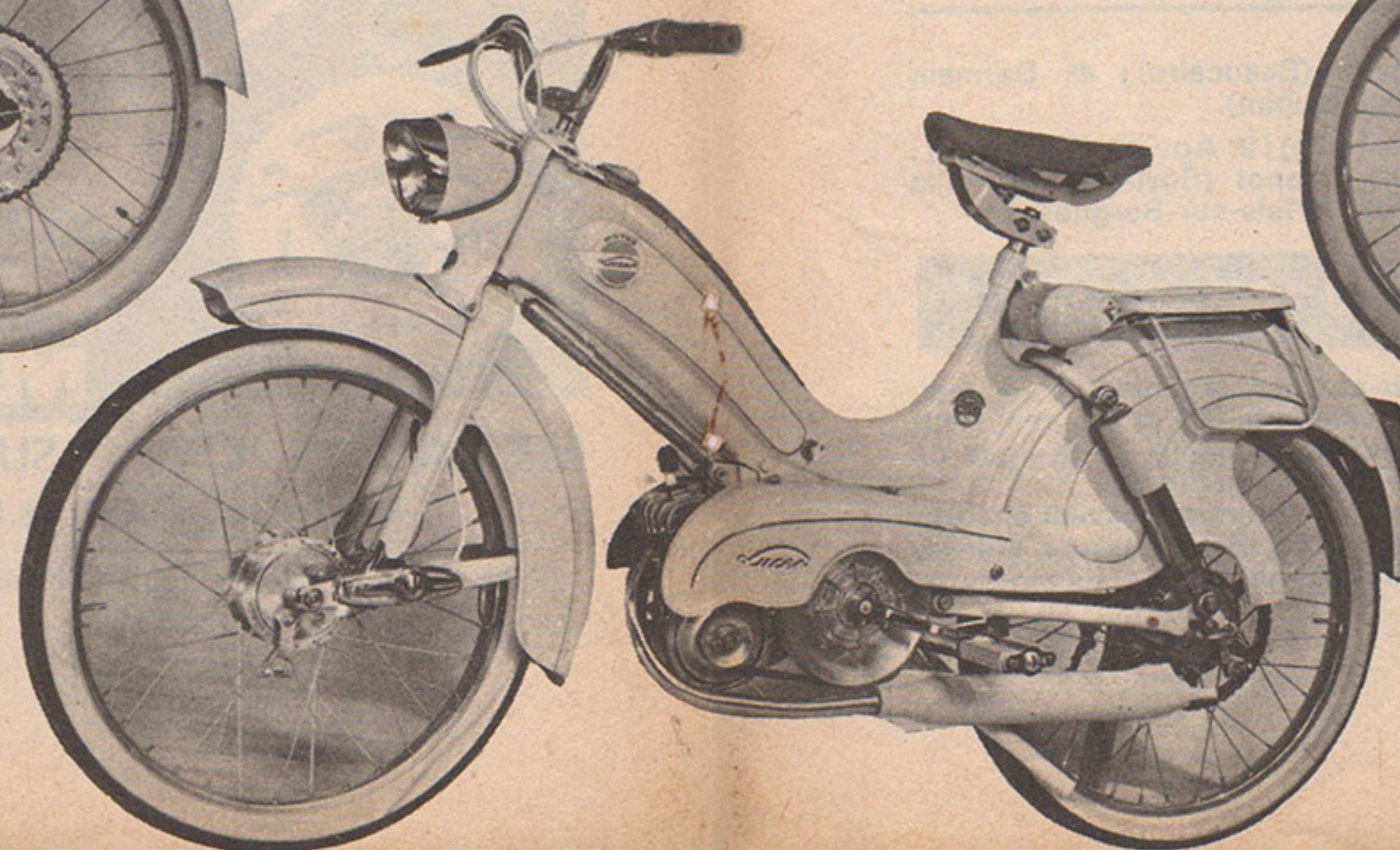
Ci-dessous : type GD 3. — Fourche télescopique. Tambours AV et AR. Monobloc ondulés. Phare emplacement compteur. Pneus bicolores.

Ci-contre : type 592 SA « Sport ». — Fourche télescopique. Phare avec emplacement compteur. Cintre de guidon « Italien ». Moyeux ondulés gros corps. Pneus bicolores. Echappement sur long tuyau chrome. Selle 2 positions. Réservoir 8 l.

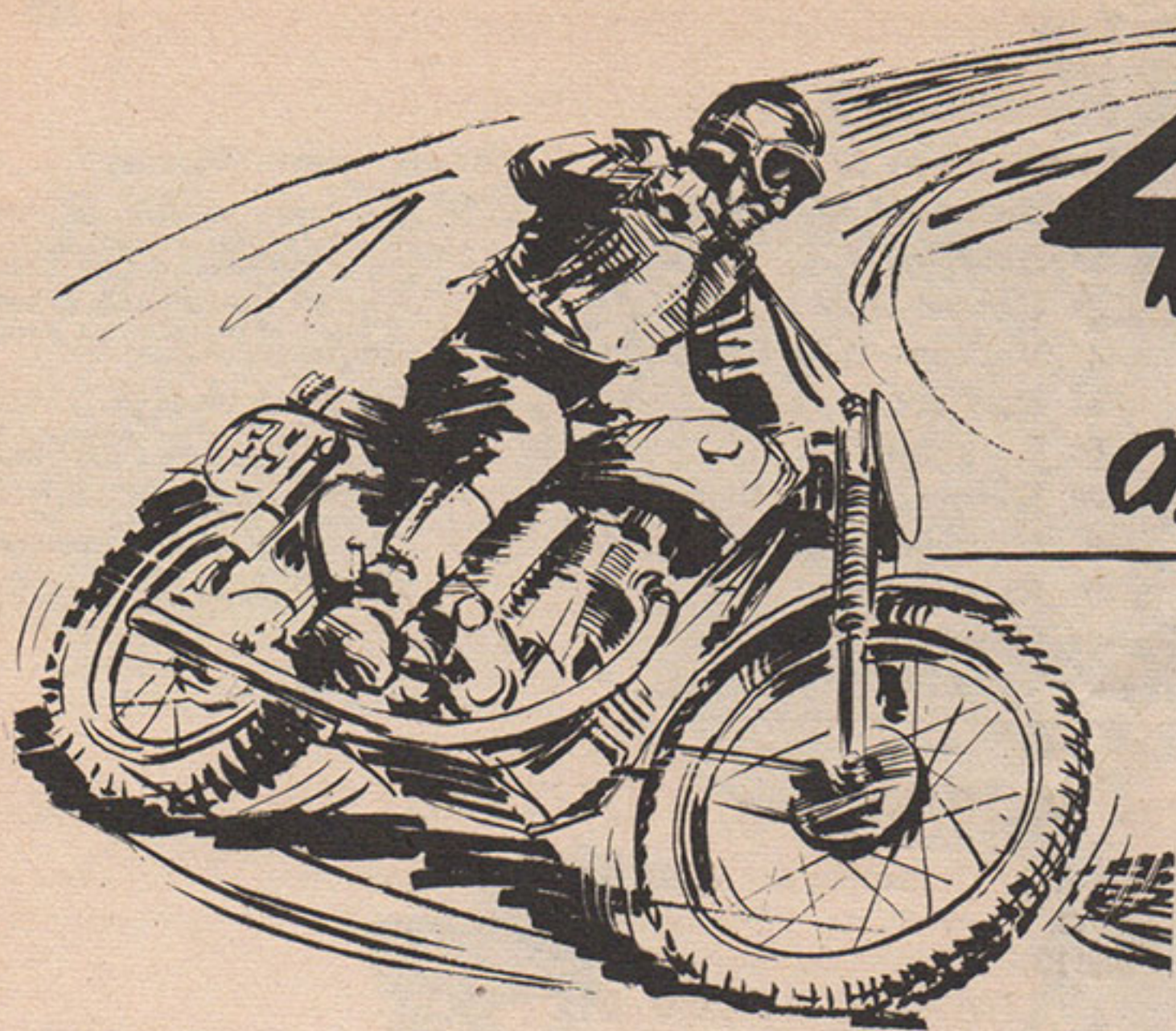


Ci-dessus : type 592. — Fourche télescopique. Phare avec emplacement compteur. Cintre de guidon fixé par arceaux chromés. Moyeux ondulés gros corps. Pneus bicolores. Echappement sur long tuyau chromé. Garde-boue.

Ci-contre : Triton 59. — Cadre embouti. Phare avec compteur incorporé. Avertisseur électrique. Roues de 23 x 2 bicolores. Moteur VAP 57. Selle suspendue caoutchouc. Echappement long. Garde-boue très enveloppants. Suspension AR réglable. Moyeux ondulés monobloc. Réservoir 5 l.



Ci-dessus : type 591. — Cadre monotube de 45. Poignée de levage. Réservoir AV 6 litres. Moteur VAP, embrayage automatique. Porte-bagages soudé. Pompe de 40. Sacoche outils. Moyeu tambour AR. Frein AV Mafac. Pneus de 23 x 2. Selle Reydel. Béquille centrale. Eclairage système Magnéclair. Echappement à détente chromée. Garde-boue très enveloppants. Jantes Chrolux. Poignées Saker.



4 Semaines de CROSS

GRAND PRIX DE FRANCE 1959

Championnat de France de Moto-Cross

17 MAI A MAYENNE

LÉVÉNEMENT majeur de la saison française de Moto-Cross se situe le 17 mai prochain à Mayenne. C'est ce jour là le Grand Prix de France seule manifestation comptant dans notre pays pour le classement du Championnat du Monde.

Pour la première fois un ministre en exercice, M. Robert Buron, présidera cette réunion sportive de grande envergure, qui doit rassembler 30 000 spectateurs venus de toute l'Europe et opposer les meilleurs coureurs de chacun des dix pays participants.

Le pilote belge Baeten, champion du monde actuel, défendra son titre contre ses prédécesseurs le Suédois Nilsson et les Britanniques Archer et Draper et contre les champions de France (Robert Klym), de Hollande (Clynck), de Suisse (Courajod), du Danemark (Rasbrö), d'Allemagne (Braun) et d'Italie (de Giorgi). En outre l'élite du moto-cross mondial sera

représentée par les Britanniques Curtis et Jeff Smith les Suédois Lundin, Johansson et Gustavson, les Hollandais Broer et Albert Dirks, les Français Hazianis, Ledormeur, Baumard, Jacquemin et d'autres pilotes sélectionnés après leurs résultats du début de saison.

Le circuit choisi, aménagé depuis plusieurs années par le Moto-Club Mayennais, se présente, avec de fortes dénivellations, une très large ligne de départ et quelques centaines de mètres sur prairie, comme l'un des plus sélectifs du Championnat du Monde.

La nouvelle formule internationale (suppression des éliminatoires et participation de tous les coureurs à deux manches successives) ajoutera encore, par son caractère impitoyable à l'intérêt de ce Grand Prix de France 1959 suivi de fort près par des observateurs du monde entier.

9^e MOTO-CROSS DE L'ISLE-SUR-SORGUES

Couru le lundi de Pâques sur son célèbre circuit du Souspiron le 9^e Moto-Cross de l'Isle-sur-Sorgues a obtenu un succès complet. Vidal en 500 cm³ est imbattable, Aguirre s'adjuge les 350 et Geil les 250. Notons les très bonnes performances du local Pardigon en progrès constants et de Darmain.

Résultats - Classement Général.

250 cm³. — 1^{er} Geil (Toulouse); 2^e Audemar (Toulon); 3^e Monpo (Toulouse); 4^e Brusauo (Auch); 5^e Berard (Isle-sur-Sorgues); 6^e Fossat (l'Isle-sur-Sorgues).

350 cm³. — 1^{er} Aguirre (Toulouse); 2^e Pardigon (Isle-

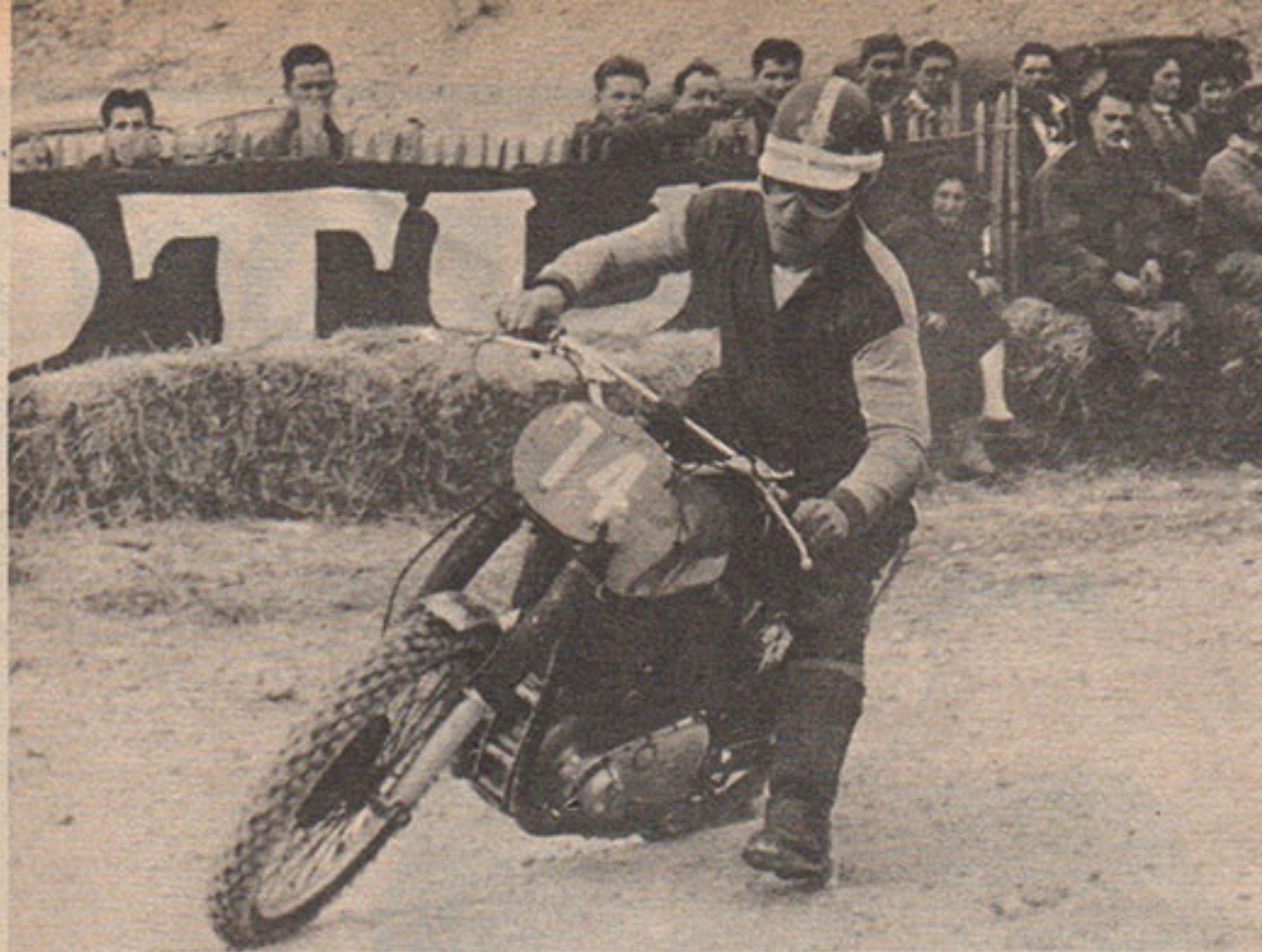
sur-Sorgues); 3^e Marquez (Beaucaire); 4^e Darmain (Carpentras); 5^e Villa (Montauban).

500 cm³. — 1^{er} Vidal (Marseille); 2^e Aguirre (Toulouse); 3^e Fauritte (Valence); 4^e Chapot (Beynost); 5^e Villa (Montauban); 6^e Pardigon (l'Isle-sur-Sorgues).

MOTO-CLUB DU LOIR ET CHER

Le Moto-Club de Loir-et-Cher organise le 31 mai, un Moto-Cross régional, catégorie 350 et 500 cm³. Peut y participer les licenciés nationaux de la ligue de l'Orléanais et de la ligue de l'Île-de-France.

Les coureurs intéressés par ce cross peuvent envoyer leur demande d'engagement au Moto-Club de Loir-et-Cher, Café de la Duchesse-Anne, square Victor-Hugo, à Blois.



MOTO-CROSS DE MORET-SUR-LOING

Classement 350 cm³ :

- 1^{er} Brognard, M. C. Châtillon ;
- 2^e Blandin, M. C. Châtillon ;
- 3^e Chollet, A.M.M.F. ;
- 4^e Vaccani, U.M. Maissoise ;
- 5^e Marriani, A.M.M.F. ;
- 6^e Bertrand ;
- 7^e Marceau, M.C. Nemours ;
- 8^e Meznarie, U.M. Maissoise ;
- 9^e Rademacher ;
- 10^e Goudet.

classement 500 cm³ :

- 1^{er} Klym René, M.C. Orléans ;
- 2^e Julienne, M.C. Montargois ;
- 3^e Klym Robert, M.C. Orléans ;
- 4^e Deshaye, A.S.P.P. ;
- 5^e Brassine, A.M.S. ;
- 6^e Desbois, U.M. Aisne ;
- 7^e Pinard, A.M. Arpajon ;
- 8^e Drobecq, M.C. Meruvien ;
- 9^e Mélioli, M.C. Sèvres ;
- 10^e Bonjibault, C.S. Meaux.



Nouvelles victoires MORINI aux "DEUX HEURES" 1959

175 Course - 1^{er} J.-A. Couturier à 119,322 km/h de moyenne - Record battu
 175 Sport - 1^{er} G. Bettiol de l'Écurie Couturier sur Morini Settebello à 112,750 km/h de moyenne.

IMPORTATEUR MORINI

Livrables de suite les "Tresette et les imbattables
 "Settebello" 350.000 frs

Agents demandés dans toute la France

LUNETTES "TRISVEL" - GUIDONS "CINELLI"

Réparations - Mise au point

ETS COUTURIER 149, Av. de Neuilly, NEUILLY-sur-SEINE - SAB. 98-39 - 86, Av. Gabriel-Péri - BEZONS - Tél. 961-72-10

PIECES BERNARDET NEUF ET OCCASION

Suspensions NEIMAN et moyeux pour REMORQUES
 AUTO-BARBÈS, 22, Rue Léon - PARIS-18^e - MON 94-07

Tous les scooters
MOTOBÉCANE & MOTOCONFORT
 sont équipés en série avec la
SUSPENSION CAOUTCHOUC
 et L'ANTIVOL
NEIMAN

POMPES MISTRAL

POUR
 MOTORISÉS
 SCOOTERS
 MOTOS

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

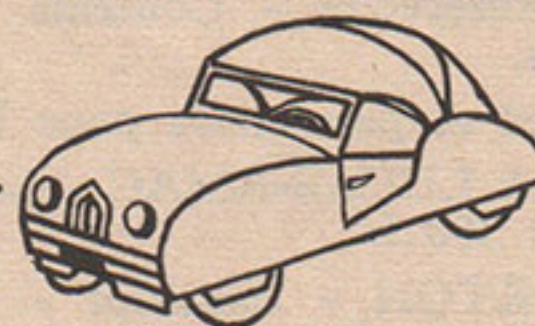
Pompe LUXE n° 991
 Pour motos

Tout en Laiton chromé sur nickel brillant

VOITURETTE ARDEX

100 et 125 cc.

2-3 places



SANS IMPOTS - SANS VIGNETTE
 3 LITRES AUX 100 - 60 Km A L'HEURE
 219.500 frs

Notice contre timbre - Essais les samedi et lundi

ARDEX, 9, rue Paul-Morin, NANTERRE (Seine)
 (près de la Gare)

UNE 500 FRANÇAISE DE SERIE TRIOMPHE EN SPORT A MONTLHERY **RATIER 1^{er} AUX DEUX HEURES** moyenne 124.579

MOTOS 500 et 600 culbutées - Pièces détachées pour CEMEC et RATIER - Pièces adaptables pour FLAT TWIN grosses cylindrées

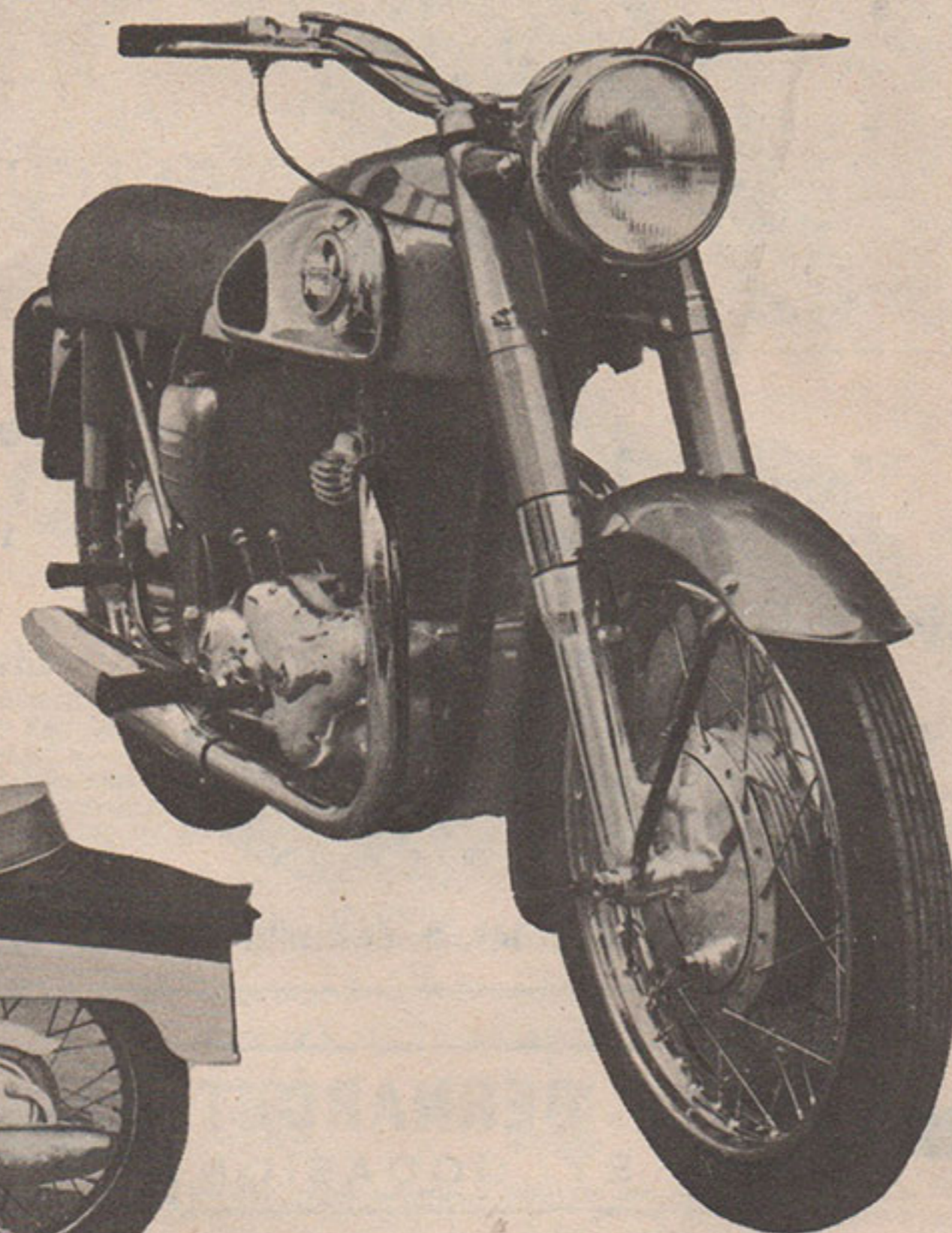
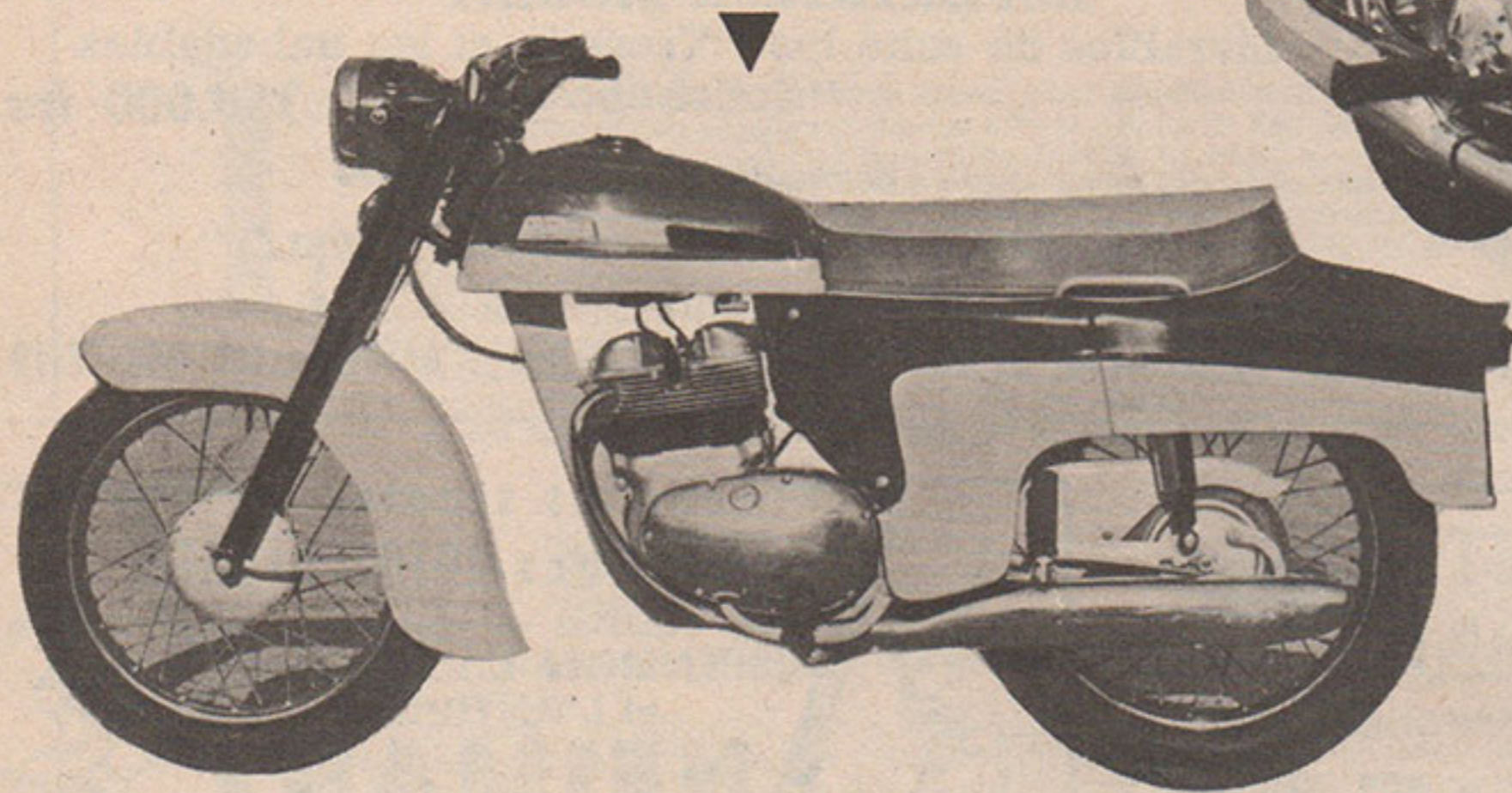
97, Avenue Pierre Brossolette à MONTROUGE (Seine) — Alésia 43-60

Commandez les nouvelles **Norton**

Twins 500 et 600 cc SUPER-SPORT ou TOURISME

avec nouveaux moteurs, large soupape d'admission (pistons haute compression, nouvel arbre à cames, deux carburateurs et chaîne secondaire enclose sur demande).

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



Crédit jusqu'à 15 mois

Guidons - Réservoirs - Coussins - Selles doubles - Porte-bagages.

Guidons sport et pare-chocs pour Norton.

Phares - Stock LUCAS-AMAC - Lot de phares CIBIE à partir de 3 500 fr.

Pièces : NORTON - Excelsior - Indian - Tornax - Ariel - Matchless - B.S.A. - Vincent.

Toutes pièces pour Manx de course (pistons, culasses, cylindres, embiellages, etc.).

Pneus et chambres français et anglais toutes dimensions à partir de 3 500 fr à 7 000 fr.

Tous pneus AVON - DUNLOP - MICHELIN.
Atelier spécial de réparations et de mise au point par des mécaniciens spécialisés, sous la direction de G. LEFEVRE, 8 fois Recordman du Bol d'Or (2 830 km).

Visitez dans notre Hall la plus belle exposition de motos d'occasion récentes à l'état de neuf, provenant de reprises, entièrement révisées par nos ateliers et garanties 3 mois - Norton, Ariel, B.S.A., Excelsior, Vincent, Francis-Barnett (cross).

SACOCES AMÉRICAINES



Cuir chromé, renforcées, dispositif de démontage immédiat. La paire, grand modèle : 4 900 à 5 900 fr. Prix spéciaux par quantité.

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

GARAGE GRATUIT

C. GARREAU 22, rue Robert-Lindet, PARIS 15^e - Téléphone : VAU. 07-09



RECORDS BATTUS EN 175 ET 500 cm³

DÉMONSTRATION MORINI ET NORTON

LA pluie, le vent, ce qu'il est convenu d'appeler les giboulées de mars même au mois d'avril. Une pluie qui ne fait pas sourire les concurrents de la première course. Un vent qui après le départ de celle-ci contribua beaucoup à faire sécher la piste, chassa les nuages mais qui rendit perplexe plus d'un concurrent de la seconde course qui hésitait à conserver le même braquet. Tel était le temps peu susceptible d'amener la grande foule à Montlhéry et qui présidait au départ de la première course. Les mordus furent récompensés, la pluie quitta le plateau de Saint-Eutrope et fut remplacée par un soleil timide.

★

PLUSIEURS modifications à signaler dans l'organisation de ces DEUX HEURES qui, contrairement à l'année dernière, n'usurpent plus leur nom ; on se souvient en effet qu'en 1958 trois courses se déroulaient sur 1 h 30. Ceci conjugué à un départ moins matinal mais encore beaucoup trop tôt à notre convenance et certainement à celle du grand public (9 h au lieu de 8) nous valut cette année deux courses en place des trois de l'an passé. La première groupait les 125 cm³ et 175 cm³ des catégories course et sport donnant donc quatre épreuves en une, la seconde rassemblait les 250 cm³, 350 cm³ et 500 cm³ course et sport fournissant ainsi 6 résultats. Les machines de série ont donc été exclues et à notre sens c'est un bien car elles embrouillaient le spectateur qui a déjà beaucoup de peine à comprendre et à différencier les diverses courses qui se jouent simultanément et de plus leurs performances étaient étouffées par celles des machines de course beaucoup plus rapides. Point de vue certainement discutable mais reste à savoir si le spectacle d'une course s'adresse au public le plus large ou à une poignée de connaisseurs.

A signaler également que l'A.M.C.F. fit disputer ces « Deux Heures » sur le circuit de 6,283 km et qu'aucune chicane ne fut aménagée sur le circuit.

★

SANS négliger les vainqueurs de chaque catégorie, il est évident que les vedettes de la journée furent Couturier (Morini) et Bargetzi (Norton) vainqueurs absolus des deux courses. Les gagnants des sept autres catégories furent : Bettiol (Morini) en 175 cm³ Sport, Lesage (Ducati) en 125 cm³ Course, Bourles (Rumi) en 125 cm³ Sport, Tano (Ratier) en 500 cm³ Sport, Le Roy (B.S.A.) en 350 cm³ Sport, Obert (N.S.U.) en 250 cm³ Sport et Gomes (Norton) en 350 cm³ Course.

Les 125 cm³ et 175 cm³ ne furent pas gâtés et prirent le départ alors que le circuit était mouillé en de nombreux endroits. C'est certainement au compte de ceci que l'on eut à déplorer plusieurs bûches magistrales entre autres celle de la Follis dont le joli cadre treillis souffrit beaucoup et celle du vétéran Venin qui délaissant sa G45 Matchless s'alignait sur une 175 cm³ Morini toute neuve.

Dès le start Couturier et Bonnal prirent la tête. Chacun voulant gagner la course, bien sûr ; mais au fil des tours ils réglèrent une vieille histoire de championnat qui avait commencé place de la Concorde ! En un tel lieu ils ne pouvaient que partager la poire en deux et chacun repartit avec son demi-titre de champion de France des 175 cm³. Aussi dans cette course Couturier autant que Bonnal voulaient démontrer qu'ils le méritaient.

★

De bout en bout Couturier, servi par une très rapide Morini Rebello double arbre d'usine, mena l'épreuve et prit régulièrement de l'avance sur son rival Bonnal qui à quelques minutes de la fin tombait en panne sèche, n'ayant pas cru nécessaire de ravitailler.

Cette course fut d'ailleurs un festival Morini non seulement avec Couturier qui boucla les Deux Heures à la remarquable moyenne de 119,322 km/h battant le record de la catégorie détenu depuis 1956 par Jacky Onda sur une Mondial 2 A.C.T. avec 116,018 km/h de moyenne, mais aussi avec Bettiol qui s'octroya la seconde place au général et la première des 175 cm³ Sport et également avec le malchanceux Bonnal qui ne voulut pas ravitailler et qui fit néanmoins 109,959 km/h compte tenu de son arrêt prématuré.

★

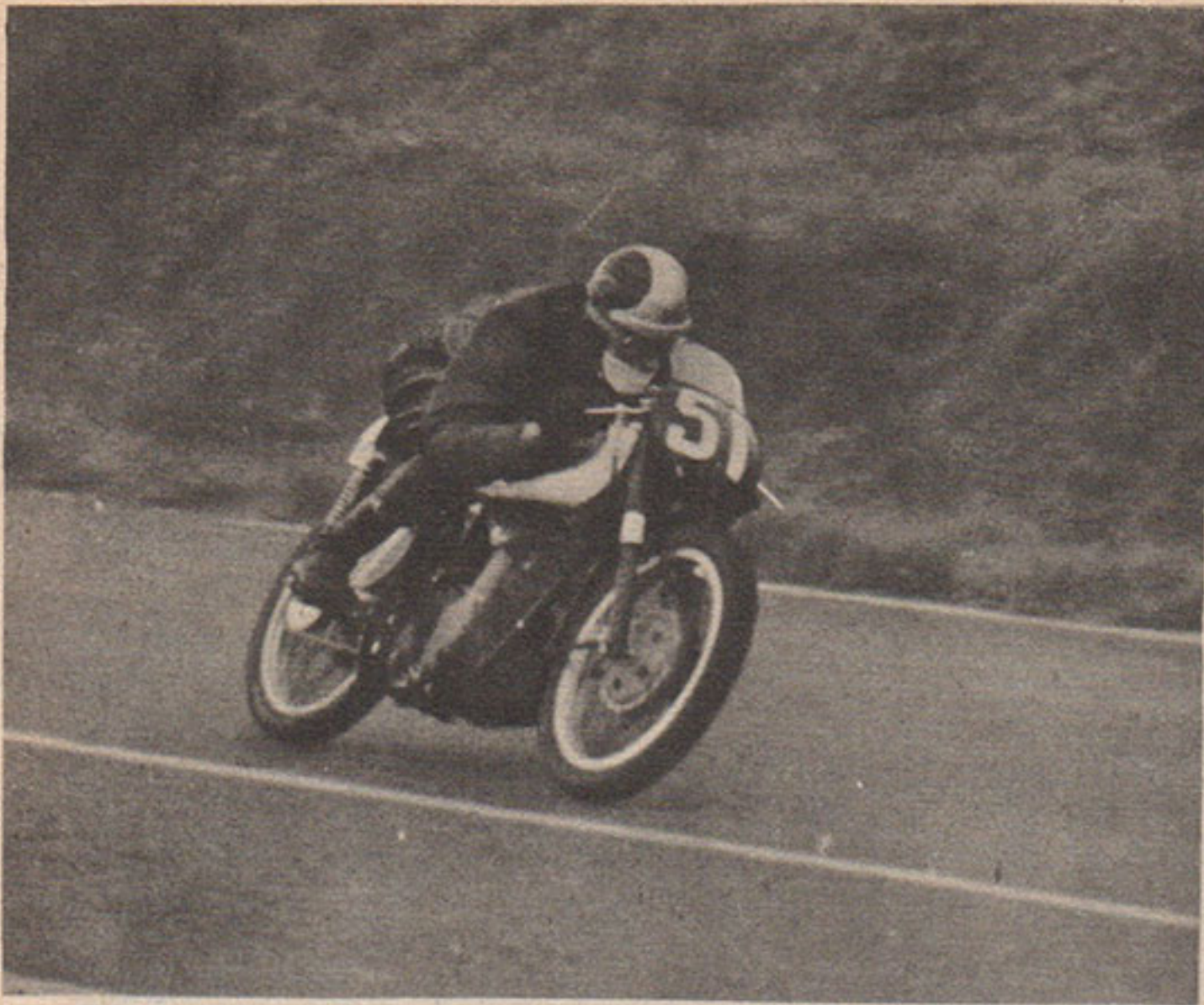
Savez-vous que les Deux Heures était la première course comptant pour le championnat inter des 125 cm³ ? Cela vous étonne. Voyez le règlement et vous saurez que pour les 125, 175 et 250 cm³ toutes les courses nationales autant qu'internationales s'intègrent dans ce championnat à condition que 6 coureurs prennent le départ. Ce chiffre était largement dépassé chez les 125 cm³ où l'inter Lesage s'alignait et gagnait sa catégorie sur Ducati marquant ainsi 8 points.

★

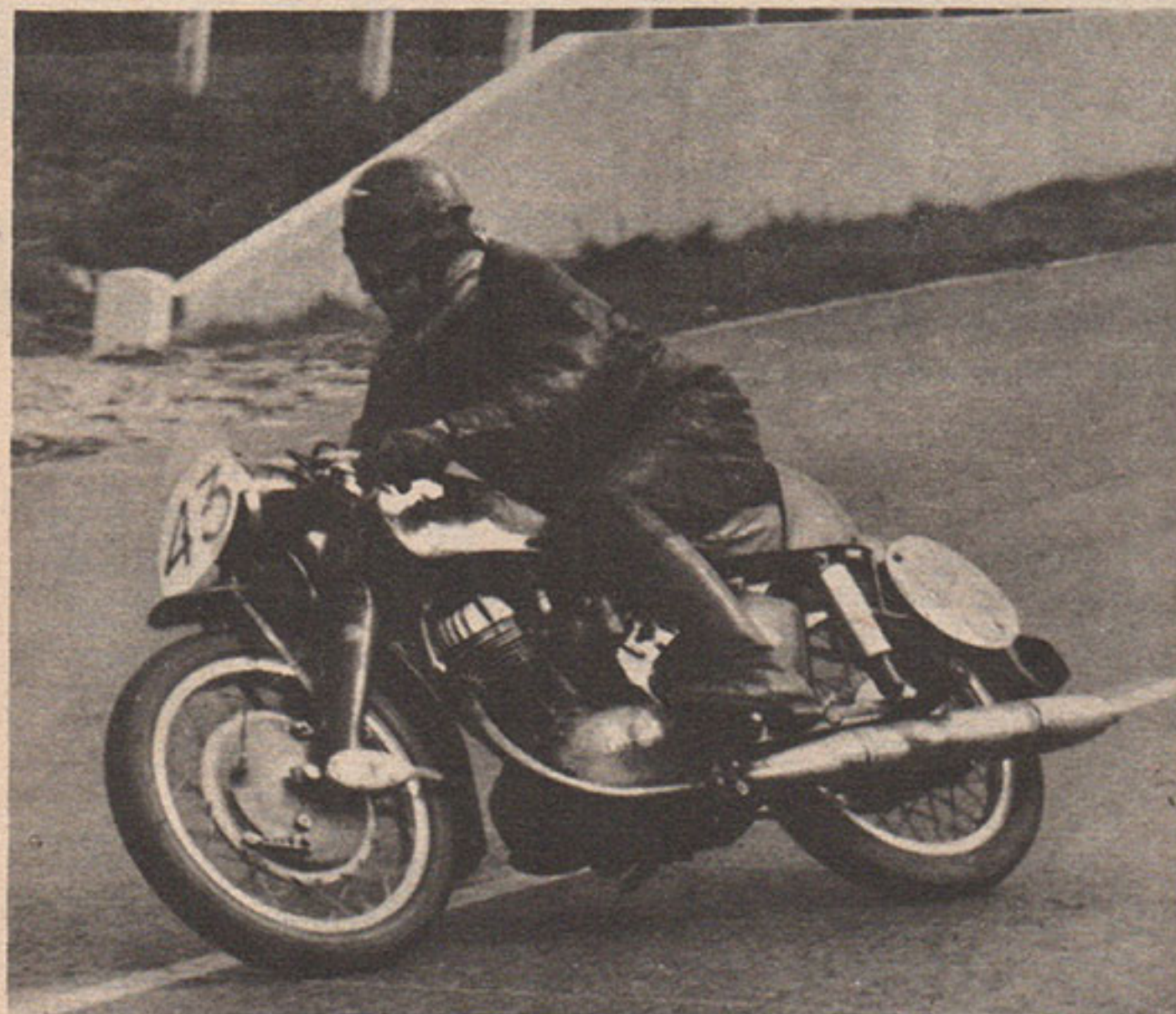
Derrière Couturier et Bonnal suivaient Leteur et Sfacos tous deux sur M.V. Bettiol parvint à les passer tous deux et au bout de 45 minutes de course Sfacos, très joli à voir virer au Faye sauta Leteur qui hélas ! eut des ennuis.

★

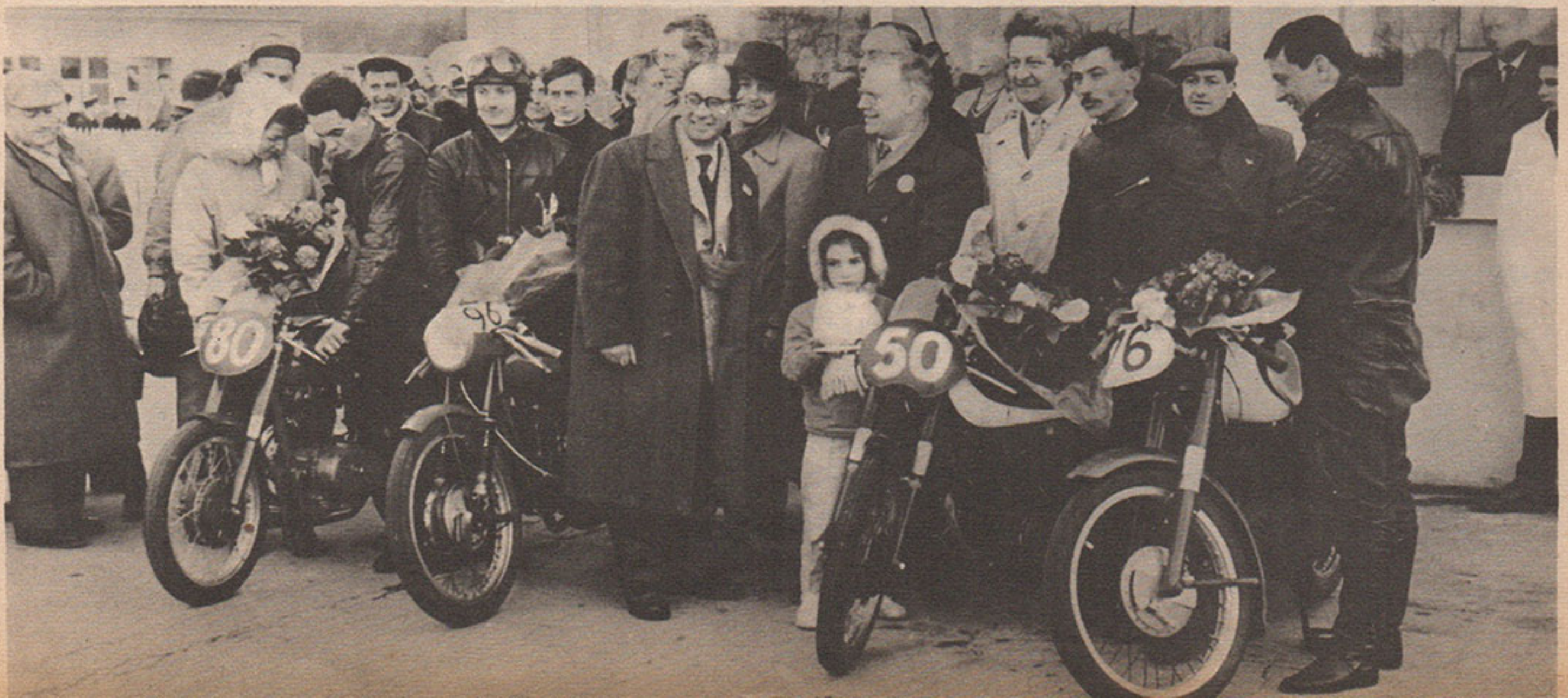
Une course derrière un poids lourd ! Telle était probablement la réflexion de ceux qui durent suivre Aefchlemann (Rumi) qui couvrait ses arrières d'un véritable écran bleu. Une tactique comme une autre ou plutôt le mystère du graissage des deux-temps car c'est à peine si l'échappement du Rumi de Bourles était visible.



Bonnal sur Morini Rebello se maintint en seconde position jusqu'à quelques minutes de la fin ou il tomba en panne d'essence.



Obert enlève une fois de plus la catégorie 250 cm³ Sport avec sa fidèle N.S.U. Ci-dessous, les vainqueurs de la première course Lesage (125 Course), Bourles (125 Sport), Couturier (175 Course) et Bettiol (175 Sport).



Il y a des machines qu'on essaierait volontiers tant, à voir leur pilote, elles semblent s'inscrire si docilement dans les virages mais nous n'en n'avions nulle envie à voir Piednoel négocier Le Faye avec beaucoup de mérite.

★

Perdue au milieu des machines italiennes Picache plaça une machine française, sa Gnome-Rhône 175 cm³ Course, 5°. Ce fait méritait d'être signalé.

★

Bernard Krajka figure populaire des épreuves de la région parisienne. Ne croyez pas qu'il doit cette popularité à des titres ou des victoires retentissantes; non pas, mais tout simplement par sa présence et son inlassable sourire qui ne le quitte jamais malgré ses éternels ennuis mécaniques tant en trial qu'en vitesse car sa Gnome-Rhône n'est plus à une reconversion près. Après avoir frisé la disqualification lors d'un arrêt à son stand il termina la course. Nous ne voulions pas passer ceci sous silence car tout compte fait il a du mérite.

★

Nous nous attendions à une sérieuse empoignade dans la seconde course et notamment en 500 cm³. Celle-ci eut lieu car aux côtés des Norton Manx de Bargetzi, Noblin, Vasseur, Galbert, Houel et Monge, nous trouvons Tomesani et Ciffreo, sur Triumph. Les spectateurs furent satisfaits et à suivre la course à la première place ils oublièrent tant soit peu les performances des autres pilotes de cylindrées inférieures.

★

Sur la ligne de départ une vieille connaissance, un nom pas encore oublié mais méconnu des jeunes, Houel que l'on vit souvent aux côtés de Georges Monneret, et de Behra. Retour éclair à la compétition moto car Houel s'arrêta au second tour après être passé en tête au premier.

★

Derrière Houel, Vasseur prit le relai au commandement puis, au 7° tour Bargetzi attaque, saute Vasseur et s'envole irrésistiblement vers la victoire, laissant s'expliquer derrière lui Galibert, Noblin, Philippe, Ciffreo, Gomes, Tomesani.

★

Deux heures de course c'est long. C'est à la fois de la vitesse et de l'endurance. A l'arrivée Bargetzi s'effondra sur son réservoir, chose bien compréhensible après avoir bouclé plus de 280 km à la moyenne, de 140,407 km/h battant le record établi en 1956 par Georges Monneret à la moyenne de 140,388 km/h. Une bonne condition physique n'est certainement pas négligeable pour réussir une telle performance et Bargetzi retrouva vite son sourire mais encore plus souriant à ses côtés Garreau, qui assurait la mise au point de la machine et dont la réapparition officielle à Montlhéry se solde par un bilan positif.

★

On attendait dans cette course la confirmation de la victoire de Noblin à la côte Lapize. Noblin chuta en sortant du Faye où sa roue arrière se déroba. Chute sans gravité bien que sa tête porta sur la bordure dite de protection...

★

Parmi les spectateurs un œil expert celui de Pierre Monneret s'intéressant particulièrement à Galibert qui réalisa 133,551 km/h de moyenne.

★

Déception au stand Lhuissier où les Triumph de Nice rentrèrent avant les deux heures. Tomesani eut des ennuis de soupapes, tandis que Ciffreo après avoir longtemps tourné sans repose-pied gauche se vit interdire le départ lors d'un ravitaillement pour retour en arrière sur la piste.

★

Leconte fut un autre malchanceux. Le reniflard de sa Royal-Enfield arrosait tellement le pneu arrière qu'il dut sagement s'arrêter.

★

Le Roy avec la Gold Star B.S.A. enleva la catégorie 350 cm³ Sport devant Hervé sur Jawa, et lorsque l'on compare ces deux machines on rêve d'un règlement idéal pour machines de sport.

★

Avec aisance Obert, vieil habitué des 250 cm³ Sport, domina tous les autres concurrents de sa catégorie avec sa N.S.U. Max.

★

Derrière le record du tour établi par Bargetzi à 145,022 km/h l'une des meilleures performances est celle de Tano sur la Ratier 500 cm³ qu'il mène non seulement en tête de la catégorie sport mais à la 4^e place du classement général. Nous ne savons si le moteur souffrit de ces Deux Heures mais les silencieux se plaignirent souvent des contacts qu'ils eurent avec le sol au virage du Faye que Tano négociait parfaitement.

★

Oubliant pour une fois le sidecar, Beauvais fit une belle course avec la Horex 450 cm³ deux carburateurs couvrant 38 tours à la moyenne de 119,844 km/h.

★

Gomes, champion de France national de la catégorie 350 cm³, domina largement tous ses concurrents jusqu'au moment où il dut abandonner piston crevé. Dommage! Néanmoins « Pierrot » ayant largement couvert la distance minimum exigée pour être classé remporta la catégorie 350 cm³ course.

★

Chacun sait que ces Deux Heures appelées Eliminatoires du Bol d'Or n'ont pratiquement plus d'incidence sur l'épreuve de 24 Heures. Pourquoi donc conserver cette formule et ne pas remplacer ces deux courses par quatre de moindre durée? On y verrait moins de casse, des courses plus claires, public et concurrents y gagneraient.

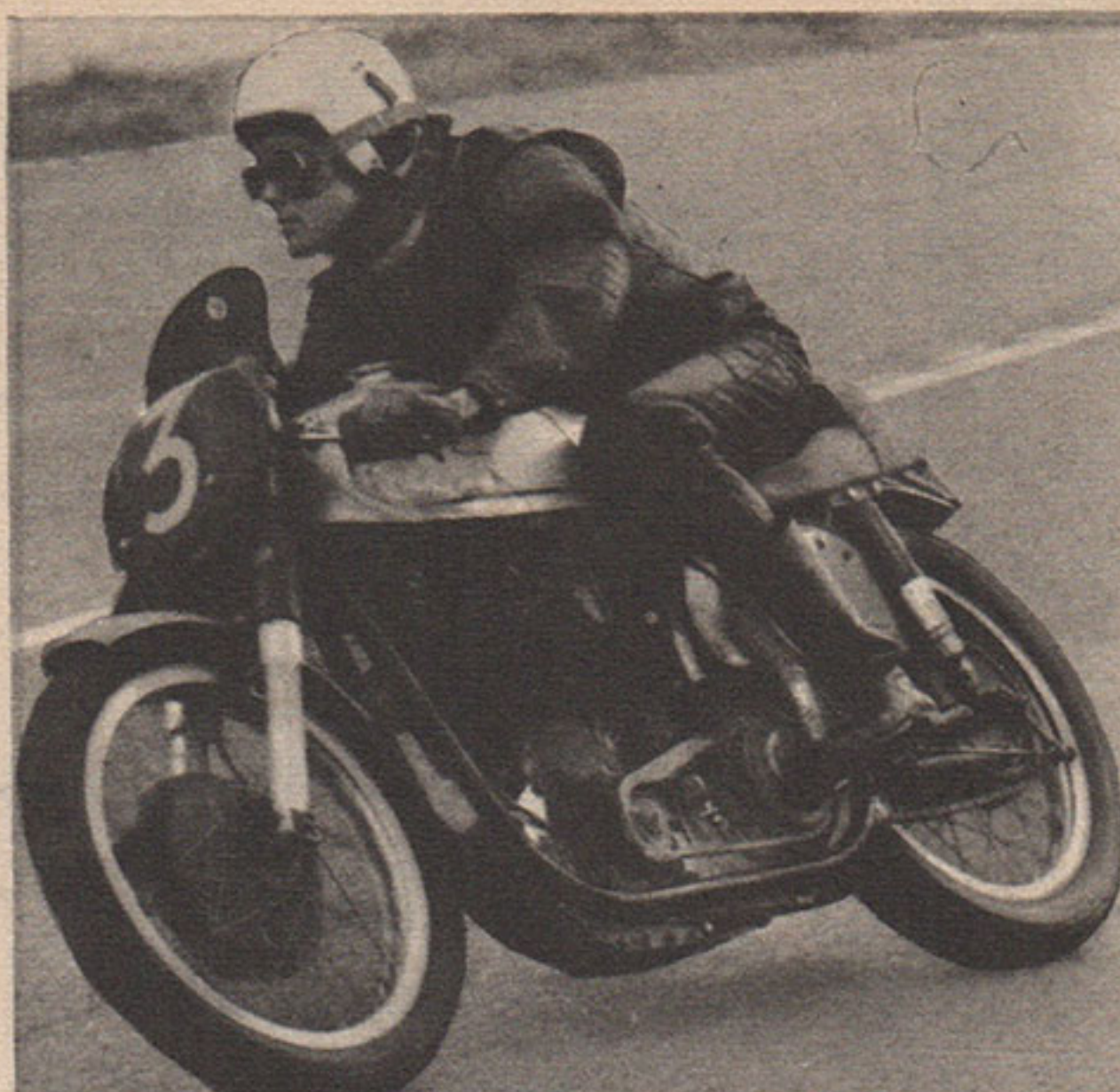
Henri BIEL.

★★★

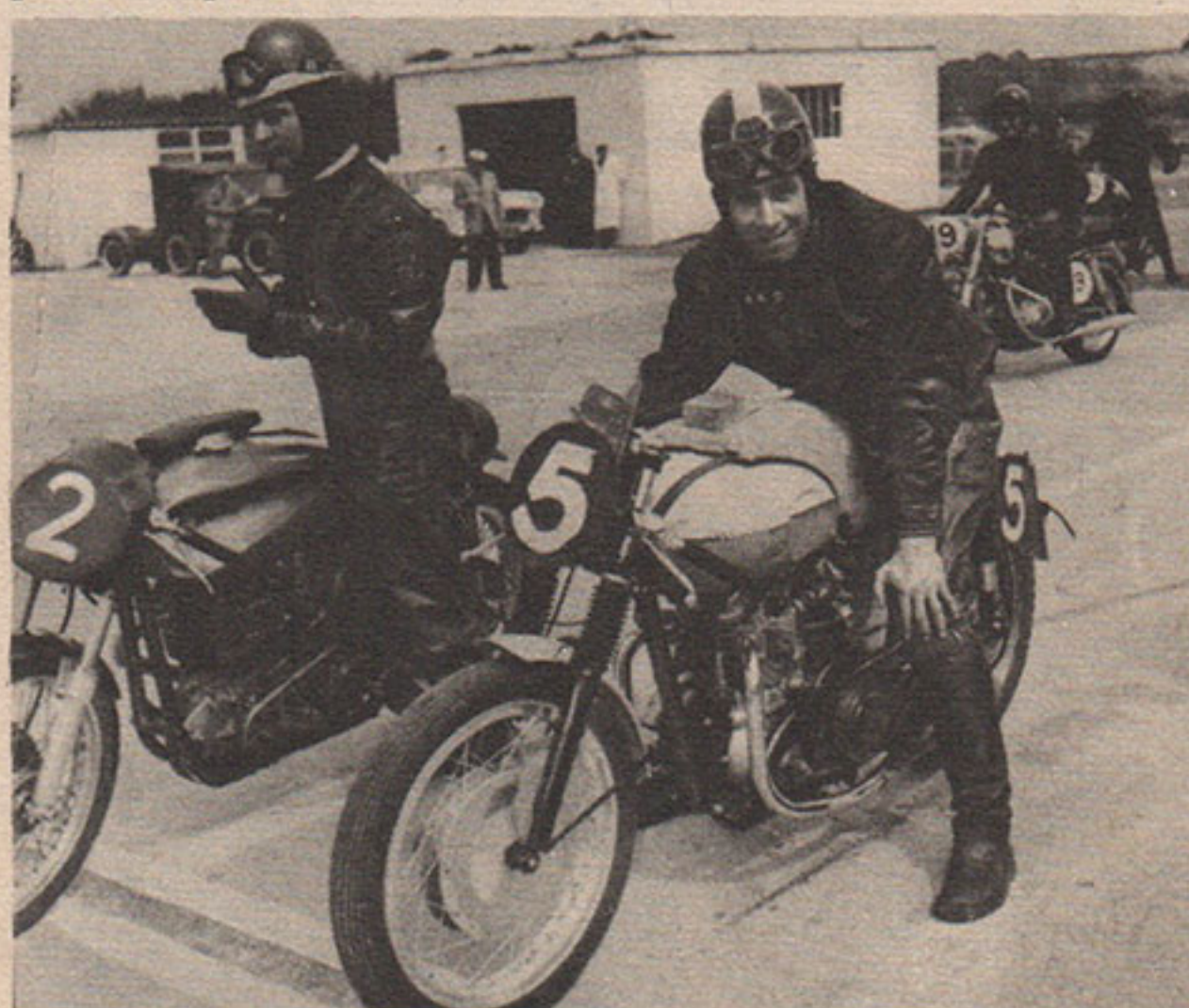
CLASSEMENT GÉNÉRAL DE LA 1^{re} COURSE

(125 cm³ et 175 cm³ Course et Sport).

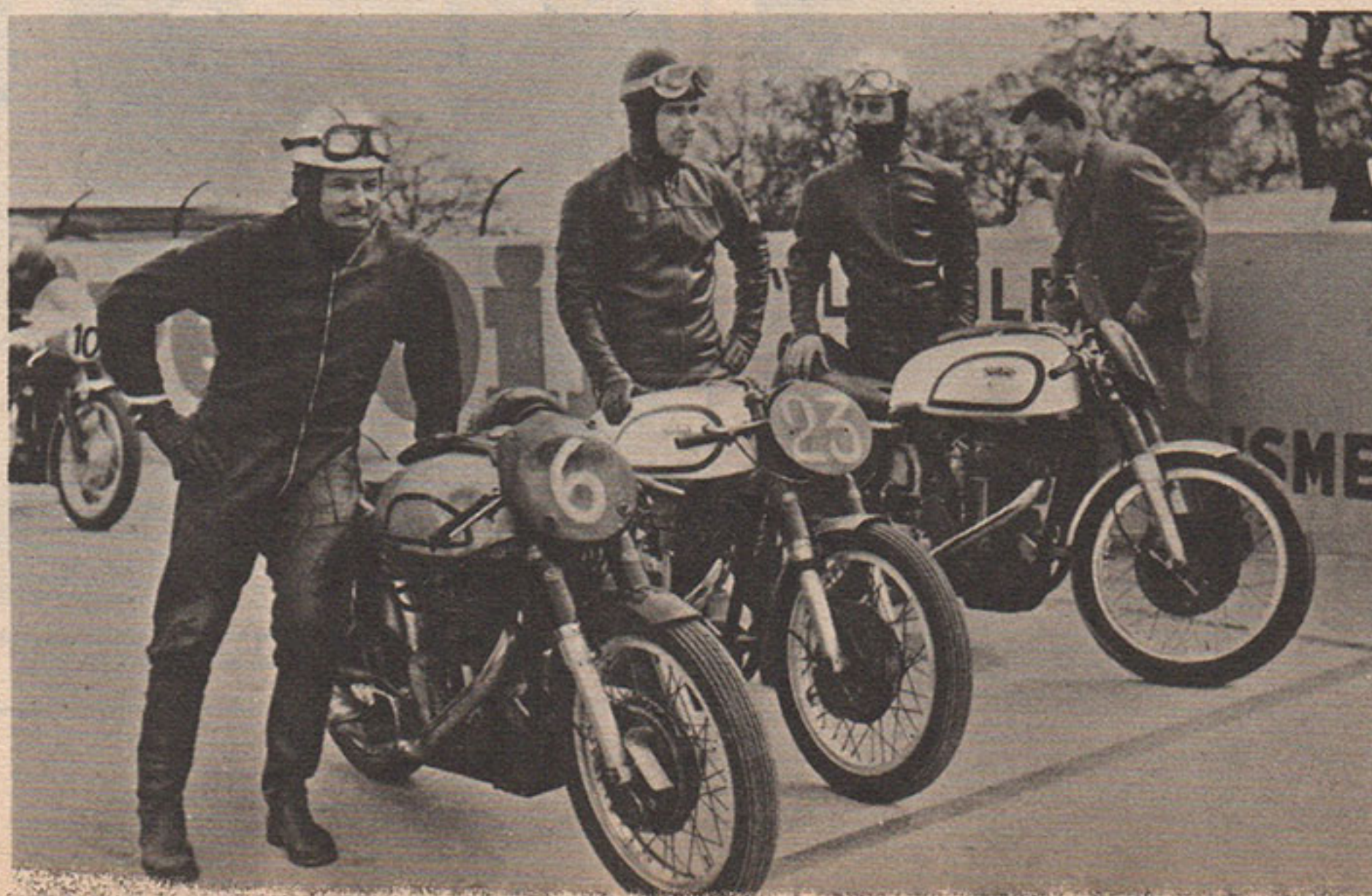
1^{er} Couturier (Morini), moyenne 119,322 km/h (1^{er} 175 Course); record battu ancien record : J. Onda (Mondial), moyenne 116,018 km/h; 2^e Bettiol (Morini), moyenne 112,756 km/h (1^{er} 175 Sport); 3^e Bonnal (Morini), 175 Course); 4^e Sfacos (M.V. 175 Course); 5^e Picache (Gnome-Rhône 175 Course); 6^e Esme (Morini 175 Sport); 7^e Lesage (Ducati) moyenne 101,761 km/h (1^{er} 125 Course); 8^e Rittaud (Puch 125 Course); 9^e Bourles (Rumi) moyenne 94,181 km/h (1^{er} 125 Sport); 10^e Nivet (Gnome-Rhône 175 Sport); 11^e Bonno (Peugeot 125 Sport); 12^e Descoureaux (Gnome-Rhône 175 Course); 13^e Leteure (M.V. 175 Course); 14^e Perrot (Follis 125 Sport); 15^e Aefchlemann (Rumi 125 Sport); 16^e Deloince (Morini 175 Sport); 17^e Fontet (Lambretta 175 Sport); 18^e Frederic (Gnome-Rhône 125 Sport); 19^e Rocca (Puch 175 Course); 20^e Krajka (Gnome-Rhône 175 Course).

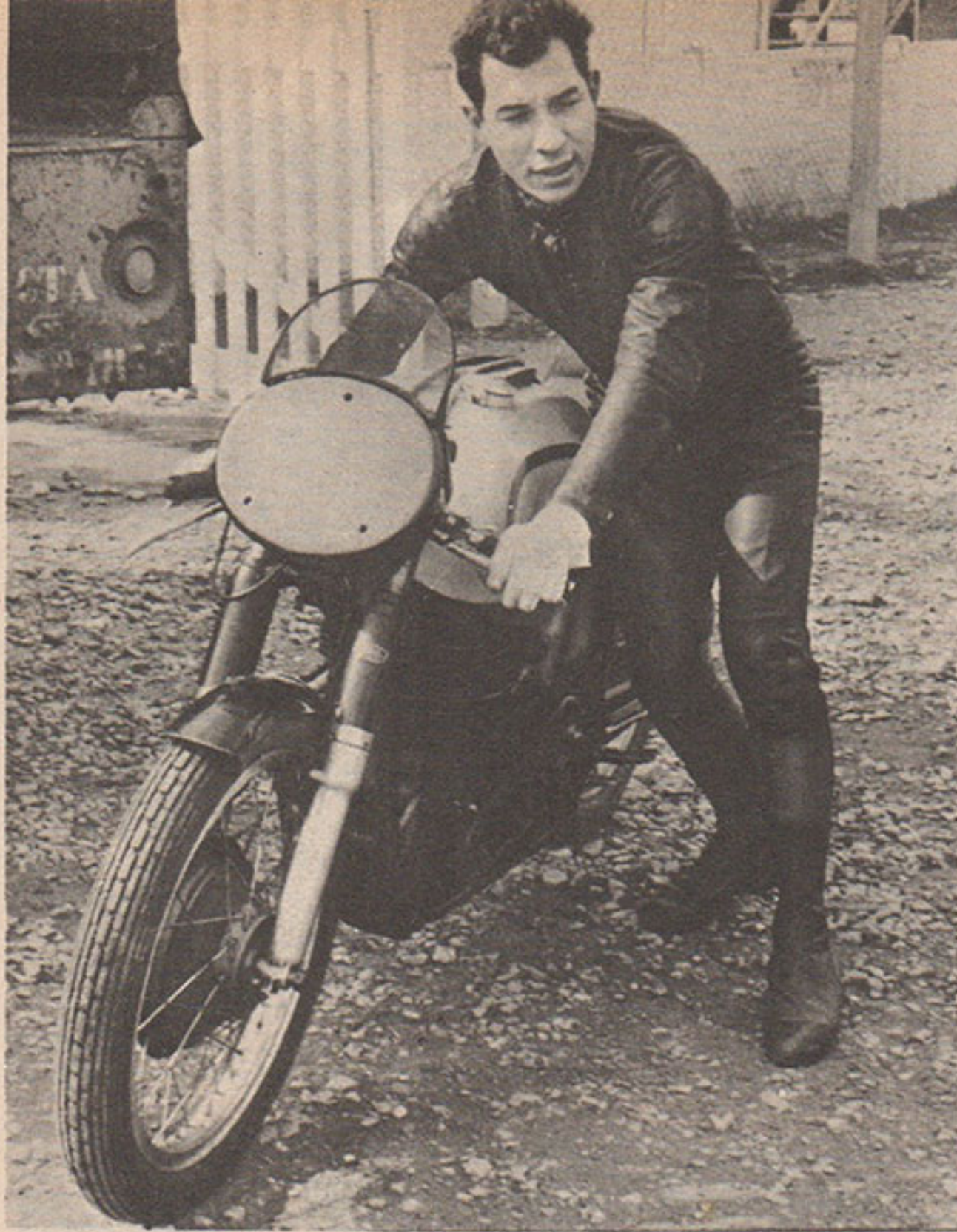


Vasseur fit une course régulière et termina à la seconde place de la catégorie 500 cm³ étant le seul à terminer dans le même tour que le vainqueur.

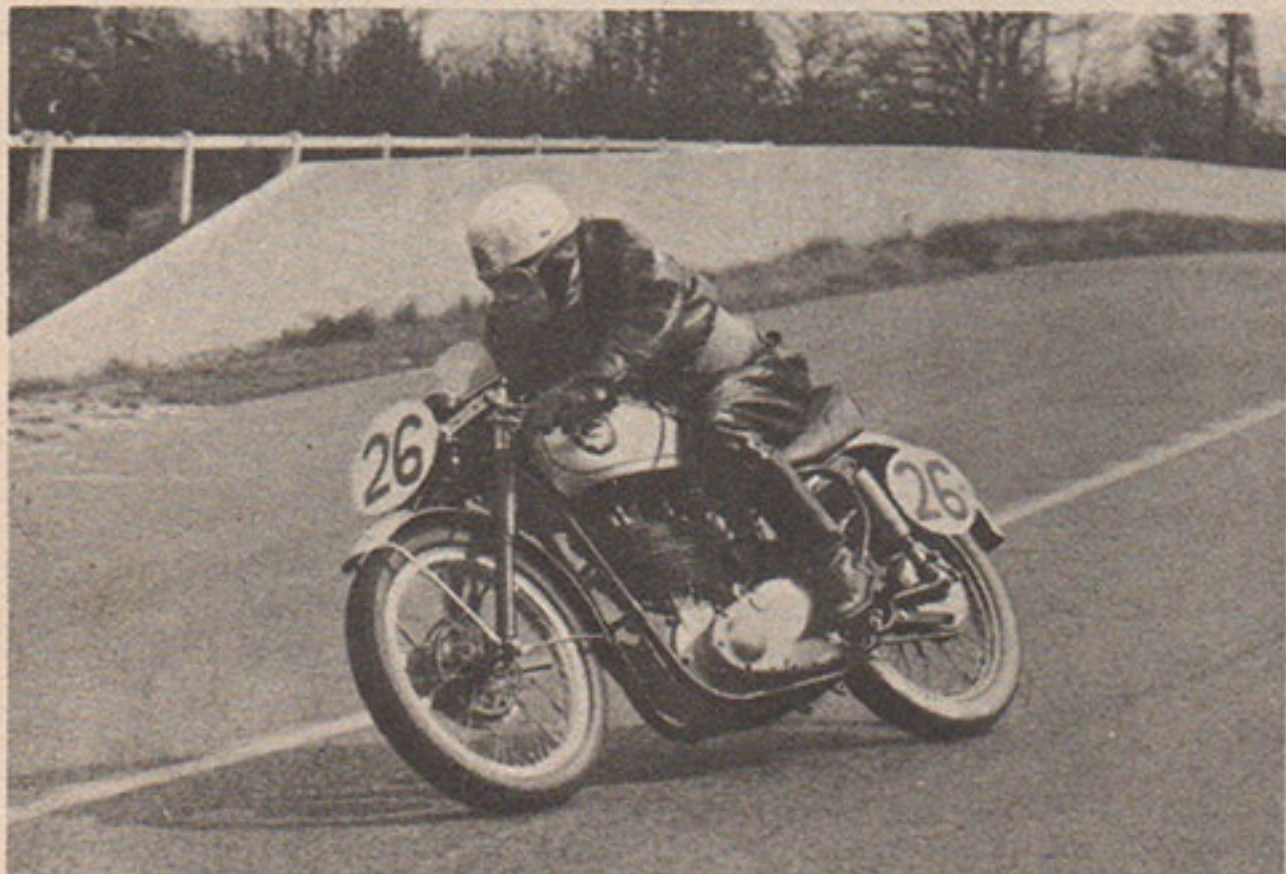


Noblin (2) et Tomesani (5) connurent la malchance; le premier cité chuta au Faye heureusement sans mal quant à Tomesani il devait connaître des ennuis mécaniques le contraignant à l'abandon. Sur la ligne de départ de la seconde course. G. Houel (6) dont c'était la rentrée après une longue absence, P. Gomes (23) champion de France national de la catégorie 350 cm³ qui devait remporter sa catégorie malgré son abandon — piston crevé — et notre rédacteur J.-C. Bargetzi, vainqueur de l'épreuve.

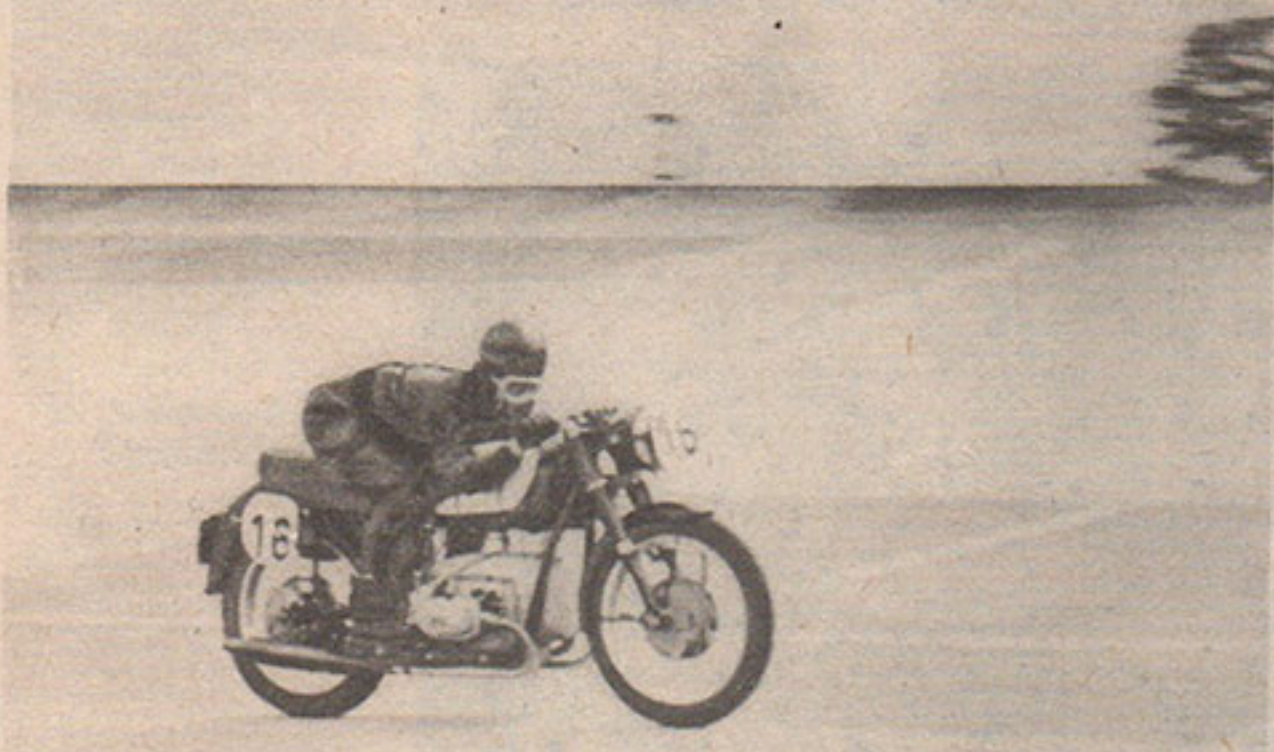




Non, vous ne rêvez pas c'est bien Pierre Monneret au guidon d'une Manx. Pierre effectua en effet quelques tours le samedi aux entraînements pour parfaire la mise au point de la machine de Galibert.



Le vétéran Leroy remporte une fois de plus la catégorie 350 cm³ Sport à plus de 118 km/h de moyenne tandis que Tano (ci-dessous) emmenait la Ratier à la première place des 500 Sport dans un style impeccable.



CLASSEMENT GÉNÉRAL DE LA 2^e COURSE

(250, 350, 500 cm³ Course et Sport).

1^{er} Bargetzi (Norton), moyenne 140,407 km/h (1^{er} 500 Course); record battu ancien record : G. Monneret (Norton), moyenne 140,388 km/h; 2^e Vasseur (Norton 500 Course); 3^e Galibert (Norton 500 Course); 4^e Tano (Ratier), moyenne 124,579 km/h (1^{er} 500 Sport); 5^e Beauvais (Horex 500 Sport); 6^e Le Roy (B.S.A.), moyenne 118,020 km/h (1^{er} 350 Sport); 7^e Monge (Norton 500 Course); 8^e Hervé (Jawa 350 Sport); 9^e Valdevit (Jawa 350 Sport); 10^e Obert (N.S.U.), moyenne 108,065 km/h (1^{er} 250 Sport); 11^e Ciffreo (Triumph 500 Sport); 12^e Bailly Lacresse (Zündapp 250 Sport); 13^e Tomesani (Triumph 500 Course); 14^e Chatillon (Peugeot 250 Sport); 15^e Terrioux (Peugeot 250 Sport); 16^e Michaut (Peugeot 350 Sport); 17^e Gomes (Norton), moyenne 91,109 km/h (1^{er} 350 Course); 18^e Bastogne (Puch 250 Sport); 19^e Morel (Norton 350 Course); 20^e Kraïka (Guzzi 250 Sport); 21^e Philippe (Triumph 500 Sport); 22^e Houel (Norton 500 Course); 23^e Broquet (Triumph 500 Sport).

LE POINT DE VUE TECHNIQUE

par M. DELAHERCHE

Commissaire Fédéral

Les quelques reproches formulés lors de la Côte Lapize ne sont pas restés sans échos. Et nous avons constaté avec plaisir qu'à part un pneu usé sur une 350 et des repose-pieds un peu hauts sur une 175, il n'y avait rien à redire.

J'insiste encore sur l'utilité et je dirais même la nécessité de la tenue de cuir; les quelques chutes qui émaillèrent cette belle journée de sport en fournissent la preuve.

Enfin nous assistons je le répète à un véritable relèvement du niveau technique tant sur le plan des machines que sur celui des pilotes.

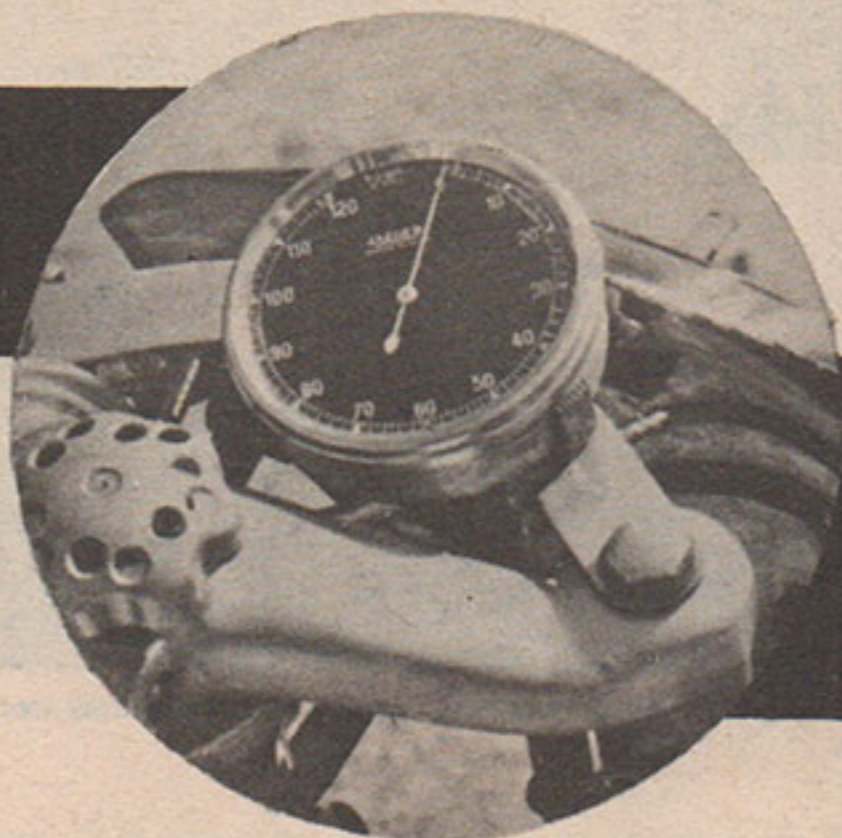
Je terminerai en mentionnant la remarquable performance de J. Couturier bien servi par un matériel d'usine sans doute mais qui améliore un record établi par Onda qui disposait également d'une machine d'usine en l'occurrence une Mondial.

Bargetzi a également fourni une belle course et parmi les détails qui concourent à assurer une victoire, je soulignerai son ravitaillement éclair effectué en 14" grâce à l'équipe Lefevre et Briand les spécialistes du Bol d'Or qui mieux que personne savent l'importance d'un ravitaillement rapide.



Arrêt de 14" ... et Bargetzi va se remettre en piste sous l'œil attentif de Garreau et de Briand qui masque Lefevre.

derrière

le
compte-tours

BIEN entendu, comme chaque année la course de côte Lapize a donné le signal de départ; il y a eu aussi les deux heures de Montlhéry et tout Pays d'Europe a vu son lot de courses nationales. Mais toutes ces courses n'étaient que le prélude à la saison de vitesse qui ne prendra son plein essor qu'au mois de mai, précisément pour les courses internationales.

Certains pilotes ont déjà, dans ces premiers galops d'essais, été récompensés des longs et laborieux préparatifs. D'autres sont déçus. D'autres enfin n'ont pas encore dévoilé leurs batteries ou tout simplement n'ont pas fixé leurs plans, tel Geof Duke qui désire courir en quart de litre mais dont la mise au point de la machine s'avère difficile. L'ex-champion du Monde fera cette année équipe avec le capitaine du team australien et ex-pilote de chez Gilera Bob Brown. Ce dernier pilotera des Norton 350 cm³ et 500 cm³. Nous nous expliquons assez mal cette association puisque Duke a pris la résolution de ne plus courir en 500 cm³, argumentant que la catégorie 250 cm³ offrait beaucoup plus d'attraits. En 350 cm³, il pilotera une Norton particulièrement allégée et dotée d'un cadre Reynolds.

Tout comme les oiseaux migrateurs qui reviennent chaque année à date fixe, la saison des courses de vitesse nous apporte son lot de pilotes australiens, sud-africains, et néo-

zélandais. Nous reverrons donc H. Hinton, McCutcheon, Tom Phillis, les sud-africains Dave Chadwick, Mike Hailwood, Jim Redman, Paddy Driver auxquels se joindra un inconnu sur le continent Jim Adams. Tous ces hommes ont pour eux le bénéfice d'un entraînement intensif que leur a procuré une saison de courses disputées sur leur sol natal pendant que les Européens étaient contraints au repos. On s'attendait à voir revenir un autre Australien, un grand nom; mais Kavanagh reste encore indécis. Quant à Dale son ancien coéquipier de l'écurie Guzzi, il fera sa rentrée au G.P. d'Autriche ou à Mettet et de nouveau avec B.M.W. mais d'usine cette fois.

Il est évident que tous ces coureurs venus de continents lointains sont autant d'adversaires redoutés des pilotes européens, mais il n'est pas improbable que dans les années à venir le Japon nous envoie également son contingent de concurrents. En effet, la marque nipponne Honda s'attaque actuellement au marché australien et — le récent Salon d'Amsterdam l'a prouvé — vise une implantation future en Europe. Aussi afin d'étayer celle-ci Honda aimerait décrocher une victoire au Championnat du Monde. Comparativement aux Ducati et M.V. dont les 125 cm³ sont créditées de 19 cv, les 18 cv de la Honda semblent apparemment insuffisants pour contrer les machines italiennes, mais chacun sait que les puissances « annoncées » par les constructeurs de machines de course ne sont pas des mesures absolues. Le fait de savoir que la Honda 125 cm³ possède un vertical twin à double A.C.T. développant 18 cv à 13 000 t/m, faisant bloc avec une boîte à 6 rapports ne permet guère de situer cette machine et les constructeurs européens pourraient fort bien avoir de désagréables surprises. Par ailleurs il reste le problème des pilotes nippons inadaptés à nos circuits. Celui-ci n'est pas insoluble. C'est une affaire de contrats que les meilleurs coureurs européens ne manqueraient pas de signer s'ils sont intéressants. Puisque nous anticipons il n'est pas interdit de penser que le Japon ne dispose pas de coureurs valables, quand bien même seraient-ils aguerris à piloter sur des circuits différents des nôtres. Les pilotes australiens et sud-africains font leurs classes sur des circuits aux caractéristiques fort peu semblables à celles des circuits continentaux et l'on sait les résultats qu'ils obtiennent. La M.F.J. (The Motorcycling Federation of Japan) est intégrée à la F.I.M., rien ne s'oppose donc à ce que nous voyons une machine japonaise au départ d'un G.P. Soyez certains qu'il y aura des spectateurs et des objectifs autour d'elle.

Revenons aux hommes du Commonwealth pour surveiller de plus près les projets du Rhodésien Gary Hocking qui passa l'hiver dernier en Angleterre. Lui et son ami Shepperd sont engagés par Reg Dearden. Cela en dit long car chacun sait que les Norton engagées par Dearden sont en fait tout spécialement préparées par l'usine. Il serait même question de Manx à distribution desmodromique. La partie cycle serait allégée; le gain approchant les 30 kg. Les ambitions de Reg Dearden: battre les 4 cylindres au T.T. et voir sur ce même circuit

ses machines réaliser les fatidiques 100 m/p/h (160 km/h) avec un monocylindre.

L'Irlandais Sammy Miller en qui l'on a fondé ces dernières années beaucoup d'espoirs, désire se retirer, momentanément peut-être, de la vitesse pour se consacrer au trial sur Ariel pour qui il est devenu officiel. Nous ne le reverrons donc pas cette saison au guidon d'une C.Z., machine que Harry Hinton piloterait notamment au T.T.

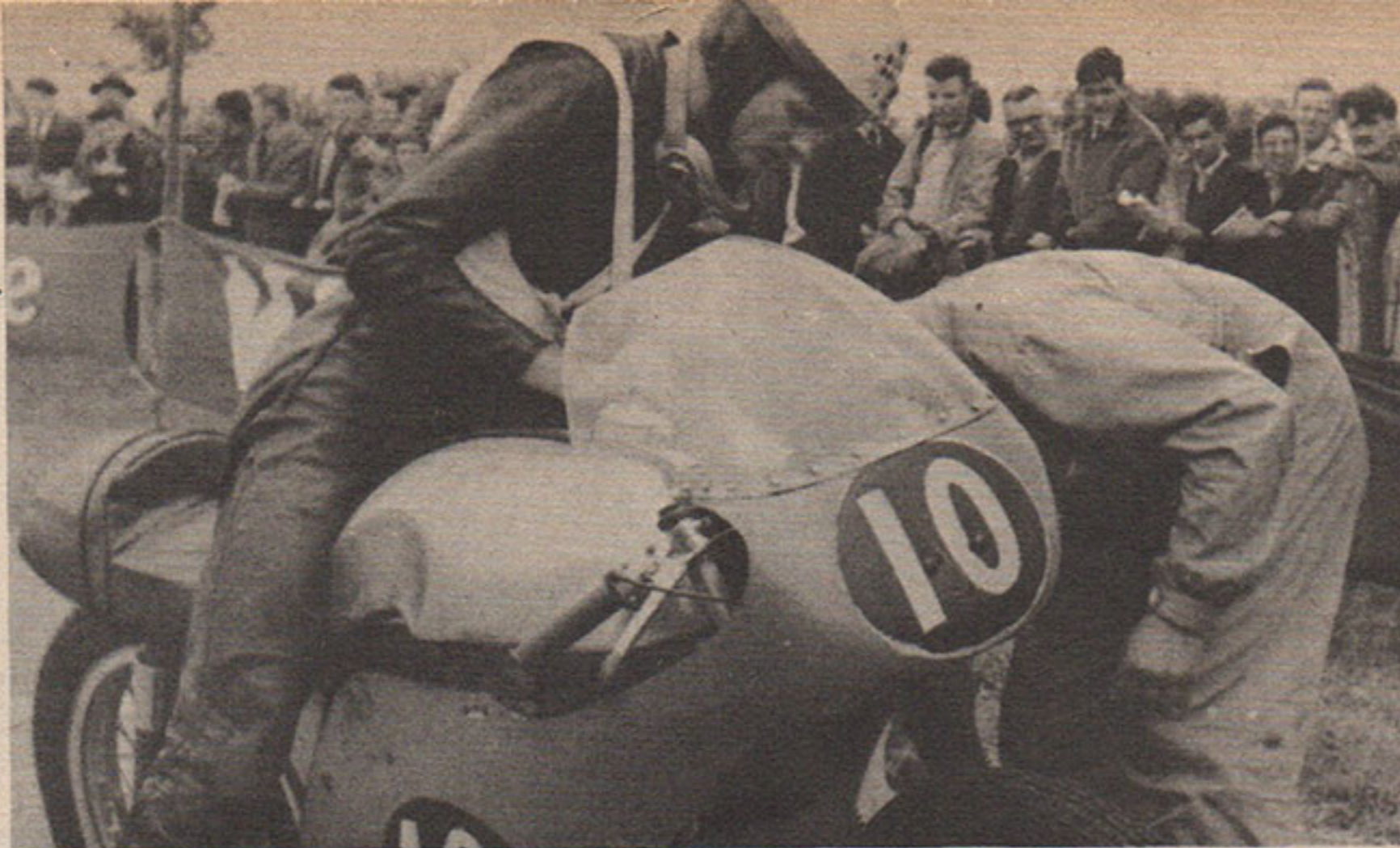
Les sidecaristes britanniques seraient-ils contraints à s'équiper de B.M.W. s'ils veulent reprendre la suprématie sur trois roues, que leur avait léguée Oliver? C'est ce qu'ont dû penser Pip Harris et Alan Young en préparant cet hiver leur Renn Sport. Voilà plusieurs années que le matériel des Smith, Boddice et Harris ne leur permet plus de faire face aux redoutables équipages suisses et allemands, aussi espérons que mieux outillés, les excellents sidecaristes anglais puissent à nouveau talonner les leaders actuels ce qui ne manquera pas de donner de l'intérêt aux courses de sidecars. Dans celles-ci nous reverrons évidemment le champion du Monde Schneider ainsi que son plus redoutable adversaire Camathias, les Suisses Strub et Scheiddeger, les Allemands Fath et Neussner. Ce dernier avait parlé de se retirer mais seul l'unijambiste Ritter doit prendre sa retraite. Autre retrait d'un B.M.Wiste solo, l'Autrichien Klinger qui s'était illustré l'an dernier à Moulins et à Cadours où il signa le record du tour motos et voitures avant de se retirer sur ennuis mécaniques.

A l'image de tous ces pilotes, nos inters ont préparé leur matériel, mais c'est toujours avec beaucoup de discrétion qu'ils le font. Le double champion de France Collot conserve ses Manx 1958 après les avoir faites reconstruire par Salt. Le Lyonnais De Polo attend une Norton 59 et Ligier a également passé commande pour une 350 cm³ et 500 cm³ Manx. Espérons que ces machines qui devraient être équipées de la nouvelle commande de distribution montée sur aiguilles, leurs soient livrées avant le T.T. Un autre Lyonnais Michel Valentin a revu entièrement sa 500 cm³ Norton qui est devenue une 90 x 78 mm. Il disposera encore cette année de son 250 cm³ N.S.U. Sport Max, le seul maintenant en France, toujours monté dans une partie cycle personnelle dont la mise au point n'a été satisfaisante qu'en fin de saison 1958. Suivant les circonstances Valentin s'alignera en 175 cm³ ou en 250 cm³ avec une M.V. double A.C.T. 175 cm³ pouvant être extrapolée à 203 cm³.

Bien qu'ayant repris les activités de l'un de ses sports favoris et ayant même dans ce domaine battu les Anglais à Londres et par ailleurs égalé le record de France du développé, l'haltérophile Jacques Insermini n'en a pas pour autant négligé la préparation de son matériel, s'attachant à modifier la commande de distribution de sa 350 cm³ Norton. Quant à sa 500 cm³ Manx, elle reçut les soins de Francis Béart. Ces deux machines seront habillées d'un très joli carénage bleu ciel remarquable par sa légèreté (entre 2 et 3 kg). Une seule ouverture frontale à hauteur de la culasse est aménagée sur celui-ci, tandis que les bras de fourche passent chacun dans leur alésage respectif; le



Duke abandonnera-t-il les 500 cm³? Il semble encore bien perplexé.



Si Eric Hinton a décidé de ne pas participer au Continental Circus cette saison, nous reverrons son frère Harry.

pare-brise est fortement galbé (Voir *Motocycles* 207.)

Nous comptons sur les Casset, Onda, Burggraf

Le Néo-Zélandais Mc Cutcheon après une saison hivernale bien remplie revient à nouveau sur le continent.



pour assurer la relève de nos inters en grosse cylindrée, or nos espoirs s'évanouissent puisqu'il ne semble pas que Casset puisse courir

cette année, suite à son accident de l'an passé. Onda de son côté parlait de se retirer, sa Manx passerait alors aux mains de Maubert ; quant à Burggraf ne parlait-il pas aussi de s'écarter de la compétition après la fin de la saison 1958.

Chez nos sidecaristes Beauvais songerait sérieusement à reprendre la guidon de sa Manx qui se comporta admirablement l'an passé. Nous reverrons le «vétéran» avec d'autant plus de satisfaction qu'au chapitre de ses projets il y aurait le T.T. Vivier-Merle a fait sa rentrée dès la Côte Lapize avec un attelage acquis au regretté Drion. Le carénage a été orné à la demande des parents Stoll du prénom de leur fille disparue au circuit de Brno. Même sans cela nous nous souviendrons toujours de ce sympathique équipage qui sut si souvent faire briller les couleurs françaises sur les circuits étrangers. Après une saison de mise en mains, Rogliardo attaque cette saison avec une B.M.W. soigneusement préparée : roues de 16 pouces, boîte à 5 rapports, carburateurs Dell'Orto de 32 mm et carénage particulièrement bien réussi. Duhem son coéquipier de l'écurie Jean Murit qui a troqué sa Norton pour la R.S. de ce dernier a également adopté les roues de 16 pouces. Nous n'avons plus que quelques jours à attendre pour voir les premières sorties de ces deux hommes sur les circuits internationaux français et même étrangers. Nous ne sommes d'ailleurs pas les seuls à attendre, car cet hiver deux de nos anciens meilleurs sidecaristes Betemp et Murit, se retrouvant sur les pentes neigeuses, ont longuement discuté les chances de ceux qui devraient logiquement reprendre derrière eux et leur ami Drion le flambeau. Saint-Wendel et Mettet où Rogliardo et Duhem courent nous apporteront les premiers éléments de réponse.

Derrière les Alpes, la position de Gilera, Guzzi, Mondial reste inchangée, attendons nous donc à retrouver les rondes solitaires des M.V. pilotées toujours par Surtees et Hartle dans les courses 500 et 350 cm³ des G.P. Dans les deux autres catégories solo 250 et 125 cm³, plusieurs firmes se sont réveillées l'an passé et entendent participer assidûment au Championnat du Monde. Mais tant du côté machines que du côté équipes le black-out ne se lèvera complètement qu'au premier G.P. Ducati se serait assuré Mike Hailwood, Alberto Gandossi, Bruno

Spaggiari et le suisse Taveri qui a vendu sa rapide 350 cm³ Norton à son compatriote Spinler. Et puisque nous parlons Championnat

Comme plusieurs de ses compatriotes, Bob Brown n'a plus l'avantage de piloter des machines d'usine, nous le reverrons cette année en 350 et en 500 avec des Norton.



du Monde, rappelons que ceux-ci se dérouleront sur une série de 8 G.P. ouverte par le G.P. de France dont seuls quelques jours nous séparent

Vous l'avez peut-être reconnu ? Soyez tranquilles si Camathias pilote en solo, à l'occasion nous le reverrons à nouveau au départ des « chariots » dont il est un des meilleurs spécialistes.





Bouquet et baisers du vainqueur, Gérold Klinger ne connaîtra plus cela car il a décidé de « raccrocher ». Dommage...

17 mai. — G.P. de France (Clermont-Ferrand).
1-3-5 juin. — Tourist Trophy (île de Man).
14 juin. — G.P. d'Allemagne (Hockenheim).

25 juillet. — G.P. de Suède (Kristianstad).
8 août. — G.P. d'Irlande (Ulster).
6 septembre. — G.P. des Nations (Monza).

dernières catégories se retrouveront à Clermont-Ferrand, tandis qu'à Pernes ce seront les 125 cm³(1), les 500 cm³ et les sidecars qui lutte-

Tour à tour pilote d'usine ou de voitures F¹, Ken Kavanagh reviendra peut-être à ses premières amours!



27 juin. — G.P. de Hollande (Assen).
5 juillet. — G.P. de Belgique (Spa-Francorchamps).

Nous aurons donc un G.P. supplémentaire par rapport à 1958 avec Clermont-Ferrand, caractérisé par un circuit de pilotage. Le rapide circuit d'Hockenheim, le plus rapide de ces championnats, consacrera les machines les plus vites. En Suède, l'interdit a été jeté sur le circuit d'Hédémora et remplacé par celui de Kristianstad dont nous ne connaissons pas les caractéristiques. Quant aux autres G.P. ils conservent leurs circuits bien connus.

Tous les circuits inters comptant pour le Championnat de France catégorie internationale, celui-ci s'étalera très probablement sur 8 circuits.

10 mai. — Bourg-en-Bresse.
17 mai. — Clermont-Ferrand.
31 mai. — Pernes-les-Fontaines.
14 juin. — Charleville.
21 juin. — Moulins.
28 juin. — Obernai.
26 juillet. — Caen.
6 septembre. — Cadours.

Nous possédons un nouveau circuit international avec Charleville, mais nous regrettons l'absence dans cette liste de Villefranche-de-Rouergue. La première décision du nouveau bureau du M.C. d'Obernai dans lequel le champion de France Deschamps occupe le poste de secrétaire technique, a été de ramener de 4 à 3 le nombre des courses en conservant les 350, 500 cm³ et sidecars.

Etant donné la faible largeur du circuit de Moulins, les sidecars ont été interdits et aux épreuves pour 350 cm³ et 500 cm³ s'ajoutera une course pour 500 cm³ sport. 20 machines de cette catégorie seront autorisées à prendre le départ; les essais étant éliminatoires si le nombre de candidats dépasse ce chiffre.

A lui seul le mois de mai verra se disputer le premier tiers de ce championnat avec Bourg-en-Bresse où s'aligneront les 175, 250, 350, 500 cm³ et sidecars. Les pilotes de ces trois

Murit et Betemps discutent des chances respectives des participants du Championnat de France Inter sidecars 1959.



ront dans une course en deux manches sur le court circuit de 1 240 m.

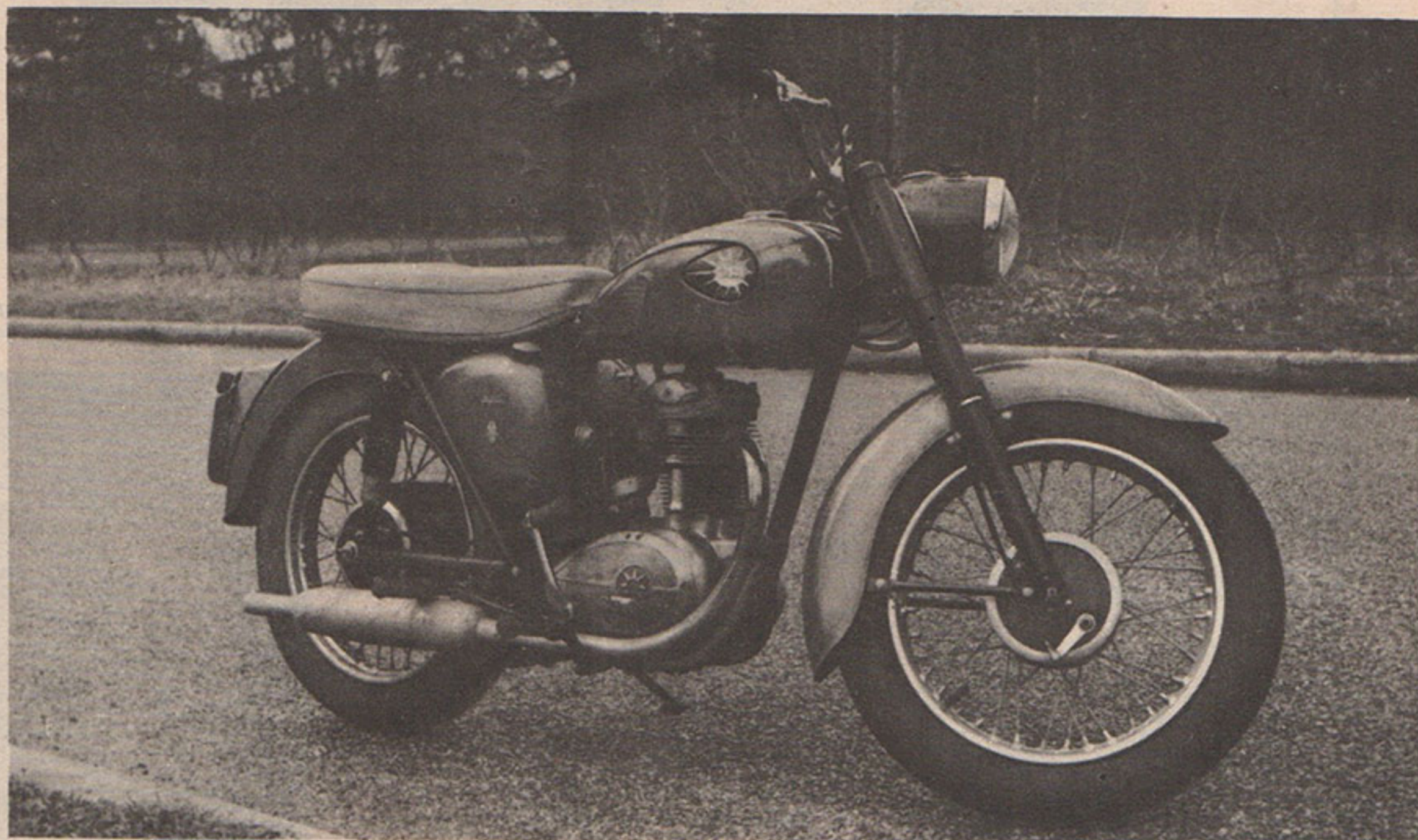
Henri BIEL.

C'était à Moulins l'année dernière : Collot Ligier et De Polo sur la dernière ligne de départ un spectacle que nous ne souhaitons pas revoir!



ESSAIS *MOTOCYCLES*

LA 250 B.S.A. "STAR" C. 15



V

OILA maintenant deux ans que nous assistons à une évolution profonde de l'industrie motocycliste anglaise dans le domaine des moyennes cylindrées. En effet, pour faire face à la concurrence étrangère sur le marché mondial, les constructeurs britanniques se sont vus dans l'obligation de commercialiser des modèles capables de susciter l'intérêt de la clientèle continentale.

C'est ainsi que la firme B.S.A. a présenté un modèle totalement différent de la 250 « Princess » représentant elle-même l'aboutissement d'une longue lignée issue de la première quart de litre à soupapes latérales commercialisée en 1923 par la firme de Birmingham.

Grâce à l'amabilité de la Société Movéa qui assure l'importation en France des motocyclettes B.S.A., nous avons pu disposer d'une « 250 Star » pendant une quinzaine de jours environ.

UNE GROSSE 175...

Il suffit d'un simple coup d'œil pour deviner le pays d'origine de la « Star » ne serait-ce que par le vert très anglais des garde-boue, du réservoir et des coffres. Le cadre et la fourche sont noirs. Cette machine rappelle irrésistiblement la 200 cm³ Triumph Tiger Cub exceptés la position du cylindre — vertical sur la B.S.A. — et le capotage de phare caractéristique des modèles produits par la firme de Coventry.

Lo sque l'on enfourche la « Star » pour la première fois, on n'a absolument pas l'impression de piloter une 250 mais plutôt une 175 étoffée. La machine est basse — roues de 17" — sans cependant être un rase-mottes et un pilote de taille moyenne pose facilement les pieds par terre. Comme sur la plupart des

machines anglaises, les différentes commandes sont judicieusement placées bien qu'à notre avis, le sélecteur soit légèrement trop en avant. En parlant de sélecteur, signalons qu'il fonctionne selon les normes Triumph à savoir: première en bas, les trois rapports supérieurs en haut, point mort entre seconde et première, ce qui représente à notre avis la meilleure solution car au rétrogradage les deux pieds effectuent le même mouvement, alors qu'avec les normes anglaises un pied « appuie » tandis que l'autre « tire ».

La position est très « trial » en raison principalement du guidon large et relevé. Si l'on peut reprocher à ce guidon de donner une allure très tranquille, nous devons reconnaître

qu'il permet de contrôler parfaitement la machine et ce sans aucune fatigue.

La mise en route est aisée : après avoir ouvert et appelé l'essence, il suffit de donner un ou deux coups de kick pour dégommer le moteur... mettre le contact... et généralement le moteur répond à la première sollicitation.

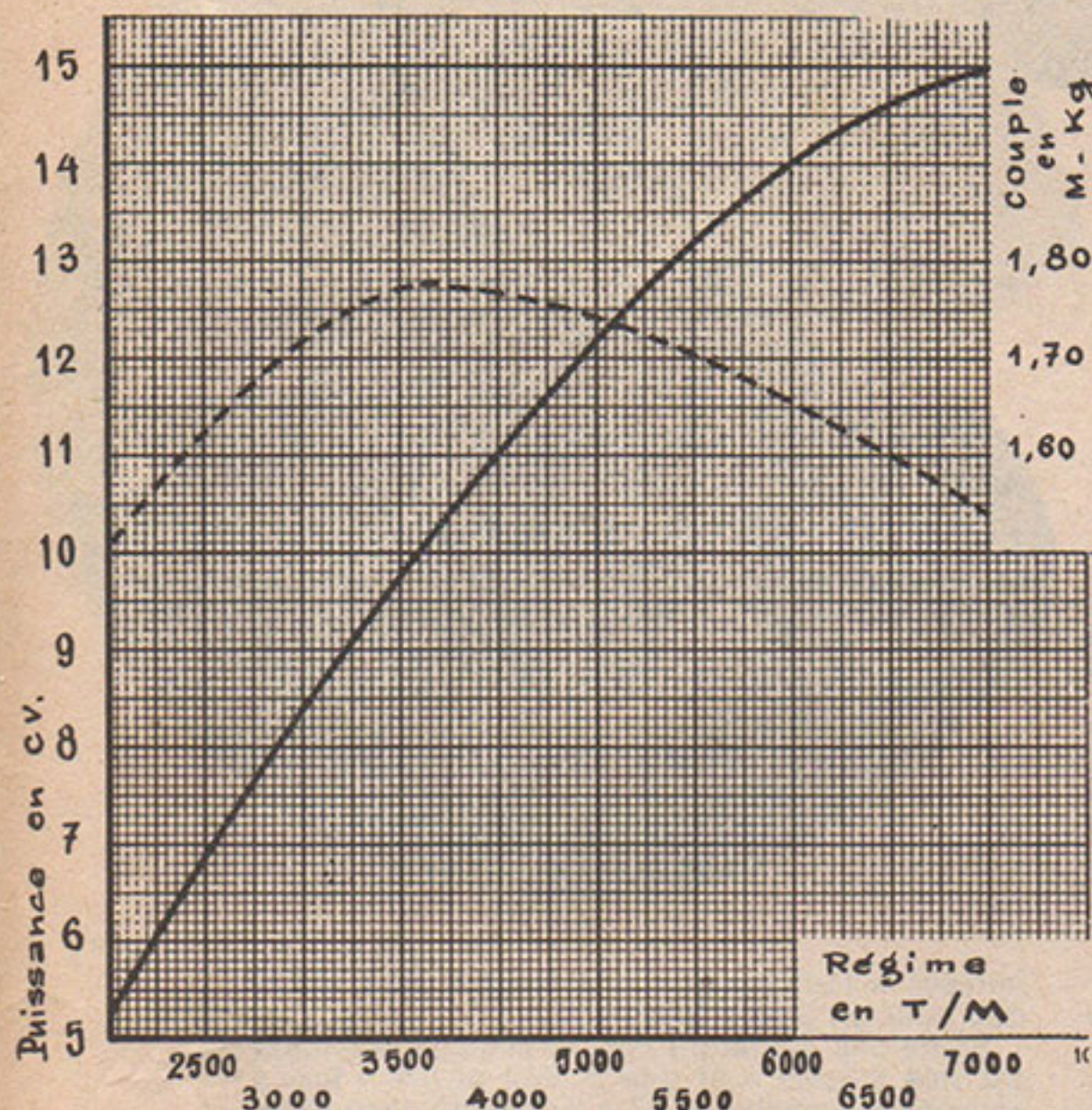
L'embrayage collant à froid, il est préférable de laisser tourner le moteur quelques instants avant d'engager la première faute de quoi celle-ci s'enclenche avec un claquement très sec... et le moteur cale. Précisons que dès que le moteur a tourné quelques instants, ce léger inconvénient disparaît, l'embrayage fonctionnant alors impeccablement.

UNE MANIABILITÉ EXTRAORDINAIRE

Dans le flot de la circulation urbaine, on reste surpris par l'extraordinaire maniabilité de la « Star ». Durant une semaine, nous nous sommes

amusé sur le trajet quotidien domicile-travail au petit jeu consistant à couvrir le parcours sans mettre les pieds par terre, dans la mesure

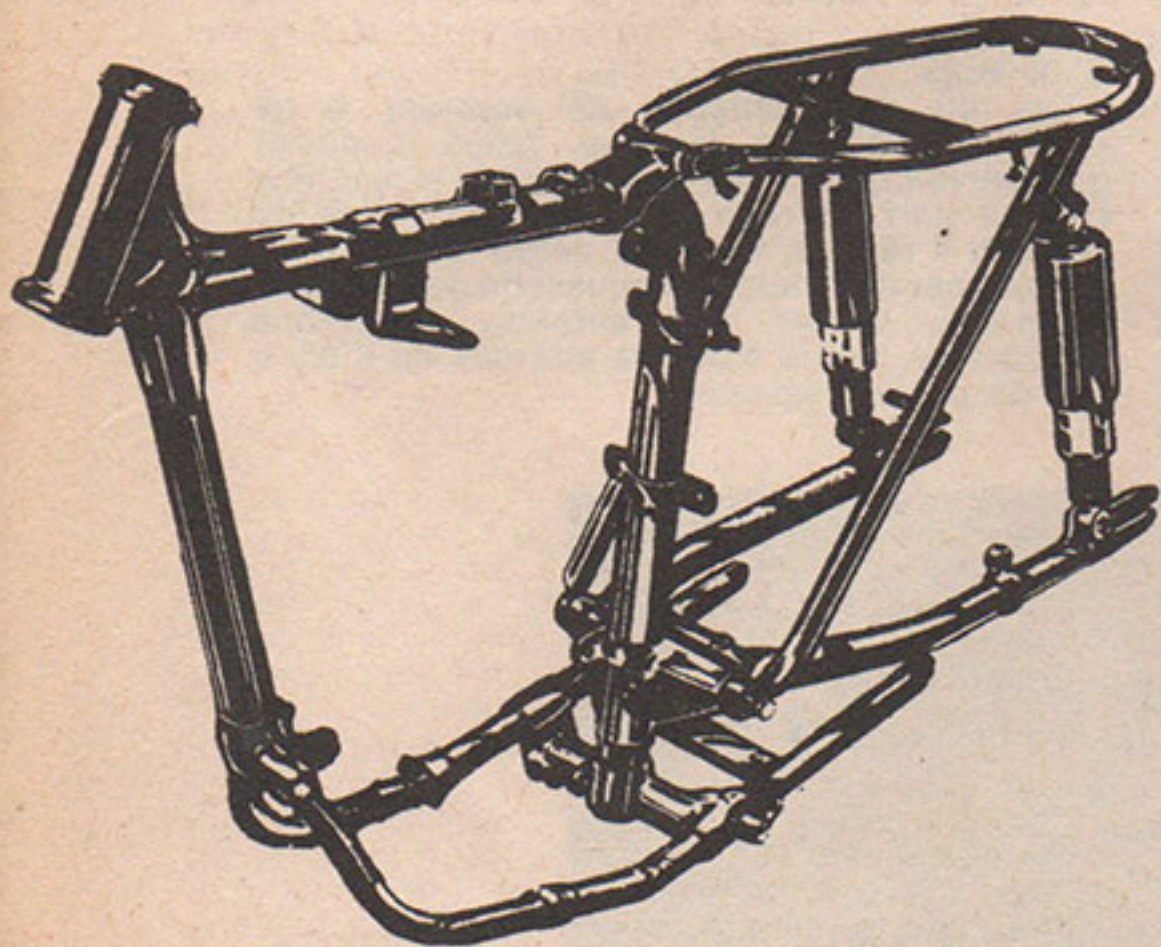
du possible bien entendu. La gageure est d'ailleurs facile à tenir, sous l'œil étonné des badauds regardant le sur-place aux feux rouges.



COURBE DE PUISSANCE

Vue éclatée du moteur de la « Star ». La pompe à huile et le rupteur sont commandés par une vis sans fin montée en bout de vilebrequin. Transmission primaire par chaîne Duplex. Dans le médaillon on aperçoit l'alternateur qui assure l'allumage et l'éclairage de cette machine.

LA PARTIE CYCLE



Le cadre de la B.S.A. « Star » : Il s'agit d'un simple berceau se dédoublant sous le carter moteur. Raccords manchonnés et brasés. Triangulation arrière boulonnée : un cadre dans la pure tradition britannique.

De même, la souplesse du moteur est remarquable et bien que le régime de puissance maximum de ce longue course se situe à 7000 t/m on peut reprendre, à très bas régime sans que le moteur ne manifeste sa réprobation. En première, il est possible d'avancer au pas de l'homme sans avoir à toucher à l'embrayage,

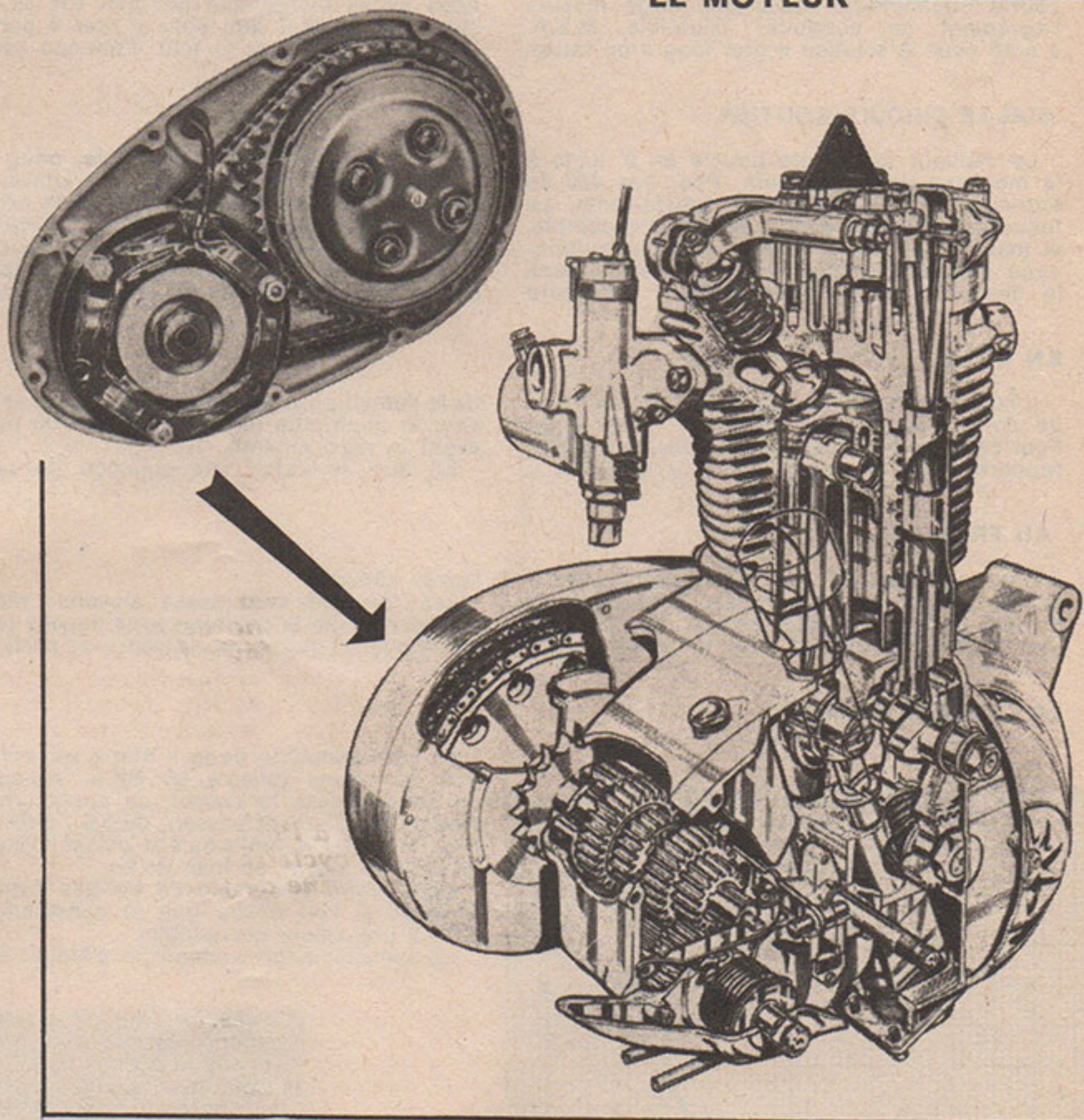
UNE MACHINE DE TOURISME

Sur la route, la vitesse de croisière de la « Star » se situe entre 85-90 km/h, ce qui permet déjà de réaliser de bonnes moyennes pour une machine de tourisme. La position excellente permettrait de couvrir de longues étapes sans fatigue si la selle n'était pas aussi dure et recouverte d'une moleskine aussi glissante obligeant le pilote à se cramponner au guidon en raison du glissement vers l'arrière ou des tentatives du passager visant à l'asseoir sur le

malgré cela le moteur ne « pilonne » pas. Dans ce domaine, la 250 « Star » est vraiment intéressante car elle se manie comme un vélo et donne l'impression d'être une grosse 175 ; d'ailleurs le possesseur d'une 175 quelconque n'éprouvera aucune gêne en pilotant cette quart de litre, tant elle est légère et facile à mener.

feu rouge — à ce point de vue, la selle montée sur les gros cubes de la marque est largement supérieure. D'autre part, la suspension arrière oscillante est beaucoup trop dure et il n'est pas rare de ressentir des coups de raquettes sur mauvais revêtements. Nous pensons que la firme B.S.A. pourrait sans gros frais modifier la selle double et les éléments de suspension arrière afin d'obtenir un confort acceptable dans le cas d'une utilisation grand tourisme.

LE MOTEUR



A L'ÉPREUVE DU TRIAL

Avant d'effectuer nos essais chronométrés à Monthéry, nous nous sommes rendu au bois de Clamart, pour savoir si la souplesse du moteur et la maniabilité permettaient l'usage trial. Bien que n'étant pas prévue pour ce genre d'utilisation — il existe un modèle Trial dérivé de la Star et spécialement adapté à cet usage — la Star s'est très bien comportée à tel point que nous avons pu parcourir le non-stop de la Sablière de Trivaux, malgré la démultiplicateur tourisme, et les roues de 17", équipées de pneus classiques.

Il est évidemment nécessaire de faire attention car la garde au sol est assez faible — roues de 17" — malgré tout, à part quelques zones très difficiles nous avons pu effectuer une grande partie du tracé du récent trial de Clamart. Ceci souligne les possibilités de la Star et laisse bien augurer du modèle Trial C. 15 T !

Cet aspect inattendu de l'utilisation possible de la Star sera apprécié par les motocyclistes roulant fréquemment sur de très mauvais chemins ou en montagne.

SUR L'AUTODROME DE MONTLHÉRY



ON « TIRE » LONG !

C'est la première constatation que nous avons faite après l'essai de vitesse sur l'anneau. Bien que ce phénomène soit déjà perceptible en temps normal (nécessité de pousser les intermédiaires quand on veut « accrocher » franchement le régime sur les rapports supérieurs, d'autre part, le moteur « s'assoit » lorsque l'on enclenche la quatrième) notre essai sur l'anneau a démontré plus que toute impression la véracité de notre affirmation. Qu'on en juge : position assise 1' 28", moyenne 103,600 km/h, position couchée 1' 14" 1/10, moyenne 123,450 km/h. Presque 20 km/h d'écart.

La différence est vraiment importante et nous pensons qu'une démultiplication, finale plus courte augmenterait dans une large mesure l'agrément de conduite. Toutefois, B.S.A. a opté pour la solution « tirer long » en raison

du fait que le moteur est un « longue course » — rapport course/alésage : 1,04 — dont la puissance maximum est obtenue à 7 000 t/m ce qui est assez élevé.

Or, à ce régime, la vitesse linéaire moyenne du piston atteint la valeur élevée de 16,3 m/s. Aussi pour des raisons de longévité, la démultiplication finale a-t-elle été allongée afin de ménager la vitesse linéaire moyenne du piston.

★

Les temps ont été réalisés avec les réglages d'origine sauf en ce qui concerne la bougie — nous avons monté une Marchal RR 33 H — car il est évident que pour « tirer » pendant plus de 3 kilomètres (1 tour d'anneau plus la

lancée) il faut adopter une bougie plus froide que pour un usage touristique.

Signalons d'ailleurs que le réglage d'origine est très « juste » et que si l'on désire « tirer » souvent au maximum, il y a lieu de remplacer le gicleur de 140 par un gicleur de 150.

SUR LE CIRCUIT ROUTIER

Le meilleur tour a été bouclé en 6' juste à la moyenne de 91,813 km/h. Pour une 250 de tourisme, les résultats sont satisfaisants. La tenue de route est bonne et dans l'ensemble, la machine est sûre ; notons un léger guidonage aisément corrigible ressenti surtout dans la descente de la Forêt. Comme sur toute

machine anglaise qui se respecte, nous trouvons des pneus Dunlop dont un « Universal » à l'arrière, aussi faut-il se montrer d'une extrême prudence surtout sur sol mouillé, où la machine a tendance à chasser au moindre freinage ou en virage. La solution ? c'est de changer les pneus évidemment. Malheureusement, on ne

trouve pas facilement en France des pneus de 3,25-17 dont le profil donne satisfaction.

Dernière remarque : les freins ont une certaine tendance au « fading », facteur dont il faut tenir compte au bout de quelques tours accomplis au maximum des possibilités de la machine.

EN COTE

Il faut 31" 7/10 en solo pour couvrir les 700 m de notre côte d'essai, moyenne : 79,5 km/h. Pour cette montée, nous avons utilisé les quatre rapports mais en raison de la « longueur »

de la démultiplication, nous ne pouvions enclencher la quatrième qu'une vingtaine de mètres avant le haut environ.

En duo, il n'était pas question de passer

la quatrième et c'est en utilisant les trois premiers rapports que nous avons réalisé une montée en 39" 5/10, moyenne 63,8 km/h.

AU FREINAGE

Sur notre base d'essai, nous avons obtenu l'arrêt complet en 18,2 m avec le frein avant et 16,5 m avec le frein arrière. En utilisant les deux freins il faut 11,3 m pour obtenir

l'arrêt complet.

Les résultats sont assez moyens ; mais à la décharge de la machine nous devons reconnaître que les garnitures de frein — en particulier

celles du moyeu avant — étaient glacées et il est certain qu'en montant des garnitures plus tendres on obtiendrait des meilleurs résultats.

LA CONSOMMATION

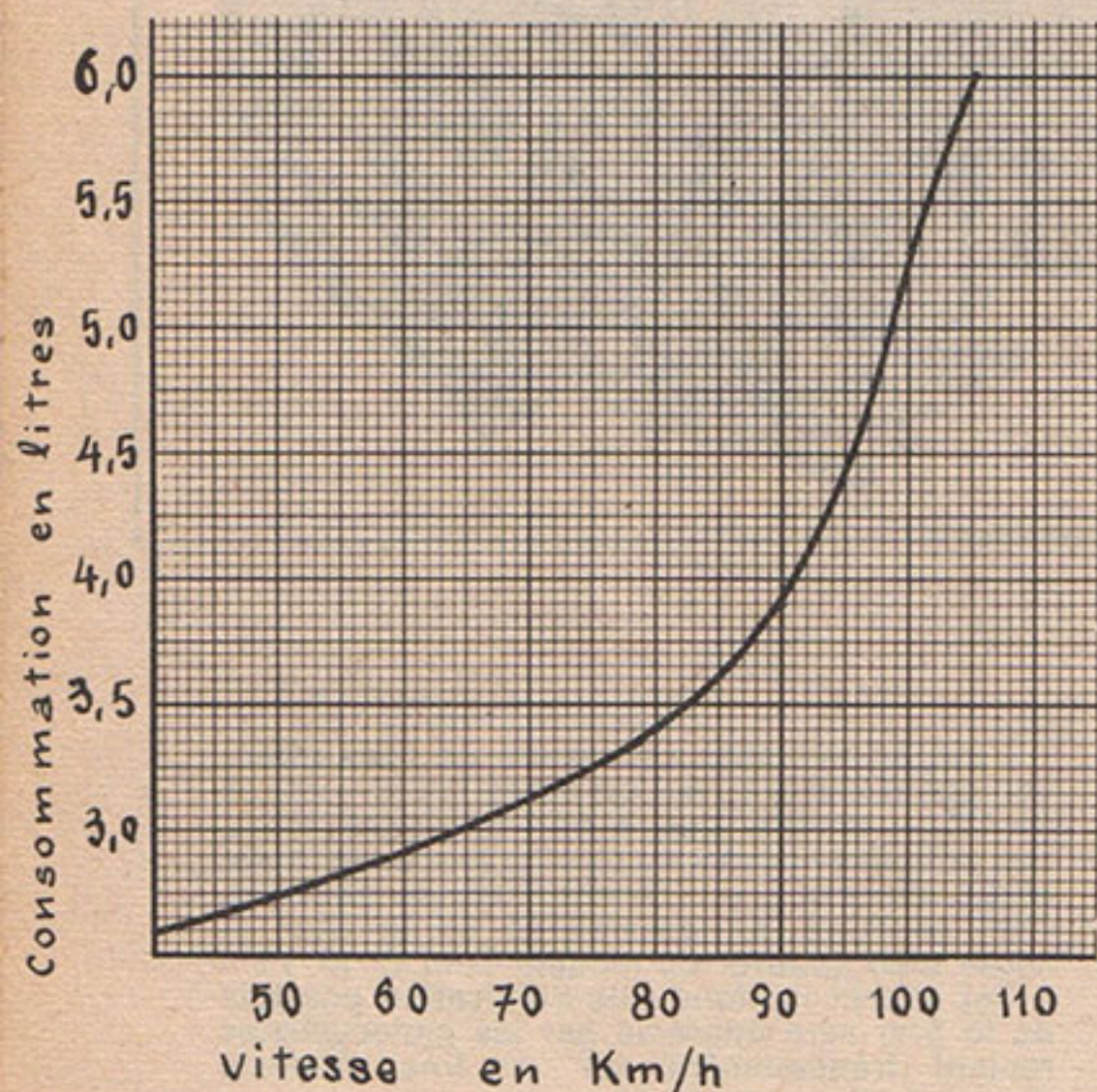
La consommation de la « Star » est normale tout au moins jusqu'à 90 km/h. Au-dessus de cette vitesse la courbe de consommation s'élève brutalement passant de 3,9 l à 90 km/h à 5,3 l à 100 km/h tandis qu'à la vitesse maximum en position assise, on frise les 6 l.

Aussi est-il préférable de ne pas dépasser 90 km/h si l'on désire que la consommation reste à une valeur acceptable.

La consommation normalisée s'établit à 3,6 l

à 78 km/h.

Qui dit consommation dit essence, à ce sujet mentionnons la trop faible capacité du réservoir qui limite l'autonomie de la machine. D'autre part, le robinet ne comporte pas de position « réserve » : cette petite lacune nous a coûté par deux fois une poussette de plusieurs kilomètres ... car bien entendu, on tombe toujours en panne dans les endroits où il n'y a pas de poste d'essence.



COURBE DE CONSOMMATION

CONCLUSION

Que dire de la 250 B.S.A. « Star » ?

C'est une bonne machine de tourisme capable de transporter deux personnes à une moyenne acceptable pour une consommation normale.

Position excellente, mais suspension arrière trop dure c'est là son gros défaut. De même, l'agrément de conduite serait notablement amélioré si la démultiplication secondaire était plus « courte ».

Mis à part ces deux reproches, nous considérons la 250 B.S.A. comme une machine utilitaire type sans que le terme ait une nuance péjorative quelconque, capable d'assurer un service journalier avec le minimum d'entretien et aux moindres frais.

J.-C. BARGETZI.

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

Moteur.

Monocylindre quatre temps à soupapes en tête.
Alésage : 67 mm.
Course : 70 mm.
Puissance : 15 cv.
Régime : 7 000 t/m.
Taux de compression : 7,25 à 1.

Transmissions.

Bloc moteur à quatre rapports commandés par sélecteur au pied. Embrayage à disques multiples fonctionnant dans l'huile.

Transmission primaire par chaîne Duplex. Rapport : 2,26 à 1.

Transmission secondaire par chaîne. Rapport : 2,64 à 1.
Rapports internes de boîte : 1 (100 %) - 1,28 (78,2 %) - 1,76 (56,8 %) et 2,67 (37,4 %) à 1.

Rapports finals : 5,98 - 7,65 - 10,54 et 15,96 à 1.

Allumage.

Batterie-bobine au moyen d'un alternateur 50 W monté en bout d'arbre rechargeant la batterie par l'intermédiaire d'une cellule redresseuse.

Bougie : 14x125 long culot.

Carburant.

Amal Monobloc muni d'un filtre à air.
Diamètre de passage des gaz : 22,2 mm.
Gicleur principal : 140. Gicleur de ralenti : 25.
Aiguille au 3^e cran.

Réglages divers.

Allumage.

Ecartement des vis platinées : 0,4 mm.

Calage de la distribution.

AOA : 26°.
AOE : 61,5°.
RFA : 70°.
RFE : 34,5°.

Jeu aux culbuteurs à froid.

Admission : 20/100.
Echappement : 25/100.

Pression des pneus :

Avant : 1,3 kg.
Arrière : 1,6 kg.

Graissage.

Moteur et boîte de vitesses : SAE 40 en été, SAE 30 en hiver.

Contenance du réservoir d'huile : 2,25 l.

Carter de chaîne primaire et fourche télescopique : SAE 20.

Contenance d'un bras de fourche : 100 cm³.

Partie cycle.

Cadre tubulaire simple berceau dédoublé, raccords brasés, triangulation arrière démontable.

Suspension avant : fourche télescopique munie d'amortisseurs hydrauliques.

Suspension arrière : oscillante à éléments de suspension séparés comportant des amortisseurs hydrauliques.

Jantes : acier de 17".

Pneus AV et AR : 3,25-17".

Freins : moyeux freins centraux de 150 mm de diamètre.

Réservoir d'essence, de 12,5 l reposant sur trois blocs de caoutchouc et fixé par un boulon central.

Poids : 125 kg.

RÉSULTATS D'ESSAIS

Vitesse maximum (anneau de vitesse de Montlhéry) :

Position assise	: 1'28"	moyenne	: 103,600 km/h.
Position couchée	: 1'14" 1/10,	—	: 123,450 km/h.
Circuit routier	: 6',	—	: 91,813 km/h.

Accélérations :

100 m	: 8"	moyenne	: 45,0 km/h.
200 m	: 12" 5/10,	—	57,6 km/h.
300 m	: 16" 5/10,	—	65,4 km/h.
400 m	: 20" 2/10,	—	71,3 km/h.
500 m	: 23" 8/10,	—	75,6 km/h.

Cote : 700 m.

Solo	: 31" 7/10,	moyenne	: 79,5 km/h.	Rapports utilisés	: 1-2-3-4.
Duo	: 39" 5/10,	—	63,8 km/h.	Rapports utilisés	: 1-2-3.

Freinage : 50 km/h à l'arrêt complet.

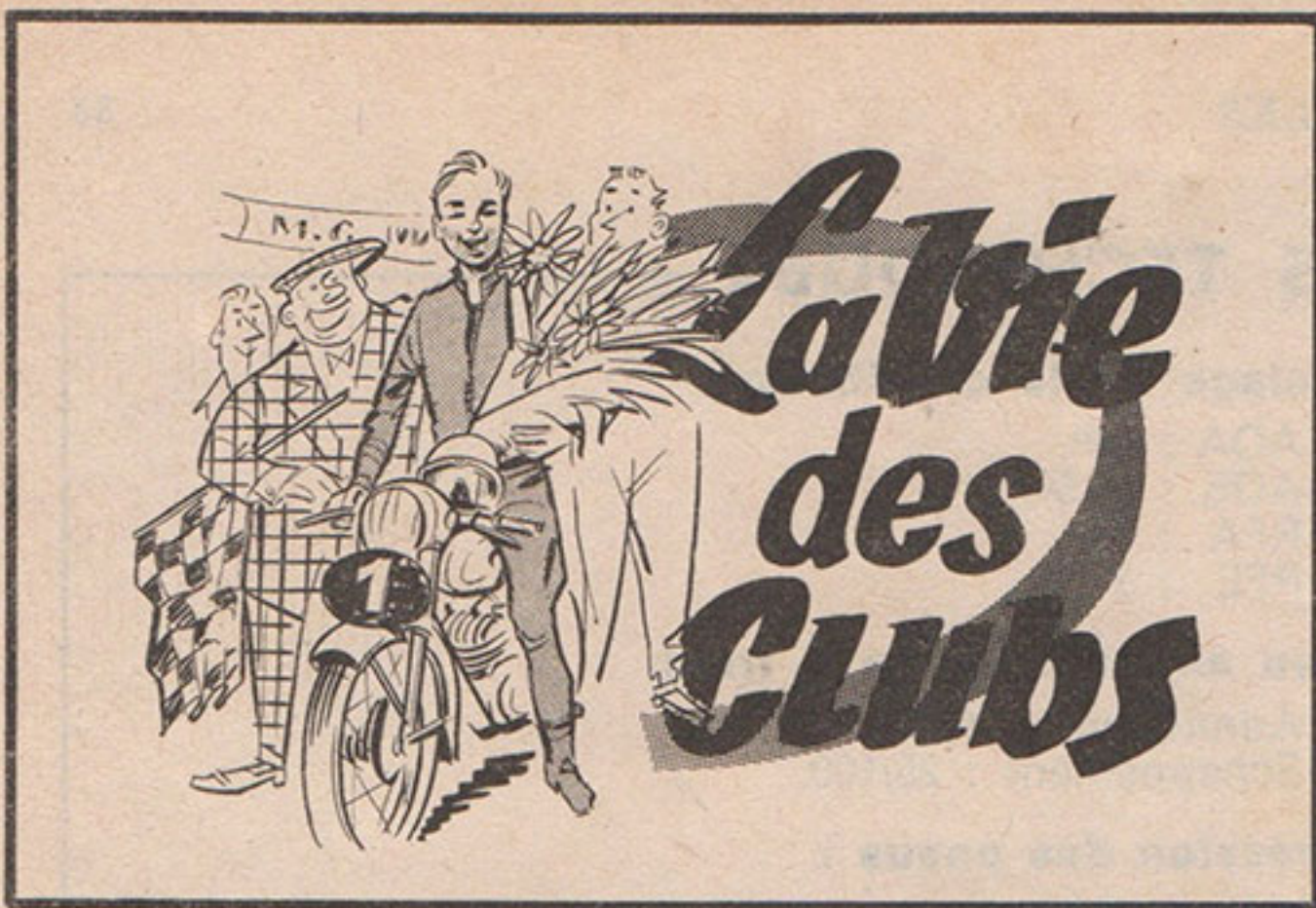
Frein avant : 18,2 m.
Frein arrière : 16,5 m.
Deux freins : 11,3 m.

Consommation :

40 km/h	.....	2,6 l	80 km/h	.....	3,4 l
50 km/h	.....	2,75 l	90 km/h	.....	3,9 l
60 km/h	.....	2,9 l	100 km/h	.....	5,3 l
70 km/h	.....	3,15 l	104 km/h	.....	5,9 l maxi assis.

Consommation normalisée : 3,6 à 78 km/h.

Réglages d'essais : Bougies Marchal RR 33 H. Carburant Super Azur.



MOTOCYCLE CLUB DE FRANCE

Réunions amicales. — Le 3^e jeudi du mois à 21 h au siège du M.C.F., 73, boulevard Péreire (17^e).

Prochaines réunions. — Les jeudis, 21 mai, 18 juin, etc.

Section sportive. — Championnat du M.C.F., challenge Lelaurain. Les membres de la Section sportive ayant participé à la Côte Lapize, ont obtenu :

C. Noblin : meilleur temps de la journée, 1^{er} en moto 500 cm³ course, 10 points ; M. Herranz, 2^e, moto 500 cm³, sport, 8 points ; R. Barthelemy, 6^e, moto 250 cm³ sport, 1 point ; J. Bailly-Lacresse, 8^e, 250 cm³ sport, 1 point ; C. Bedu, 11^e moto 250 cm³ sport, F. Parans, 8^e, scooter 125 cm³ sport, 1 point.

Premier pas motocycliste. — Trophées Dunlop, BP. Le 31 mai, le M.C.F. organise les Premiers Pas, épreuves de vitesse en série et sport, réservées aux concurrents n'ayant pu encore s'affirmer dans ces épreuves, et les Trophées, épreuves de vitesse pour les concurrents nationaux en sport et course.

Nous rappelons aux membres du M.C.F. qu'ils bénéficieront d'une réduction de 500 fr sur le montant des engagements pour ces épreuves.

Section touristique. — Le 10 mai, participation à la concentration organisée par le M.C. Châtillonnais (première concentration comptant pour le championnat de Tourisme de la Ligue Motocycliste de l'Île de France).

Le 17 mai, concentration à Clermont-Ferrand, à l'occasion des Grands Prix de France, sur le Circuit des Monts d'Auvergne.

Le 31 mai, sortie sur Monthléry pour assister aux Premiers Pas motocyclistes et Trophées, sur l'autodrome.

Tous les membres du Club sur 2, 3, ou 4 roues peuvent participer à ces sorties touristiques.

Renseignements et inscriptions à la prochaine réunion ou à la permanence au siège du Club : 73, boulevard Péreire (17^e). Tél. : CARnot 39-96.

B.M.W.-CLUB



Débat sur le carénage lors de la dernière réunion mensuelle du B.M.W.-Club où il apparaît que le touriste exige plus d'une carène une protection des intempéries qu'un gain de vitesse ou une économie de consommation de carburant. Si au cours de cette discussion les partisans du carénage se sont révélés aussi nombreux que les détracteurs, parmi ces derniers et mis à part les puristes opposés au principe même de l'habillage sous quelque forme que ce soit, certains réfractaires ne demanderaient qu'à se laisser convaincre si une firme présentait une machine dessinée en fonction du carénage tout comme un châssis d'automobile est étudié en fonction de la carrosserie qu'il ne peut manquer de recevoir et vice-versa.

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

AMICALE MOTOCYCLISTE DE NANTES

L'Amicale motocycliste de Nantes organise les 9 et 10 mai, le 2^e Tour de Bretagne motocycliste, Rallye national de régularité doté de 200 000 fr de prix en espèces et nature. Nombreuses coupes, médailles et Oscar. Renseignements et engagements : Amicale Motocycliste de Nantes, place du Commerce, à Nantes.

Dernière Heure

NOUVELLE RÉGLEMENTATION POUR LES CHAMPIONNATS DE FRANCE DE VITESSE INTERNATIONAUX

A Commission sportive réalisant enfin que le nombre de courses internationales pour les catégories 125, 175 et 250 cm³ est de plus en plus insignifiant et que l'attribution des titres de champions met après chaque saison la F.F.M. dans une position embarrassante a modifié le règlement 1959. Pour ces trois catégories, le classement sera établi en tenant compte des résultats de toutes les courses internationales et nationales sous réserve que 6 coureurs aient pris le départ de l'épreuve. Les points seront attribués d'après le classement réel ; c'est-à-dire que partant du compte bien connu : 8, 6, 4, 3, 2, 1, si le meilleur inter termine 3^e derrière deux nationaux, celui-ci marquera 4 points et non 8. Les 3 meilleurs résultats seront retenus pour le classement final. Donc 3 victoires soit 24 points placeront le pilote en tête du championnat mais nous attirons l'attention des coureurs sur le fait qu'en cas d'exaequo, les 4, voire même les 5 meilleurs résultats seront retenus.

Pour les catégories 350, 500 cm³ et sidecars, le règlement appliqué en 1958 a été reconduit à la différence près qu'il n'est plus exigé pour marquer les points correspondants à son classement que le coureur ait accompli au moins les 3/4 de la course. Il y a donc lieu que les organisateurs établissent un classement complet de leurs épreuves ou devra y figurer le pilote qui n'aura fait qu'un tour sinon celui-ci risque d'être frustré d'un ou plusieurs points. Rappelons les points saillants du règlement appliqué aux grosses cylindrées. Toutes les épreuves internationales françaises sont retenues pour ce championnat à condition que 4 coureurs français inters aient pris le départ ainsi que des pilotes étrangers. Les points 8, 6, 4, 3, 2, 1 seront attribués d'après le classement des Français entre eux et les 4 meilleurs résultats seront retenus pour le classement final (5 en cas d'ex aequo).

Il apparaît donc que ces championnats vont s'ouvrir le 10 mai avec Bourg-en-Bresse qui comme chaque année, fera disputer toutes les catégories et se poursuivront sur les 6 ou 7 circuits dont les dates vous sont fournies par ailleurs. Quant aux pilotes des catégories 125, 175 et 250 cm³, ils disputeront surtout leur titre de champion inter sur des circuits nationaux car à notre connaissance et à l'heure où nous écrivons, seuls Bourg-en-Bresse, Pernes et Charleville ont inscrit des courses pour ces cylindrées à leur programme. C'est donc avec les Deux Heures de Monthléry, que débutent ces championnats.

Ce nouveau règlement améliorera et revalorisera certainement les championnats des 125, 175 et 250 cm³ où néanmoins on peut craindre des juxtapositions de dates.

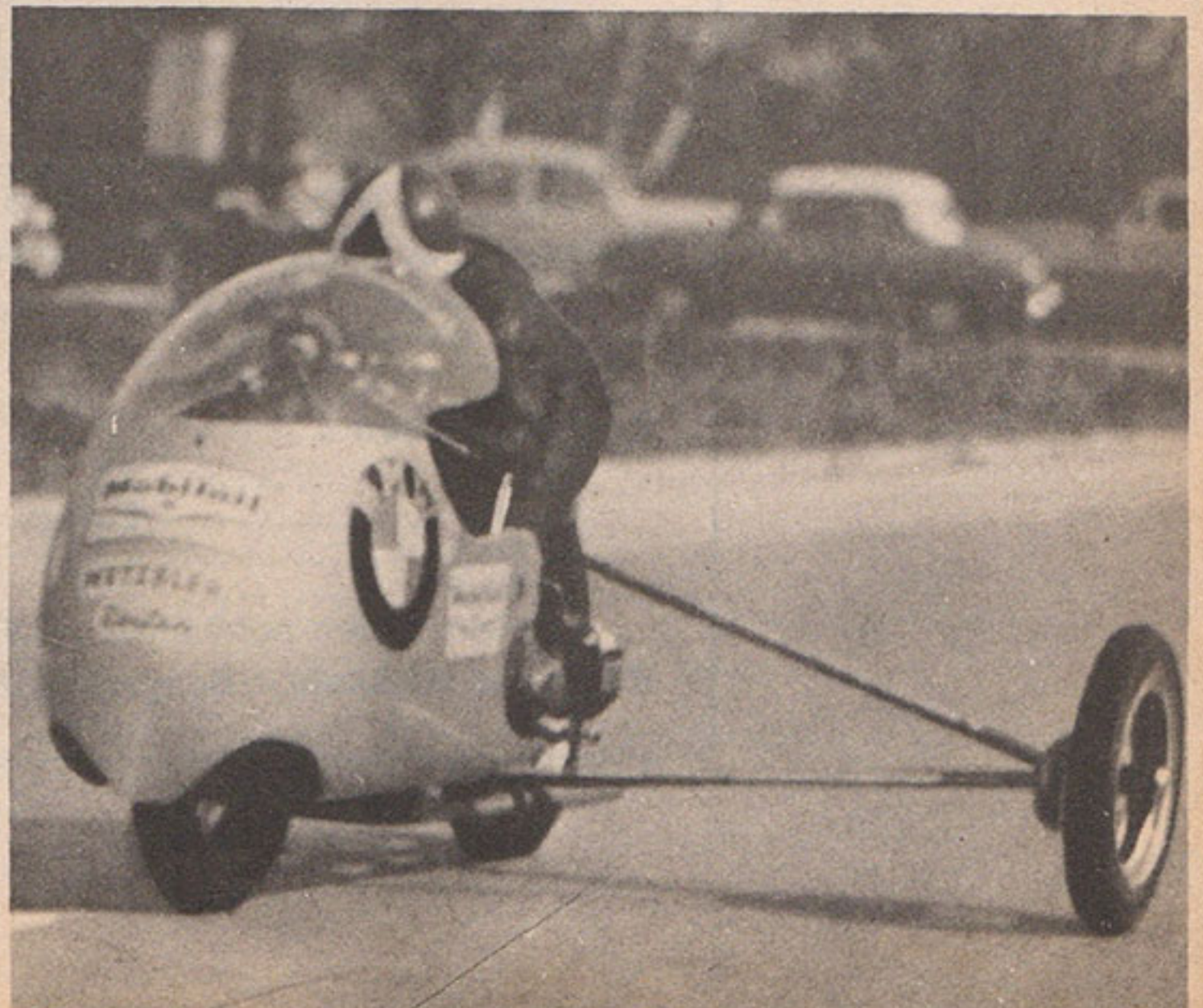
H. B.

NOUVEAUX RECORDS POUR CAMATHIAS

Le 24 mars, le pilote helvétique Floran Camathias a battu le record du monde du kilomètre, départ arrêté à la moyenne de 153,846 km/h.

La tentative s'est déroulée en Suisse sur la route Martigny-Charat en direction du Simplon. Ce record valable dans les catégories 500, 750 et 1 200 cm³ était la propriété d'Alfredo Milani depuis novembre 1957 avec une Gilera 4 cylindres.

Pour cette tentative, Camathias avait adapté à sa Renn sport un « side » réduit à sa plus simple expression du même type que celui utilisé par Gilera pour les records. Notre document montre un passage de Camathias en pleine vitesse.



DYNAMIC SPORT, 149, rue Montmartre, Paris 2^e. GUT 02-98. Concessionnaire des Marques LAMBRETTA, VESPA, RUMI-SPORT, MANURHIN, PUCH, B.S.A., JAWA, N.S.U., HOREX, TERROT et OCCASIONS RECENTES. Garant. totale (pièces et main-d'œuvre gratuite). CHOIX de LAMBRETTA, RUMI, VESPA, MANURHIN et motos PUCH, JAWA, N.S.U., B.S.A., B.M.W., etc. Crédit 15 mois. Expédition en province. Reprise toutes machines OUVERT DIMANCHE MATIN (liste occasions contre 3 timbres).

Roger SCEAUX
33, rue des Panoyaux. MEN 98-81.
Tous les twins angl. et allem. Ariel, B.S.A., Norton, Royal-Météor, Zündapp, B.M.W., 500-600-750, Sides Précisions.
30 autos série et sport et 100 tonnes pièces détachées de récupération ttes marques. Expéditions Province.

MATCHLESS
MATCHLESS 250 cm³ à 650 cm³,
route et sport; 250 cm³, 350 cm³ cross.
Prix très raisonnables.
Importateur Sté ARIS
11, rue Labie, Paris (17^e). (ETO 08-66)
Catalogue détaillé 50 fr timb.

CRÉDIT de 6 à 15 mois
Neuf : 350 cm³ Horex résident, B.S.A. ARIEL, NORTON, 250 cm³ B.S.A., MOTOCONFORT tous modèles, Rumi Follis, Alma Guiller, Monet-Goyon, Cucciolo 49 cm³ etc...
100 occasions de 125 à 750 cm³ : 500 cm³ Zündapp Norton B.M.W., 350 cm³ Horex Régina, D.K.W. N.S.U., 250 cm³ Jap, 200 cm³ Zündapp. Motos à solder à bas prix. Lot de moteurs, boîte, etc. Voiture et camionnette à échanger contre moto. divers sidecars. BIANCO, 92, avenue V.-Cresson, Issy (Seine). MIC 22-39.

250 cm³ EXCELSIOR MANX-MANN T.T. compétition. Etat c. neuf. 1954, double arbre à cames, tr. rapide. Prix intérés. ou échange. PERDOUX Roger, Lycée Garçons, Thionville.

250 GUZZI, type GAMBALUNGHINO. Etat neuf. Prix 200 000. JACQUIER-BRET, 40, av. Albert-1^{er}-de-Belgique, Grenoble (Isère).

Vends 500 A.J.S. 56, neuve, garantie, 250 000, poss. créd. 250 PEUGEOT 55 : 70 000 cpt. GUEROIS à Gazinet (Gironde).


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

Très belle VOITURETTE
ROLERA 1 CV. 1959
reprendrai 2 roues convenable. MAX, 136, rte Versailles, Clamart (Seine).

Vends cause achat voiture. 250 TERROT 55, type O.S.S.D., excel. état. M. WALTER, 21, rue de Janeau, Bordeaux-Bastide, vis. 13 h à 13 h 45 et après 19 h.

500 NORTON 55 avec side-car Précision ensemble ou séparé. GAUTHIER, tél. BAL. 28-50, poste 273, hrs bur.

Le Directeur : J. LEGRAS.

PETITES ANNONCES



La ligne de 39 lettres,
signes ou espaces :
200 francs
payable à la commande

L'abonnement donne droit à 6 lignes à utiliser pendant la durée de l'abonnement.

Remise 40 % sur moto neuve encore emballée. Garantie usine 6 mois. Dernier modèle 59, crédit immédiat, 1^{er} versement 20 000, le solde 15 mois. 17, r. Pajol, Paris 18^e.

Jean MURIT
4 fois champion de France
10 fois recordman du Monde
Le plus grand choix de Paris de machines très récentes garanties : B.S.A., ARIEL, TRIUMPH, B.M.W. (agent officiel), MATCHLESS, PUCH, NORTON, RUMI, machines de course et side-car. ACHAT. - VENTE. - CREDIT
44, rue Paul-Barruel (15^e). Tél. LEC 60-53

Renouvelant notre matériel, cédon :
AGIFLEX III, format 6 x 6, appareil reflex mono-objectif, f. 2.8; optique interchangeable, obturateur à rideau du 1/25^e au 500^e de sec., vitesses lentes et pose, mise au point précise et visée par l'objectif de prise de vue; prise de flash, levier d'armement rapide, protection contre les doubles expositions, etc., convient pour ttes photos. Sports, portraits, paysages. Etat neuf. Prix intérés., s'adresser à MOTOCYCLES.

ASSURANCES MOTOS SCOOTERS
TARIF RÉDUIT POUR ASSURANCE OBLIGATOIRE
CONTRAT CONFORME A LA LOI

Tous conducteurs, tous usagers, passager assuré
Contentieux récupère frais de réparation

Écrire service "Motocycles"
CABINET ADAM
Assureur-conseil agréé

181, rue La Fayette — PARIS (X^e) — Tél. NOR. 55-56.

Chez ALAZARD Super-Crédit Garantie. Reprise 100 motos c. neuves 55-56-57 + 30 vélomot. récents à solder + 20 scooters divers à ts prix + 50 motos de reprise à liquid. 47 bis, av. de Clichy (17^e). (Fond passage coté cinéma, accès et parking dans la cour.) LAB 44-65.

A vendre 500 NORTON type ES 2 C neuve moteur 3.000 kms avec garantie prix 160.000 fr. ROBBES, 18, rue de Lorraine Malakoff (Seine).

SCOOTER GUZZI GALETTO 160 cm³. Impecc. 15 000 km, roues secours, sièges, sacoche, 75 000 fr., GAUCHET, Le Nouvion-en-Thiérache, Aisne. Tél. 52.

B.S.A. 500 cm³ type B 34 spécial cross. 130.000 fr. HUC, 72, avenue A.-Briand, Montrouge (Seine).

2 CV 425, fin 55, 31.000 kms. Malle AR, accessoires. DEVOS, 4, av. de Lattre de Tassigny, Rueil (S.-&-O).

Achète side précision à droite. Bon état, FELIX, 2, rue Tchaikowsky, Le Mans.

DESSINATEURS-PROJECTEURS INGENIEURS-PROJECTEURS
Forte expérience pour usine moteurs, faible et moyen. cylindrée, gde ville Ouest. Situat. stable. Ecr. à n° 4226, SWEERTS, B.P. 269-09, Paris, qui transm.

Vends 250 PUCH T F, 53, 28.000 kms. Exc. état rouge-noire. Nombreux acces. 65.000 fr. 81, rue J.-Jaurès, Bois-Colombes, CHA 49-83.

Vends B.M.W. R. 25/3 bon état, bons pneus. 150.000 fr. CHARLET, 84, cité Hortense, Bordeaux-Bastide.

PEUGEOT 125 bonne occ. bas prix. MAGNAT 100 presque neuve bas prix, tél. STEVENS, CHA 15-85.

DAUPHINE, juillet 1957, chauff., parf. état, 450 000. LEGUERINAI, 70, bd Sault, Paris 12^e. Tél. OBS 22-97.

Vends 125 rapide, tte réglée et prête à participer à des compétitions, conviendrait à jeune débutant. Prix 100 000 fr. MONCET, 47, av. Wilson, Béziers (Hérault).

Ch. SCOOTER LAMBRETTA, VESPA, RUMI ou moto JAWA, PUCH, B.S.A., N.S.U., B.M.W., etc. GUT 02-98

Cse double emploi vend 350 D.K.W. Etat neuf. 100.000 fr. A. CROUAN 6, rue du Chantier, Evreux (Eure).

Vends TERROT 125 cm³ 54. Revisée GARDENE, Estang, (Gers).

600 SAROLEA G T 120.
MABILLAIS, 1, rue A.-Briand, Gentilly (Seine).

A vendre : moto N.S.U. 250 cm³. Acces. Neuve garantie - GROSLIER Motos Châtelguyon (Puy-de-Dôme).

Vends fonds cycles-motos Région Est Agences Motoconfort - Peugeot C. A. 14 unités - Ecrire au journal qui transm.

Pour raison santé vend 350 cm³ ROYAL ENFIELD - "BULLET" 16.000 kms état neuf, pte-bag., gdes sacoches neuves 160.000. Tous les jours après 19 heures. LELAIZANT 8 bis, rue Anatole-France Sèvres (S.-&-O.)

ON DEMANDE MÉCANICIEN MOTOCYCLISTE COMPÉTENT. HAUT SALAIRE

Lisez les journaux corporatifs : ces annonces foisonnent. Mais **Attention! seul,** le mécanicien ayant de solides connaissances techniques sera retenu. Voulez-vous être candidat avec toutes chances de succès ?

SUIVEZ NOS COURS SUR LES MOTOCYCLES chez vous, sans quitter votre emploi actuel. En quelques mois d'études faciles, nous ferons de vous le **SPÉCIALISTE RECHERCHÉ** et surtout **BIEN PAYÉ** Préparation C.A.P. Mécanicien

Demandez **AUJOURD'HUI** **MÊME** notre documentation gratuite N° 14. Grandes facilités de paiement accordées.

ÉCRIVEZ : **COURS TECHNIQUES AUTOS** Pour la France : SAINT-QUENTIN (AISNE)

Pour la Belgique : 41, bd Jamar, BRUXELLES-MIDI

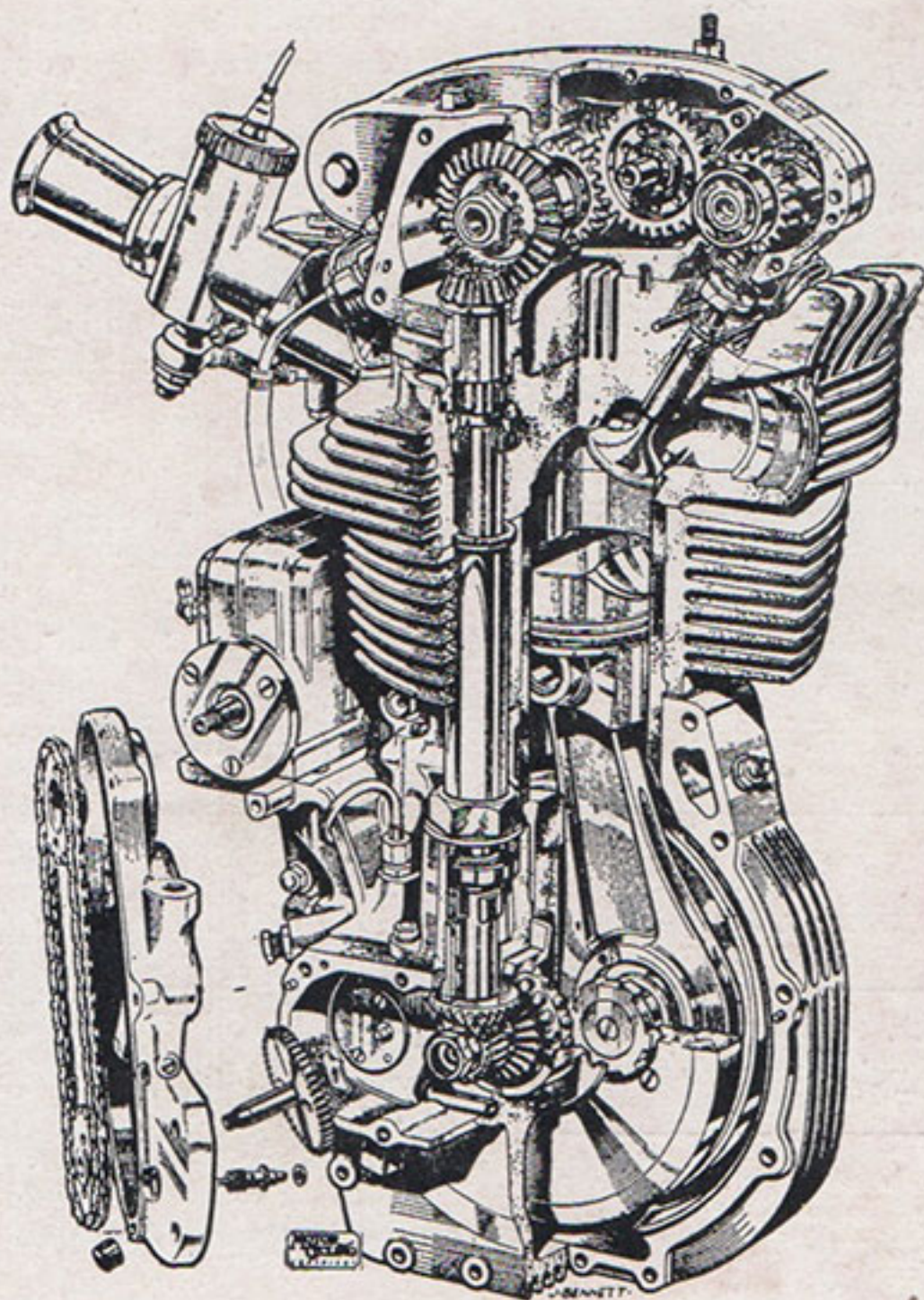
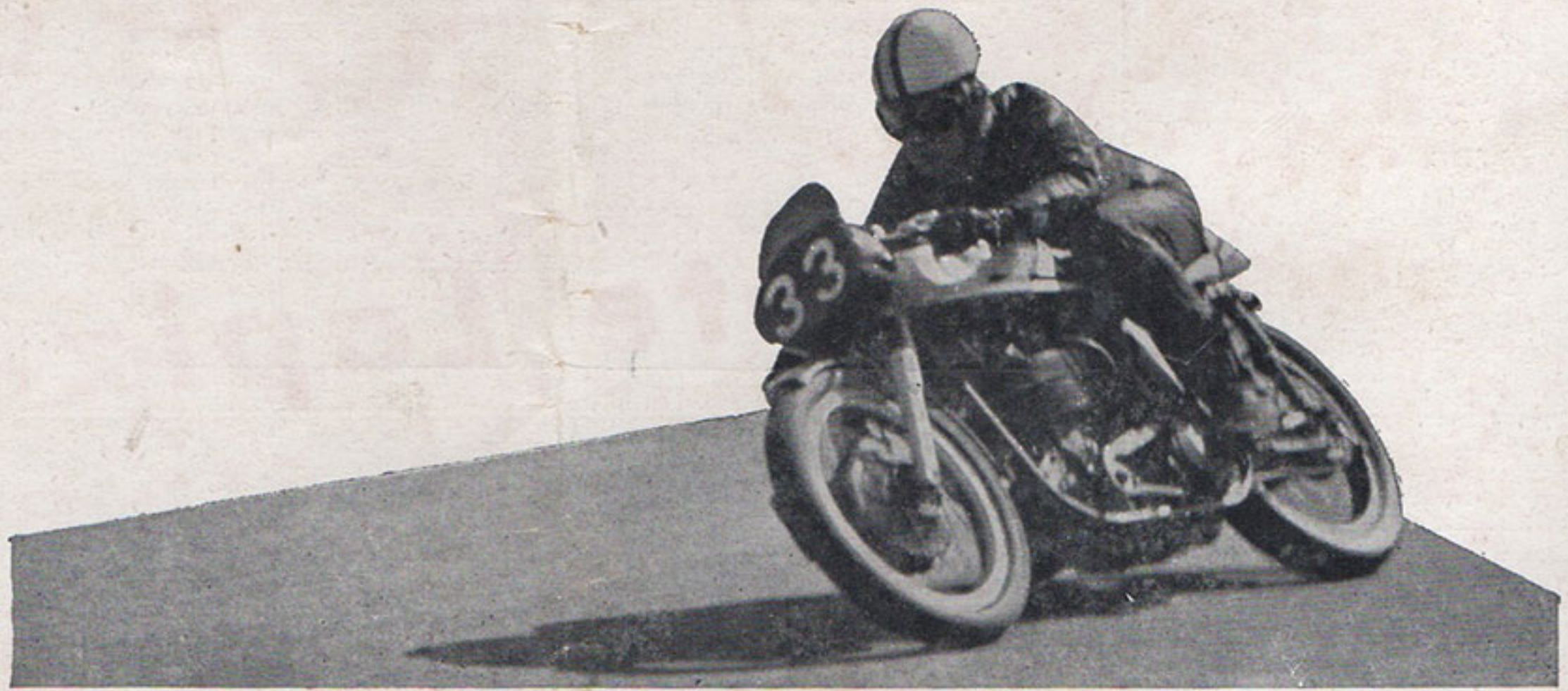
CHAIX-PARIS. — 1014-J 22-4-59.

Imprimé en France.



TOURISME...

SPORT...



Technique ...

MOTOCYCLES
et Scooters