

Moto revue

46^e ANNEE. — 5 JUILLET 1958. — N° 1.398

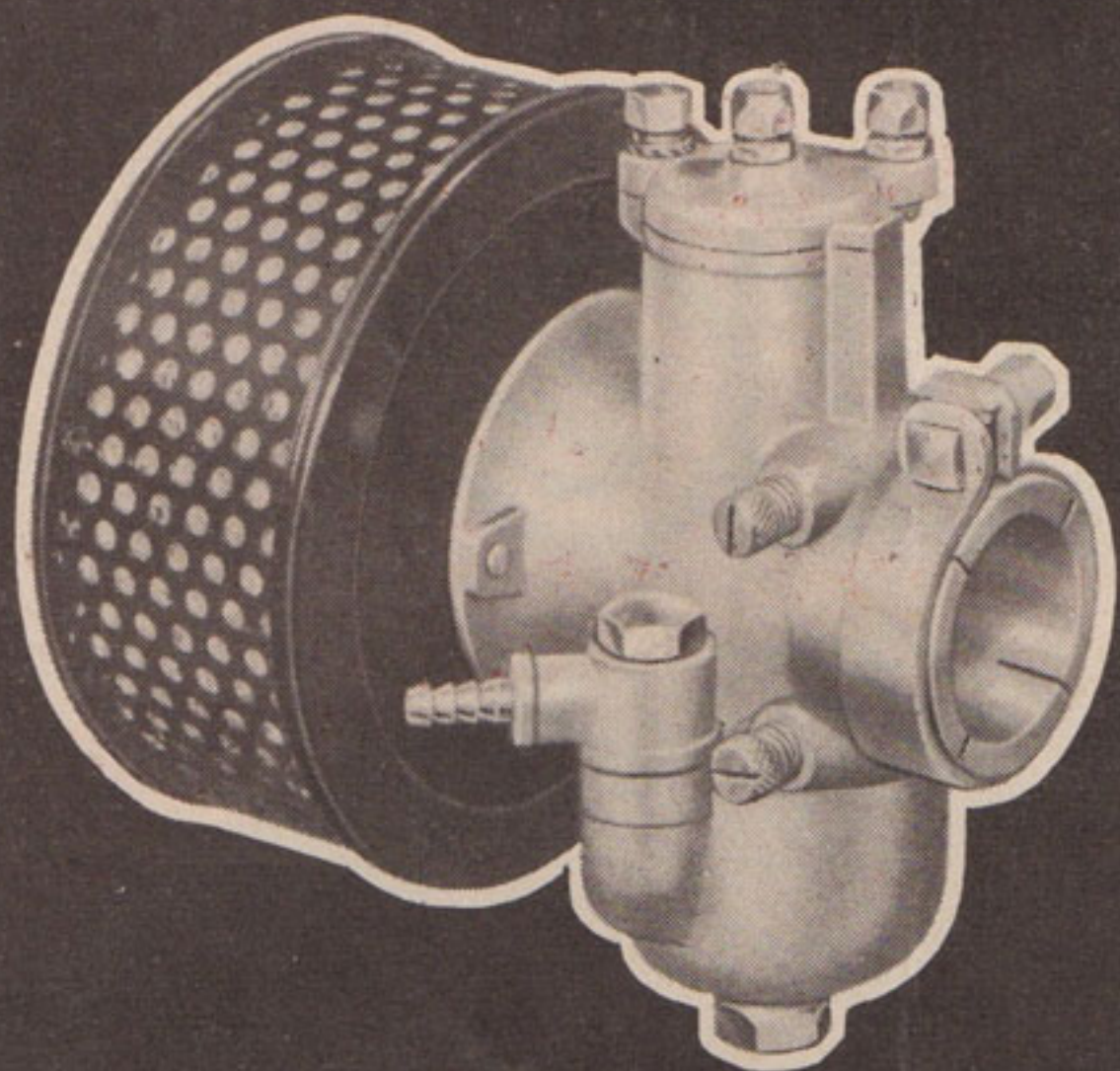
Tous les Samedis, le Numéro : 50 frs

GUZZI
175
SPORT



Menace sérieuse pour les Anglais.
Klinger, récent vainqueur à Moulins.

MAUBEN-LEGAY



*Le maximum de puissance
pour le minimum
de consommation*



GURTNER

36 bis, RUE GUERSANT - PARIS-17°

LA ROUTE LA PLUS SURE !

Sur le cyclomoteur,
sur le deux-roues,
l'élément vital,
c'est la chaîne.

C'est pourquoi,
vous ne devez pas
transiger sur la qualité.

Exigez performance,
durée, précision
et sécurité.



En un mot,
exigez

Brampton

LA CHAÎNE FRANÇAISE QUI TIENT !

Profitez de vos vacances



*roulez
sans souci...*

CASTROL est là !

Vacances pour vous, mais pas pour votre moteur !
Chaque jour vous roulez,
parfois même lourdement chargé.
Et vous prenez à peine le temps
d'entretenir votre moteur
2 temps ou 4 temps
comme vous le devriez.
Vous le savez,
mais vous restez très exigeant.

Vous pouvez l'être !
Si vous faites confiance à CASTROL :
vous roulez toujours tranquille.
Votre garagiste vous le dira.

2 fois plus tranquille
sur votre **2 temps :**

CASTROL SELF MIXING

en bidons ou en doses,
tellement plus sûr
et plus pratique !



calculée
éprouvée
toujours perfectionnée

L'HUILE PAR EXCELLENCE

MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN VOUS ADRESSANT AUX ANNONCEURS

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

ACCESSOIRES
POUR
MOTOCYCLETTES-VELOMOTEURS-CYCLOMOTEURS

SAKER
ET'S ANDRE PORTERIE

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

Étanchéité assurée avec

FAISCEAUX D'ALLUMAGE BOUGICORD

livrés sur PRÉSENTOIR
4 de 25 cm.
4 de 35 cm.
4 de 45 cm.

BOUGICORD

POUR
MOTOS
SCOOTERS
VELOMOTEURS
CYCLOMOTEURS

PRIX: 2150 fr.
VENTE EN GROS SEULEMENT

L'ELECTRICFIL

SIÈGE SOCIAL ET BUREAUX - LYON - 59 RUE MOLIERE - TEL. 52-34-43
DEPOT A PARIS: 45 BIS RUE POUCHET (17) - TEL. MAR.83-66



2 TEMPS
et
4 TEMPS

Tout!

NOUS
faisons
confiance
à l'huile

Bret-oil

L'HUILE DE COMPÉTITION AU SERVICE DU TOURISME

**LA PREMIÈRE HUILE
COMPOUNDÉE
À L'ELEKTRION**

BRET-OIL "SPÉCIALE 2 TEMPS"
BRET-OIL "2 TEMPS SCOOTER"
BRET-OIL "COMPÉTITION"



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



la carte de groupe sanguin

A Imola tout dernièrement, lors du Grand Prix d'Italie de Moto-Cross, tous les pilotes qui n'étaient pas en possession d'une carte de groupe sanguin ont été dirigés sur l'hôpital de la ville, où des prises de sang immédiatement effectuées ont fourni le précieux renseignement.

Il s'agit là, en effet, d'une précaution élémentaire et si l'on doit se surprendre de ce que nous venons d'écrire, ce n'est pas le zèle du service médical italien qui doit agréablement étonner, mais c'est plutôt l'importance du nombre des coureurs ignorants de leur groupe sanguin qui peut, à juste titre, laisser rêveur.

Voilà des hommes qui s'exposent chaque semaine, non seulement sur les circuits où ils s'alignent le dimanche, mais plus encore peut-être sur les routes qu'ils empruntent de jour et de nuit pour rejoindre les lieux d'épreuves, et ces hommes dédaignent la possibilité qui leur est donnée (comme à nous tous d'ailleurs) d'être mieux et plus vite soignés en cas d'accident!

★

Combien souvent une transfusion immédiate a pu sauver une vie humaine! Mais pour agir efficacement, pour injecter au blessé le contenu d'un flacon de sang, le médecin doit absolument connaître le groupe sanguin auquel appartient la victime. Sinon, ce serait employer un remède pire que le mal que l'on voudrait traiter.

Tout ceci, nos coureurs, beaucoup d'entre eux du moins, l'ignorent ou ne s'y arrêtent pas: il est tellement dans le caractère de l'homme de se mettre dans le cas d'être guéri pour n'avoir pas su prévenir!

★

Il y a ici, de toute évidence, quelque chose à faire, quelque chose à quoi le président Seery, membre de la sous-commission de moto-cross de la F.F.M. — pour ne parler que de lui — a souvent pensé.

Pourquoi ne pas décider, par exemple, que toute demande de licence, tout renouvellement de ladite ne pourront être pris en considération, à dater du 1^{er} janvier 1959, que si les intéressés sont en mesure de présenter une carte de groupe sanguin, dont les indications pourraient être portées précisément dans un cadre réservé à cet effet sur les licences?

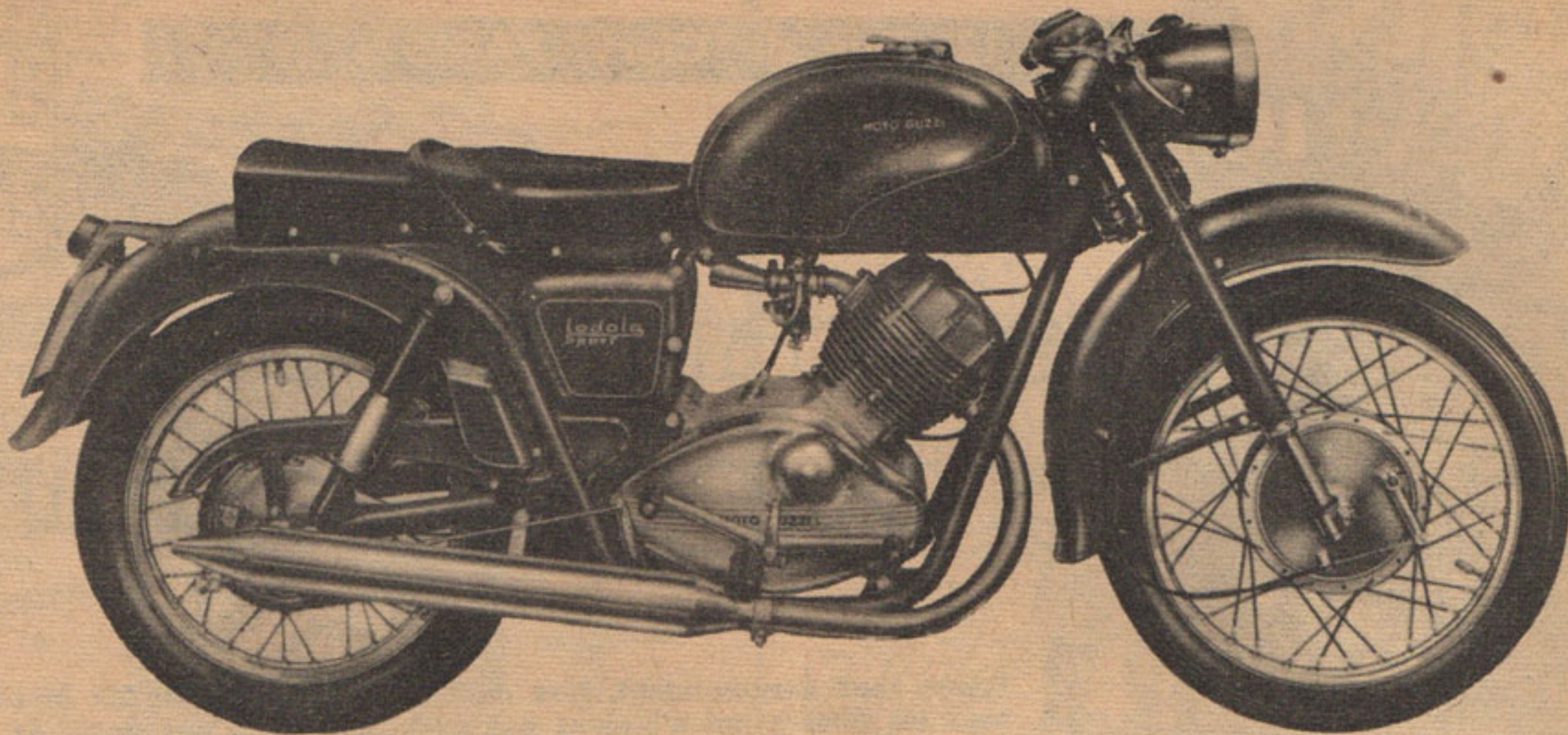
★

Nous ne pensons pas qu'il y ait un quelconque empêchement à prendre une telle décision, que ceux qu'elle intéresserait devraient finalement et logiquement être les premiers à approuver en tant que bénéficiaires éventuels.

Une prise de sang, c'est si peu de chose, c'est si vite fait, et c'est tellement indispensable que l'on peut à bon droit regretter que les Pouvoirs Publics n'aient pas, de leur côté, rendu la carte de groupe sanguin obligatoire pour chaque citoyen.

A la F.F.M. d'agir vite pour une fois, et par elle, une nouvelle fois, au sport de donner l'exemple!

RÉDIGÉE
PAR
DES MOTOCYCLISTES
POUR
LES MOTOCYCLISTES



LA 175 GUZZI "LODOLA"

**EST ENFIN DOUBLÉE
D'UN MODÈLE "SPORT"**

UNE machine de tourisme à distribution par arbre à cames en tête, qui verrait le jour en Italie, et qui plus est, serait signée Guzzi, mais dont on ne tirerait pas un dérivé « sport », voilà ce qui, pour nous, motocyclistes, serait absolument impensable.

Aussi, la logique triomphant une nouvelle fois, n'y a-t-il pas lieu de s'étonner que Guzzi se décide enfin à fabriquer un dérivé sportif de sa « Lodola ».

On peut simplement regretter qu'il soit venu aussi tardivement ; mais enfin, réjouissons-nous quand même, puisque aujourd'hui nous saluons la naissance d'une nouvelle machine sport.

AINSI, un nouveau modèle de Guzzi vient d'être exposé à la Foire de Milan, fruit de l'expérience considérable acquise par le service course de cette maison.

Mais cette Guzzi « sport » se signale par son extrême souplesse de fonctionnement qui autorise des reprises en 4^{me} à partir de 20 km/h, chose assez peu courante sur une 175 cc de tourisme, encore moins sur un modèle sport dont le moteur s'avère ici peu « pointu », puisqu'à cette vitesse correspond un régime moteur de peu supérieur à 1.000 t/m.

On ne peut pas parler, à vrai dire, d'un important gonflage du moteur car, en fait, pour obtenir plus de puissance, les techniciens de la Guzzi ont principalement augmenté le taux de compression et amélioré la carburation, obtenant ainsi un moteur plus puissant, mais néanmoins de caractéristiques « tranquilles ».

Mais le moteur n'a pas été travaillé seul, et l'augmentation des performances a amené également une amélioration dans le freinage, avec notamment un nouveau moyeu-frein central à l'avant.

Egalement, le côté esthétique de la machine — qui n'est pas à négliger — a été amélioré, par un nouveau dessin des réservoirs d'essence et d'huile, du phare, de la selle double, du guidon, etc... ce qui fait écrire à Guzzi que la Lodola sport a été « dessinée par le vent » !...

CARACTÉRISTIQUES DE LA LODOLA SPORT

Mais passons aux caractéristiques techniques de cet attrayant modèle.

Le moteur est toujours le monocylindre 4 temps supercarré, d'un alésage de 62 pour une course de 57,8, donnant un rapport course/alésage de 0,932, la cylindrée exacte étant de 174,4 cc.

Le cylindre, incliné vers l'avant selon un angle de 45° est en alliage léger, avec une chemise en fonte.

Culasse évidemment en alliage léger, avec la bougie située à gauche, et inclinée à 35°.

Le piston bombé, est équipé de deux segments de compression et de deux segments racleurs, alors que sur le modèle de tourisme, le piston est presque plat, et possède 3 segments d'étanchéité et un racleur.

Le pied de bielle est monté sur bague bronze, tandis qu'à la tête nous trouvons des rouleaux.

Quant au vilebrequin, démontable, il se signale par ses deux masses d'équilibrage différentes, le maneton n'étant pincé que dans la masse droite.

Bien entendu, le petit volant d'inertie

cher à Guzzi est encore présent, mais se trouve dissimulé sous le carter extérieur gauche.

★

La distribution si caractéristique, à arbre à cames en tête avec volant d'équilibrage (voir à ce sujet M.-R. 1.382) est évidemment conservée.

Les soupapes de 32 mm de diamètre à l'admission et 30 mm à l'échappement (comme sur la version « tourisme ») sont inclinées à 54° et rappelées par deux ressorts hélicoïdaux coaxiaux.

Le diagramme de la distribution est le suivant :

A.O.A. 28° - A.O.E. 55°

R.F.A. 55° - R.F.E. 28°

Avec ses 56°, le croisement apparaît comme assez modique et peut être à l'origine de la grande souplesse de ce moteur qui néanmoins développe 11 CV à 6.000 t/m, avec un taux de compression de 9 à 1. Sur la « tourisme », taux de compression de 8 à 1 et puissance de 9,2 CV à 6.400 t/m.

★

Notons encore le montage d'un carburateur Dell'Orto d'un passage de gaz de 22 mm (même diamètre que sur la « tourisme » et dont le pavillon d'entrée d'air n'est pas perpendiculaire au corps du carburateur.

Graissage par carter sec, avec réservoir d'huile séparé, la pompe étant du type à engrenages.

★

La transmission primaire se fait au moyen d'engrenages hélicoïdaux. L'embrayage est à disques multiples travaillant dans un bain d'huile.

Formant bloc avec le moteur, la boîte de vitesses offre 4 rapports, à engrenages toujours en prise, donnant les démultiplications suivantes :

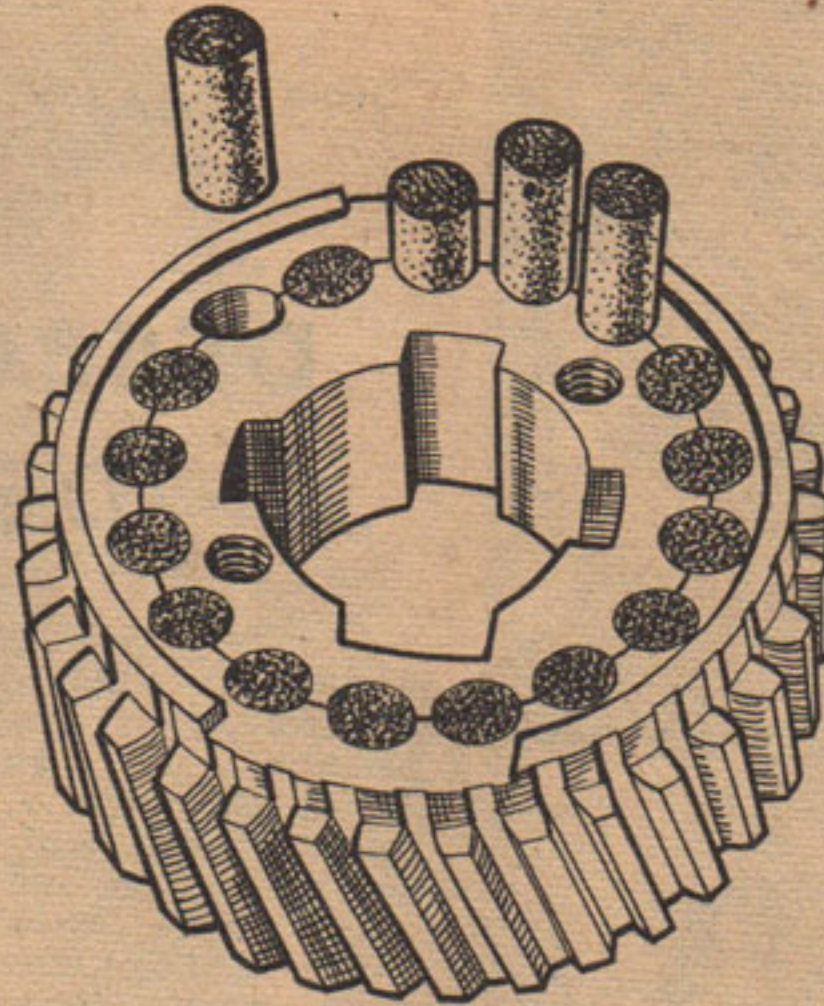
2,86 - 1,79 - 1,27 et 1 à 1.

De l'échelonnement de cette boîte, il faut surtout remarquer la première plutôt haute pour une 175 cc étant à 35 % de la 4^{me}, la 2^{me}, classique avec ses 56,8 % et la 3^{me}, qui avec ses 79 % est assez près de la 4^{me}. Mathématiquement, l'étalement est parfait.

★

Le cadre tubulaire est du type à double berceau, très classiquement suspendu à l'avant par une fourche télescopique, à l'arrière par une fourche oscillante, avec amortisseurs séparés.

Les roues sont différentes entre elles (mais identiques à celles de la « tourisme »), puisque nous trouvons à l'avant une jante de 18 chaussée d'un pneu de



Pour obtenir un certain amortissement dans les transmissions, nous trouvons cette sorte de pignons où des noyaux en caoutchouc réunissent les parties mâle et femelle. Nous trouvons ces pignons aussi bien à la transmission primaire que dans la commande d'A.C.T.

2,50, et à l'arrière une jante de 17 avec pneu de 3,00.

★

Comme nous l'avons précédemment indiqué, le freinage a été amélioré, en fonction des performances plus élevées autorisées par ce modèle sport.

C'est ainsi qu'à l'avant nous trouvons un moyeu-frein central d'un diamètre de 180 mm (au lieu de 160×30) avec des garnitures d'une largeur de 35 mm, ce qui nous donne une surface freinante de 127 cm².

A l'arrière tambour de 160 mm par 30 mm (au lieu de 150×30) donnant une surface freinante de 79 cm². Ainsi, au total, la surface freinante atteint 206 cm².

★

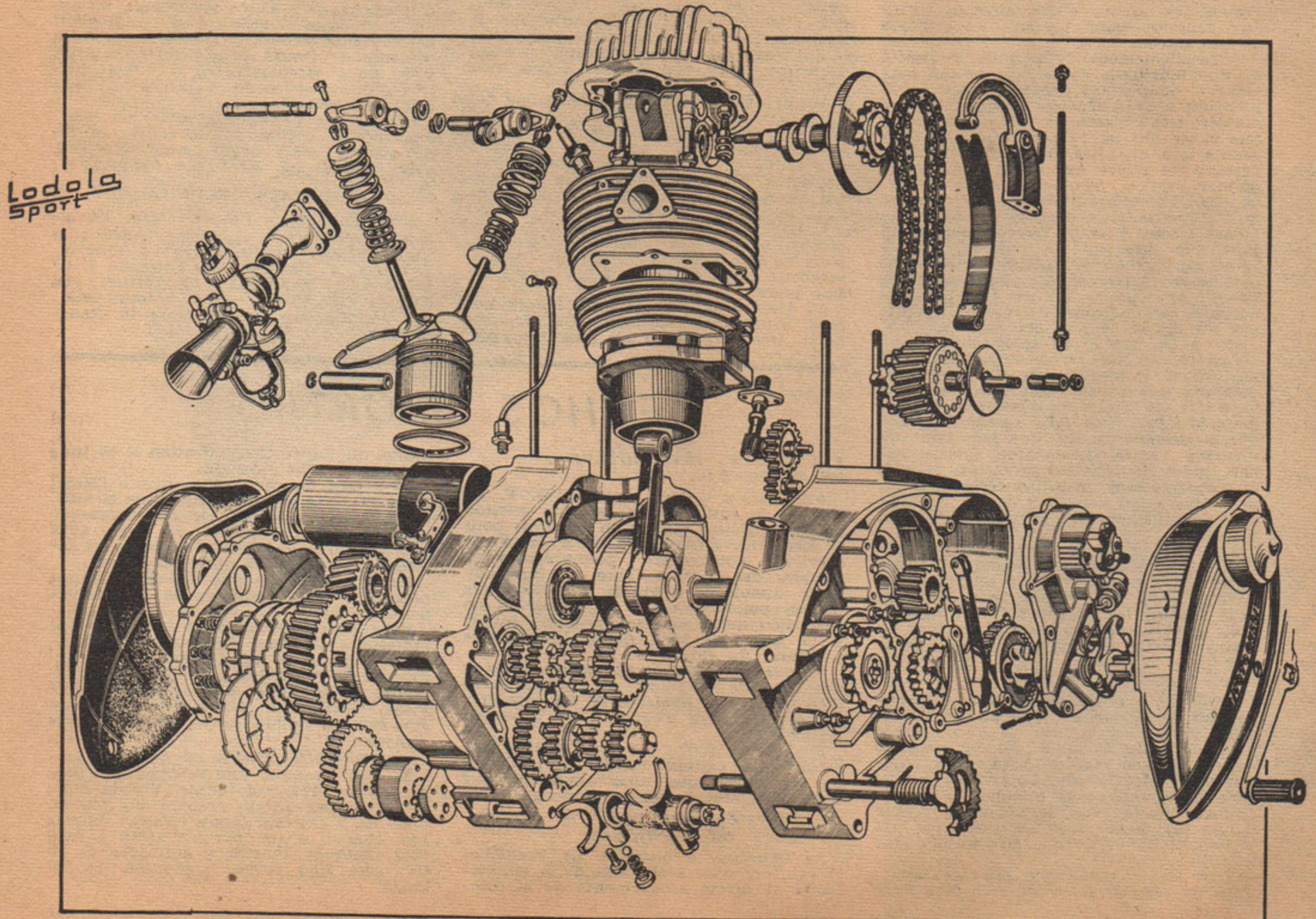
Le réservoir à essence, d'un nouveau dessin, a une capacité accrue, de 15 litres (au lieu de 12), et ses évidements, ainsi que le petit guidon sport, permettent une position assez en avant.

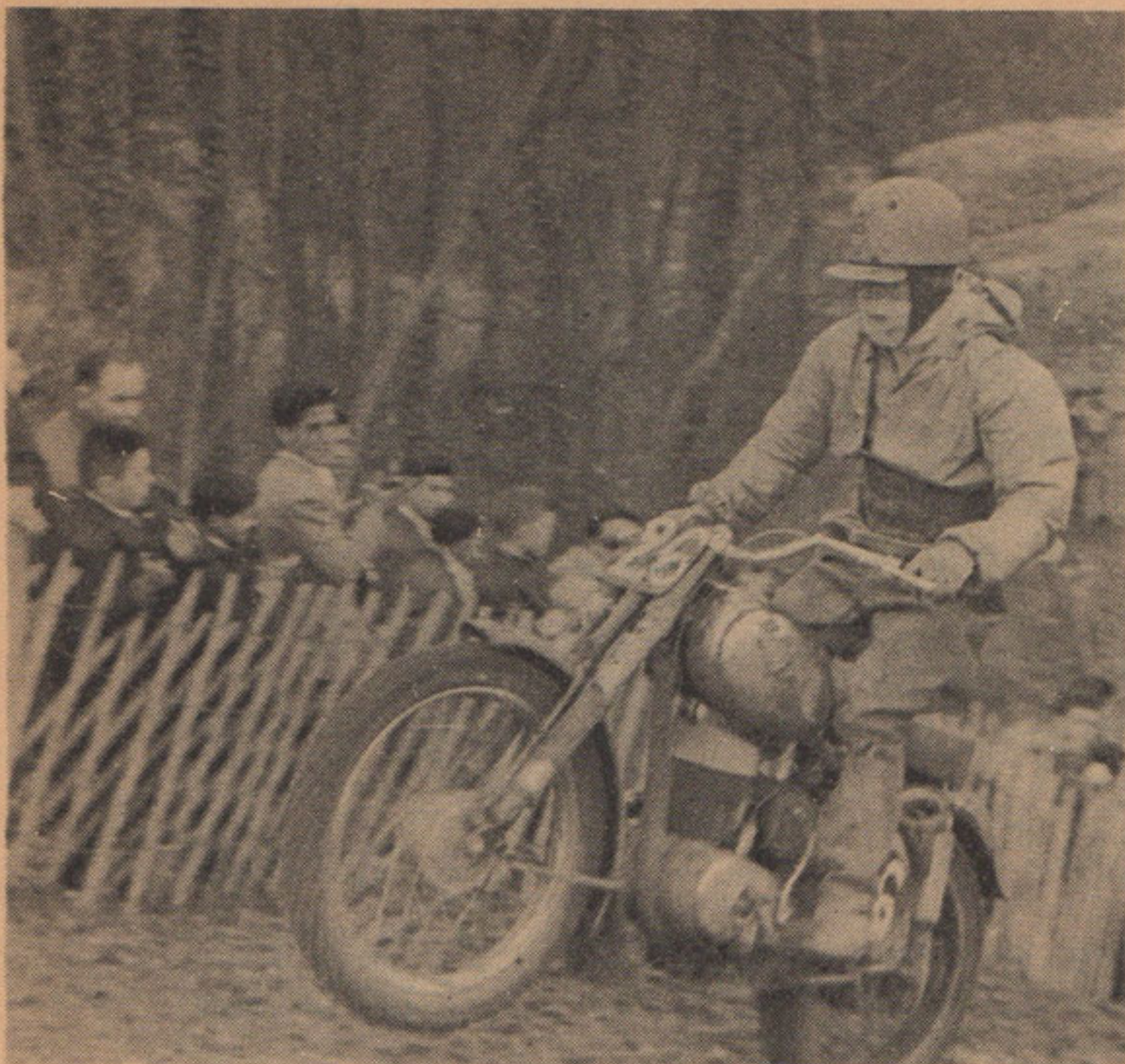
La « Lodola sport » pesant 110 kg à vide, son rapport poids/puissance nous donne 10,0 kg par cheval.

Telle se présente, dans ses grandes lignes, cette sœur de la « Lodola », plus puissante (de 2 CV) et surtout remarquable par son ensemble très homogène et sportif.

Mais ce sont là des qualités auxquelles l'industrie transalpine nous a habitué depuis plusieurs années.

André CAM.





3^{ème} MANCHE DU CHAMPIONNAT DES 250 A NANCY **DESBOIS VAINQUEUR DEVANT VOREUX**

Ayant lui-même modifié les suspensions de sa Maïco « client », Desbois s'est rapidement mis en main cette machine et nous aurons sans doute en lui bientôt un élément de bonne classe internationale en 250 cc.

Nous n'aurons pas aujourd'hui à nous montrer aussi sévère pour cette 3^{ème} manche du Championnat de France de moto-cross, classe des 250 cc, que pour les deux précédentes, les organisateurs de Nancy ayant fourni un réel effort pour bien faire. Contentons-nous de signaler simplement deux insuffisances :

— Le carburant a été fourni trop tardivement, ce qui n'a guère laissé de temps aux coureurs pour parfaire les réglages de carburation.

— Deuxièmement, le manque d'autorité du directeur de la course, qui ne put parvenir à donner un départ correct, après pourtant 2 faux-départs. Il y a là, d'une manière très générale en moto-cross, quelque chose qui ne va pas : trop de dirigeants non qualifiés, dont la seule compétence ne relève que de la trop bonne opinion qu'ils semblent avoir d'eux-mêmes ! Ici encore, c'est à la Fédération qu'il appartient de prendre ses responsabilités : seuls doivent pouvoir œuvrer en tant que directeur de course, commissaire, chronométrateur, pointeur, etc... des personnes régulièrement pourvues d'une licence appropriée, qui ne doit pas être accordée (comme c'est le cas actuellement) par les ligues, le plus souvent sans formalité ! La licence en question doit au contraire, au prix d'un règlement nouveau dont l'urgence s'impose, être délivrée par une Commission compétente de la F.F.M. (à créer), qui siègera une ou deux fois l'an pour faire passer aux candidats l'examen voulu, que l'on fera très difficile. Ladite Commission pourra encore juger de tous les problèmes relatifs aux réclamations, insuffisances entraînant la nécessité de sanctions contre les officiels éventuellement incompetents ou mal inspirés.

Enfin, le premier travail d'une telle Commission fédérale des licences officielles devra être, si elle voit le jour et c'est indispensable, de reconsidérer au plus vite toutes les licences de dirigeant, etc... actuellement accordées, à tort ou à travers nous ne tarderons pas à le montrer !

★

Revenons à la course de Nancy, disputée sur le terrain du plateau de Malzeville, parmi les sapins. La piste, tracée dans un cadre agréable, développait 1.100 mètres environ mais sa largeur était notablement insuffisante. De ce fait, impossible de doubler sans prendre de sérieux risques et, de plus, le départ dut être donné sur deux rangs, ce qui n'est pas réglementaire et devrait être absolument interdit.

Nous ne le répéterons jamais assez : Tous les terrains de cross, et à plus forte

raison ceux que l'on retient pour une épreuve de Championnat, doivent être régulièrement homologués, de la même façon et dans le même esprit que pour ce qui est des terrains du Championnat international.

Départ aux feux rouge et vert, et à la troisième tentative, Saucisse démarre en tête devant Voreux, Terrien, Antoine, Pinetti, Monpo, Brussauro, Desbois, Houdoux, Molas, etc... (16 partants sur 18 qualifiés, Bossard s'étant cassé une jambe le dimanche précédent et Misandeau étant également absent pour une raison non précisée).

Au 3^{ème} tour, Voreux passe Saucisse qui est peu après victime d'une chute provoquée par l'excès de fougue du Toulousain Monpo qui brise une jambe à l'infortuné champion de la Ligue Anjou-Bretagne. Accident absolument navrant, qui va mettre un terme à la saison de l'un de nos spécialistes les plus doués !

Mais Monpo ne s'arrête pas là : il accroche bientôt Terrien, qui rétrograde alors en 5^{ème} position tandis que Desbois, revenant bien, remonte de la 8^{ème} à la 3^{ème} place.

Au 11^{ème} tour, passent dans l'ordre Voreux, Brussauro, excellent, Desbois, Pinetti, très bon lui aussi, puis Houdoux,

Monpo à qui son inexcusable « manière » a profité, enfin Terrien, Molas, Antoine, Le Boulch et Marchand.

Nous irons ainsi jusqu'à quatre tours de la fin, moment que choisit alors Desbois, notre meilleur homme actuellement dans la cylindrée, pour passer irrésistiblement Voreux et terminer nettement détaché devant le nordiste, Brussauro, Pinetti qui ont su conserver leurs places. Molas bien remonté, Houdoux pas très heureux, Antoine, etc...

Terrien, accroché une nouvelle fois par Monpo, a rétrogradé inévitablement, mais le Toulousain ne s'est pas aussi bien tiré de l'incident que précédemment, et se classe 13^{ème} à 2 tours devant Knutti qui a cassé.

★

Les organisateurs ont eu l'élégance de remettre une prime spéciale de malchance au coureur Saucisse, geste qui mérite d'être souligné. Nous espérons qu'ils rédigeront un rapport précis sur les circonstances de l'accident survenu à ce pilote, sur la responsabilité qu'il convient d'attribuer dans cette regrettable affaire au Toulousain Monpo, et si l'impression de brutalité excessive laissée à tous les présents se trouve officiellement confirmée, nous attendons de la F.F.M. une très ferme mesure de suspension à l'encontre du coupable.

Il y a des procédés absolument inadmissibles en course, car la course en fin de compte, c'est avant tout du sport, avec l'esprit que ce terme comporte !

RESULTATS TECHNIQUES

Championnat de France, classe 250 cc, 3^{ème} manche : 1. Desbois (Maïco) ; 2. Voreux (NSU) ; 3. Brussauro ; 4. Pinetti ; 5. Molas ; 6. Houdoux ; 7. Antoine ; 8. Le Boulch ; 9. Marchand ; 10. Terrien ; 11. Guillot ; 12. Faivre ; 13. à 2 tours Monpo ; 14. Knutti ; 15. Saucisse ; 16. Rademacher.

ECHOS SPORTIFS

FRUYTHOFF... INSTRUCTEUR EN POLOGNE !

Au parc, à Cassel, lors du G. P. de France, le bruit courait qu'une mission polonaise s'était rendue en Belgique pour y suivre les différents aspects de la vie sportive motocycliste, pour également prendre des contacts avec un crossman inter capable de servir de professeur aux pilotes polonais, dont on considère en haut lieu qu'ils ont besoin d'être initiés à la spécialité telle qu'on la pratique à l'Ouest du rideau de fer.

Aujourd'hui, la nouvelle est confirmée : c'est Camille Fruythoff, un coureur belge bien connu des habitués de nos terrains, qui a eu charge d'éduquer les crossmen polonais.

Souhaitons qu'il y ait réussi pleinement, et que nous arrivent bientôt les meilleurs de ses élèves, que nous almerions voir confrontés avec les éléments occidentaux.

1^{er} RALLYE-CONCENTRATION MOTO-CYCLISTE DE PORNICHET

Le Syndicat d'Initiative de Pornichet (L.-A.), organise, avec l'aide de la Municipalité et divers groupements de la com-

mune, un Rallye-Concentration le 20 juillet et le 17 août prochain.

Le départ du rallye aura lieu à l'Hôtel Mazy-Plage. Après un défilé dans la ville, nos motards feront un circuit pittoresque dans la région. L'arrivée du rallye aura lieu à la place du Marché où tous les pilotes participeront à un gymkhana.

De nombreux coupes et lots récompenseront les vainqueurs et les participants.

Pour toute demande de règlement et bulletin d'adhésion, s'adresser : au Syndicat d'Initiative de Pornichet ; au Bazar de la Gare, place de la Gare, Pornichet ; à M. André Barriot, Hôtel Mazy-Plage, boul. des Océanides, Pornichet. Joindre un timbre de 20 frs pour frais d'envoi.

LES HONGROIS DANS LA COURSE ?

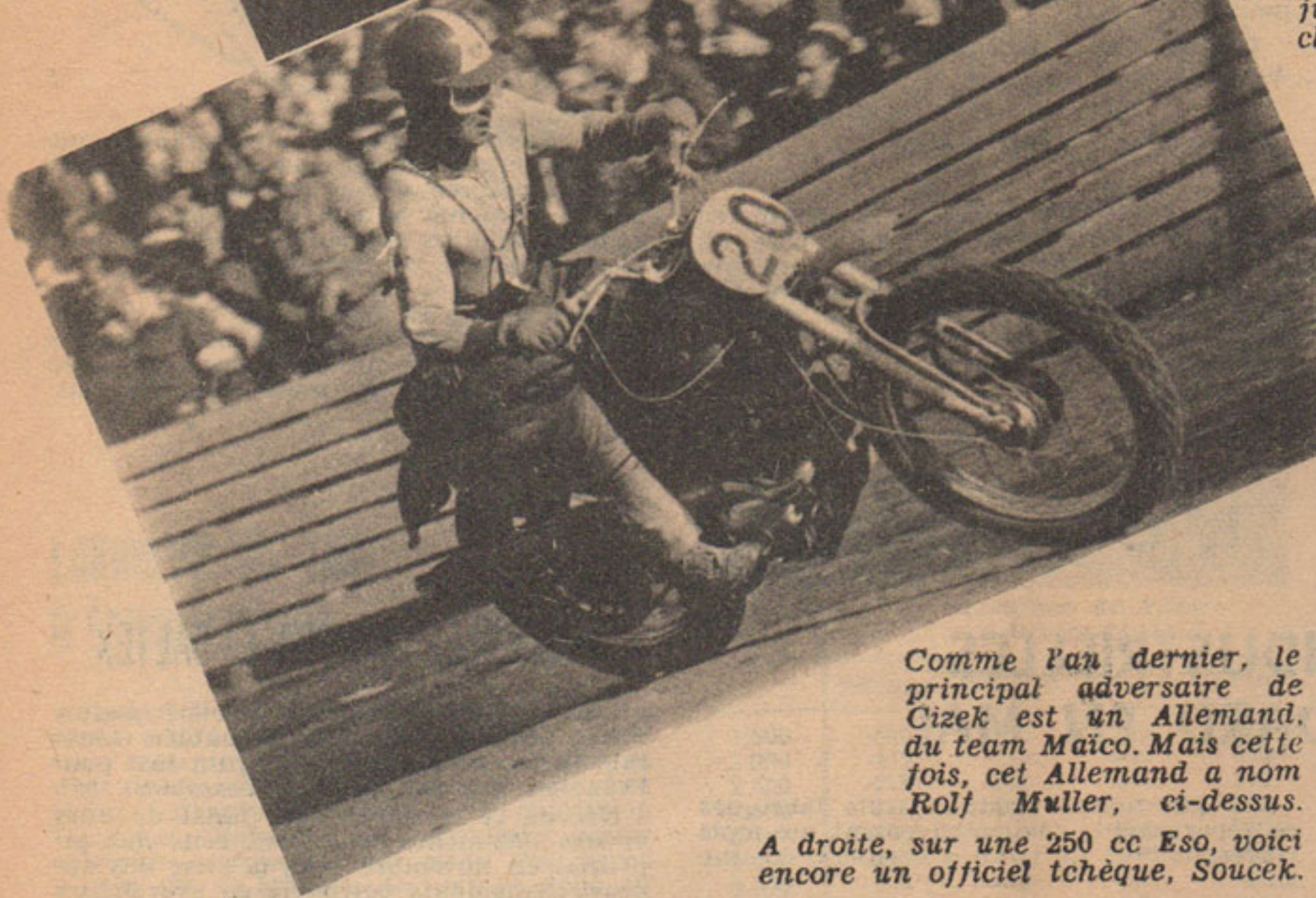
Si l'on en croit une information provenant de Tchécoslovaquie, l'usine hongroise Csepel aurait préparé un 500 cc dont les 2 arbres à cames seraient entraînés, chacun d'eux, par un arbre à renvois coniques. Puissance annoncée de 50 CV, avec une vitesse maximum de 210 km/h.

DEUX VICTOIRES DE PLUS POUR CIZEK et JAWA EN COUPE D'EUROPE

Coupe d'Europe, classement général provisoire : 1. Cizek (38 pts) ; 2. Muller (14 pts) ; 3. Ron (13 pts) ; 4. Hamrsmid (Tch., Jawa d'usine), 7 pts ; 5. Ostorero (I., Mi-Val d'usine), Kamper (A., Maico) et Stonebridge, 6 pts ; 8. Roucka (Tch., Jawa d'usine), Betzlbacher, Sharp, 4 pts ; 11. Schramm, Caroli (I., Bianchi d'usine), Chara, Leask, 3 pts ; 14. Van Pee (B., Jawa) et Dahlen, 2 pts ; 16. Moretti (I., Mi-Val d'usine) et King, 1 pt.

Prochaine manche à courir : Bielstein (Allemagne), le 13 juillet.

Jaromir Cizek, chef de file de l'équipe officielle Jawa en moto-cross, classe 250 cc, est pratiquement assuré de remporter la Coupe d'Europe 1958, où il a fait jusqu'ici cavalier seul. Les documents inclus dans cette page ont été pris à Prague.



Comme l'an dernier, le principal adversaire de Cizek est un Allemand, du team Maico. Mais cette fois, cet Allemand a nom Rolf Muller, ci-dessus.

A droite, sur une 250 cc Eso, voici encore un officiel tchèque, Soucek.

Le chef de file de l'équipe officielle Jawa a poursuivi sa marche triomphale dans la Coupe d'Europe 1958, gagnant les manches tchèque (Prague, le 8 juin) et anglaise (Beenham, le 15 juin), ce qui porte le nombre total de ses succès à 4 victoires et une place de second sur les cinq épreuves disputées !

Et cette fois, la supériorité de Cizek fut d'autant plus indéniable que les officiels Maico, Fritz Betzlbacher tenant de la Coupe 1957 en tête, avalent repris leur place sur la ligne de départ.

A Prague, le seul adversaire valable du Tchèque fut Muller, qui déjà inscrivit au palmarès Maico l'épreuve de Vienne (Autriche), seule manche de la Coupe d'Europe 1958 à n'avoir pas été gagnée par Jawa jusqu'ici !

En Angleterre, par contre, aucun Allemand ne put se classer dans les 6 premiers, alors que les Tchèques, outre Ci-

zek, classaient encore Frantisek Ron à la 5me place.

Cizek eut tout de même plus de peine à vaincre à Beenham qu'ailleurs, l'excellent spécialiste britannique Brian Stonebridge lui enlevant la première place dans la seconde manche de l'épreuve.

RESULTATS TECHNIQUES

Coupe d'Europe, 4me manche (Prague) : 1. CIZEK (Tch., Jawa d'usine) ; 2. Muller (A., Maico d'usine) ; 3. Betzlbacher (A., Maico d'usine) ; 4. Chara (Tch., Jawa) ; 5. Dahlen (Suède, Husqvarna) ; 6. Schramm (H., Maico), etc...

Coupe d'Europe, 5me manche (Beenham) : 1. Cizek ; 2. Stonebridge (G.-B., Greeves) ; 3. Sharp (G.-B., Francis-Barnett) ; 4. Leask (G.-B., Greeves) ; 5. Ron (Tch., Jawa d'usine) ; 6. King (G.-B., Greeves), etc...



ACTUALITES

M. EUGENE PEUGEOT REMPLACE M. GRENIER DE LATOUR A LA PRESIDENCE DE LA C.S.N.M.

La Chambre Syndicale Nationale du Motocycle a tenu son assemblée générale le 24 juin 1958.

Après une absence de trois mois provoquée par son état de santé, M. Grenier de Latour a confirmé à l'assemblée qu'il se trouvait dans l'obligation absolue d'abandonner la présidence, malgré l'insistance de ses collègues qui ont vivement regretté cette décision irrévocable.

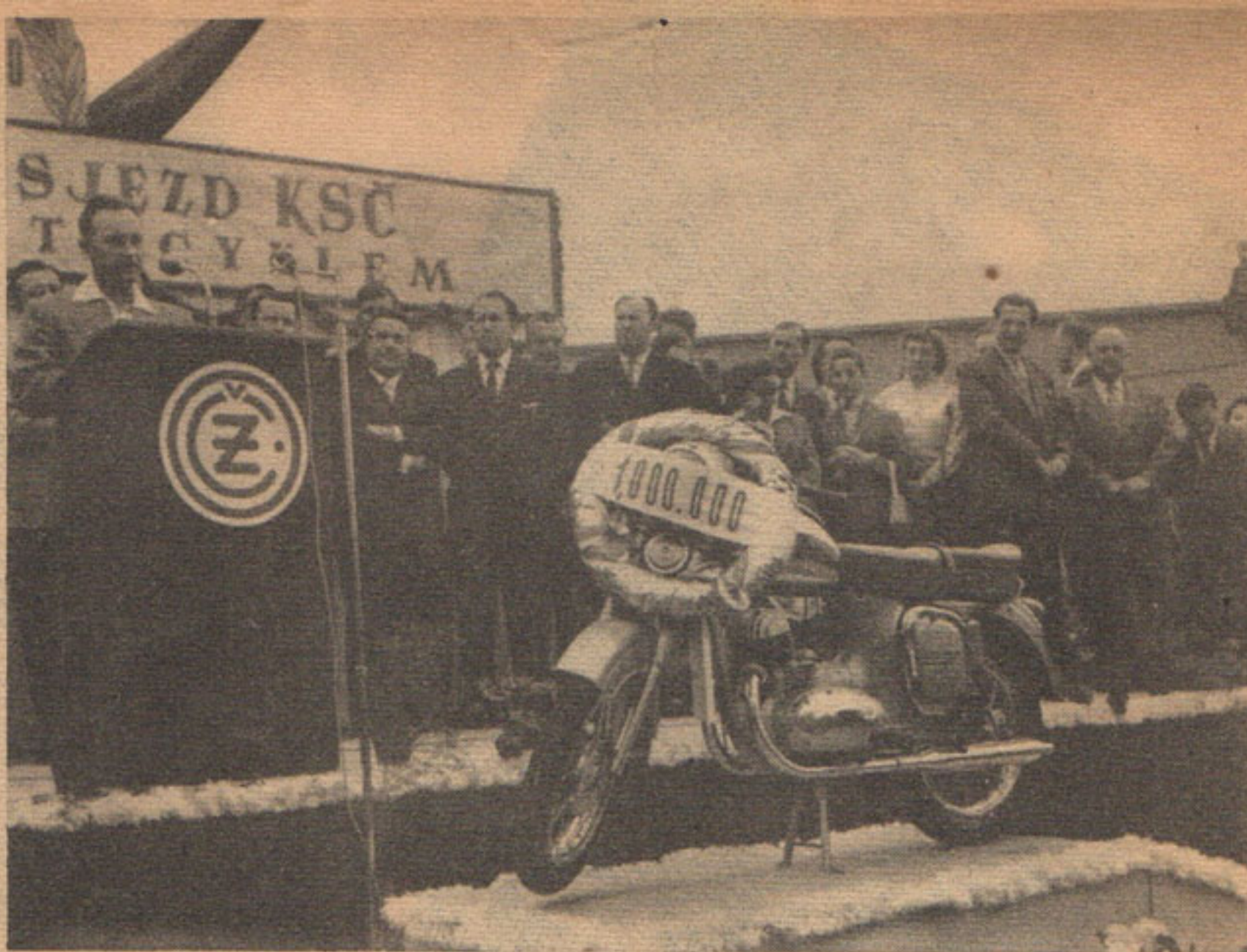
L'Assemblée a complété son comité-directeur en élisant M. d'Aumale (France Motor Cycles), M. Gautron (Gitane), M. Guillaume (Favor), M. Noblet (Motobécane) et M. Vuillierme (Paloma).

A l'issue de l'assemblée générale, le comité a procédé à la réélection de son Bureau, et, sur la proposition de M. de Latour, a élu président M. Eugène Peugeot, le plus ancien des vice-présidents.

Pour marquer à M. de Latour sa reconnaissance pour son action en son sein, le comité l'a nommé président d'honneur, et il continuera à faire partie du comité-directeur.

Le comité a reconstitué son Bureau en élisant comme vice-présidents M. Alesandri, M. D'Aumale, M. Demaizière et M. Sarrazin, le trésorier demeurant M. R. Dussourt et le secrétaire général M. H. Cochard.

N.D.L.R. — M. Grenier de Latour a également démissionné de son poste de membre « constructeur » au comité de la F.F.M.



Notre Carnet

DISTINCTION

Nous apprenons avec plaisir que M. Georges DUNOIS, co-gérant associé des Ets J. Dunois et Fils à Vincennes, vient d'être nommé, par décret du 29 mai 1958, chevalier dans l'ordre de la Légion d'honneur.

Toutes nos félicitations au nouveau dignitaire.

BOENSCH CHEZ BMW

Helmut Werner Boensch, le technicien allemand bien connu, qui est encore un journaliste apprécié et l'un des membres de la Commission Technique Internationale de la F.I.M., est depuis le 15 juin directeur du service de la planification technique des ventes aux usines BMW de Munich.

On a baptisé, à Strakonice, la 1.000.000^e motocyclette Jawa, en présence notamment de M. J. Poch, importateur de la marque en France.

NECROLOGIE

M. Henri Jorlau, le photographe que tous les crossmen connaissent bien pour les nombreuses scènes sportives qu'il fixa sur la pellicule à leur intention, est décédé le 24 juin des suites d'une maladie, à son domicile de Suresnes.

Nous prions sa famille de bien vouloir trouver ici l'expression des bien sincères condoléances que lui adressent par notre canal les milieux du moto-cross français.

L'OR NOIR

ACTIVITÉS INDUSTRIELLES D'ESSO STANDARD EN MAI

Raffinerie de Port-Jérôme. — Au cours du mois de mai, la raffinerie de Port-Jérôme a traité 345.402 tonnes de pétrole brut, contre 346.386 tonnes en avril.

Les tonnages mis en œuvre pendant le mois de mai comprennent 41.473 tonnes de pétroles bruts de Parentis, Mothes et Lugos, fournis par Esso REP, soit 12 % des tonnages traités. Ils comprennent également 15.826 tonnes de brut du Gabon distillées pour le compte de la Société Pétrofrance, soit 4,6 % du total. Les autres bruts mis en œuvre provenaient à raison de 70,7 % du Moyen-Orient, 12,6 % du Venezuela et 0,1 % des Etats-Unis.

La deuxième unité de cracking catalytique a été arrêtée en fin de mois afin de procéder à l'inspection complète des installations.

Les autres opérations de fabrication ont été poursuivies normalement.

Les travaux de construction du power-former-hydrofiner, du steam cracking et de l'unité de fabrication de détergents de synthèse sont menés activement.

Les principaux produits finis fabriqués se répartissent, comparativement au mois correspondant de l'année dernière, comme suit :

Production de la Raffinerie de Port-Jérôme (en tonnes métriques)

	1958	1957
Gaz pour Gaz de France	807	—
Butane	6.814	7.074
Propane	757	941
Toutes essences	72.480	64.340
Pétrole, carburacteur, white spirit	5.542	3.752
Gas oil	39.820	40.033
Fuels fluides	65.829	50.747
Fuels lourds	48.922	94.643
Huiles de graissage	10.947	18.308
Bitumes	22.512	23.240
Produits chimiques	1.536	1.064
	275.966	304.142

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE CALTEX

Les actionnaires de la Société Caltex S.A.F. ont été réunis en Assemblée Générale Ordinaire annuelle le 19 juin 1958 pour l'examen des comptes de l'exercice 1957.

Née de la fermeture du Canal de Suez et des débouchés méditerranéens des pipelines en novembre 1956, la crise des approvisionnements pétroliers en provenance du Moyen-Orient a dominé les premiers mois de cet exercice.

Toutefois, l'esprit de solidarité générale qui s'est alors manifesté, a permis de redresser rapidement la situation, le rationnement des carburants étant supprimé dès le 28 juin.

Sous l'influence de cette conjoncture exceptionnelle, l'exercice 1957 se solde pour la société, par un bénéfice net d'exploitation de 50.420.691 frs, après 913.535.420 frs d'amortissements, contre respectivement 174.659.025 frs de bénéfice net et 614.279.213 frs d'amortissements pour l'exercice 1956.

Après constitution d'une provision pour impôt et dotation à la réserve légale, le solde, s'élevant à 41.340.229 frs, a été joint pour report à nouveau au report de l'exercice précédent qui s'élevait à 81.116.567 francs.

C'est donc un montant de 122.456.796 frs dont le report à nouveau a été décidé.

Du prototype

AVEC ce dernier article, nous terminerons notre étude relatant les étapes et essais successifs de la mise au point définitive du moteur RH 50 du cyclo Simson SR 1.

★

Les prototypes de pré-série de ce dernier étaient d'une puissance un peu insuffisante, obtenue à un régime trop élevé pour un « utilitaire », et, surtout, leur consommation était trop élevée (voir « M.-R. » n° 1.397). Il fallut donc « travailler » encore le moteur afin d'obtenir le résultat désiré pour un 50 cm³ monovitesse : choix de la démultiplication finale — recherche d'une consommation spécifique intéressante et étudiée, en fonction du régime et de la charge, pour l'utilisation à laquelle ce cyclo est destiné — recherche d'un bon rendement à bas et moyens régimes plutôt que d'une forte puissance de pointe. Ce résultat final fut présenté dans notre n° 1.396.

Dans notre précédent numéro (« M.-R. » n° 1.397), nous avons relaté une partie des essais ayant permis d'obtenir ce résultat :

- Examen de la régularité du balayage ;
- Choix du silencieux, effectué non seulement par l'examen des pressions moyennes et puissances, mais également par l'examen du diagramme des pressions et dépressions au conduit d'échappement.

★

Aujourd'hui, nous examinerons les étapes qui suivirent : choix de la longueur du tube d'échappement, choix de la forme de la chambre de combustion, choix du taux de compression.

Puis nous laisserons le soin de conclure à l'ingénieur K. Hofmann, qui fit à ce sujet une communication à l'Institut des Moteurs d'Allemagne Orientale, communication qui fut publiée par notre confrère « Kraftfahrzeug Technik » et à partir de laquelle nous sommes parti pour la rédaction de cet article paru en trois fois.

à la série

LONGUEUR DU TUBE D'ÉCHAPPEMENT

Jusqu'ici les essais des silencieux du type « 2, 2 a et 2 b » avaient été effectués avec un tube d'échappement de 24 mm de diamètre et 600 mm de long. Les essais suivants ont consisté à choisir la longueur d'échappement optimum, essais effectués successivement avec des tubes de 500, 700 et 800 mm de long et dont on trouvera les résultats dans les 2 tableaux ci-dessous.

PRESSIONS MOYENNES EN kg/cm²

Régime t/m	Longueur du tube d'échappement			
	500 mm	600 mm	700 mm	800 mm
1.500	3,20	3,13	2,87	3,07
2.000	3,37	3,44	3,40	3,50
2.500	3,15	3,46	3,36	3,51
3.000	3,00	3,38	3,27	3,47
3.500	3,13	3,24	3,22	3,43
4.000	3,17	3,04	3,13	3,35
4.500	3,00	2,85	3,00	3,03
5.000	2,80	2,68	2,80	2,50
5.500	2,53	2,50	2,62	2,13

CONSOMMATIONS SPECIFIQUES EN gr/CV-h

Régime t/m	Longueur du tube d'échappement			
	500 mm	600 mm	700 mm	800 mm
1.500	520	565	550	540
2.000	435	440	430	410
2.500	415	390	380	370
3.000	405	380	380	370
3.500	370	380	385	370
4.000	360	410	395	360
4.500	385	425	425	380
5.000	400	430	415	425
5.500	410	430	410	450

A l'examen de ce tableau, il s'avère clairement que jusqu'à quelques 4.600 t/m, c'est le tube de 80 cm de long qui est le plus intéressant, tant du point de vue pression moyenne que consommation spécifique. Que ces deux résultats soient obtenus conjointement n'est d'ailleurs pas pour nous étonner. Et, cette fois, la consommation spécifique tombe à 360 gr/CV-h à 4.000 t/m.

★

Au-dessus de 4.600 t/m, le rendement avec ce tube de 80 cm diminue et passe en-dessous de ceux enregistrés avec les autres longueurs. Cette chute assez brutale de rendement, accompagnée d'une montée de la consommation spécifique, les ingénieurs de Simson voulurent en connaître la raison. Aussi ont-ils procédé de nouveau à de nombreuses prises de

pression dans le conduit d'échappement, effectuées à 1.635, 2.890, 4.060, 4.520, 4.800, 5.280 et 5.760 t/m.

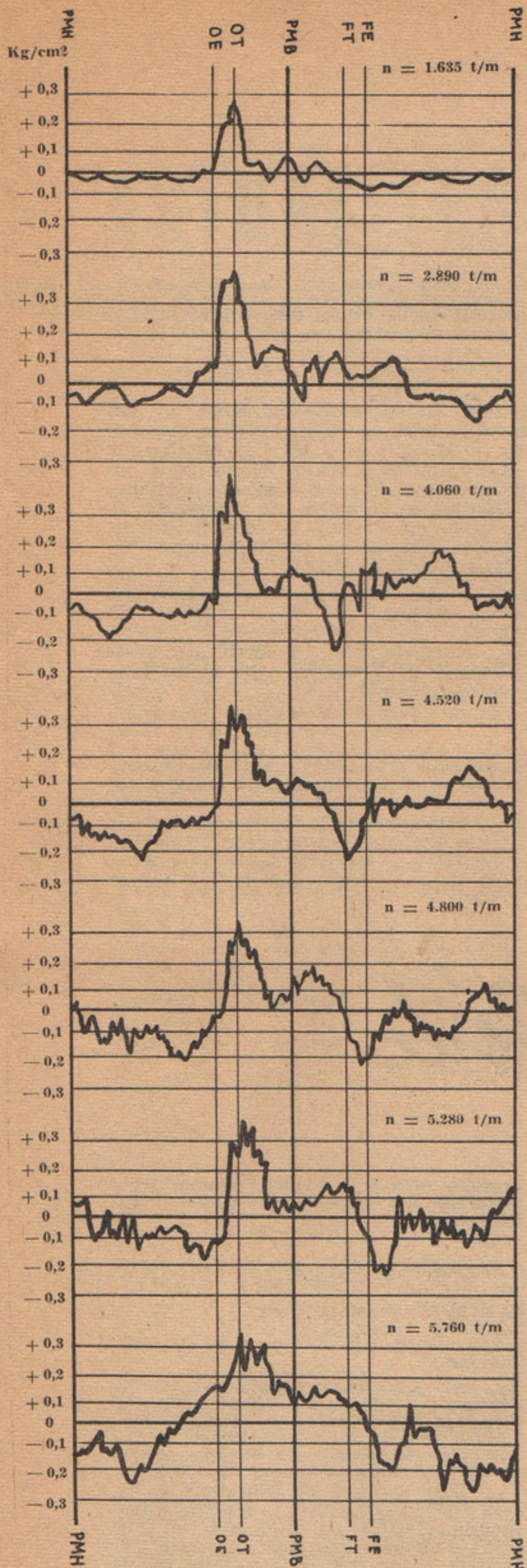
L'EXAMEN COMPLET DES DIAGRAMMES DE PRESSION AU CONDUIT D'ÉCHAPPEMENT

Que ressort-il de l'examen de ces diagrammes ?

A 1.635 t/m, où le tube de 80 cm ne s'avérait pas encore le meilleur, nous notons une légère dépression entre les fermetures successives des lumières de transfert et d'échappement : il manque encore notre « bouchon » (voir M.-R. 1.397).

Le meilleur diagramme est obtenu à 4.060 t/m, pour lesquels la consommation spécifique est à son minimum de 360 gr/CV-h. Nous y trouvons une forte dépression avant que les transferts ne se ferment, permettant ainsi un appel de gaz frais. Nous y retrouvons également la surpression à l'échappement quand les transferts sont obturés par le piston dans sa course ascendante, mais alors que la lumière d'échappement est encore démasquée : le « bouchon » est là, qui empêchera la fuite des gaz frais.

La baisse de rendement aux régimes plus élevés — comme l'accroissement de la consommation spécifique qui l'accompagne — sont dus essentiellement à la dépression qui règne, dans le conduit d'échappement, après la fermeture des transferts et avant celle de l'échappement.



Diagrammes, à différents régimes, des surpressions et dépressions au conduit d'échappement avec le silencieux « 2 b » et un tube de 800 mm de long. L'explication et l'analyse générale d'un tel diagramme ont été donnés dans notre précédent numéro. Il est désirable d'avoir une certaine dépression peu avant la fermeture des transferts, afin d'améliorer le remplissage. Ce résultat est obtenu au régime optimum de 4.060 t/m, pour lequel on a la plus basse consommation spécifique. Mais il faut également avoir une contre-pression entre la fermeture des transferts et celle de l'échappement, afin d'empêcher toute fuite des gaz frais alors qu'il n'y a plus d'arrivée de ceux-ci (les transferts sont fermés). Résultat obtenu à 4.000 t/m. Mais cette surpression manque à bas régimes (1.635 t/m) ou en sursrégimes (4.500-4.800 t/m).

OE et OT : Ouverture de l'échappement et des transferts.
FT et FE : Fermeture des transferts et de l'échappement.

Cette fois, nous n'avons plus l'effet de « bouchon » désiré mais, au contraire, une « succion ». De plus, avant la fermeture des transferts, nous rencontrons une notable surpression, qui limite l'introduction des gaz frais dans le cylindre : l'effet « bouchon » est prématuré, ayant lieu quand, au contraire, on devrait avoir aspiration : cause supplémentaire d'un mauvais remplissage.

★

Bien qu'aux régimes élevés, le rendement général avec le silencieux (« 2 b ») et la longueur de tube (80 cm) choisis ne soient plus favorables, par contre, il s'avère très intéressant aux bas et moyens régimes. C'est donc ce système complet d'échappement qui est retenu, et avec lequel seront faits les essais ultérieurs, portant sur la culasse.

LA FORME DE LA CULASSE

Tous les essais mentionnés jusqu'ici avaient été effectués avec une culasse hémisphérique « B » dont la base avait même diamètre que l'alésage, et fournissant un taux de compression géométrique de 6 à 1.

On lui a alors comparé une autre culasse, également hémisphérique, mais telle que le diamètre de base de l'hémisphère de la chambre de combustion est plus petit que l'alésage. Cette culasse « A » a donc une chambre de combus-



Bien qu'hémisphérique, la culasse « A » a le diamètre de sa chambre de combustion plus petit que l'alésage du cylindre, alors que ces deux valeurs sont égales pour la culasse « B ».

tion plus ramassée, mais donnant néanmoins même taux de compression de 6 à 1.

★

Du point de vue pression moyenne (couple et puissance), les résultats obtenus sont identiques pour les deux culasses à 3.000 t/m et à partir de 4.600. Aux autres régimes, la culasse « A » à chambre plus petite montre un léger gain, de 0,1 kg/cm² de 1.500 à 2.400 t/m, et une perte minime, de moins de 0,05 kg/cm² de 3.500 à 4.500 t/m.

Du point de vue consommation spécifique, les 2 culasses sont à égalité sur l'ensemble des régimes à partir de 1.900 t/m jusqu'à 5.900. Ce n'est qu'entre 1.500 et 1.900 t/m, (à des régimes fort peu utilisés sur un cyclo, que la culasse « A » est un peu plus économique (535 gr/CV-h au lieu de 575 à 1.600 t/m).

★

Donc, bien que sa supériorité ne soit pas encore vraiment manifeste, la cu-

lasse « A » à chambre de combustion plus ramassée semble offrir plus de promesses, et c'est elle qui fut retenue pour la suite des essais, portant cette fois sur le taux de compression géométrique.

LE TAUX DE COMPRESSION

Ainsi que nous l'avons dit, le taux de compression initial était de 6 à 1.

Or l'on sait qu'un taux de compression plus élevé se solde, dans la mesure où le cliquetis n'est pas atteint, par un meilleur rendement thermique. Il était donc clair que des essais de taux de compression s'imposaient, qui furent effectués avec les valeurs suivantes - 6,0 à 1 - 6,4 à 1 - 6,8 à 1 - 7,19 à 1 et 7,43 à 1. Les tableaux ci-dessous nous montrent les résultats obtenus.

PRESSION MOYENNE EN kg/cm ²					
Régime t/m	Taux de compression				
	6,0	6,4	6,8	7,19	7,43
1.500	3,13	3,25	3,41	3,49	
2.000	3,52	3,69	3,88	4,02	3,72
2.500	3,56	3,67	3,76	3,90	3,67
3.000	3,48	3,58	3,63	3,75	3,58
3.500	3,40	3,53	3,60	3,70	3,53
4.000	3,22	3,36	3,49	3,60	3,46
4.500	2,90	3,00	3,10	3,20	
5.000	2,41	2,48	2,57	2,57	
5.500	1,92	1,97	2,01	2,05	

CONSOMMATION SPECIFIQUE en gr/CV-h

Régime t/m	Taux de compression				
	6,0	6,4	6,8	7,19	7,43
1.500	575	525	485	475	
2.000	415	395	375	390	420
2.500	370	365	365	355	365
3.000	380	375	365	345	360
3.500	380	385	375	350	370
4.000	375	375	365	360	365
4.500	395	385	380	370	
5.000	435	430	415	405	
5.500	460	465	445	440	

★

Ainsi qu'il apparaît très clairement, c'est avec le taux de compression de 7,19 à 1 que ce 50 cc donne le couple le plus élevé (la pression moyenne maximum atteint 4,05 kg/cm² à 2.200 t/m), et ceci à tous les régimes, les écarts étant d'ailleurs plus importants à bas et moyens régimes qu'à hauts régimes.

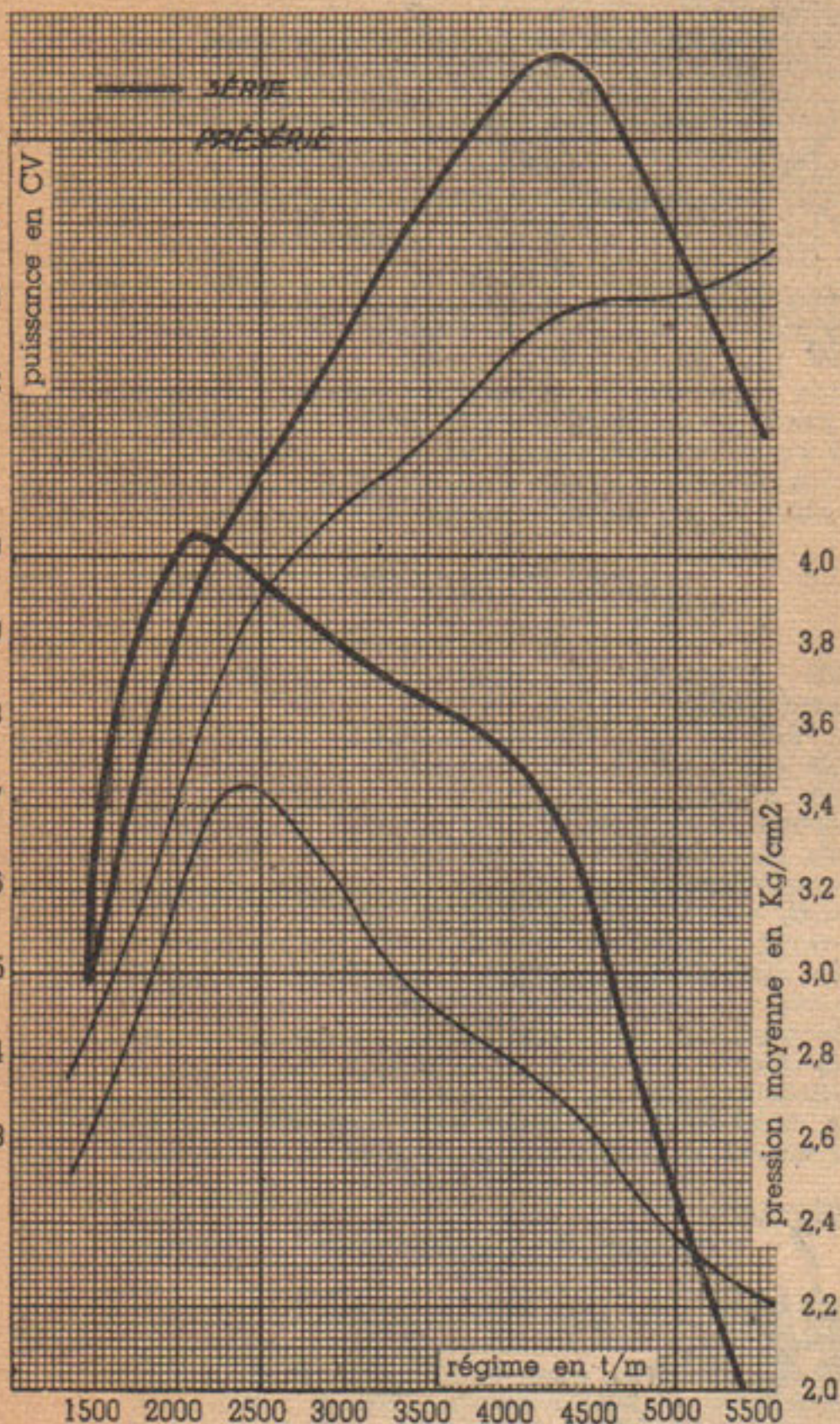
C'est le même taux de compression de 7,19 à 1 qui s'avère également le plus économique, descendant la consommation spécifique à 345 gr/CV-h à 3.000 t/m.

★

Avec le carburant utilisé — le carburant du commerce fourni en Allemagne orientale — un taux de compression plus élevé (7,43 à 1) fournit un résultat moins bon, comparable, du point de vue pression moyenne, couple et puissance, à celui obtenu avec un taux de 6,5 à 1, et, du point de vue consommation, à celui obtenu avec un taux de compression de 6,8 à 1.

Ceci s'explique par l'apparition du cliquetis avec un taux de 7,43 à 1, cliquetis qui n'apparaissait pas avec 7,19 à 1.

La présence de calamine sur la calotte du piston et sur la paroi interne de la chambre de combustion a, on le sait, pour effet de réduire le volume de celle-ci, et donc, en conséquence, d'accroître le taux de compression. Aussi, afin de limiter toute apparition ultérieure du cliquetis, c'est, pour la fabrication de série, un taux de compression un peu plus faible que 7,19 à 1 qui sera retenu : 7,1 à 1.



Ci-dessus sont comparées les puissances et pressions moyennes du RH 50, soit à l'état de pré-série, soit après sa mise au point définitive. Ce n'est qu'aux régimes très élevés que la version finale perd un peu, mais elle gagne partout ailleurs.

LE RÉSULTAT FINAL

A la suite de tous ces travaux, le moteur RH 50 du cyclomoteur Simson SR 1 a été enfin commercialisé, permettant les résultats présentés dans notre n° 1.396. Il est donc finalement équipé d'une culasse hémisphérique à chambre de combustion assez ramassée, fournissant un taux de compression de 7,1 à 1. Echapement du type « 2b », au bout d'un tube de 800 mm de long.

Voyons maintenant et finalement les caractéristiques comparées du prototype de pré-série et de la version définitive.

Moto-Revue N° 1.398

UNE PLUS GRANDE RESERVE DE PUISSANCE

Sur le plan de la pression moyenne et du couple, le gain est total, du moins jusqu'à quelques 5.100 t/m et est de plus de 0,6 kg/cm² de 1.500 à 4.000 t/m.

Le maximum passe de 3,45 kg/cm² à 2.400 t/m à 4,05 kg/cm² à 2.100.

Sur la même plage de régimes, évidemment, on enregistre un gain sur la puissance, gain qui sera de 1/4 de CV (n'oublions pas que nous avons un 50 cc) de 3.200 à 4.600 t/m.

Et alors qu'avec le prototype, 1,36 CV ne sont atteints qu'à 5.600 t/m, c'est à 4.250 t/m que le maximum (1,6 CV) est obtenu avec la version définitive.

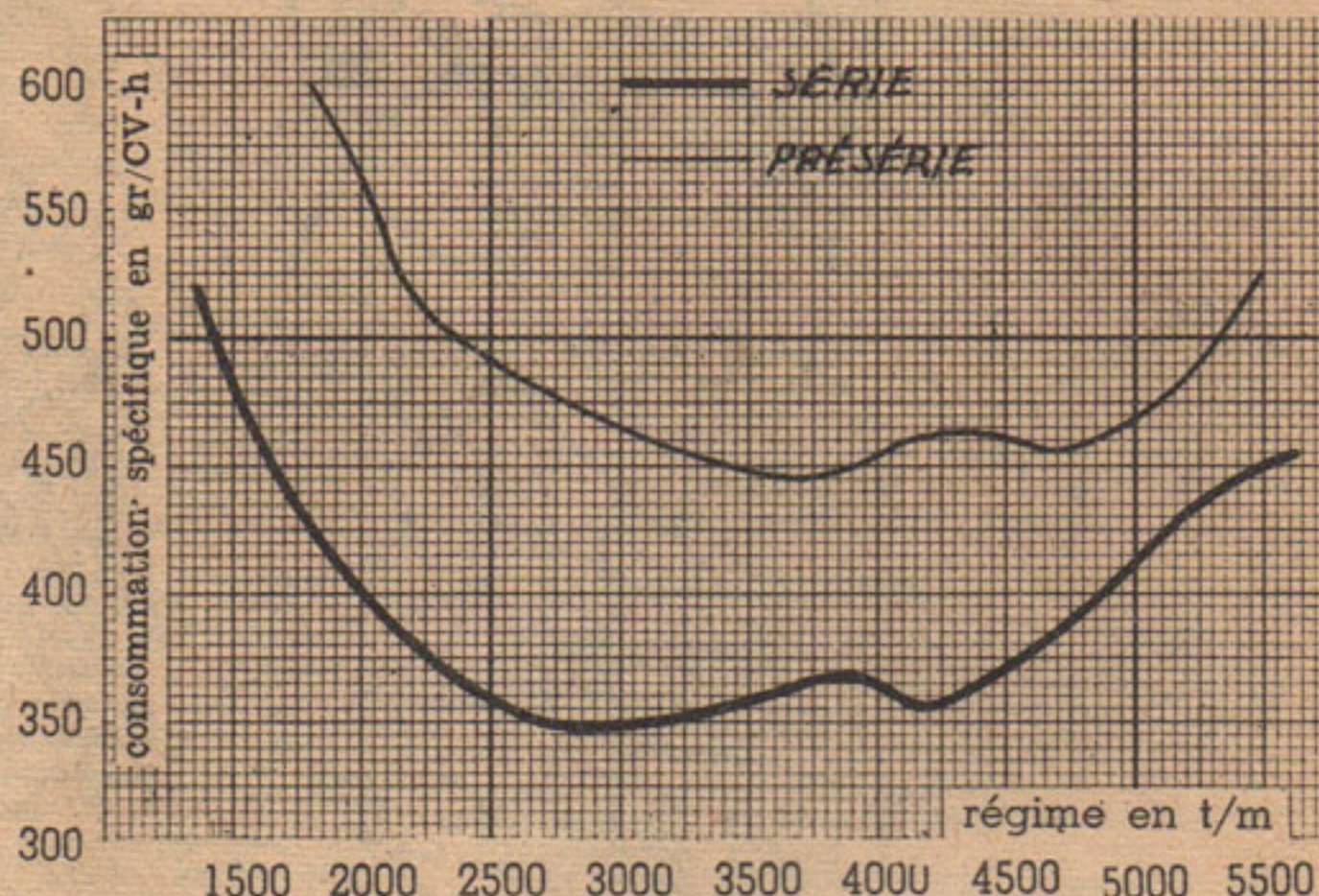
Ainsi, puisque la démultiplication finale choisie est demeurée la même, on a une réserve de puissance très appréciable grâce aux améliorations apportées.

UNE SÉRIEUSE BAISSÉ DE LA CONSOMMATION SPÉCIFIQUE

Mais plus encore que pour la pression moyenne et la puissance, le gain le plus appréciable a été enregistré pour la consommation spécifique à pleine charge, à pleine ouverture des gaz.

Non seulement le minimum est passé de 445 gr/CV-h à 345 gr/CV-h, mais encore nous sommes en-dessous de ce précédent minimum entre 1.700 et 5.400 t/m. Le gain minimum sera de 50 gr/CV-h (à 5.000 t/m), mais atteindra et dépassera 100 gr/CV-h jusqu'à 3.400 t/m et à 4.200 t/m.

A droite, du point de vue consommation spécifique à pleine charge, les travaux effectués sont très « payants » (l'économie est de 100-150 gr/CV.h).



EN PLAT, A CHARGE PARTIELLE

Tous ces résultats signalés sont valables pour une ouverture complète du boisseau des gaz. Mais quand on conduit normalement, en plat et sans vent « debout », les gaz ne sont que partiellement ouverts.

Aussi avons-nous tracé, pour le prototype et pour la version définitive du

RH 50, les courbes de consommation spécifique et de consommation réelle, en fonction de la vitesse du cyclomoteur, roulant en plat et sans vent.

Cette fois, il apparaît que jusqu'à 21 km/h, la version définitive est moins favorable que le prototype. Mais cela est sans aucune importance, car c'est une vitesse qui, en plat, sera toujours dépassée, même en utilisation courante. Par contre, à partir de 25 km/h, le gain en consommation spécifique sera toujours supérieur à 100 gr/CV-h.

Du point de vue consommation réelle, on enregistre moins de 1,5 l/100 km de 20 à 30 km/h, alors que le prototype a une consommation croissante, atteignant 2,1 l/100 km à 30 km/h. Et l'économie sera encore de 1/2 litre de 27 à 35 km/h.

RESULTATS « PAYANTS »

Ainsi, il s'avère que tous ces travaux, toutes ces mesures, tous ces essais successifs des ingénieurs de l'usine Simson ont été payants.

Des courbes caractéristiques établies, un autre enseignement est apparu à ces ingénieurs. Dans le cas de l'utilisation d'une boîte à 2 rapports (et il existe maintenant une telle version du cyclomoteur Simson), il faut tirer relativement « long » en 2^{me} afin de se trouver davantage dans les plages de consommation spécifique les plus favorables. La

baisse des possibilités en côte est alors d'un inconvénient moindre, car on a toujours la ressource de passer en 1^{re}.

EN CONCLUSION

En conclusion, nous laisserons à M. K. Hofmann lui-même le soin de juger des résultats obtenus.

LES ETAPES SUCCESSIVES

Régimes en t/m	Pressions moyennes en kg/cm ²					Consommation spécifique en gr/CV-h				
	(A)	(B)	(C)	(D)	(E)	(A)	(B)	(C)	(D)	(E)
1.500	2,64	3,13	3,07	3,49	3,22	630	565	540	475	480
2.000	3,18	3,44	3,50	4,02	4,01	560	440	410	390	400
2.500	3,44	3,46	3,51	3,90	3,95	490	390	370	355	360
3.000	3,19	3,38	3,47	3,75	3,78	465	380	370	345	350
3.500	2,93	3,24	3,43	3,70	3,66	450	380	370	350	355
4.000	2,79	3,04	3,35	3,60	3,52	455	410	360	360	365
4.500	2,61	2,85	3,03	3,20	3,15	460	425	380	370	370
5.000	2,36	2,68	2,50	2,57	2,46	465	430	425	405	415
5.500	2,33	2,50	2,13	2,05	1,87	525	430	450	440	450

- (A) moteur de pré-série.
- (B) après modification du silencieux : le type « 2b » est utilisé.
- (C) avec un tube d'échappement de 800 mm de long.
- (D) avec un taux de compression de 7,19 à 1.
- (E) moteur commercialisé : le taux de compression est ramené à 7,1 à 1.

« La consommation spécifique minimum de 345 gr/CV-h, obtenue grâce aux améliorations apportées, est une valeur intéressante pour un moteur utilitaire de cette cylindrée de 50 cc, car, ne l'oublions pas, le rendement mécanique est assez bas en raison même du caractère « bridé » du moteur.

En « débridant » ce moteur, en accroissant les dimensions des lumières d'admission, de transfert, d'échappement, la consommation spécifique pourrait être encore réduite, car le rendement mécanique croît avec l'accroissement de la pression moyenne si l'on maintient constantes les pertes de charge par frottements gazeux.

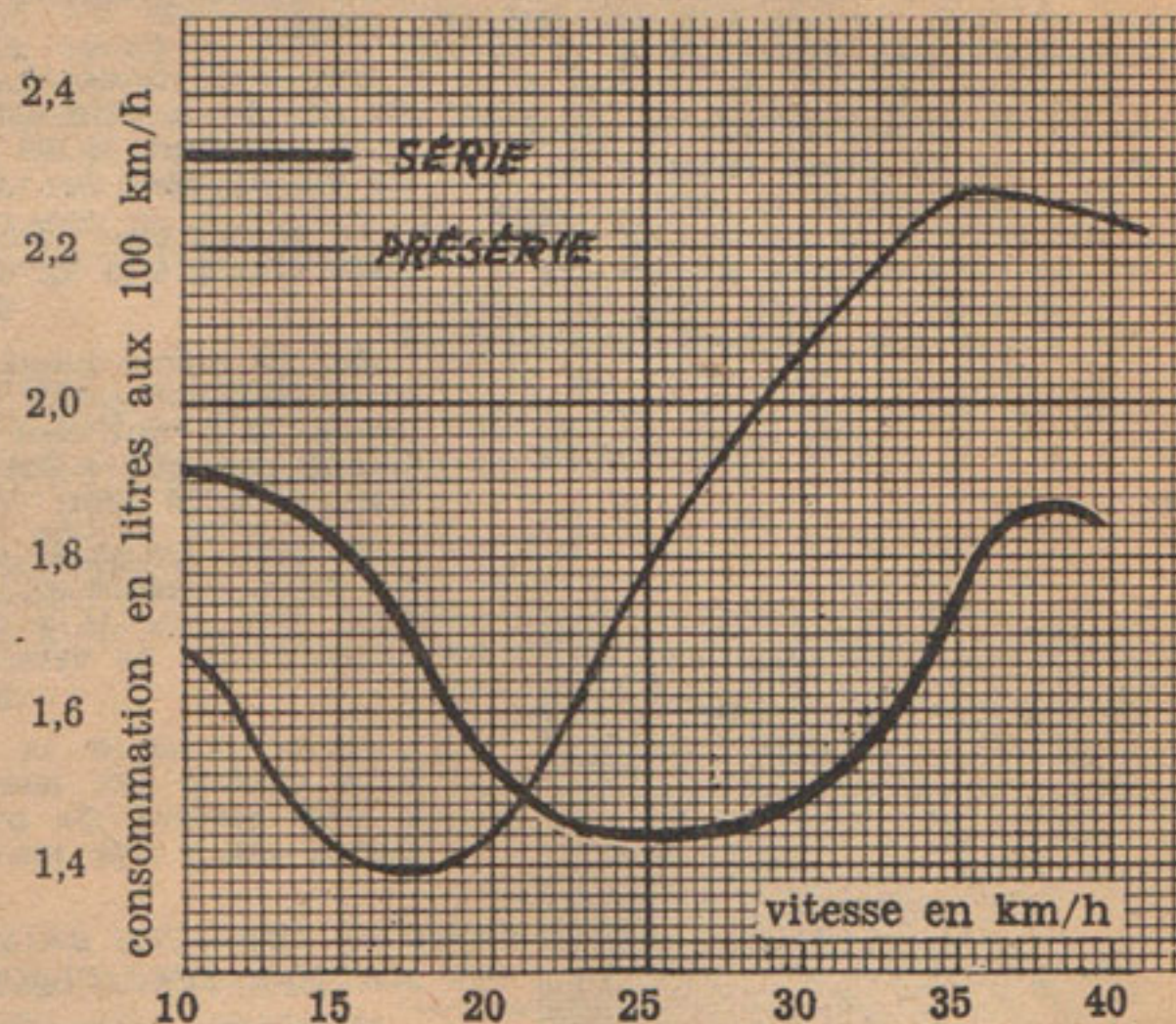
De plus, une étude plus poussée du système d'échappement devrait permettre encore un gain sur la consommation ».

★

Et c'est sur ce jugement porté par l'ingénieur Hofmann sur ses propres travaux que nous terminerons notre étude qui aura montré au moins, dans sa longueur et sa complexité, qu'il y a assez loin du prototype de pré-série à la réalisation définitive d'un moteur.

J. B.

Consommations réelles, en plat et sans vent. A toutes les vitesses d'utilisation courante, les travaux effectués ont permis un gain très notable.



du prototype à la série...

LE CROSS

EPHEMERIDE

Outre les réunions qui font ici l'objet d'une annonce documentée, nous relevons au calendrier international les manifestations prévues à NANCY, Brive, Lyon, Angers, Seuze-Vaussois. *Aucune confirmation ne nous est toutefois parvenue quant au maintien de ces moto-cross pour la date de demain.*

Cependant, il est une course qui, bien que non confirmée, peut être tenue pour certaine : il s'agit de la 4^{me} MANCHE DU CHAMPIONNAT DE FRANCE NATIONAL, A SAINT-BRIEUC, toujours le 6 juillet.

GRAND PRIX D'ANGLETERRE DEMAIN A HAWKSTONE PARK

Le terrain de Brands Hatch n'étant pas utilisable en juillet, du fait des réunions de vitesse qui se déroulent alors sur le circuit routier placé à l'intérieur du parcours de cross, c'est à Hawkstone Park (Shropshire) que se disputera encore cette année le Grand Prix d'Angleterre, 5^{me} manche du Championnat du Monde.

FINALE INTER-POLICE-ARMEE A CASTRES DEMAIN EGALEMENT

Le Moto-Club Castrais, désireux de mieux faire chaque année, présentera sur son circuit de « Venise » aux portes de Castres, un moto-cross de belle facture. Il s'agit de la finale de Moto-Cross Inter-Police-Inter-Armée, groupant les meilleurs pilotes sélectionnés de l'Armée, de la Police, de la Gendarmerie et de la Sûreté Nationale. Au même programme, un Moto-Cross National groupera les meilleurs coureurs nationaux et régionaux. Le M.-C. Castrais donne rendez-vous le 6 juillet prochain à Castres à tous les sportifs, à tous les motards qui pourront participer au Rallye-Concentration qui aura lieu ce même jour, à partir de 9 heures, place Soult à Castres.

13 JUILLET : MOTO - SIDECAR - CROSS INTER A MONTFORT-LE-ROTRU

Cette charmante cité qui s'illustre depuis 1955 dans le sport motocycliste, nous donnera le 13 juillet une réunion digne de son passé, extrêmement complète aussi puisque réunissant solistes et équipages de sides représentant au total 6 nations.

Depuis des mois, sous la direction du populaire président Seery, les responsables ont travaillé ferme dans le parc du château, mis à la disposition des organisateurs par son sportif propriétaire, le marquis de Nicolay (voir notre reportage de la réunion précédente, M.-R. n° 1.351).

Au programme, 3 manches de 10 - 10 - 15 tours pour les machines solo, et 3 manches encore avec 8 - 8 - 12 tours pour les sidecars. C'est dire que l'après-midi sera bien remplie et que les milliers de spectateurs qui — comme l'année dernière et sans doute plus encore car le sidecar-cross a sûrement fait de nombreux adeptes en 1957 ! — viendront applaudir les nombreuses vedettes présentes, connaîtront d'intenses et nombreuses minutes d'émotion sportive.

★

Fait rare en France, 12 sidecars seront présents sur la ligne de départ, avec Perlin, champion de France et vainqueur l'an dernier sur ce même terrain, puis encore Sagette, Clemot, Théveney, Barrat, Denis, Segal, ex-passager de Perlin et passé au guidon d'un side FN en début de cette saison, a également signé son engagement. Mais, aux dernières nouvelles, celui qui fut champion de France des pas-



Demain, à Hawkstone Park, les meilleurs crossmen internationaux se retrouveront au départ, comme ci-dessus l'an dernier, pour disputer le Grand Prix d'Angleterre, 6^e manche du Championnat du Monde. Les deux frères Klym, Jacques Schmid et Chuchart y défendront nos couleurs.

sagers est revenu à sa première destination, le « panier », celui précisément de Perlin. Il est donc probable que le public de Montfort reverra la fameuse paire qu'il a applaudie l'année dernière, et que la liste des engagés se complètera par un autre nom, encore non précisé.

A tous ces Français, seront opposés les Belges Lickens (le meilleur spécialiste européen actuel), Van Hove, Van Geel, Boddart, Cineger.

★

Enfin, en solo, Beaumard, Deshaie, Drobecq, Ledormeur, Rambour, Lamouroux, Baulard, soit un excellent échantillon national en grosse cylindrée, rencontreront les Suisses Courajod (champion inter chez lui) et Duret, les Britanniques Inglis et Daryn, les Belges Lickens, Van Hove et Van Geel (qui pratiquent le solo comme le side), les Danois Mogens et Ejvind (à suivre, car inconnus ici), enfin le Hollandais Van den Oever, qui devait être accompagné par Clynck, son prestigieux compatriote. Malheureusement, Clynck a fait dernièrement une chute grave chez lui, et s'est fracturé une tête. Aux dernières nouvelles, son état était satisfaisant, et après avoir craint qu'il soit perdu pour la course, on assure qu'il sera rétabli dans quelques semaines, sans conséquence irrémédiable. Mais il faudra sans doute que les organisateurs le remplacent à Montfort.

MAICO REVIENT !

On se souvient qu'après avoir remporté la première manche de la Coupe d'Europe de la Petite Cylindrée, à Vienne, la firme allemande Maico avait du renoncer à déplacer son équipe officielle à Genève et Cassel, étant aux prises avec de sérieuses difficultés financières.

Nous avons pu annoncer tout dernièrement que Maico avait réussi à rétablir la situation, sur le plan production commerciale. Aujourd'hui, nous sommes heureux d'enregistrer parallèlement le retour de cette sportive marque sur les terrains de cross, avec les pilotes officiels suivants : Betzlbacher (tenant de la Coupe d'Europe), Muller (vainqueur à Vienne), Oesterle et Walz.

Ces hommes ont participé aux manches de Prague et de Beenham (Tchécoslovaquie et Angleterre), dont nous vous donnerons par ailleurs les résultats.

UN TERRAIN DE CROSS PRES DE ROME

Ce nouveau circuit, sis à une dizaine de km de la capitale italienne, a un développement d'environ 2 km, ce qui n'est pas mal.

10.000 personnes ont suivi avec un très vif intérêt les courses inscrites au programme de la journée d'inauguration, courses remportées par Sica (Gilera) en 500 cc, et Papi (MV) en 250 cc.

Petit à petit, le moto-cross fait sa place, chez les Transalpins, et la spécialité semble pouvoir s'y développer assez largement, d'autant que certaines marques proposent des machines spécialement conçues pour le cross en quart de litre, catégorie reine en Italie comme dans de nombreux pays d'ailleurs.

A TOURS-EN-VIMEUX

Belle organisation de l'U.S. Tours-en-Vimeux, que l'on doit en grande partie à son actif dirigeant M. Delozière. Terrain en parfait état ; 7.000 spectateurs environ. Au cours de cette réunion se disputait la première épreuve du Championnat des Flandres en 350 cc.

La première manche fut remportée par Drobecq devant Benoit ; en 2^{me} manche, victoire de Brassart champion sortant de la catégorie devant Drobecq, et enfin victoire de Devoldre devant le même Brassart.

Classement général 350 cc : 1. Drobecq (BSA) ; 2. Devoldre (BSA) ; 3. Benoit (BSA) ; 4. Brassart (BSA) ; 5. Bover (BSA), etc... A l'issue de cette première épreuve, le Championnat des Flandres 1958 donne le résultat suivant (Drobecq n'étant pas membre de la Ligue des Flandres) : 1. Devoldre ; 2. Benoit ; 3. Brassart, etc...

★

Catégorie 500 inter : 15 coureurs au départ, dont les Anglais Tony Waite et Ken Heanes. Ce dernier, officiel Triumph, fit 2 courses magnifiques et serait plaisant à revoir avec un plateau plus fort. Belle course du Français Chuchart, qui nous a dit alors se réserver pour Cassel (où il fut, on le sait, notre meilleur homme).

Classe 500 cc : 1. Ken Heanes (G.-B., Triumph d'usine) ; 2. Vanlerberghe (BSA) ; 3. Chuchart (BSA) ; 4. White (G.-B., BSA) ; 5. Rambour (Triumph) ; 6. Leclercq (BSA), etc...

AU CIRCUIT DE MOULINS

DOMINATION ETRANGERE ECRASANTE!...

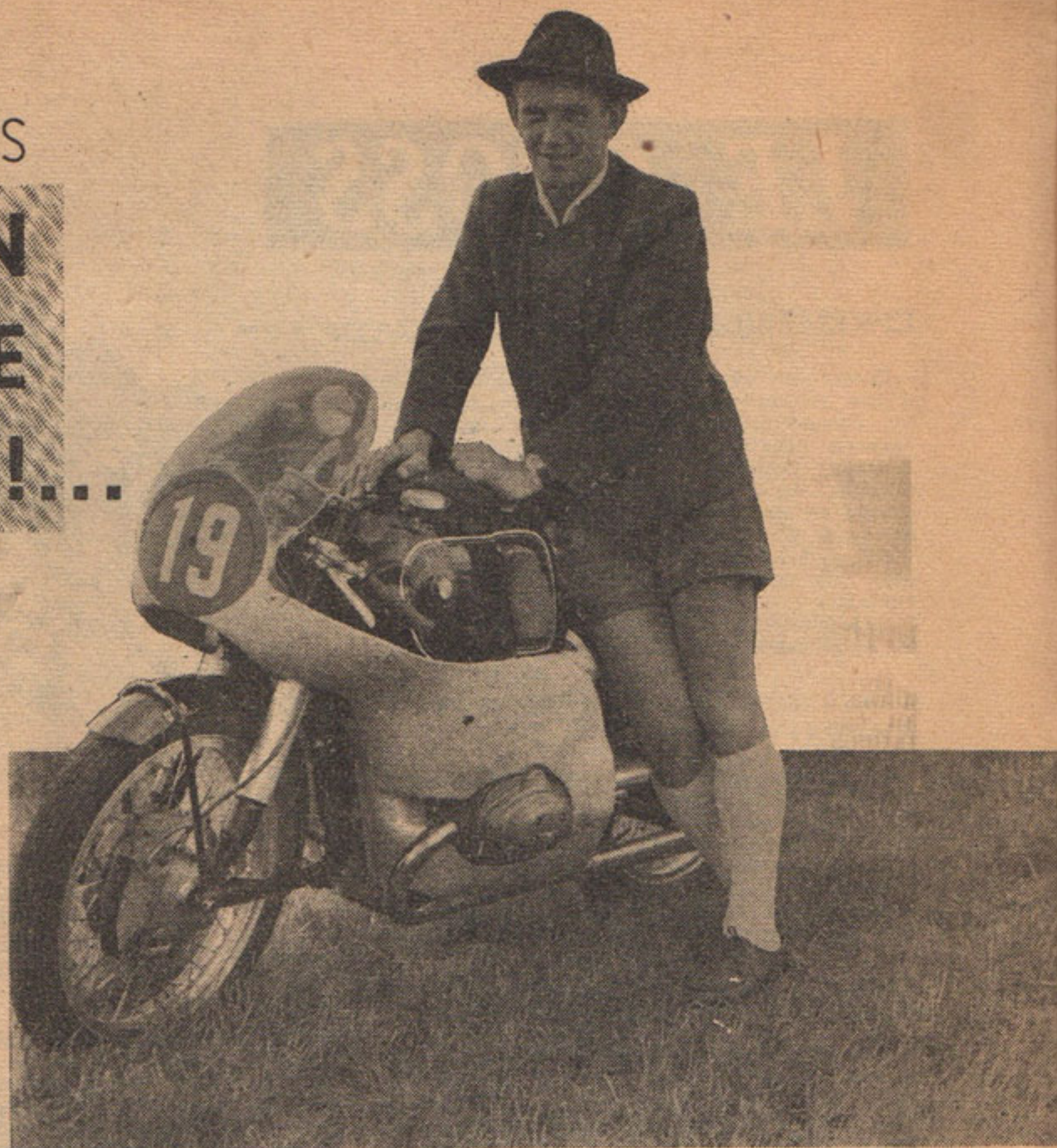
(de notre envoyé spécial)

POUR la 10^{me} édition de son circuit de vitesse, le Moto-Club de Moulins avait vu grand et nous offrait, en quelque sorte, une revanche du T.T., en 350 cc, 500 cc et sidecars.

Revanche d'autant plus ouverte, que l'écurie officielle MV n'était pas présente et que les pilotes étaient tous des indépendants... ou presque.

Oui, nous formulons cette réserve, car il ne faut pas croire que tous les indépendants possédant des Norton ou des AJS du même millésime, ont pour autant des machines semblables. Il y a, et c'est fatal, des pilotes ayant leur grande ou leur petite entrée dans les usines.

Il y avait notamment à Moulins grand nombre de coureurs du Commonwealth dont les machines venaient d'être revues à l'usine pour le T.T. Par conséquent, ces pilotes étaient en possession de machines



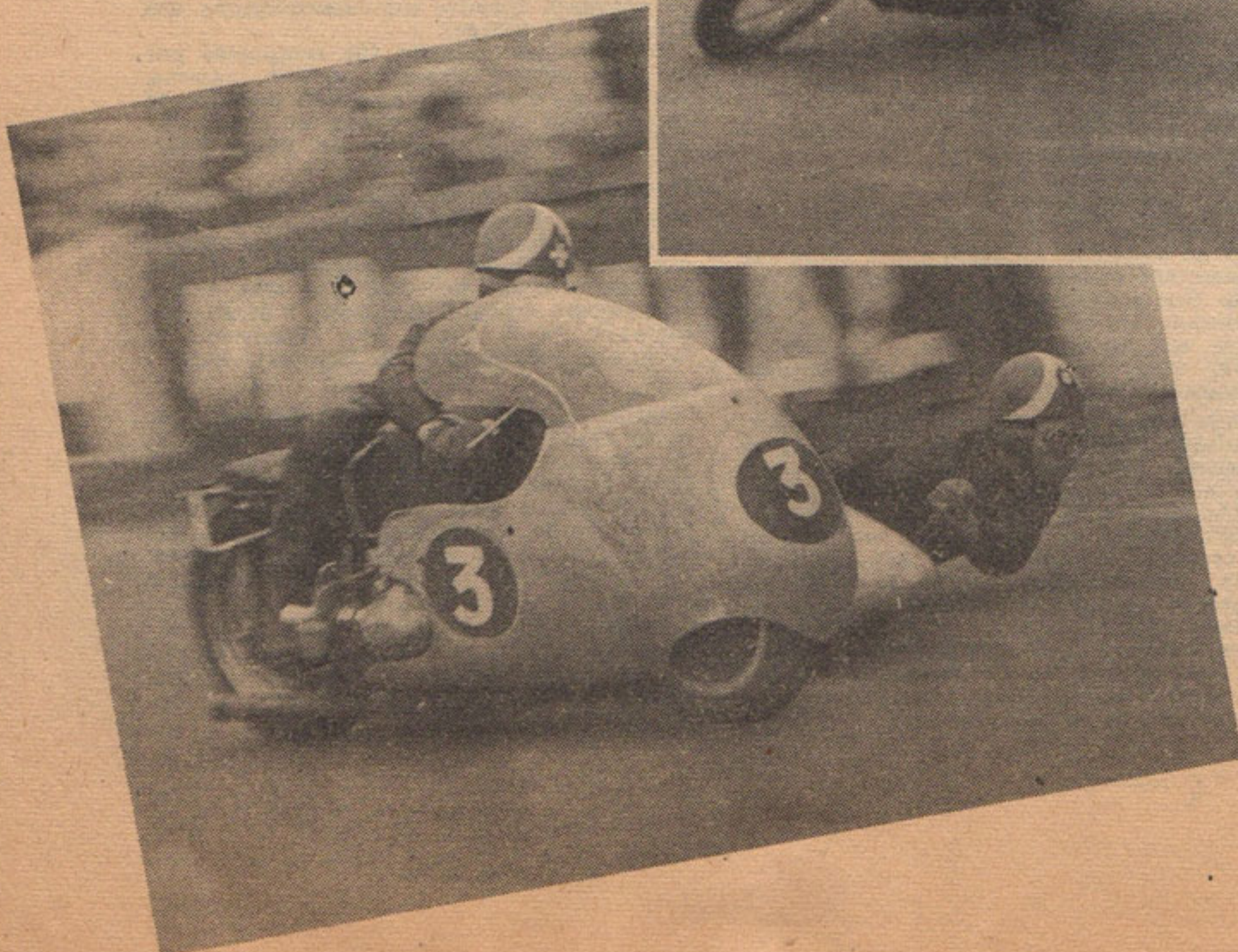
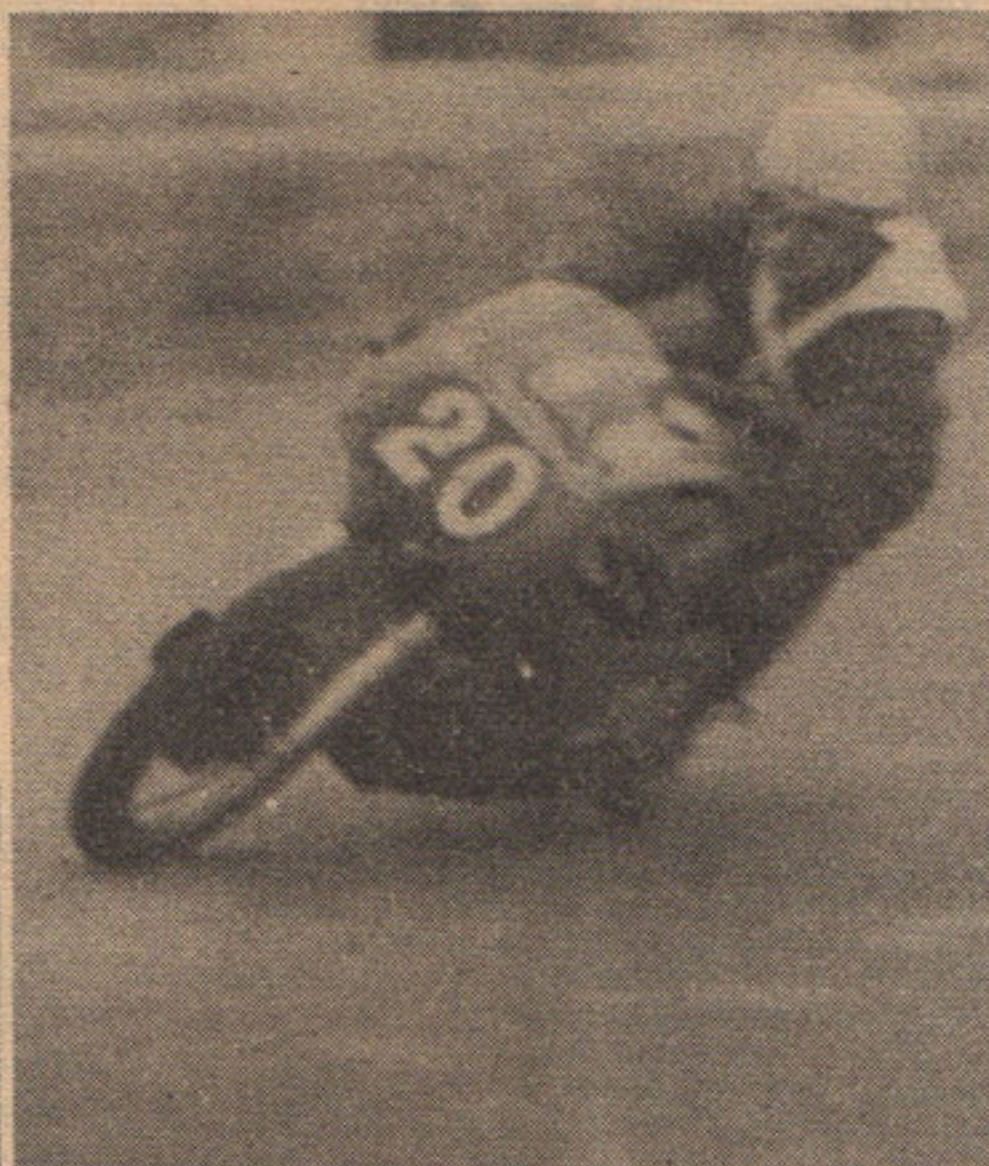
Dans le titre, voici Klinger, dans une tenue très couleur locale.

○

Ci-contre, Campbell, sans rival dans l'épreuve des 350 cc.

○

Grands maîtres sidecaristes, Camathias et son passager Cecco.



mieux au point que celles de nos inters, qui n'ont recours qu'à eux-mêmes, et qui, sauf exception, ne sont pas toujours aussi bien placés dans les usines anglaises que les pilotes anglais. Tout ceci, pour vous préparer à avaler la pilule.

★
Une pilule de taille pour les sportifs français, quand ils apprirent que Jacques Collot, notre incontestable numéro 1, faisait le 17^{me} meilleur temps aux essais en 350 cc, en 2' 59" contre 2' 43" !... pour Tanner classé en tête.

Et avec sa 500 cc, Collot ne parvenait qu'à tourner en 2' 42", — soit une seconde de moins seulement que Tanner en 350 cc — lequel Tanner tournait en 2' 35". Mais il y avait mieux encore avec Hiller, qui avait réussi un tour en 2' 25".

C'est vous dire où en était le clan de nos inters, qui, en solistes, comprenait Collot, De Polo, Ligier, Bayle et Insermini, ces deux derniers seulement ayant des carénages.

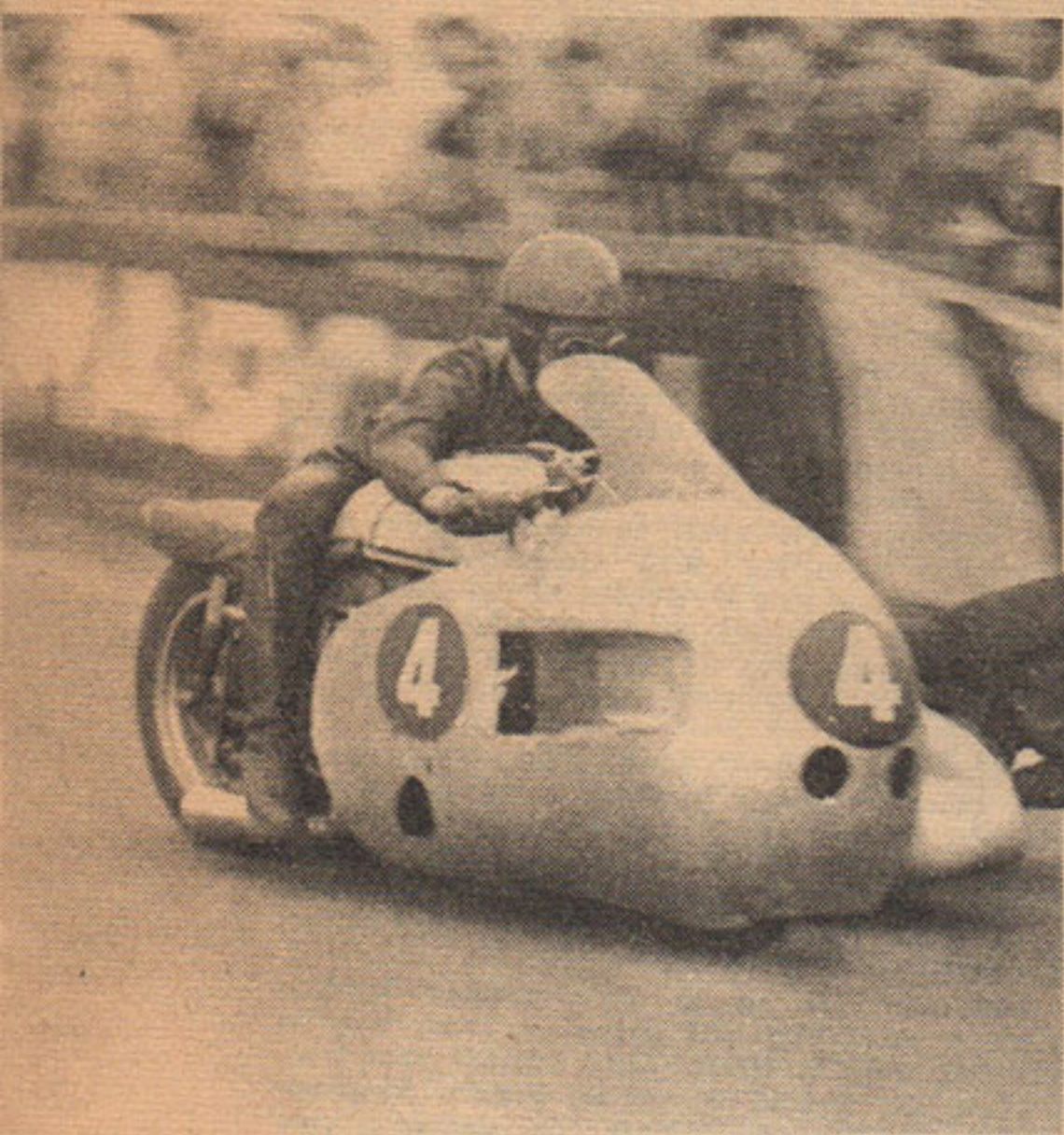
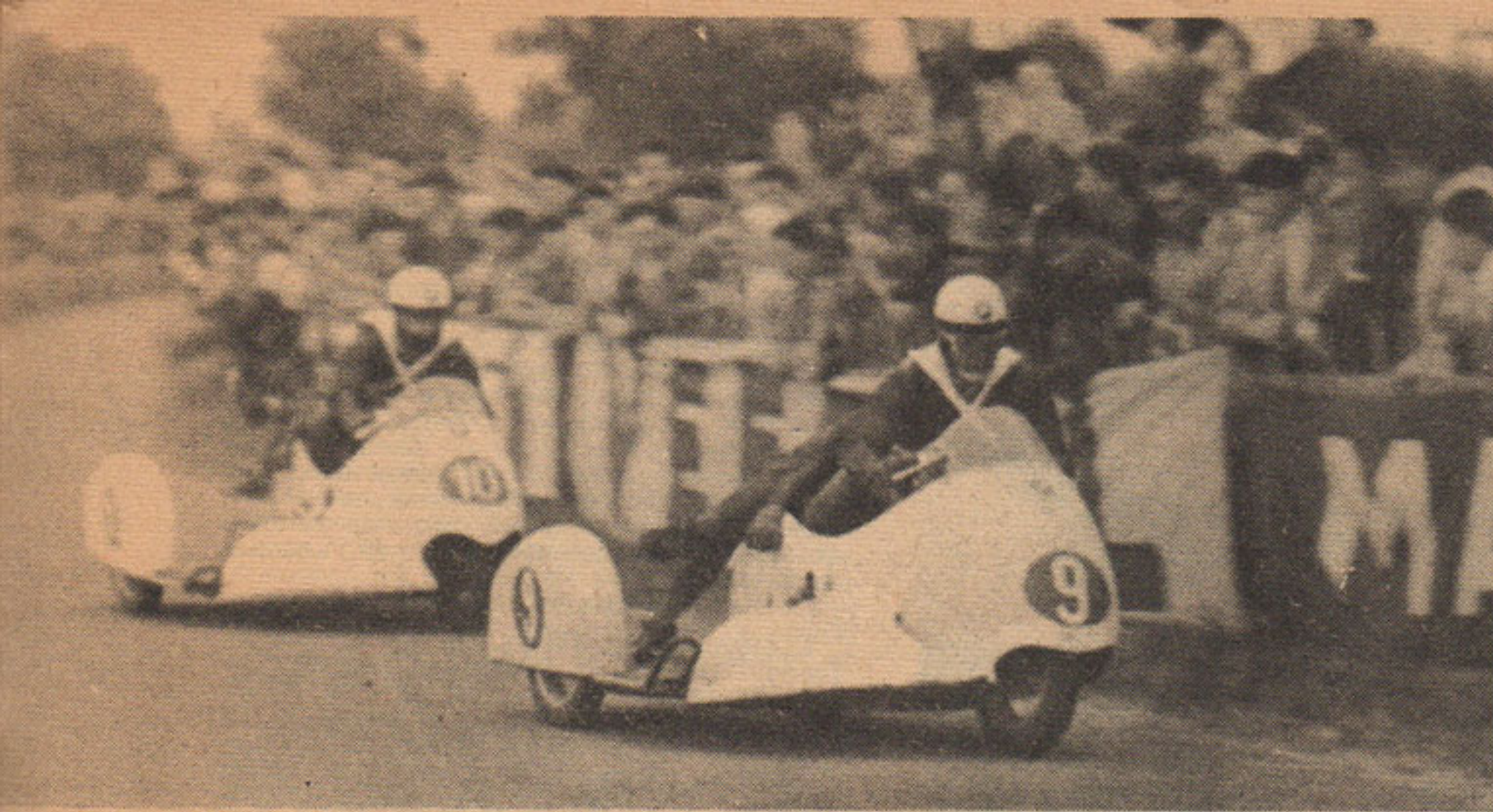
Et à Moulins, avec les longues lignes droites de plusieurs kilomètres, le carénage était le bienvenu. Aussi, avant même le départ, savions-nous que Collot, Insermini et consorts ne pourraient se mettre en vedette aujourd'hui.

COMMENT SE PRESENTE LE CIRCUIT ?

On sait que, pour la deuxième année, le circuit est maintenant « extra-muros ».

Et de l'ancien parcours dans la ville où l'on n'atteignait pas 100 km/h, nous voici passés à l'un des plus rapides tracés de France, où les 500 cc tournent à 160 km/h !... Ce tracé, long de 6.708 m, est de forme triangulaire.

Un triangle rectangle, à peu de chose près, ce qui sous-entend deux virages à très faible rayon complétés par une courbe plus rapide, se négociant en seconde. Le tout, malheureusement, sur une route pas très large, au sol parfois bombé, ce qui ne faisait pas la vie belle aux sidecaristes.



Et, tandis que Brown s'envole en tête, Campbell qui a fait de la mécanique jusqu'à la dernière seconde, part avec plusieurs secondes de retard.

Au premier tour nous pointons : Brown, Pawson, Salt, Anderson, Clark et Tanner, pour les hommes de tête, tandis que la marche est fermée par nos 5 représentants !...

Bien vite, Tanner se dégage du lot et prend le commandement, mais pas pour longtemps, car Campbell qui effectue une exceptionnelle remontée s'installe au commandement dès le 3me tour.

Ritter (9) et Neussner (10) roulant roue dans roue. Ci-contre, le premier sidecariste français classé : Jacques Drion.

Tanner s'accroche, mais doit laisser partir le champion du monde, remarquable d'efficacité dans cette courbe de Champutet, la plus rapide du circuit, où nous nous trouvons.

Remarquablement en ligne, prenant la corde du virage légèrement plus loin que les autres pilotes, il remettait les gaz beaucoup plus rapidement en sortie de cette courbe, et prouvait à chacun, qu'il était bien un champion du monde.

Derrière lui, si Tanner consolidait sa 2me place en prenant lui aussi le large, par contre, trois hommes se livraient à un perpétuel chassé-croisé pour la 3me place.

Il s'agissait de Brown, Anderson et Pawson, qui, à eux trois, fournissaient un captivant spectacle.

Mais au train très rapide où se déroulait l'épreuve, à cause des conditions at-

mosphériques déplorables — de courtes averses rendaient le sol gras et luisant — il était inévitable que chutes et incidents mécaniques se produisissent.

C'est d'abord H. Hinton trahi par sa mécanique tandis que son frère fait une chute.

Et pour les spectateurs français qui connaissent les frères Hinton et leur combativité, disons qu'avant leur abandon ils étaient en 8me position, ce qui prouve hautement la valeur de ces autres pilotes venus des antipodes, et peu connus en France. Mais, à Moulins, rassurez-vous, ils ont appris à se faire connaître !...

En attendant, la liste des abandons s'allonge. C'est au tour de Collot, de Clark, et surtout de Brown, qui rappelons-le, bagarrait ferme pour la 3me place.

Peu après, Pawson fait une chute à Decize, si bien qu'Anderson se voit installé seul en 3me position.

Mais cela n'empêche nullement le Néo-Zélandais de revenir très fort sur Tanner ; bientôt il saute celui-ci, et Tanner, dont la machine semble ne plus avoir tous ses chevaux, rétrograde au tour suivant en 7me position !...

Les coups de théâtre ne manquent pas par conséquent et à trois tours de la fin nous pointons : Campbell, Anderson, puis Salt, Tostevin et Matthews, qui formaient un nouveau trio ayant pour point de mire la 3me place.

Et c'est ce vieux renard de Matthews, qui attendit le dernier tour pour sauter les 2 Anglais, et terminer excellemment en 3me place à 1" devant Salt, lequel précède d'une seconde également Tostevin.

★

Mais cette épreuve des 350 cc devait nous réserver une dernière émotion : Salt passa la ligne, 4me, puis coupa les gaz. Tostevin dans sa roue, lancé à fond, ne put éviter son compatriote, et 100 mètres après la ligne d'arrivée ce fut un dramatique accrochage, Salt s'en tira sans mal, mais Tostevin dut être transporté à l'hôpital avec une fracture du crâne.

Les jours du pilote ne sont heureusement pas en danger, mais l'alerte fut très chaude et prouva une nouvelle fois, à tous les concurrents, qu'une fois la ligne d'arrivée passée, il est plus sage de refaire un tour complet du circuit, comme il est d'usage, plutôt que de vouloir s'arrêter brusquement.

CLASSEMENT

1. Campbell (Norton), en 56' 5", moy. 143,529 km/h ; 2. Anderson (AJS), en 56' 58" ; 3. Matthews (Norton), en 57' 19" ; 4. Salt (Norton), en 57' 20" ; 5. Tostevin (Norton), 57' 21" ; 6. Tanner (Norton), 58' 1" ; 7. Hempleman (Norton), 58' 19" ; 8. Mc Cutcheon (Norton), 1 h 3" ; 9. Pawson (Norton), à 1 tour ; 10. De Polo (Nor-

Circuit, par conséquent, où les machines prenaient le pas sur les pilotes, où toute la cavalerie avait le temps de se déchaîner dans les droites de 2,5 à 3 km de long.

Et par le simple pilotage qui ne s'exerçait qu'en trois points du circuit, il était impossible pour les pilotes moins rapides, de combler le handicap représenté par quelques km/h en moins en vitesse de pointe.

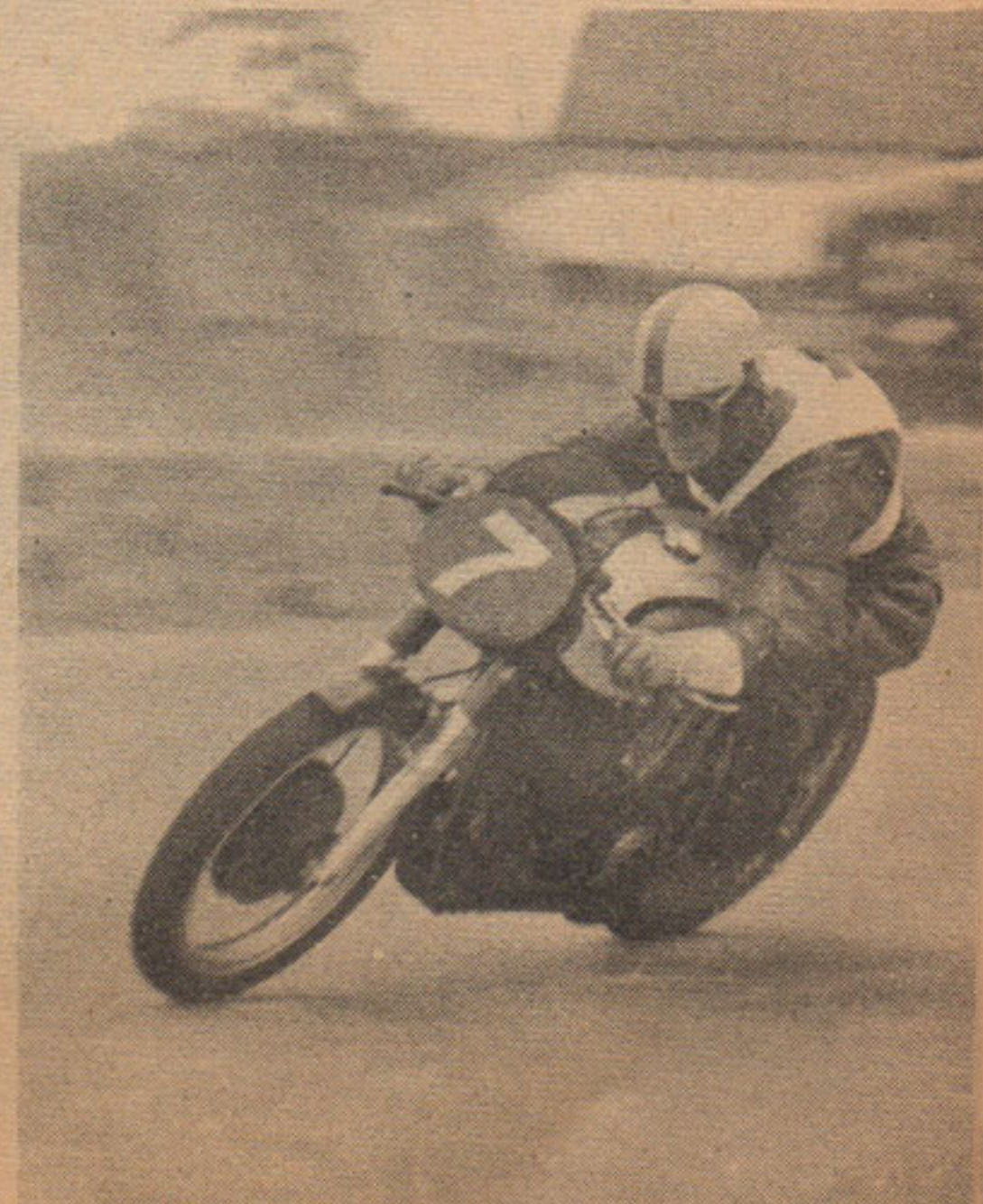
CAMPBELL RESTE UN MAITRE

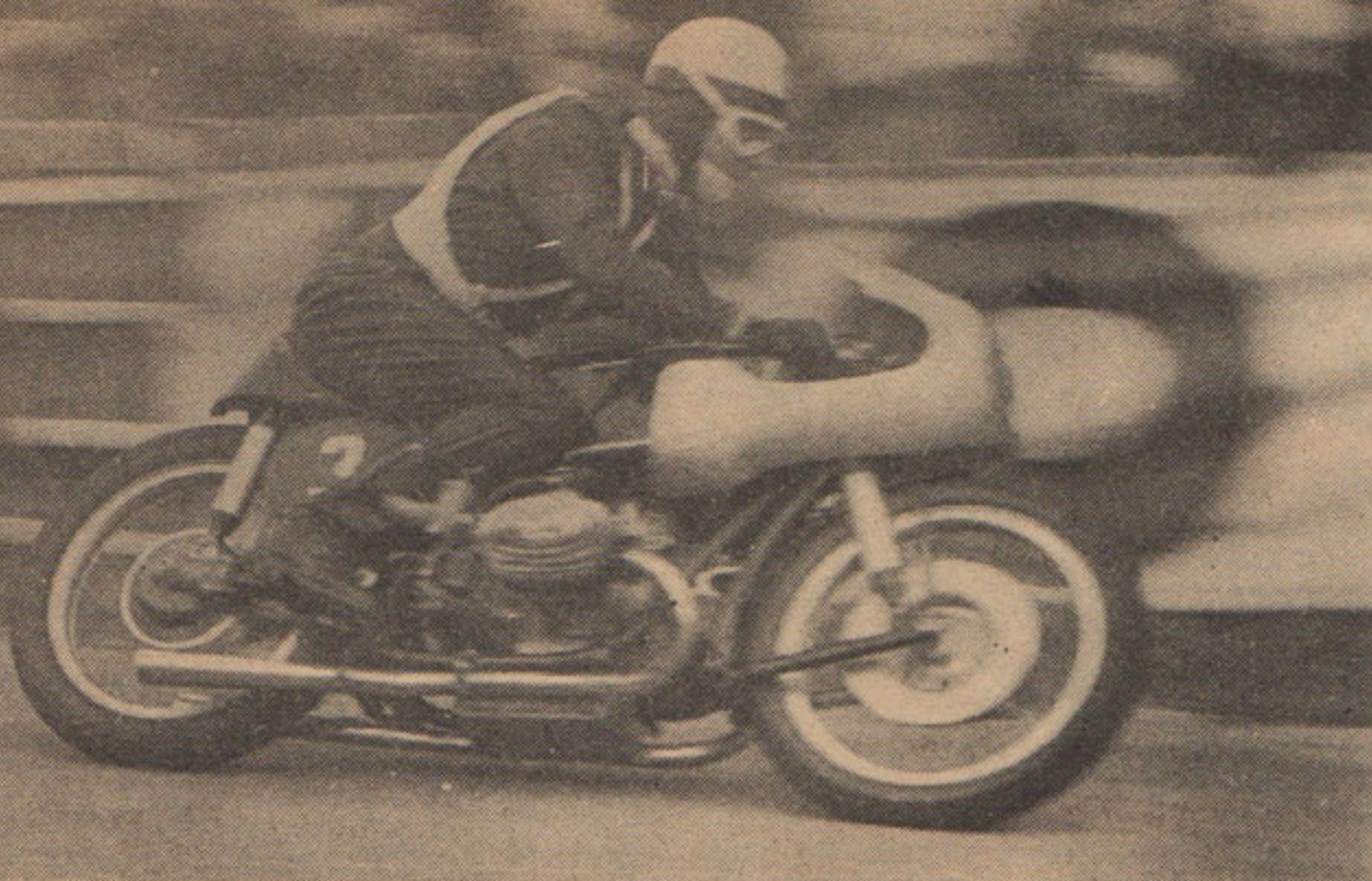
Après une présentation des coureurs, signée Landureau, ce qui à Moulins était d'autant plus indispensable que pour une grande, très grande partie du public, il y avait beaucoup de noms inconnus, les 20 concurrents sont lâchés.

Nous ne trouvons que les 5 Français précités (De Polo ayant remplacé Deschamps) opposés aux Anglais Tostevin, Tanner, Salt et Clark, aux Néo-Zélandais J. Anderson, Hempleman, Pawson, Mc Cutcheon et Higgins, aux Australiens R. Brown, E. et H. Hinton et K. Campbell à l'Irlandais Matthews et à l'Allemand Kassner.

★

Nouveau venu en France, Anderson (n° 1) fit très forte impression. A droite, De Polo, premier Français classé en 350 cc.





ton), à 1 tour; 11. Ligier (AJS), à 2 tours. Record du tour par Tostevin et Salt en 2' 42", moyenne 149,066 km/h.

Rappelons que l'an passé Matthews avait triomphé à la moyenne de 134,959 km/h. La moyenne a donc fait, cette année, un bond en avant de près de 10 km/h, bien que l'épreuve ait été contrariée par un vent assez violent et de courtes ondées.

CAMATHIAS... AVEC SON SIDE A GAUCHE

On sait que Moulins est un des rares circuits français (avec Obernai) où l'on tourne à l'allemande, c'est-à-dire dans le sens contraire aux aiguilles d'une montre, ceci à cause de la légère déclivité sur laquelle a lieu le départ et qui prise à contre-sens, obligerait les pilotes à pousser leurs machines dans une montée.

Toujours est-il que pour les sidecaristes, avec les 3 virages dans le même sens, les attelages ayant leur panier à droite sont très avantagés.

Par conséquent les Allemands, Schneider en tête, partaient favoris. Mais c'était mal connaître la classe exceptionnelle de Camathias, très bien secondé par son passager Cecco.

★

Les 4 premiers tours virent Schneider en tête, sur l'ex-machine d'usine petite

Hiller place en seconde position sa BMW, mais ne put jamais inquiéter Klinger.

course et carénage d'usine : la fameuse « barquette » toute blanche.

Dans son sillage Camathias, avec le moteur longue-course, et le carénage Mondial qu'il a adapté lui-même.

Et dans le virage de Champutet, il fallait voir notre Suisse, partant en dérapage contrôlé (sous la pluie...) et sortant beaucoup plus vite que Schneider, ce qui lui permit précisément de sauter le pilote allemand dans la ligne droite, faisant suite à la courbe de Champutet.

Et comme au fil des tours Camathias s'envolait, lui avec son side à gauche, alors que les Schneider, Neussner, Ritter ne pouvaient rien, il s'ensuivit une petite réclamation de Ritter à l'arrivée. Le pilote allemand en fut pour ses frais, car la cylindrée de la machine s'avéra bien être de 500 cc !...

★

Mais revenons à l'épreuve. Camathias en tête, suivi de Schneider, nous trouvons en 3^{me} position la Ire Norton, celle de P. Harris. Mais l'as anglais ne put résister longtemps à la pression exercée par Ritter et Neussner qui faisaient la course, l'un suivant l'autre.

Au 7^{me} tour, nous avions 4 BMW en tête et, 4 tours plus tard, plus de Pip Harris !...

A ce moment là, ce sont 6 BMW en tête, le brillant élève Haldemann, son compatriote Scheidegger, occupant la 5^{me} place, devant cet autre sidecariste suisse de valeur qu'est Strub.

Vu l'étroitesse du circuit, la course se déroula sans changement notable. Les Français — privés de Murit qui n'ayant pas reçu sa machine à temps, assista à la course en spectateur — firent surtout leur course pour le Championnat de France, et Drion termine sagement en 8^{me} position devant Beauvais-Coudert qui se trouvait handicapés par l'absence de carénage.

CLASSEMENT

1. Camathias (BMW), en 43' 27", moy. 138,945 km/h; 2. Schneider (BMW), 44' 45"; 3. Ritter (BMW), 44' 55"; 4. Neussner (BMW), 45' 13"; 5. Scheidegger (BMW), 46' 9"; 6. Strub (BMW), à 1 tour; 7. Beeton (Norton), à 1 tour; 8. Drion (Norton), à 1 tour; 9. Beauvais (Norton), à 1 tour; 10. Greenwood (Triumph), à 1 tour; 11. Duhem (Norton), à 2 tours; 12. Rogliardo (BMW), à 2 tours.

Record du tour par Camathias en 2' 48", moyenne 143,742 km/h.

Le vainqueur de l'an passé, Fath, avait tourné à 133,3 km/h de moyenne.

UN CLIENT SERIEUX : KLINGER

Dernière épreuve de la journée, la course réservée aux 500 cc se disputa sans pluie, ce qu'apprécièrent les pilotes, mais aussi les très nombreux spectateurs que l'inclémence du temps n'avait nullement découragés.

C'est un peu avec la perspective d'un nouveau cavalier seul que nous vîmes une nouvelle fois s'envoler Campbell. Pour la beauté du spectacle nous souhaitons une réplique plus mordante de ses adversaires, et ma foi, nous avons été plus que comblés !

Car, dès le 2^{me} tour, Tanner prend à son tour le commandement de la course, et dès le 4^{me} tour, une BMW, celle du jeune Hiller, saute également la Norton de Campbell. Et tout près, en 4^{me} position, une autre BMW, celle du champion d'Autriche Klinger !...

Entre le 1^{er} et le 4^{me}, trente mètres d'écart peut-être au plus, le tout à plus de 200 km/h dans les bouts droits !... C'était du grand sport, et Pierre Monneret, venu en spectateur, ne cachait pas son admiration.

Derrière nous trouvions Pawson, Hempleman, Matthews, Brown, E. Hinton, Anderson, Mc Cuthcheon, Clark, Collot, Insermini, Ligier, De Polo, etc...

Tant était passionnante la lutte en tête, que les abandons des frères Hinton, d'Insermini, de Bayle passèrent un peu inaperçus.

Nous voulions suivre cependant la course de nos inters, et les spectateurs comme nous-mêmes n'étions pas sans remarquer la splendide prestation fournie par De Polo, qui tournait de conserve avec Clark et Collot.

A mi-course, les incidents devaient se succéder. C'est d'abord Tanner qui se fait sauter par Klinger, un remarquable pilote, qui vous mène sa BMW aussi facilement qu'un Anglais son mono britannique. La course n'était pas jouée pour autant, car Tanner restait dans la roue, Campbell ne perdait pas le contact et précédait Hiller.

★

Et nous en étions là dans nos réflexions, quand, dans la ligne droite précédant Champutet, nous vîmes tout à coup un corps et une moto voler dans les airs, une autre percuter les boîtes de paille et y mettre le feu, tandis que la poussière et la fumée s'élevaient.

Une catastrophe venait de se produire ! Rapidement sur les lieux, nous trouvions De Polo, assis sur une boîte de paille, son masque figé reflétant l'intensité de l'émotion ressentie. Nous trouvions Collot, tempêtant, mais heureusement sorti indemne lui aussi de ce terrible accrochage. Seul le malheureux Anglais Clark, ex-officiel AJS et Guzzi, nous donnait tout de suite le spectacle d'un moribond, le visage en sang, le crâne fracturé.

Là ne s'arrêtaient pas les dégâts, car dans cet accrochage à trois, une machine atteignit les spectateurs et en blessa quatre plus ou moins sérieusement.

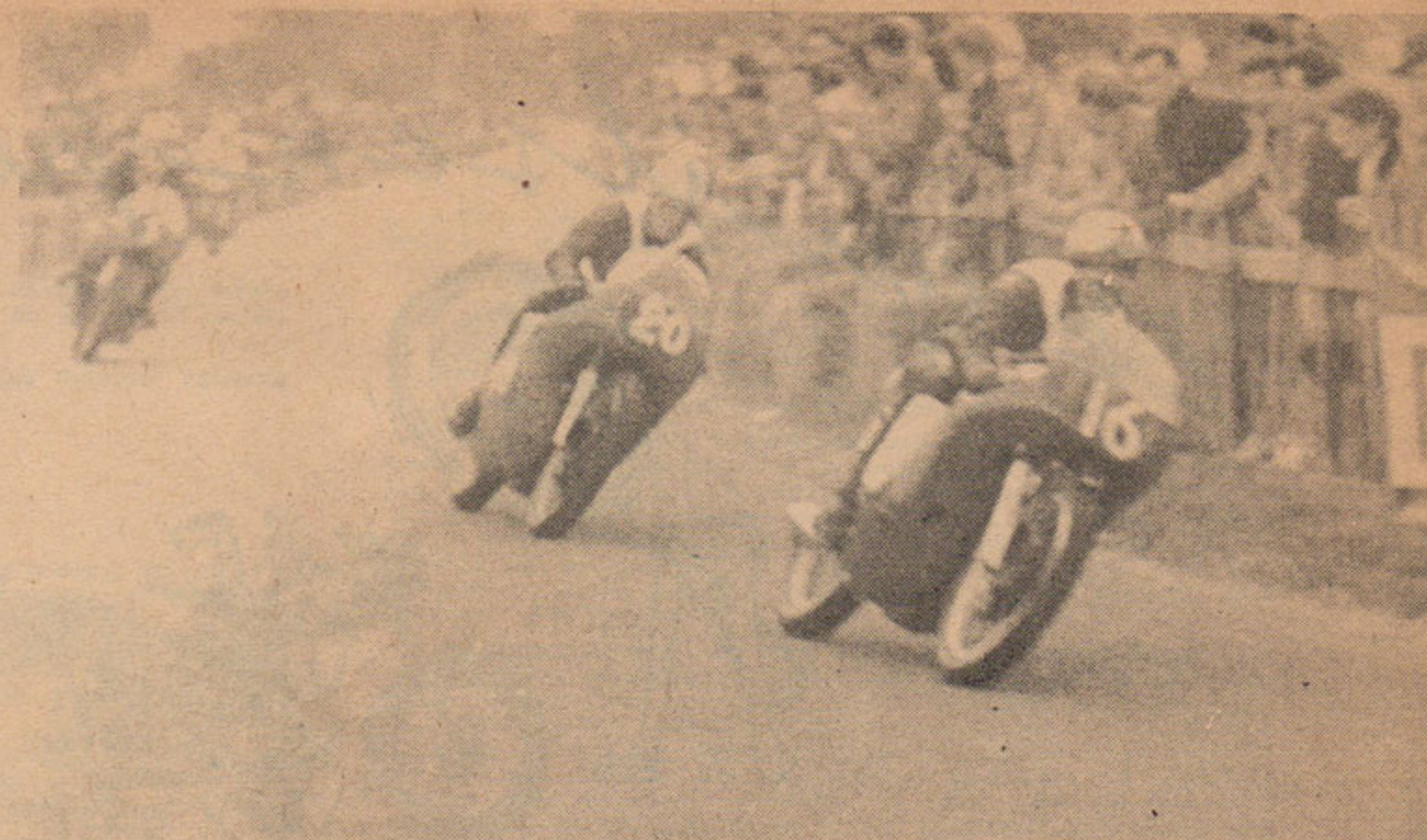
Il est évidemment difficile de détailler exactement les causes de l'accident.

Il semble cependant que le moteur ou la boîte de la machine de De Polo, qui était alors en tête, se soit bloqué en pleine ligne droite (on pouvait estimer la vitesse à 170 km/h environ). Les pilotes roulant roue dans roue, ce fut l'inévitable catastrophe qui devait coûter la vie à l'infortuné Clark, qui mourut peu de temps après, sans avoir repris connaissance.

★

Nous devons avouer qu'après ce drame qui se déroula sous nos yeux — le brancard où reposait Clark se trouvant même à côté de nous jusqu'à l'arrivée de l'ambulance — nous n'avons pu suivre du même œil que précédemment le déroulement de la fin de l'épreuve.

En tête cependant, nous assistions à



Les premiers tours, en 500 cc, furent marqués par la supériorité de Tanner (16) et Campbell (20).

un chassé-croisé Campbell-Hiller, Klinger pour sa part ayant fait le trou.

Et tandis que les haut-parleurs nous apprenaient que Tanner avait raté un freinage, ce qui le faisait rétrograder à la 4^{me} place, nous voyions Hempleman, H. Hinton et Mc Cuthcheon revenir à pied.

Dès le 18^{me} tour, la course était jouée pour les hommes de tête. Dans un suprême effort, Hiller se débarrassait de Campbell, et malgré une attaque de l'Australien dans le dernier tour, les champions d'Autriche et d'Allemagne étaient magnifiquement venus à bout de toute cette cohorte de pilotes anglais, australiens, néo-zélandais, etc...

CLASSEMENT

1. Klinger (BMW), en 56' 12", moy. 155,707 km/h; 2. Hiller (BMW), 57' 3"; 3. Campbell (Norton), 57' 4"; 4. Tanner (Norton), 57' 34"; 5. Matthews (Norton), 58' 40"; 6. Brown (Norton), 58' 45"; 7. Camathias (BMW), à 4 tours; 8. Philis (Norton), à 5 tours; 9. Anderson (Matchless), à 9 tours; 10. Insermini (Norton), à 10 tours.

Signalons que Klinger a porté le record

sur un tour à 159,9 km/h et que sa moyenne générale est supérieure de 1,5 km/h à celle du vainqueur de l'an passé : Hiller.

★

Tel fut le 10^{me} circuit de Moulins, qui sur le plan sportif, permit aux spectateurs français de faire connaissance avec l'élite des pilotes des Dominions Britanniques.

Le Moto-Club de Moulins, et son président en tête, M. E. Marcelot, sont à féliciter pour la magnifique journée de sport motocycliste qu'ils ont fait vivre à des milliers de spectateurs.

★

Nous regrettons seulement que ce circuit très rapide soit tracé sur des routes aussi peu appropriées, étroites, parfois bombées, rendant difficile le pilotage, principalement pour les sidecaristes.

Le malheureux accident qui vint enrouler cette réunion n'est pas imputable à ce caractère du circuit de Moulins, car sur des circuits bien plus larges, les pilotes roulent tout aussi bien roue dans roue, les uns derrière les autres.

Heureusement durant les 2-3 secondes qui suivirent cet accrochage, il n'y eut pas d'autres pilotes qui se présentèrent. Car à la vitesse à laquelle ils auraient roulé, il leur aurait été impossible d'éviter la collision.

Et c'est là où un circuit étroit, sans larges bas côtés, doit présenter un tracé tel qu'il ne permette pas des vitesses très élevées.

Nous ne sommes pas pour autant pour les circuits « tourniquets ». Nous aimons un circuit très rapide, comme Spa par exemple, car la largeur de la chaussée se prête à des moyennes élevées.

Mais si les organisateurs ne disposent pas de routes larges (ce dont ils ne sont nullement responsables) ils se doivent, par contre, de limiter les vitesses en fonction de celles-ci, soit par le tracé, soit par des obstacles non naturels, tels que les chicane par exemple.

L'accident de Moulins doit être une leçon.

C. R.

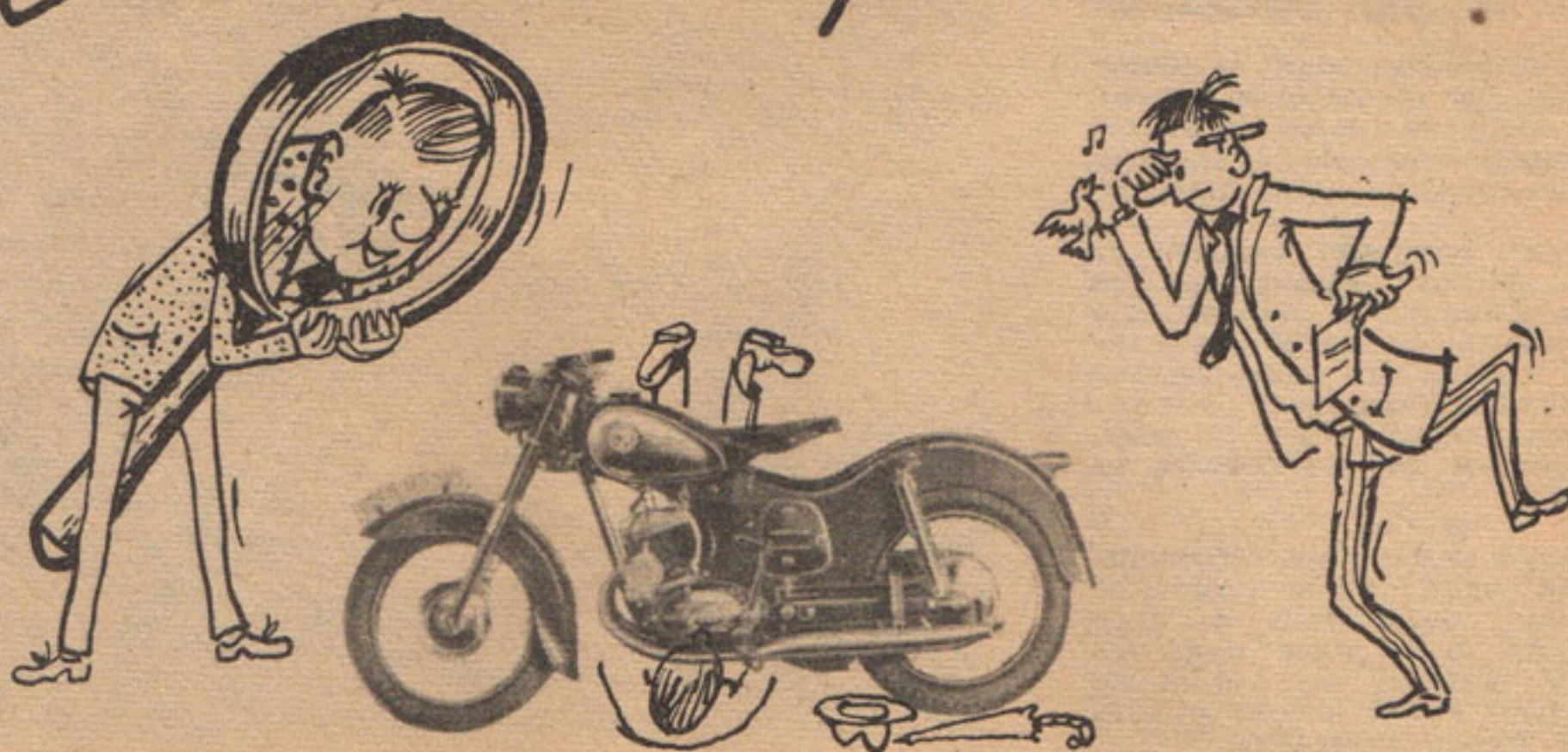
LE FILM DE LA TRAGIQUE COLLISION

Du virage de Champutet, nous avons vécu le début du drame, tandis que Camathias passait (ci-dessous). Arrivé sur les lieux, au milieu d'un épais nuage de fumée et de poussière, nous trouvions Collot indemne (n° 6), ainsi que De Polo. Il n'en était malheureusement pas de même de l'infortuné Clark, ex-pilote officiel des teams A.J.S. et Guzzi, que l'on voit à l'extrême gauche, photographié quelques heures avant son

accident mortel. Immédiatement évacué sur une civière, il s'avérait bien vite que tout espoir de revoir ce pilote anglais parmi nous était vain. Clark devait décéder peu de temps après sans avoir repris connaissance. A sa famille, à tous ses amis, nous présentons nos sincères condoléances.



Ce qu'ils en pensent



LA 175 PUCH S. V. S. SOUS LA LOUPE

DE PARIS

JE viens à mon tour apporter ma contribution à la rubrique « Ce qu'ils en pensent » en faisant part de mes impressions de conduite au sujet de la 175 Puch - SVS.

Je signale tout d'abord qu'il s'agit d'une machine datant de juin 1954, du moins achetée à ce moment, donc elle ne bénéficie pas de certains petits perfectionnements tels que :

- voyant lumineux de retour au point mort;
- selle double d'origine ;
- amortisseurs arrière plus gros et réglables semble-t-il ;
- Silencieux plus gros.

Mais l'ensemble demeure quasiment le même. D'autre part, le compteur indique 16.000 km à ce jour, chiffre peu élevé en soit, mais explicable par le fait qu'elle n'est utilisée pratiquement que dans Paris (au moins 12.000 km ; utilisation journalière, ce qui, comme chacun sait, équivaut en usure, à au moins 20.000 km de route).

Le cadre en tôle emboutie, très rigide, ainsi que les suspensions, confèrent à cette machine une excellente tenue de route. Malheureusement, j'émettrais certaine réserve quant à la tenue de route sur pavé par temps de pluie, je pense qu'il ne s'agit que des pneus dont la gomme est très dure, malgré tout le défaut existe. J'ai l'impression que l'idéal serait des pneus à gomme tendre et adhérisés dans le genre de ceux équipant la Motobi Catria essayée par M.-R. Cette déficience des pneus est regrettable sur une telle machine quoiqu'elle ne soit vraiment sensible, je le répète, que dans des conditions assez particulières.

A côté de cela, la tenue de route permet beaucoup de fautes ou du moins les pardonne, mais lorsque la Puch se décide à vous faire tomber, elle ne prévient pas, c'est le genre de machine qui va jusqu'à la limite d'adhérence sans manifester quoi que ce soit, si bien qu'il ne faut pas trop s'endormir dans une confiance d'où tout esprit critique est ôté, et s'il faut se méfier, c'est plus de soi-même que de la machine.

Il serait souhaitable aussi que les roues soient en alliage léger, en effet, elles sont en acier, ce qui nuit un peu aux accélérations, et d'autre part, elles se piquent rapidement (les chiens d'ailleurs, y prirent une grande part en les arrosant copieusement). A côté de cela, elles sont d'une solidité à toute épreuve.

Les freins gros corps, en alliage léger, sont excellents,

progressifs et puissants. Ici encore il convient de se méfier de soi-même, leur progressivité n'est pas sans limite. D'autre part, ils sont bien étanches et demeurent toujours efficaces, même après un usage intensif.

Tant que j'en suis à la partie cycle, je vais parler de diverses choses accessoires y ayant trait.

Dans la partie arrière du cadre, 2 coffres se trouvent aménagés, l'un renferme la batterie (qui n'est pas facile à remettre en place après les vérifications d'usage), l'autre, fermant à clef, contient les deux bobines d'allumage et une trousse à outils, quasi complète. A ce sujet, signalons que ces outils permettent presque toutes les réparations possibles et imaginables, qu'ils sont de bonne qualité et présentés dans une sacoche en cuir très solide. Malgré tout, la place étant comptée, il est nécessaire de procéder à une mise en place soigneuse, de manière à pouvoir fermer le coffre et parfois ceci est fort énervant.

La position en selle est excellente, malgré tout, je me décide à poser une selle double, car lorsque l'on transporte un passager, l'usage d'un tansad est trop gênant car il nuit à la tenue de route et à la maniabilité.

Les commandes sont bien en place et douces. Pour ma part, je ne me plains pas du sélecteur qui fonctionne très bien. Seule la remise au point mort était nébuleuse au début (maintenant il existe un voyant lumineux qui doit être utile), l'habitude aidant, ce défaut a presque disparu; cependant il existe un point mort intermédiaire entre 2^e et 3^e, aussi je conseille aux futurs possesseurs, de descendre toutes les vitesses, première comprise, puis de remonter au point mort.

Le guidon est assez étroit mais on s'y habitue bien, au début les avants bras sont fatigués, ce qui disparaît par la suite.

Le phare est puissant. Il est équipé d'un inverseur pour la route, pour faire des appels, mais lorsque l'on veut revenir de la position route à la veilleuse, on est obligé d'avoir affaire à un ridicule bouton, situé sur le phare; celui qui a posé cette commande dans une pareille position, n'a certainement jamais eu à s'en servir. D'autre part, l'avertisseur est une réussite en matière de médiocrité. Sa sonorité tape sur les nerfs, de plus, il est inaudible au-dessus de 70 kmh. Imaginez un chanteur dont la voix n'aurait pas mué, et vous aurez une idée du contraste.

Passons au chapitre moteur.

Les 12,3 CV à 6.200 t/m sont là.

Le 2^e carburateur s'enclenche aux environs de 4.500-4.800 t/m, ce qui correspond à 25-30 kmh en 1^{re}; 40-45 en 2^e; 65-70 en 3^e et 85-90 en 4^e.

Voici d'ailleurs, à titre d'indication, les maxima atteints sur chaque rapport, au compteur :

Position normale :

- 50 en 1^{re} (bruit affolant);
- 70 en 2^e;
- 90 en 3^e;

? en 4^{me}; je n'ai jamais eu l'occasion de pousser vraiment à fond quoique j'aie atteint le 120 (au compteur) en position très légèrement inclinée, sur l'autoroute, par vent nul et beau temps, la route étant sensiblement plate. Toutes ces indications sont évidemment sujettes à caution car elles ne bénéficient d'aucune garantie scientifique telle que chronomètre, baromètre, etc...

De toutes façons, on soutient sans fatigue le 90-95 sur route, il est recommandé d'ailleurs de couper un peu les gaz de temps à autre pour que le graissage s'effectue bien.

Au sujet de graissage, j'emploie toujours de l'huile d'indice SAE 50; à moins qu'il ne fasse vraiment froid, moment où j'utilise une huile d'indice SAE 30. Comme marque, j'emploie de la Motul ou de la Labo inox, toutes les fois que je peux, et comme essence du super Shell. Quant au pourcentage entre 4 et 5 %, jamais au-dessus, selon l'usine.

Je reviens à la question de l'huile dont l'indice peut paraître élevé, ce n'est pas moi qui préconise l'usage d'un tel indice mais l'usine, aux dires de laquelle, ceci constitue un gros atout pour la longévité du moteur.

Abordons le sujet conduite et entretien. Malheureusement pour ma monture, je n'ai pas toujours le même style de conduite, il m'arrive de conduire en père tranquille ou en style sport, à moins que je ne me cantonne en un genre intermédiaire. Depuis le dernier décalaminage, je mène le moteur plus rondement, en effet, cette machine a été conçue pour une conduite sport et le genre « père-peïnard » ne lui convient pas. Je reviendrai sur ce sujet.

Je ne citerai aucune moyenne, oubliant toujours de regarder l'heure d'arrivée ou l'heure de départ; de plus, sous prétexte d'arriver un quart d'heure plus tôt, je ne tiens pas à ne pas arriver du tout ou à arriver dans un piteux état; je n'aime pas prendre des risques peu en rapport avec le résultat possible, je préfère admirer le paysage. Même, en conduisant à une vitesse régulière, il m'est arrivé de parvenir au bout avant des gens qui m'avaient doublé en trombe. D'autre part, il est toujours ridicule d'entendre tel possesseur d'engin motos ou (voitures) vous annoncer des moyennes impressionnantes. (A ce sujet les courses pour motos de série et même voitures de série ont du bon car elles permettent à certains excités de déverser leur trop plein de nervosité, d'autre part, les mêmes excités peuvent avoir aussi une fâcheuse tendance à prendre la route pour une piste.)

En résumé, cette machine est faite pour être conduite plutôt sport, mais attention à la consommation. Comme tout deux temps à haut rendement qui se respecte, la Puch possède un bon appétit, tout dépend évidemment du genre de conduite; l'individu qui enclenchera souvent le deuxième carburateur verra sa consommation arriver à 6 l ou plus aux 100 km, dans Paris; sur route en soutenant le 90-95, on atteint peut-être bien 5 l, si l'on se cantonne à 80-85, il faut tabler sur 4 l, et si l'on se contente de 65-70 (allure économique) comptez sur 3,5 l. Malgré tout, si ces chiffres apparaissent élevés aux yeux des possesseurs de 4 temps, il ne faut pas trop s'étonner; un petit cube, deux temps, un tant soit peu poussé, consomme plus qu'un quatre temps, mais les chevaux ne s'inventent pas.

Voyons maintenant la question entretien.

Tout d'abord, nous n'avons jamais eu de gros « pépins » (je dis nous car mon père fut d'abord l'heureux possesseur de cette machine durant 8.000 km), à part une ou deux crevaisons à l'arrière, et croyez-moi cela constitue presque un « gros pépin ». S'il n'y a pas de problème à résoudre, l'exécution est loin d'être une partie de plaisir bien qu'équipée de moyens à broches (AV et AR), le démontage et le remontage de la roue arrière sont difficiles, le garde-boue arrière n'est pas articulé, ce simple détail, absent, vous oblige

à mettre des cales sous la béquille, mais quand vous êtes tout seul ceci n'est pas facile, surtout si vous êtes en rase campagne.

L'appareillage électrique ne nous a jamais laissé en panne (je touche du bois car certains possesseurs de Puch ont eu, de ce côté, de multiples ennuis), à part les bougies qui au début s'encrassaient à tout bout de champ, ce qui provenait d'un pourcentage d'huile du mélange trop élevé.

En tout il y eut 2 décalaminages. Le premier vers 7.000 km à la fin du rodage; à ce sujet je ne recommanderai jamais le rodage accéléré pour une Puch, notamment à cause de la paroi qui se trouve entre les deux cylindres, laquelle paroi n'est pas exposée au flux d'air frais, tous les serrages proviennent souvent de cet endroit. Au bout de ces 7.000 km, le moteur était presque entièrement bouché surtout aux lumières d'échappement.

Le deuxième eut lieu vers 14.000 km; progressivement les performances tombaient si bien que je ne pouvais plus dépasser le 80. Ceci provenait encore une fois d'un pourcentage d'huile du mélange trop élevé, j'apprends à mes dépens ce qu'il en coûtait, ayant effectué ce décalaminage sous la surveillance d'un mécanicien-garagiste (un dieu de la mécanique); par la même occasion je démontai les segments pour nettoyer les gorges, et je les remplaçai par des neufs. Conclusion, ne graissez pas trop!!!

A part l'entretien courant: carburant, vidanges de la boîte, vidange des amortisseurs hydrauliques (AV et AR, — une seule fois — pour les poids plumes ne pas trop remplir ceux de l'arrière, car la suspension AR, sans cette précaution, est vraiment dure), je le répète, nous n'avons jamais eu d'ennuis graves, bien qu'à mes yeux l'entretien courant fasse déjà partie des ennuis! Pour le nettoyage et l'astiquage, je devrais garder un silence pudique, il faut que la machine devienne un monceau de poussière et de cambouis, sur quoi j'ai taché un vêtement d'où des remontrances maternelles, pour que je me décide à la nettoyer, ce qui n'est pas trop difficile vu l'absence presque totale de recoins.

En résumé, voici ses qualités :

- performances honorables;
- tenue de route et confort;
- freinage excellent;
- solidité mécanique;
- esthétique agréable, ce qui ne gâche rien;
- boîte de vitesses bien étagée, sauf en ce qui concerne la première;

et ses défauts :

- contenance du réservoir ridicule (même sur les nouveaux modèles), il faudrait au moins un réservoir de 15 l;
- difficulté de démontage et de remontage de la roue arrière;
- avertisseur ridicule;
- première trop courte en solo, mais utile en duo pour les démarrages en côte;
- pourquoi ne pas avoir généralisé l'emploi de la pompe à huile permettant l'obtention automatique du mélange;
- la peinture du réservoir cloque lamentablement, chose curieuse, le reste de la moto n'étant pas atteint de ce défaut;
- pneu avant compromettant la tenue de route sur pavés par temps de pluie;
- bruit d'échappement fatigant à la longue.

On peut voir que le nombre des défauts excède celui des qualités, mais ces défauts ne sont pas trop graves en regard de ce que cette moto peut procurer, sauf l'histoire du pneu avant (quand il pleut il n'y a qu'à aller moins vite) ils ne compromettent pas la sécurité; ce sont des défauts mineurs rachetés amplement par l'agrément de conduite de cette machine qui n'usurpe pas son titre de sport.

Cet exposé est certainement imparfait, aussi je convie n'importe quel possesseur de Puch 175 SVS, à compléter ce que j'ai dit, car jusqu'alors, je n'ai pas encore lu aucun exposé sur la Puch 175 SVS; je ne considère pas comme exposé ce qu'à écrit un de vos correspondants dans un récent numéro où il donne aussi ses impressions (très détaillées) sur le Vespa 125 cc, en effet il n'est question que de la tenue de route.

M. A. GROUX.

Paris-XVIII^e.

DE COLOMB-BECHAR

JE suis utilisateur et propriétaire d'une Puch 175 SVS. Actuellement j'en suis à 15.000 km compteur et j'ai pu déjà apprécier ses défauts et qualités. Parlons d'abord du rodage.

J'habite Colomb-Béchar et j'ai acheté la machine le 1^{er} avril donc au début des grosses chaleurs. Le rodage s'avère

assez délicat car le moteur a tendance à chauffer. A 500 km, les pots d'échappement étaient bleus, d'ailleurs tous les utilisateurs Puch ont fait la même constatation. Pendant le rodage j'ai été obligé de changer quatre fois les bougies. La première fois à 500 km, puis à 1.000 km environ, à 2.000 et 3.800 km.

Pour les acheteurs de Puch, je conseillerais un mélange assez riche, 10 %, pour le rodage par rapport au 7 % normaux. J'ai employé de l'huile minérale Shell x 100 que j'emploie toujours d'ailleurs, et j'en suis très content. De toute façon la maison Puch donne un tableau de graissage où il n'y a que l'embarras du choix. L'ennui bougies s'est arrêté dès le rodage achevé (4.000 km). Tenue de route : très bonne, on peut se permettre de prendre les virages à une assez bonne allure, la machine n'a aucune tendance belliqueuse. En solo, on peut rouler très vite néanmoins il faut faire attention à ses pneus et à l'état de la route. En duo, c'est parfait.

Suspensions très bonnes mais, en solo, et à partir de 90 kmh, la suspension arrière donne des coups de raquette. En duo, la suspension est parfaite mais il faut surveiller l'état des joints d'étanchéité et le plein d'huile.

Le cadre monocoque est d'une solidité à toute épreuve et assure une très belle esthétique, mais l'attache qui réunit le tube avant de soutien-moteur au cadre (à l'avant du réservoir) est fragile, j'en ai cassé deux : une à 5.000 km, et l'autre à 8.000 km, depuis ce n'a plus bougé. Le carénage de chaîne est très esthétique et propre mais il n'est pas commode du tout pour retirer et remettre la chaîne. Le graissage automatique s'est arrêté de fonctionner au bout d'un millier de km. Les roues à moyeux freins centraux sont très bien. Très bon freinage, la machine ne se déporte pas et a une très bonne stabilité.

Le réservoir est vraiment trop petit pour la contenance. Celle-ci est de 10 l., tandis qu'avec la machine j'arrive à consommer 6 l aux 100 km, là aussi je peux dire que c'est une machine qui consomme vraiment trop pour une 175 cc.

Moteur : Celui-ci est très robuste et grâce au système double piston, double allumage, j'obtiens un très bonne nervosité. Mais à bas régime (3^e vit. ou 4^e vit.), sa nervosité laisse à désirer. Décalaminage complet à 5.000 km, puis à

10.000 km : cylindre, culasse, pots d'échappement (ceux-ci s'encrassent beaucoup et très vite). Les carburateurs : ceux-ci sont bien mais insistent sur les fuites. Ces suintements sont très désagréables car ils ramassent la poussière et tachent les bas de pantalons à grande vitesse. Je me suis trouvé obligé de refaire plusieurs fois les joints. Les boisseaux ont grippé plusieurs fois pendant le rodage, il faut dire que le sable y est pour quelque chose. Les filtres à air sont très utiles ici à cause de ce fameux sable et Dieu sait combien ma machine a essuyé de vents de sable, mais elle s'en est toujours très bien tirée : cylindres, pistons, segments intacts.

L'allumage : rien à dire là-dessus, je n'ai jamais eu d'embêtement. La batterie Bosch, par contre, est assez fragile et surtout ici elle demande des soins constants parce que sans batterie on est pratiquement immobilisé, néanmoins, elle est très bien conçue.

La boîte de vitesses a quelques défauts aussi : la 1^{re} « à grimper au mur », est trop courte d'où un certain manque de nervosité qui en résulte au début de la deuxième.

La machine a aussi ce gros défaut qu'ont tous les deux temps : suintements d'huile par le sélecteur et à la jonction des silencieux aux tubes.

Mais, dans l'ensemble, c'est une machine dont je suis très content. Elle a goûté à la piste saharienne, elle a tenu le coup avec aisance. Je n'ai jamais eu d'ennui mécanique à proprement parler. J'ai changé un câble d'embrayage à 7.000 km et les deux câbles de carburateurs qui s'étaient détendus à 10.000 km.

Si je dois acheter une autre moto, ce sera la 250 SGA Puch.

Sergent PASTRE Robert,
Colomb-Béchar (Algérie).

DE HENDAYE

C'EST en hésitant que je vous donne un point de vue sur une petite machine pour ainsi dire non décrite dans votre rubrique.

Vollà, je ne voudrais pas être injuste envers la 175 Puch SVS à deux carburateurs comme cela a pu m'arriver au cours de conversations motocyclistes.

Une vraie machine de sport ? Oui ! Je peux l'affirmer. Et ce qui est rare, à la fois sur un petit cube de ce genre là, une bonne machine utilitaire ; car avec son taux de compression de 6,5 à 1 et le premier carburateur (jusqu'à 4.000 t/m) elle repart en « coulé » à 30 kmh en troisième, même au pas de l'homme en seconde.

Seulement je ne l'ai pas achetée pour tout ça : 12,3 CV à 6.200 t/m, haute puissance finale caractéristique d'un moteur sport, ce qui donne 71 CV au litre, valeur élevée pour un deux temps. En plus une marque réputée ayant quelques années d'avance sur nos « grands » et « sympathiques » constructeurs (je n'ai pas dit « sportifs » !).

Cette SVS totalise 19.000 km et se trouve aujourd'hui en panne d'allumage !! Mise au point ténébreuse qui n'a pas été réussie, même chez un agent Puch d'une ville de province (sortant de là le résultat était plus désastreux que chez les autres).

Principaux ennuis en plus : une belle fuite chronique du réservoir à 2.500 km (imputable en partie à son propriétaire). Ensuite plusieurs dérèglages de la carburation.

Enfin, résultat de mes exigences, le piston échappement endommagé vers 17.000 km. Le segment de feu claquait. Démontage, deuxième décalaminage. Le sommet du piston avait souffert, changement immédiat grâce à la rapidité d'envoi de l'agent de Pau (merci). Le moteur chauffe au-dessus des lumières d'échappement, d'où divers serrages en fin de rodage quand j'ai commencé à tirer (7.000 à 9.000 t/m). Rodage long et ingrat, on le sait (je voudrais voir ici un spécialiste du rodage éclair !). Après je lui ai demandé de me « cracher » ses 12 chevaux qui y sont bien. Avec quelle facilité il est permis de lâcher nos 175 de série dites sport, de les ridiculiser même à la sortie d'un virage fermé avec l'accélération que donne l'ouverture du carburateur additionnel. A titre d'exemple, le seul petit cube (strictement de série circulant en France) qui m'a obligé à mettre « toute la sauce » est une 125 Rumi supersport : cause exacte, différence de poids. La SVS est lourde et c'est un reproche, mais le fa-

meux cadre doit rester comme il est. Pour ma part une paire de jantes dural genre BMW suffiraient. Le guidon italien manquant a été ajouté en gardant les poignées d'origine, ce qui a amélioré la position Puch impropre à ma taille (1 m 70, 60 kg). Mais l'endroit où la SVS se trouve à l'aise se situe en montagne : ici la Rumi ne peut pas la tenir. Les petites roues de 16 bien calées dans ce cadre monocoque se fauflent dans les courbes et les rampes et descentes aussi du Pays Basque (petite Autriche) avec une agilité qui m'avait stupéfié dès le rodage. Je me suis permis de tenir la dragée haute à une 350 twin deux temps bien connue, au grand ahurissement de son propriétaire.

Tous ces résultats sont acquis entre 4.000 et 6.000 t/m, d'où nécessité d'ouvrir les deux carbus. Consommation ? 32,5 d'ouverture (24+22) pour 172 cc. Puch n'a pas voulu travailler sur le rapport volumétrique (comme Adler d'ailleurs), aussi 71 CV au litre se payent toujours, mais à la pompe seulement.

Maintenant quelques mots d'usage : la partie cycle est connue maintenant. Sur les tous derniers modèles, les suspensions arrière viennent d'être améliorées. Des freins ! pas meilleurs sûrement dans les 175 livrées sur le marché français. Des garde-boue sujets aux vibrations (fentes).

Enfin le gros défaut : le réservoir ridiculement petit, même le nouveau, vu la consommation de la demoiselle (5,5 l. sur route à 90 et... jusqu'à 7 l. en ville).

Pour la boîte première trop courte : avec la SVS on bouche le trou, mais se méfier d'un départ genre Rumi sur route mouillée ! Double allumage, 2 bobines, 2 bougies, 2 carburateurs, voir MR n° 1221.

En conclusion, machine coûteuse à l'usage : mais donnant de réelles satisfactions et un avant-goût de la compétition. Une seconde qui va de 5 à 80 kmh (ne pas le faire chaque fois !), une troisième que l'on raccroche à 80 lors d'un dépassement, ou à l'annonce d'un joli virage que l'on peut déguster. Vitesse de pointe : entre 110 et 115.

J'ai participé à votre référendum 175 Puch. Chronologiquement j'ai conduit des Puch 125 TT, 150 TL et 250 SG et surtout SGS. Ma prochaine machine sera... enfin serait une BMW R50. Mais faute de grives !

M. J. GUITOU
Hendaye (B.-P.)

SI VOUS DESIREZ D'AUTRES SONS DE CLOCHE

Si vous vous intéressez particulièrement à cette machine, rappelez-vous que la 175 Puch a fait l'objet de nombreux « Ce qu'ils en pensent », notamment dans nos numéros 1.226, 1.272, 1.275, 1.321, 1.357, 1.381 et 1.386.

Ces numéros peuvent vous être envoyés contre 60 francs en timbres.

L'activité sportive au Maroc.



Gianni Bertorello, sur son spécial Alpino décrit dans cet article.

JE suis un de vos fidèles lecteurs depuis 1953, date de ma venue d'Italie au Maroc ; depuis je suis vos publications avec grand intérêt ; je suis photo-reporter de mon métier pour le compte de la maison « Optiphot » à Casablanca, mais j'ai un faible pour la mécanique de compétition et pour la moto en particulier, et c'est au nom de cette passion qui nous est commune, que je me permets de vous écrire.

On parle rarement dans *Moto-Revue* de l'activité sportive au Maroc ; vous n'avez probablement pas de correspondant sur place, et pourtant les motards marocains et leurs machines n'ont rien à envier aux collègues européens.

Comme vous pouvez le voir d'après les documents joints, le 1er juin à Ain-Sebaâ, à quelques kilomètres de Casablanca, a eu lieu un circuit motocycliste ouvert à plusieurs catégories ; ces quelques clichés pris par moi-même vous aideront à mieux comprendre.

Trois des machines gagnantes vous sont familières, car vous les voyez très souvent sur les circuits nationaux : le n° 66 Da Silva Antoine sur NSU super Max compétition client ; le n° 46 Bouchard sur Follis 175 très habilement préparée ; le n° 42 Barthélemy deuxième en catégorie 175 sur MV simple arbre ; le n° 28 Calatayud sur Rumi Formichino très poussé ; le n° 30 Da Silva Hubert sur Vespa étonnamment rapide, qui sut tenir tête aux Rumi jusqu'à la fin.

Comme je vous l'ai dit, ces machines vous sont trop familières et ne peuvent vous apprendre quelque chose, mais il existe une réalisation particulière que je vais vous présenter et que, j'en suis sûr, vous n'avez pas vue souvent sur vos circuits : il s'agit du n° 6, un cyclomoteur Alpino conduit par son réalisateur Gianni Bertorello.

Voici les détails techniques : cadre et moteur de base Alpino 48 cm ; le cadre a été allégé au maximum, réservoir et jantes

en alliage léger, suspensions avant et arrière hydrauliques, tambours des freins avec ventilation forcée, frein arrière à pédale.

Moteur : 4 CV à 9.000 tours, qui confère à la machine une vitesse de 105 km/h avec le rapport le plus long.

Taux de compression 9,75 ; alésage et course d'origine, culasse et échappement maison ; carburateur Dell'Orto de 20 mm de passage ; courbe de puissance assez plate, moteur souple avec des reprises foudroyantes ; sur son dernier circuit elle a tourné avec un rapport qui, par la suite s'est révélé trop court, en 1' 55" (2.250 m au tour, 75 km/h de moyenne) là où les 175 locales ont tourné en 1' 38" (83 km/h de moyenne).

La machine est d'une extrême robustesse ; dès sa première course elle s'est classée 3^{me} ; elle a gagné ses 2^{me} et 3^{me} courses ; elle a terminé à la 4^{me} place sa quatrième compétition (joint de culasse brûlé par mauvaise carburation lorsqu'elle a occupé la première place), ensuite elle a remporté les cinquième et sixième (sa dernière) : 6 courses, 4 victoires, une 3^{me} et 4^{me} place ; le premier piston a été changé à la 5^{me} course et à part le joint de culasse brûlé, aucune autre panne n'est venue troubler la marche de cette petite moto.

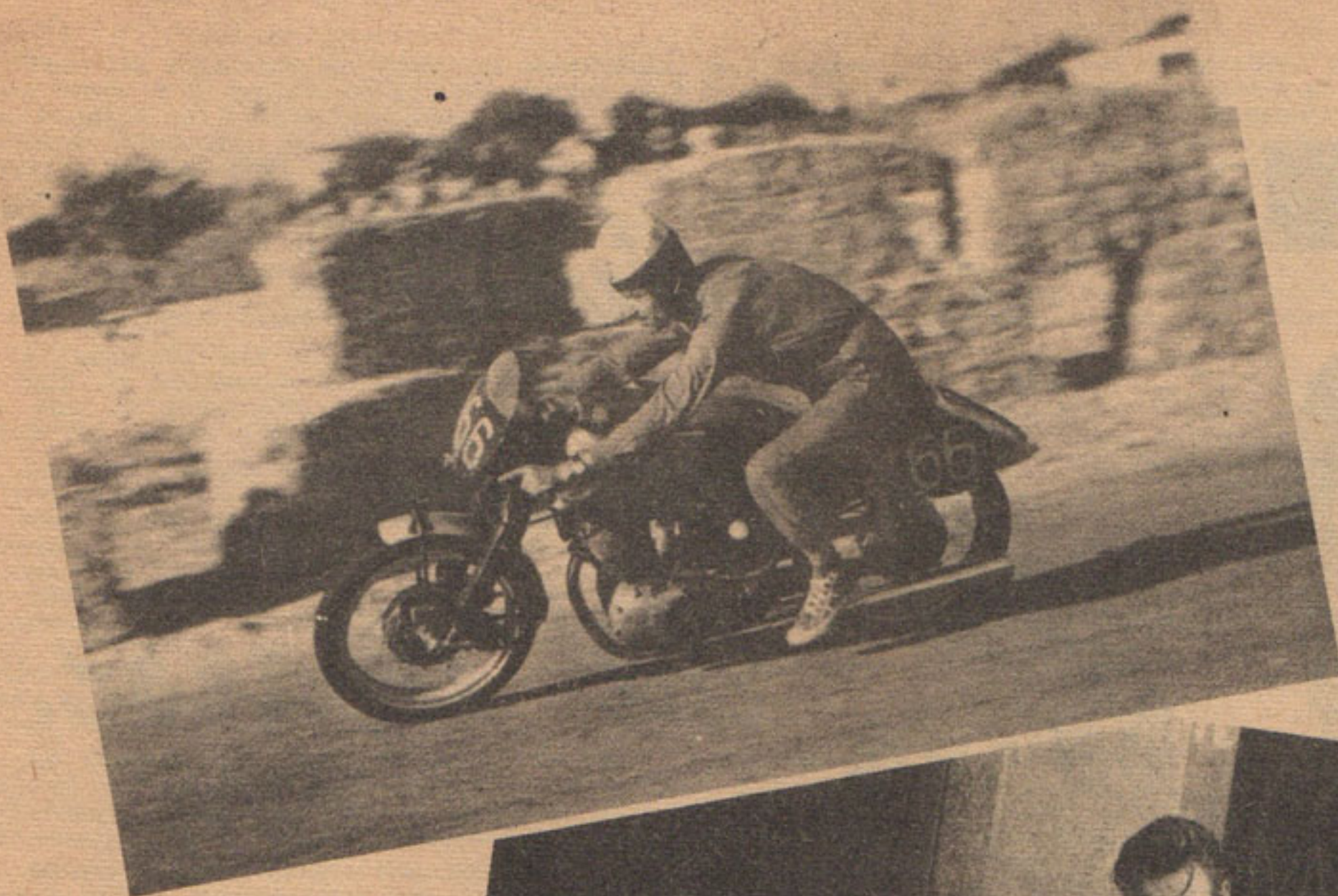
C'est là, à mon avis, une réalisation intéressante, car il ne s'agit pas d'une machine de records, mais d'une moto de circuit, ayant de très belles reprises, un freinage puissant, une suspension qui lui confèrent une tenue de route remarquable.

Pour le moteur, nous avons pu obtenir ce résultat grâce, d'une part aux pièces que la maison Alpino nous a très sportivement livrées, d'autre part aux très intéressantes et très complètes études sur le moteur deux temps, que vous avez périodiquement publiées et qui nous ont permis d'arriver au résultat actuel, que nous jugeons très satisfaisant ; nous vous remercions beaucoup pour ces publications d'un intérêt technique remarquable.

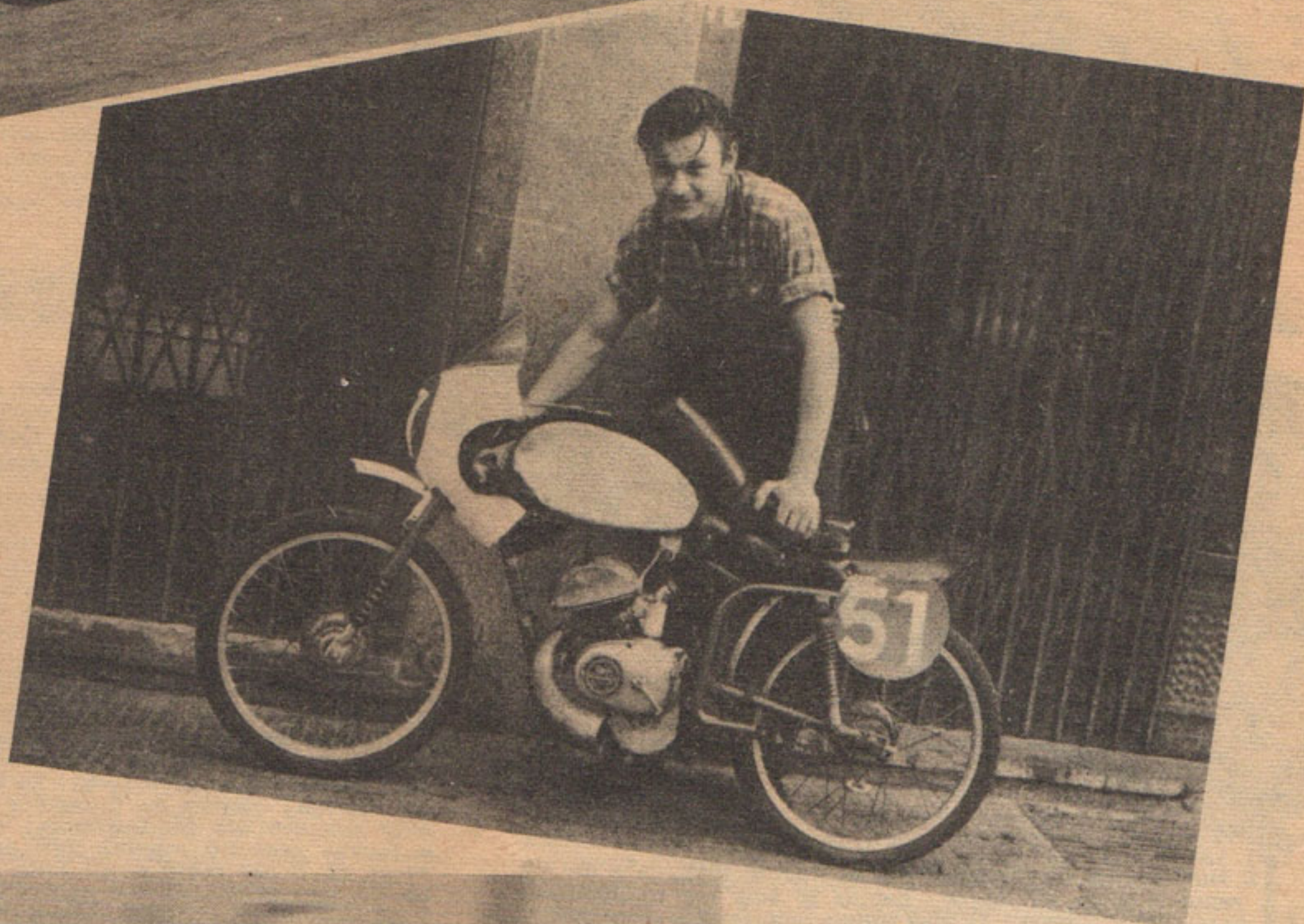
Comme vous le voyez, même au Maroc, l'esprit sportif et l'amour pour la moto sont très grands, et c'est pour qu'on le sache, que je me permets de vous écrire ; vous ferez de cet écrit ce que vous voudrez, mais j'aurai maintenu la promesse que je m'étais faite.

Celso BERTORELLO
du Royal Moto-Club Casablancais.

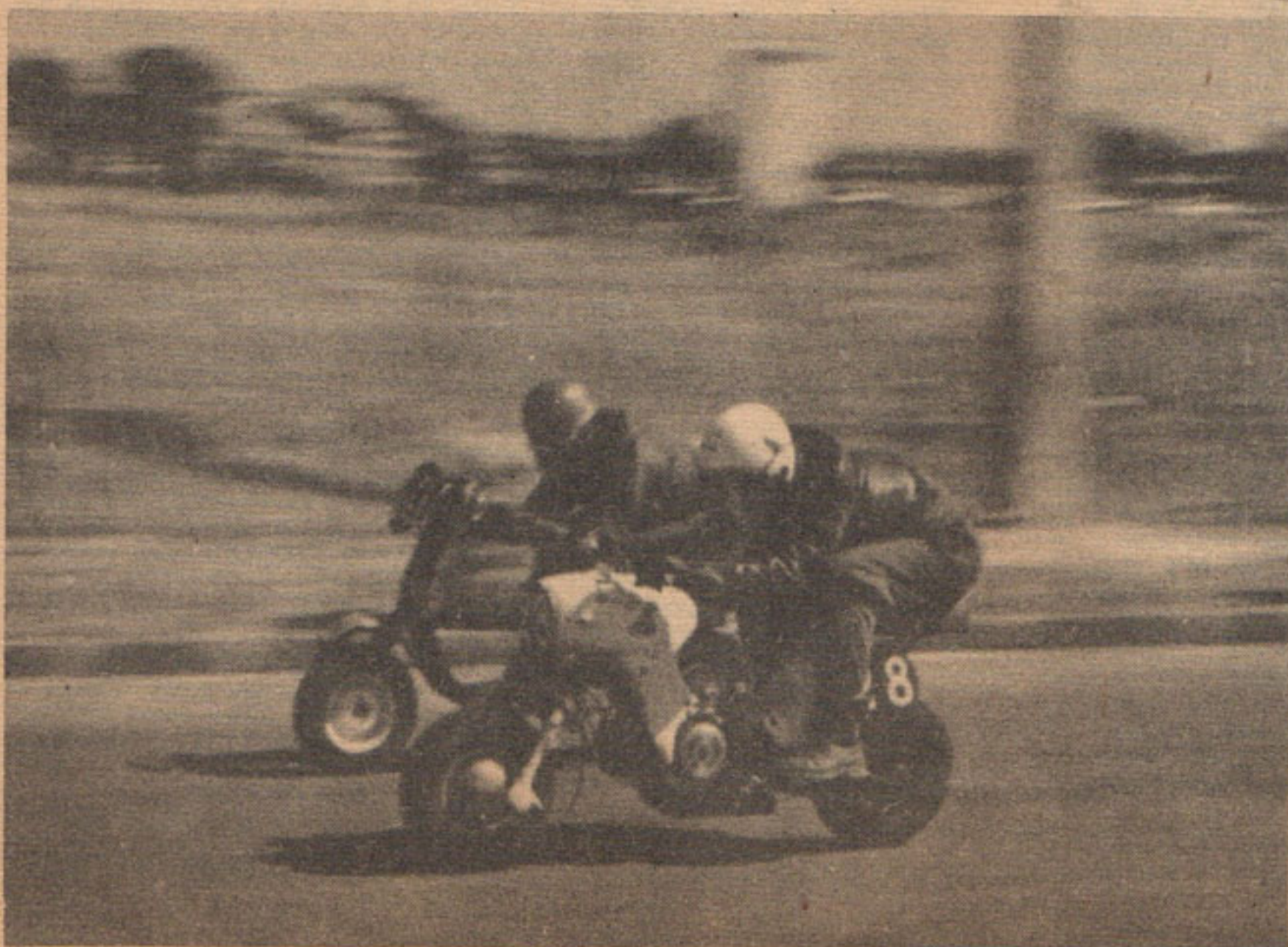
(Voir suite page suivante.)



Un autre vainqueur du circuit d'Aïn-Sebaa, Da Silva Antoine, sur NSU 250 cc, à gauche, et, ci-dessous, le 50 cc Alpino dont il est question dans cet article. La partie cycle est très moto, et l'on remarquera également les généreuses dimensions du tromblon.



Comme dans la Métropole, les compétitions pour machines de série « gonflées » connaissent un certain succès au Maroc. Ci-dessous, le spectacle nous est offert par Catalayud sur Rumi et Da Silva Hubert sur Vespa, lors du dernier circuit de Aïn-Sebaa. Ne se croirait-on pas à Montlhéry ?



Photos Bertorello

LES RESULTATS DU CIRCUIT D'AIN-SEBAA

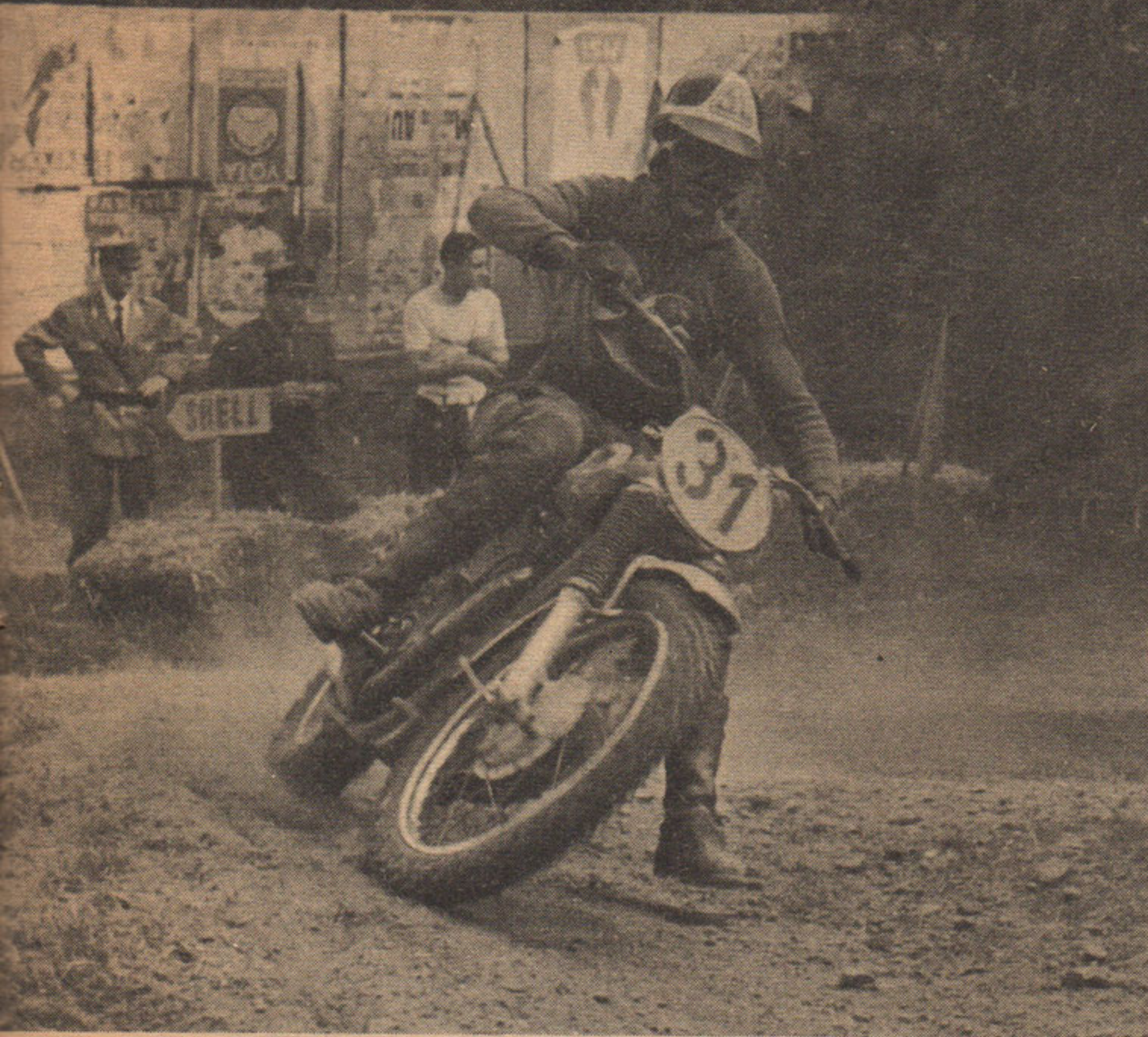
Cyclomoteurs : 1. Bertorello (Alpino), en 15' 41" 1/5, moy. 68,860 km/h, meilleur tour : 71,100 km/h ; 2. Docarmo (NSU) ; 3. Crovara (Puch) ; 4. Da Silva (NSU) ; 5. Larbi (NSU), etc...

Scooters : 1. Catalayud (Rumi), à 77,820 km/h de moyenne, meilleur tour : 79,700 km/h ; 2. Da Silva (Vespa) ; 3. Plancon (Lambretta) ; 4. Soussan (Rumi), à 1 tour ; 5. Hassan (Rumi), à 2 tours.

125/175 cc : 1. Bouchard (Follis), à 78,998 de moyenne, meilleur tour : 81,700 km/h ; 2. Barthélemy (MV Agusta) ; 3. Moktar (DKW) ; 4. Nillaplana.

250 cc : 1. Da Silva (NSU), à 90,730 de moyenne ; 2. Tarzan ; 3. Larbi (Puch) ; 4. Schmicrath (NSU) ; 5. Cano (NSU), à 1 tour.

500 à 1000 cc : 1. Bernard (Norton), à 92,460 km/h de moyenne ; 2. Lafon (Royal-Enfield) ; 3. Leroudler (Ariel) ; 4. M'bark (500 AJS), à 1 tour.



Sten Lundin et sa Monark ont littéralement dominé le 10^e Grand Prix d'Italie.

Empruntant une portion de la ligne droite de la piste de vitesse, nous atteignons ainsi au pesage où s'effectueront les opérations réglementaires : vérification des licences, attribution du carburant officiel, plombage des réservoirs, etc. En cote blanche, un nombreux personnel aux armes de la Shell (toute puissante à Imola et qui accorde son solide appui aux organisations motocyclistes dont nous vous entretenons) est déjà en place, prêt à fonctionner. Au fond, une importante construction en dur : ici seront enfermées, le dimanche matin, les machines des 37 partants, qui ne les récupéreront qu'à l'instant de prendre le départ car telle est la règle en matière d'épreuves officielles.

De l'autre côté de la route, face au pesage, s'ouvre le vaste portail commandant l'entrée du terrain de moto-cross proprement dit. En compagnie de l'un des interprètes officiels, dont nous aurons l'occasion d'apprécier plus d'une fois la parfaite connaissance de notre langue et l'extrême courtoisie, nous nous dirigeons maintenant vers les tribunes par une allée goudronnée, aux bas côtés herbus et ombragés où s'installeront confortablement les pilotes qui logent en ville. Un peu plus loin, pour ceux que le camping attire, une vaste surface propose une zone abritée sous les tilleuls qui embaument l'atmosphère d'un parfum pénétrant. Enfin, une prairie baignée de lumière s'offre encore aux amateurs de bains de soleil.

★

A MI-COURSE DU CHAMPIONNAT DU MONDE A IMOLA : NILSSON CONSOLIDE SA PLACE DE LEADER A LUNDIN CE 10^{eme} G. P. D'ITALIE

IMOLA... Ce nom sonne familièrement aux oreilles de tout motocycliste sportif. Cette petite et vivante cité, sise aux confins de la région la plus industrielle de l'Italie, cette ville que l'on atteint après avoir traversé au long de la Via Emilia Milan, Modène, laissant sur la gauche Monza et son fameux autodrome, Arcore, berceau de la célèbre Gilera, n'est-elle pas présente à notre esprit pour son réputé circuit de vitesse, le plus richement doté qui soit et où s'affrontent annuellement, en début de saison, les plus grands noms de la spécialité ?

Imola, c'est donc bien avant tout l'un des hauts lieux du sport motocycliste international et c'est pourquoi, à peine arrivé à destination, nous avons voulu rendre tout d'abord un hommage à la mémoire des pilotes qui sacrifièrent ici leur vie pour l'amour du sport, à l'évolution de la technique, au travers de la compétition. Pilotes que nul mieux que le regretté Ray Amm, dont on se souvient qu'il connut sur ce circuit une fin tragique, ne pouvait mieux représenter.

Une courbe qui se referme, juste avant la dernière ligne droite... les profonds sillons creusés dans le bitume par les repose-pieds de l'infortuné dans le moment où, déséquilibrée, sa Norton sortait du virage pour le précipiter hors de la route

contre un piquet de fer, ont disparu : la piste est nette, vierge de toute trace de la tragédie. Et cependant, nul ne passe en ce point sans marquer un arrêt, sans se recueillir un instant. Ici, l'on n'oublie pas..

★

Réputé pour son circuit de vitesse, le Moto-Club « Santerno d'Imola » a encore été le premier en Italie à présenter une réunion de moto-cross de classe internationale et c'est aujourd'hui au dixième Grand Prix que nous allons donc assister. Ceci déjà suffit à expliquer l'ampleur et la qualité de l'organisation, basée sur une longue et profitable expérience des réalisations sportives.

Inscrit dans l'orbe du circuit de vitesse, le parcours de cross, d'un développé de 3,200 kilomètres, déroule ses méandres à l'intérieur d'une propriété privée. Nous avons là, par conséquent, comme c'est le cas en Angleterre pour Brands Hatch, un véritable double circuit permanent fort bien aménagé. On peut d'ailleurs considérer qu'à Imola la vitesse a profité au cross en ce sens que cette dernière spécialité bénéficie d'un souci du détail, d'une ampleur de vue, d'une étude solide qui changent agréablement des conceptions hâtives et visiblement provisoires encore trop souvent rencontrées.

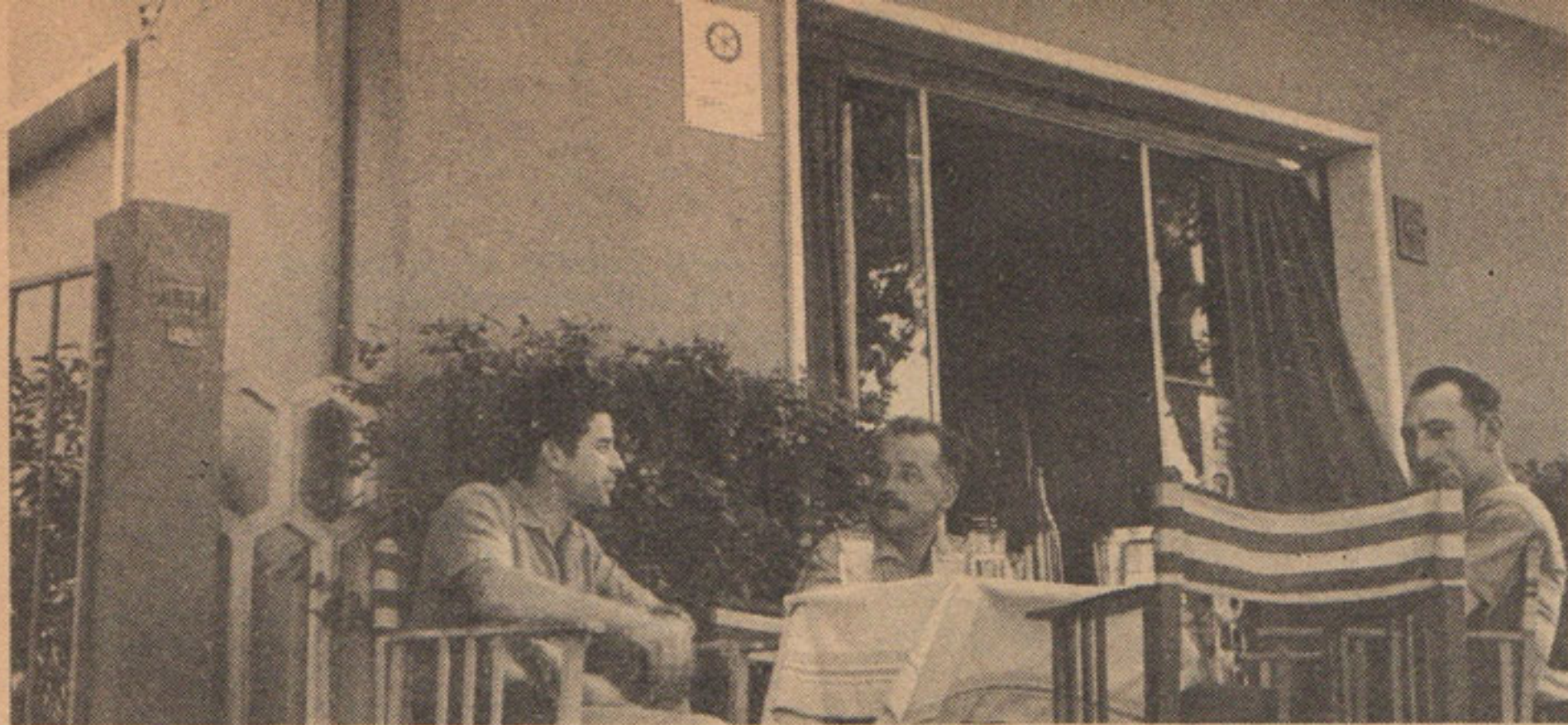
(de notre envoyé spécial)

Nous voici sur la ligne droite de départ-arrivée, large, d'une bonne longueur et qui se termine par un premier virage. D'un côté, des boxes aux pancartes portant les noms de toutes les nations représentées ; leur faisant face, l'importante tribune officielle, très surélevée et abritant aussi le Service de Presse. D'ici, l'on est en communication téléphonique avec tous les points stratégiques du long circuit.

Une chose s'impose à l'évidence aussitôt que l'on aborde le parcours : l'importance des mesures de sécurité. Ce n'est pas de bottes de paille qu'il convient de parler, mais bien plutôt de véritables « murs » de paille, placés en tous lieux où les coureurs peuvent courir un danger. Ceci naturellement sans oublier les dispositifs classiques d'incendie, de secours médical, et un service d'ordre qui, s'il revient aussi cher en Italie qu'en France, doit coûter une petite fortune aux responsables de la manifestation car il y a pratiquement un gendarme tous les 50 mètres !

L'heure n'est pas loin où vont débiter les entraînements officiels et déjà les haut-parleurs entrent en action : audibilité parfaite, annonces précises, faites en 4 langues quand elles s'adressent aux coureurs ; là encore tout est absolument au point.

★



Il est 16 h. 30 le samedi après-midi veille de l'épreuve et le soleil brille d'un bel éclat, agréablement tempéré par une légère brise. Dans le vacarme des échappements et à l'appel de leurs noms, une dizaine de concurrents prennent la piste.

Il faut dire que, pour des motifs dont l'intérêt nous échappe avouons-le, le directeur de la course a cru devoir partager en trois tranches les trois heures réservées aux entraînements chronométrés. Ceci, qui rend peut-être plus facile la prise des temps au tour, a pour inconvénient de réduire considérablement les possibilités de reconnaissance du parcours pour les coureurs qui ne sont jamais venus antérieurement à Imola. Or, une piste de plus de 3.000 mètres de développement, une piste largement fournie en dénivellations, virages, passages sinueux, difficiles, glissants du fait d'une abondante poussière, une telle piste ne s'étudie pas valablement en une séance d'une heure dont il faut encore décompter les arrêts pour réglages du moteur, modifications de la pression de gonflage des pneus, etc. Il y a là, pensons-nous, un argument que les organisateurs d'Imola pourront considérer avec profit pour l'avenir.

Quoi qu'il en soit, les hommes tournent tandis que les officiels s'inquiètent en notre présence de l'absence du major Taylor, le team-manager des Britanniques, au surplus membre du jury international. Absence aggravée de celles de Johnny Draper et Jef Smith, les officiels BSA. René Klym, qui attend son tour pour partir, nous fait savoir que les deux pilotes anglais ont été vus en Italie encore qu'assez loin d'Imola... Sans doute, ont-ils été tentés par la côte adriatique toute proche et dont le charme les aura retenus jusqu'au dernier instant !

Quant au major, l'affaire est plus grave : voyageant par avion, il était attendu la veille à Bologne où il ne parut point. Il arrivera pourtant vers la fin de l'après-midi, dynamique à son habitude et en même temps que ses coureurs auxquels d'ailleurs le circuit n'est pas inconnu. Ainsi, tout rentre dans l'ordre.

Aucune défection notable n'est à enregistrer, et c'est un très beau plateau qui nous est proposé, groupant 42 inscrits dont 37 partiront. Seuls manqueront le pilote italien d'une bi-cylindre « Comet bicarburateur », extrêmement bruyante — sinon rapide — à en juger au travers des quelques tours de training qu'elle accomplira, limitant là sa sortie, et encore King, Cheshire, Nielsen, enfin Mélioli, blessé aux entraînements.

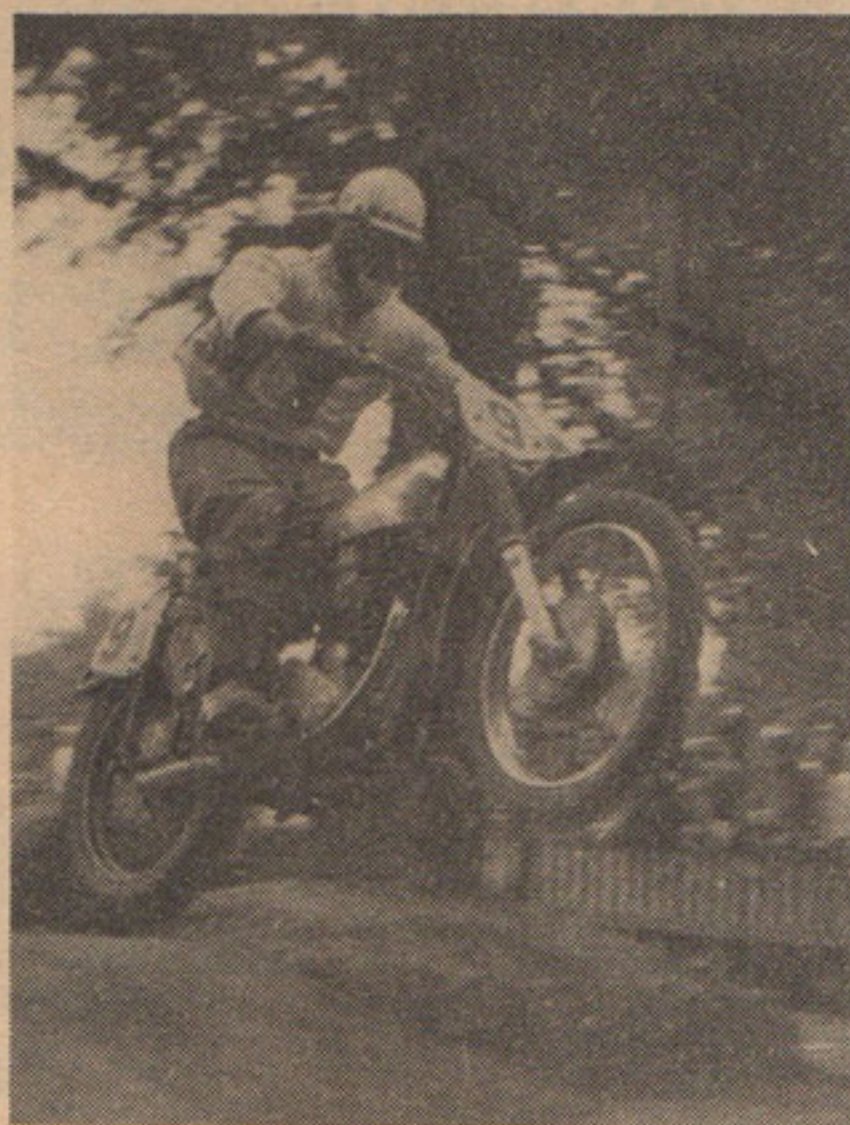
★

Ne soyez pas surpris : il y a effectivement, dans ce Grand Prix d'Italie, un certain nombre de pilotes locaux sur 500 Gilera ou BSA, mais il y a aussi Castelli, sur une 250 Bianchi simple ACT, et surtout le champion d'Italie Emilio Ostorero, officiel MI-Val, dont vous vous souvenez qu'il remporta une excellente deuxième place derrière Cizek en Coupe d'Europe à Genève. Afin de satisfaire au règlement, Ostorero monte ici sa même machine simple ACT récemment présentée dans nos colonnes, mais dont la cylindrée a été augmentée de quelques centimètres cubes. En dépit de son désavantage par rapport aux 500 de ses adversaires, Ostorero, garçon de vingt ans promis à

Peu heureux dans cette course, Melioli, Godey et Jacquemin (de g. à dr.) n'en ont pas moins goûté le « douce far niente ».

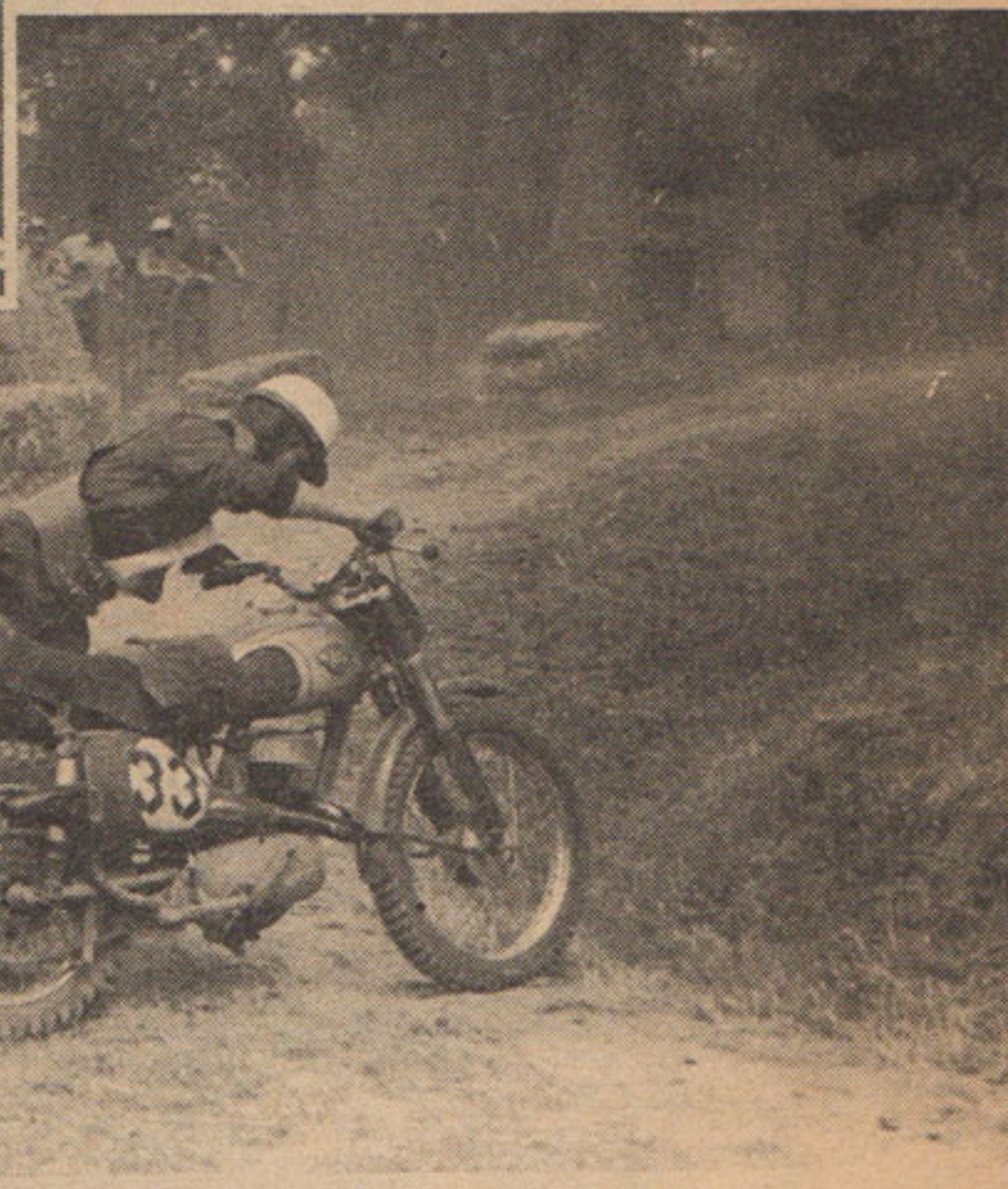
L'Allemand Hulsmann, engagé avec une 300 Maico, a été l'une des attractions de la première série.

Les finalistes viennent d'être libérés et c'est le Belge Vanderbecken qui a filé en tête, ne pouvant s'y maintenir que 2 tours durant.



un très bel avenir, n'en réalise pas moins 3' 27" au tour, voisinant ici avec Draper sol-même. Mais pour juger tout à fait de la qualité de la performance, sachez encore qu'Hubert Scaillet, sur sa puissante FN, est crédité du meilleur temps avec 3' 21" 2 !

Pour les Français, dont la représentation atteint à une ampleur encore jamais vue en matière de Grand Prix, six hommes : les deux Klym, Mélioli, Schmid, Godey et Jacquemin. Pour nos compatriotes donc, les choses débutent mal ; Mélioli — de qui nous pouvons légitimement penser qu'il accomplira une bonne performance, d'une part parce qu'il



obtient cette année avec sa Matchless des résultats supérieurs à ceux qu'il réalisa l'an dernier, d'autre part parce qu'il connaît fort bien le parcours d'Imola — Mélioli bute sur une souche aux 2/3 de son premier tour d'entraînement.

On le relève avec un bras gauche totalement inerte, et on le dirige immédiatement vers l'hôpital de la ville où la radiographie mettra fin à nos craintes : pas d'épaule brisée, mais seulement un muscle écrasé. Blessure peu grave certes, mais qui ne permettra pas au malchanceux Mélioli de défendre nos couleurs le lendemain.

L'accident est vivement regretté à Imola où notre inter est bien connu et a laissé un très bon souvenir lors des courses précédentes. Et le comportement des dirigeants du Moto-Club Santerno dans cette affaire mérite une mention spéciale : bien que n'ayant pas bouclé un seul tour du circuit, Mélioli n'en recevra pas moins l'intégralité de sa prime de départ, et qui plus est, sans avoir à solliciter le moins du monde cette marque de faveur. Ceci gagnerait à être médité chez nous, dans certaines de nos réunions !

★

Schmid tourne de son côté, casse une chaîne, prend sa seconde machine et, s'accrochant un moment à la roue de l'Anglais Ward qui fait grosse impression, réussira le 3me meilleur temps, ex-aequo avec Nilsson et l'Italien Altafini, sur Gilera ! (3' 25").

Jacquemin étudie le parcours, Godey également, et les deux Klym qui eux le connaissent bien tournent un peu plus fort, réalisant 3' 28" 1 (Robert) et 3' 33" 4 (René).

Mais voici, pour vous fixer les idées, les 10 meilleurs temps dans l'ordre : 1. Scaillet, 3' 21" 2 ; 2. Ward, 3' 23" 3 ; 3. Schmid, Nilsson, Altafini, 3' 25" ; 6. Baeten, 3' 25" 1 ; 7. Lundin, 3' 25" 2 ; 8. Draper, et Ostorero, 3' 27" ; 10. Sica et Robert Klym, 3' 28" 1.

On le voit, les Italiens vont bien sur ce terrain d'Imola !

★

Au programme, une seule épreuve, cette cinquième manche du Championnat du Monde, en deux séries sur 10 tours cha-



Littéralement porté par les acclamations de la foule italienne, Ostorero, sur sa petite mais combien remarquable Mi-Val, s'est hissé désormais au rang des bons crossmen inters. Qu'il se déplace en Europe une saison durant, et il faudra compter avec lui!

Ci-dessous, Hubert Scaillet, auquel sa seconde place vaut de se situer à un seul point de Baeten au classement actuel du Championnat du Monde.



cune et une finale sur 14 tours, avec les dix premiers classés de chaque manche éliminatoire. Autrement dit, les finalistes auront à parcourir 76,8 km dans leur après-midi, et à quel train!

La réunion débutera à 15 heures, le dimanche, et la matinée ne sera donc occupée que par le remplissage des réservoirs et la mise des machines en parc fermé. Après quoi les coureurs auront quartier libre. La plupart d'entre eux resteront d'ailleurs sur place, se reposant, appréciant le doux climat qui règne ici. Nombreux déjà sont les badauds qui parcourent l'allée d'accès au terrain, nous proposant un passionnant défilé de petits cubes italiens plus séduisants les uns que les autres, Ducati, Morini, Laverda, Motom, Demm, Guazzoni, Parilla, MV rutilants, chevauchés par d'élégants gentlemen en complets gris clair, dont la tenue de ville contraste curieusement avec l'attitude penchée à laquelle les obligent leurs guidons « à bracelets ».

On fraternise... et les belles petites motos changent momentanément de pilotes, pour de courtes mais combien passionnantes séquences d'essai!

★

Le temps s'écoule paisiblement. Nous bavardons de ci, de là, avec Scaillet qui nous exprime ses craintes quant à l'avenir : plus de stock de pièces chez FN, alors, gare à la casse; Neri, lui, aurait voulu acheter l'ex-Saroléa de Mingels, la twin que le « gros » montait l'an dernier. Las!, cette machine, inégalable pour sa tenue de route, a été acquise quelques jours plus tôt par le « senior » belge Decoster et Neri devra se suffire de sa BSA (non pas la spéciale à culasse FN, cassée en début de saison, mais une « normale » qui marche pourtant très vite, trop vite peut-être car le piston n'a pas résisté lors des entraînements du samedi).

Dans le clan tricolore, le moral est à la gaité, en dépit de la blessure de l'infortuné Mélioli, qui prend la chose avec philosophie mais va tenter de récupérer ses moyens en se livrant aux bons soins d'un masseur. Trop tard, dira celui-ci, il eut fallu venir la veille!...

Pendant ce temps là, les Français se livrent un combat homérique, se foudroyant mutuellement à grands jets de pistolets à eau; Inutile de vous dire que ce joyeux épisode, inséparable de nos réunions françaises mais, semble-t-il moins familier aux Italiens, suscite chez ces derniers la plus franche curiosité. Et la plus belle scène sera même fixée sur la pellicule par un confrère épris d'inédit!

★

En rangs serrés, le public afflue maintenant vers les enceintes qui l'accueilleront. Il est difficile de chiffrer le nombre

que l'on rencontre en Angleterre, en Allemagne, pour ne parler que des pays où le motocyclisme sportif occupe une place importante : là, les « Barbour suits », les « Klepper » dominent; ici, ce sont les tenues de ville, les couleurs fraîches des toilettes féminines où dominent les robes « sac ». Mais que l'on ne s'y trompe pas! l'habit ne fait pas le moine, et c'est à de véritables connaisseurs que nous avons affaire!

★

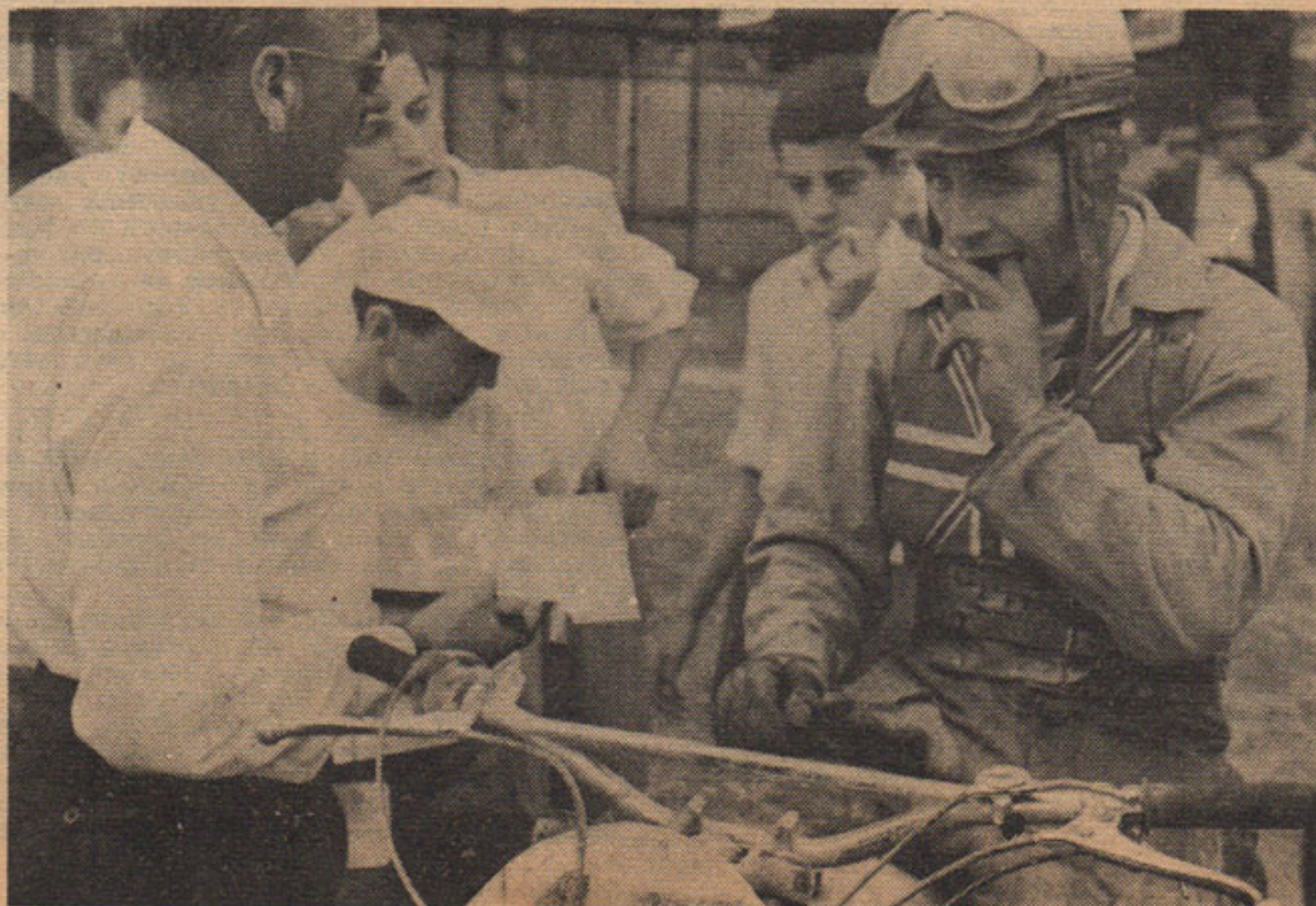
14 h. 45. Les hommes en cote blanche passent devant nous, se dirigeant vers la tribune officielle, porteurs d'immenses drapeaux aux couleurs des huit pays représentés dans ce 10^{me} Grand Prix d'Italie. Et déjà, les 20 partants de la première série, retirant leurs machines du parc fermé, gagnent la ligne où le départ leur sera donné, au drapeau.

Voici donc les Belges Scaillet, Neri, les Anglais Archer, Gibbes, Draper, les Italiens Sica, Moretti, Di Giorgi, Casagrande, Castell, Altafini, les Danois Blumensadt et Rasbro, les Allemands Matthes et Hülsmann, enfin les Suédois Nilsson, Gustavsson, et pour notre pays Godey et Robert Klym. 19 hommes en tout, et parmi eux 5 « premiers rôles » seulement, ce qui laisse aux autres cinq places à se partager pour la qualification en finale.

Ici, pas de problème, nos pilotes doivent se qualifier. Effectivement, si c'est Draper qui part en tête pour y rester durant toute la course, si Scaillet le suit sans forcer, conservant également sa seconde place jusqu'au terme des 32 km de cette manche, Nilsson tourne régulièrement et de bout en bout en 3^{me} position devant Klym Robert, lequel ne pourra cependant se maintenir au quatrième rang que jusqu'au 7^{me} tour, après quoi il rétrogradera d'une place au profit de Gustavsson.

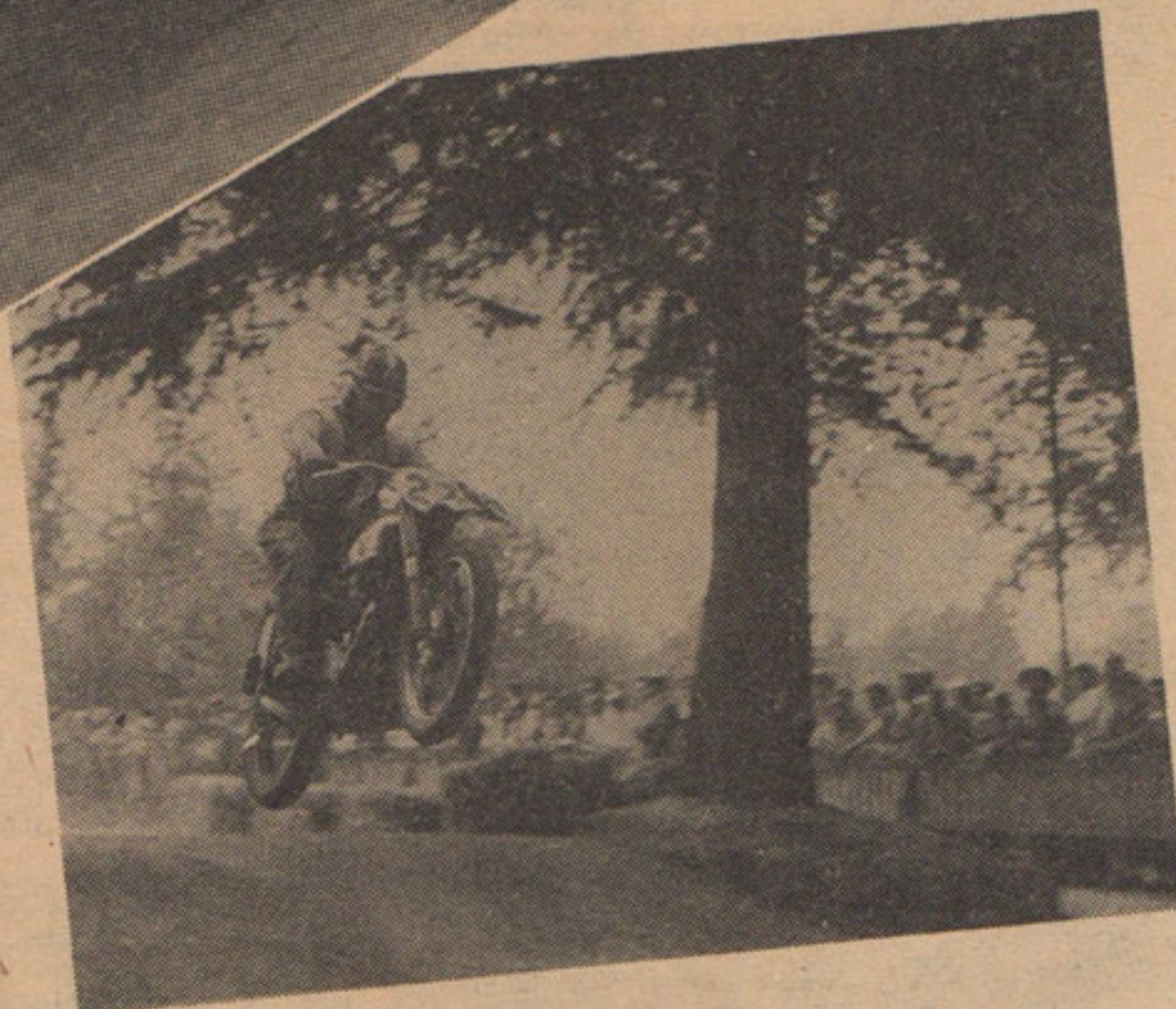
Ce dernier est d'ailleurs le grand animateur de cette série où les grandes vedettes, bien parties, se suffisent de tenir leurs positions sans se fatiguer ou courir des risques inutilement. Pour le Suédois, c'est autre chose car il est passé 11^{me} au premier tour et il s'agit pour lui de se hisser dans les 10 premiers, ce qu'il ne met qu'un tour de plus à réussir, venant immédiatement en 8^{me} position. Puis, bien échauffé, prenant ses virages en dérapage contrôlé, Gustavsson poursuit sur sa lancée, et le voila 7^{me}, 6^{me} à mi-parcours, enfin 5^{me} et définitivement 4^{me} à partir du 8^{me} passage!

Voici Jeffrey Smith en compagnie du Major Taylor, vivante et sympathique illustration de ce qu'est, en Angleterre, un « sportsman ».





Robert Klym, virtuel champion de France, fut notre meilleur homme à Imola. Sans son embrayage qui patinait, il eût pu terminer un peu plus près de ses adversaires.



Le « 3^e grand » suédois, Johansson, monte une « spéciale », comme son inséparable, Nilsson. Mais ici, la « Crescent » est mécaniquement B.S.A. !

Derrière, Archer finira 6^{me}, se ressentant encore d'une chute à Schijndel (Hollande), qui lui laisse un poignet douloureux et enflé. Et nous aurons encore dans l'ordre, Rasbro, l'Allemand Matthes (une révélation), l'Italien Casagrande qui a mis tout son cœur à se qualifier, et enfin Paul Godey, notre second représentant, vaillamment revenu de la 13^{me} à cette 10^{me} place qui lui vaudra d'aller en finale. Le temps du vainqueur, Draper, est de 33' 23".

★

Un petit entr'acte, et l'on enchaîne avec la seconde série, comptant elle 18 partants, mais dont la composition est beaucoup plus équilibrée que précédemment : Outre les Britanniques Ward et Smith, nous y trouvons les Belges Baeten, Rombauts, De Soete, Vanderbecken, les Suédois Lundin et Johansson, soit déjà 8 hommes qu'il sera peu probable de voir écartés de la finale. Pour les 2 places apparemment disponibles, nos compatriotes sont déjà trois candidats (Jacquemin, René Klym, Schmid), et ils devront encore compter avec l'Italien Ostorero, dont la Mi-Val, pour n'avoir pas 300 cc de cylindrée, a tourné bien plus vite que leurs 500 cc Matchless ou BSA aux entraînements. Enfin, autres prétendants sans trop d'illusions, l'Allemand Betzlbacher qui monte ici une Matchless et non sa Malco de la Coupe d'Europe, les Danois Lynegaard (sur Triumph), Pedersen, Nielsen, et enfin l'Allemand Kohler et l'Italien Angelini.

Comme prévu, nous pointons au second passage (car l'énorme poussière soulevée devant nous nous a gêné au premier tour) Baeten devant Rombauts rétrogradé déjà du premier au second rang, puis Smith, Lundin, Ward, Angelini (lui plutôt inattendu), Johansson, Vanderbecken, Ostorero, De Soete. Ainsi, les favoris sont tous là, et les deux places laissées par eux disponibles sont prises d'emblée par les Italiens !

Mais où sont nos hommes ? Voici René Klym, onzième, Jacquemin, 13^{me}, suivi de près par Schmid.

Et, dans la seconde partie du tableau, personne ne réussira à rattraper le groupe des 10 « qualifiables », au sein duquel d'importants changements de positions interviendront cependant.

Ce sera avant tout la remarquable remontée de Lundin, qui passera en quelques tours de la 4^{me} à la première place, puis la rétrogradation progressive de Rombauts, en tête au départ pour terminer 9^{me} !

Le Belge, à peine remis de sa blessure au pied, s'est sérieusement endommagé l'épaule à Brühl, en Allemagne, et peine à tenir son guidon.

Angelini, courageusement, essaie de suivre le train d'enfer imposé par les leaders ; il lui faudra pourtant céder sa 6^{me} place et reculer jusqu'à la 10^{me}, mais René Klym ne parviendra pas à le rejoindre pour lui arracher sa qualification. Nos représentants finiront donc 11^{me}, et 13^{me} (Schmid), Jacquemin ne figurant pas au classement de cette série. Temps de Lundin : 34' 08" 2.

★

Nous avons une bonne demi-heure devant nous, avant que soit donné le départ aux 20 finalistes. Profitons-en pour examiner la liste, tout en prenant nos dispositions pour pouvoir bien suivre leur course imminente.

Ce sont les Belges qui dominent le lot des 7 nations dont les représentants se sont qualifiés : Baeten, Scaillet, Rombauts, De Soete, Vanderbecken, soit 5 hommes sur les 6 présents. C'est un joli résultat ! Viennent ensuite les Britanniques, avec 4 coureurs (Draper, Smith, Archer, Ward), ex-aequo avec les Suédois (Nilsson, Lundin, Johansson, Gustavsson)

qui eux se sont tous qualifiés, sans exception !

Les Italiens font bonne figure, avec 3 partants (Sica, Angelini, Ostorero), et nous précédant (Robert Klym et Godey). Enfin, un Danois (l'excellent Rasbro) et un Allemand (Matthes, cet inconnu) complètent le tableau.

Les moteurs grondent, c'est le départ et, surprise, c'est Vanderbecken qui conduit la meute des concurrents, talonné par Lundin, Draper, Nilsson, Smith. Impossible d'y voir plus clair dans la masse compacte qui saute le dos d'âne sous nos yeux, et nous attendons le second tour pour procéder à un pointage complet qui donne ce qui suit :

Vanderbecken, Lundin, Scaillet (déjà remonté), Draper, Nilsson, Gustavsson, Smith, Johansson, Ward, Robert Klym, Baeten (mal parti, on le voit), Rasbro, Angelini, Ostorero, De Soete, Sica, Godey (bien loin, hélas !), Rombauts et Matthes fermant la marche.

Au 3^{me} tour, Lundin, stupéfiant de facilité, passe Vanderbecken et vole vers la victoire, augmentant son avance jusqu'à prendre bientôt plus d'une demi-minute à Scaillet devenu second au 5^{me} passage !

Derrière, Baeten regagne deux places, chute, et tournera ensuite à la 8^{me} position sans pouvoir davantage revenir. Rombauts s'arrêtera bientôt, souffrant douloureusement de son épaule et imitant Archer, qui n'a pas terminé le premier tour. Et, bizarrement Ward s'arrêtera aussi, sans motif défini, et regardera aux côtés de son ami Leslie la suite des événements.

La suite, c'est le retour de Nilsson, maintenant troisième et qui se rapproche de Scaillet, obligeant le jeune Belge à prendre des risques énormes pour ne pas se laisser rejoindre. Le résultat ? Nous éprouvons quelques frissons, mais Scaillet se rattrape à chaque fois et terminera en ayant refait plus de la moitié de son retard initial sur Lundin.

Draper reculera de son côté pour laisser place à Smith (encore une fois le meilleur des Britanniques) et à Johansson, dont la Crescent possède un moteur de BSA dans un cadre inspiré de chez Norton ! Que de variété dans cette marque suédoise... qui d'ailleurs ne produit en réalité que des cyclos !

Plus loin, c'est De Soete qui passe, après une course magnifique qui lui vaudra de revenir de la 15^{me} à la 9^{me} place, tout juste devant Ostorero l'indomptable, dont la 10^{me} place à l'arrivée (il était 14^{me} au second tour) est un splendide résultat pour le moto-cross italien d'une part, et la maison Mi-Val d'autre part !

Car croyez-nous : faire 10^{me} dans une finale de Grand Prix, à 20 ans, sur une machine dont la cylindrée et à peine supérieure à 250 cc, c'est sûrement la plus belle chose que nous ayons vue depuis longtemps !

Pour nous, plus d'espoir... Robert Klym a des ennuis d'embrayage, et terminera 11^{me}, tandis que Godey sera 13^{me} sur les 14 classés.

★

Le drapeau à damier s'abaisse sur Lundin, qui a fourni à Imola une course exceptionnelle et se classe en tête du cross mondial par son extraordinaire brio. Dommage que le Suédois ne soit pas plus régulier : il ferait un inégalable champion du monde !

La journée est d'ailleurs excellente pour la Suède, qui classe ses 4 représentants dans les 7 premiers, se montrant par là l'égale des plus grandes nations en matière de moto-cross. En outre, Bill Nilsson confirme son avantage sur son suivant immédiat au classement provisoire du Championnat du Monde, prenant 4 points de plus à René Baeten, qui conserve néanmoins ses chances car il reste cinq Grands Prix à disputer et il n'est encore qu'à 6 points du leader.

Outsider ? Hubert Scaillet, qui pourrait bien conquérir sur son co-équipier de marque la seconde place du Championnat du Monde 1958, à moins que Baeten, bien

sûr n'arrache à Nilsson une couronne que ce dernier a cependant bien assurée sur sa tête !

Mais une chose est encore certaine, à laquelle nous songions en rentrant d'Italie : ce pays, après avoir dominé dans les courses de vitesse, est en passe de prendre une place d'importance en moto-cross. Il a pour cela des pilotes auxquels il ne manque qu'un peu d'expérience des grandes compétitions, et des machines dont nous venons de voir qu'elles allaient vite, et qu'elles « tenaient » !

Et ce n'est pas fini : Archer et Lundin n'allaient-ils pas chez Bianchi, au lendemain d'Imola, pour essayer une nouvelle 250 cc d'usine ?

Allons, le cross a encore de beaux jours devant lui !

R. C. D.

RÉSULTATS TECHNIQUES

GRAND PRIX D'ITALIE, 5me manche du Championnat du Monde (finale) : 1. Sten LUNDIN (Suède, Monark d'usine), 44,800 km en 46' 12" 2 ; 2. Scaillet (B., FN d'usine), 46' 25" ; 3. Nilsson (Suède, Crescent ACT), 46' 27" 2 ; 4. Smith (G.-B., BSA d'usine), 47' 05" ; 5. Johansson (Suède, Crescent), 47' 44" 3 ; 6. Draper (G.-B., BSA d'usine), 48' 00" ; 7. Gustavsson (Suède, BSA), 48' 10" ; 8. Baeten (B., FN d'usine), 48' 20" ; 9. De Soete (B., Matchless) ; 10. Ostorero (I., Mi-Val 350 cc) ; 11. Robert Klym (F., BSA) ; 12. Rasbro (D., BSA) ; 13. Godey (F., BSA) ; 14. Matthes (A., Matchless).

CHAMPIONNAT DU MONDE, classement provisoire : 1. NILSSON, 26 pts ; 2. Baeten, 20 pts ; 3. Scaillet, 19 pts ; 4. Lundin et Draper, 12 pts ; 6. Smith, 10 pts ; 7. Taft et Johansson, 4 pts ; 9. Godey et Archer, 3 pts ; 11. B. Martin, A. Dirks et René Klym, 2 pts ; 14. Curtis, 1 pt.

A noter que seul Nilsson a jusqu'ici marqué des points dans chacun des 5 Grands Prix disputés. Il compte jusqu'à présent une victoire au Danemark, deux secondes places en Autriche et en Suisse, une troisième place en Italie, et une cinquième à Cassel, en France.

VITESSE

AU GRAND PRIX DE HOLLANDE

RESULTATS « SECS »

Dans notre prochain numéro, nos lecteurs trouveront le compte rendu détaillé du « Dutch TT », où *Moto-Revue* avait délégué un envoyé spécial.

En attendant, voici les résultats secs : 125 cc : Ubbiali (MV), battant son record précédent, l'emporte de 2/10 de seconde sur la Ducati de Taveri (moy. : 124,768 km/h ; 3. Provini (MV) ; 4. Gandossi (Ducati) ; 5. Chadwick (Ducati) ; 6. Degner (IFA-MZ). Nouveau record du tour par Taveri (Ducati), à 126,763 km/h.

250 cc : 1. Provini (MV), à 125,371 km/h ; 2. Ubbiali (MV), à 4/10 ; 3. Falk (Adler) ;

Hallwood (Norton) ; 6. Taveri (Norton), etc. 6. Kassner (NSU), etc. Tour le plus rapide par Provini, battant son précédent record du tour à 131,325 km/h.

350 cc : 1. Surtees (MV), à 131,039 km/h ; 2. Hartle (MV), à 1' 17" 5/10 ; 3. K. Campbell (Norton) ; 4. D. Minter (Norton) ; 5. Hallwood (Norton) ; 6. Taveri (Norton), etc. Tour le plus rapide par Surtees, à 132,707 km/h.

500 cc : 1. Surtees (MV), à 134,955 km/h ; 2. Hartle (MV), à 1' 47" ; 3. Minter (Norton) ; 4. Hiller (BMW) ; 5. Dale (BMW).

Sidecars : 1. Camathias-Cecco (BMW), à la moyenne de 119,586 km/h (nouveau

record) ; 2. Schneider-Strauss (BMW), à 46" ; 3. Fath-Fritz (BMW) ; 4. Smith-Bliss (Norton) ; 5. Boddice-Canning (Norton) ; 6. Neussner-Hess (BMW), etc. Tour le plus rapide et nouveau record par Camathias, à 121,064 km/h.

★

Ainsi, Ubbiali, Provini et Surtees réitérent leurs victoires du TT, dans les catégories solo. En 125 cc la revanche de Ducati sur MV n'eut pas lieu, mais Taveri termine sur les talons d'Ubbiali. En 250, 350 et 500, MV continue à faire cavalier seul. Par contre, en sidecars, Camathias prend sa revanche sur Schneider.

DEMAIN :

GRAND PRIX DE BELGIQUE, A SPA

C'est demain dimanche que se disputera à Spa, sur le magnifique circuit de Francorchamps, le 31me Grand Prix de Belgique de vitesse, 3me épreuve du Championnat du Monde 1958.

Quatre épreuves seulement sont retenues (la course des 250 cc n'étant pas au programme), le premier départ ayant lieu à 12 h. 30.

En 125 cc, trois écuries officielles : MV avec Ubbiali (vainqueur au TT et en Hollande), Provini et Libanori -- Ducati, qui cherchera à prendre sa revanche des deux premières épreuves, avec les Italiens Ferri et Gandossi, le Suisse Taveri, l'Anglais Chadwick et l'Irlandais Miller -- enfin, les 2 temps MZ d'Allemagne Orientale, avec Degner et Fügner. Parmi les privés, notons les Allemands Luttenberger (Mondial) et Scheidhauer (Ducati), les Britanniques Wheeler (Mondial) et Brown (MV), ainsi que notre compatriote Lesage sur Ducati. En 350 cc, MV sera officiellement présente, avec Surtees (déjà 2 fois vainqueur), Hartle et Venturi ; mais Jawa tentera de s'opposer à sa suprématie écri-

sante avec 4 pilotes tchèques : Havel, Cada, Helikar et Stastny (le Bienheureux). Puis un lot des meilleurs indépendants, avec, la plupart, des Norton dont certaines, sans être officielles, ont reçu tous les soins de l'usine. Parmi eux, Duke, qui s'est promis de faire « souffrir » les MV, Dale, Bob Anderson, Chadwick, Minter, Tanner, Campbell évidemment, Hallwood, Taveri, ainsi que le trio de l'écurie Slazenger (Brett, Shepherd, Trow). Le principal concurrent belge est Bogaerdt (Norton) -- Quant à la France, elle sera représentée par Insermini et Bayle sur Norton et par Ligier sur AJS.

En sidecars, la lutte promet d'être sérieuse : d'une part, nous continuerons à assister à l'explication Camathias-Schneider, les meilleurs hommes du moment ; mais, d'autre part, les Norton se sont toujours trouvées à l'aise à Spa. Donc, d'un côté, les BMWistes, avec les Suisses Camathias et Strub et les Allemands Schneider, Fath, Neussner ; de l'autre côté, les Nortonistes, avec les Anglais Smith, Harris, Boddice, Beeton, Beever.

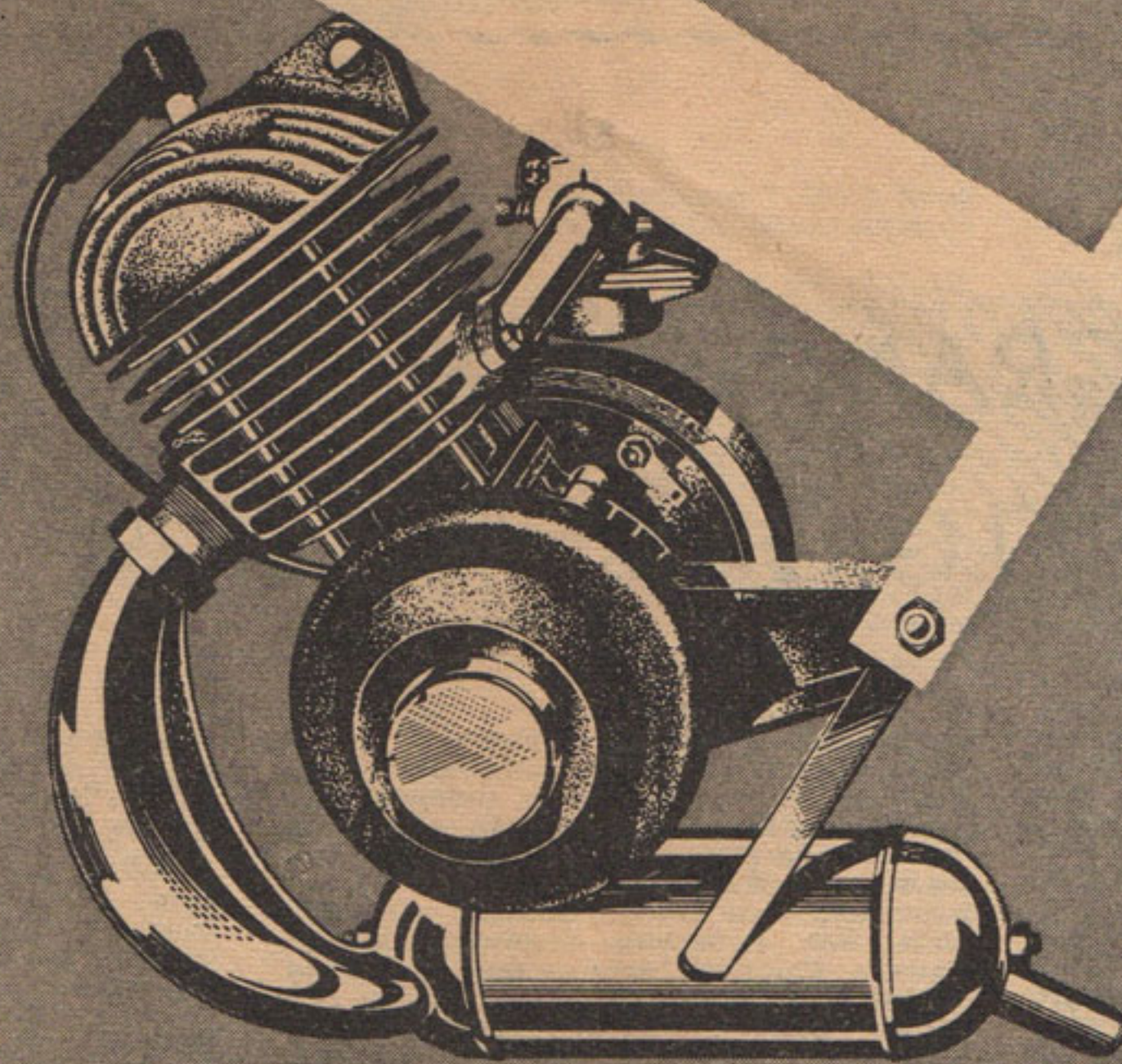
Mais il ne faut pas oublier nos compatriotes Drion et Beauvais (Norton) qui auront leur mot à dire, et qui seront secondés par Duhem.

Enfin, la course des 500 réunira également l'élite du moment. A l'écurie MV (Surtees, Hartle et Venturi) est opposée comme seul officiel, Duke sur BMW, Duke toujours très à l'aise à Spa et qui cherchera à effacer un début de saison peu brillant. Puis viennent tous les privés, la plupart sur Norton (Brett, Shepherd, Wheeler, Trow, Chadwick, Brown, Tanner, Minter et Campbell, donc l'élite du Commonwealth), contre quelques BMW, mais pilotée par Dale qui sut si vite s'adapter à leur conduite, par le jeune champion d'Allemagne Hiller secondé par Jæger, par le champion d'Autriche Klinger, vainqueur à Moulins. Représentation française assurée par Insermini, Bayle et Ligier, tous trois sur Norton.

Bref, un plateau de choix, qui promet, dans un cadre magnifique, une lutte des plus ardentes.

LAVALETTE

32, AVENUE MICHELET · S^t.OUEN (Seine) · MON. 99.60



Nous recommandons
exclusivement
l'emploi des Huiles
MOTUL
MIX-COURSE

LE MOTEUR AML 50 ^{cm}³ - EMBRAYAGE MULTIMATIC - PUISSANT - RAPIDE - ÉCONOMIQUE

MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN VOUS ADRESSANT AUX ANNONCEURS

LES 500 MILES DE THRUXTON

DISPUTÉE à Thruxton, sur un aérodrome désaffecté, la classique épreuve britannique des « 500 miles de Thruxton » a connu cette année encore un vif succès, puisque 65 équipages étaient présents sur la ligne de départ.

Rappelons que cette épreuve est réservée aux machines de série, les pilotes ne pouvant modifier que leur position et étant donc autorisés à changer selle, guidon, repose-pieds. A la fin des 500 miles (804,5 km), trois classements : un pour les polycylindres jusqu'à 1000 cc, un pour les monocylindres jusqu'à 1000 cc également et un pour les 350 cc.

Les vainqueurs absolus, Hallwood et Shorey sur 650 Triumph T 110 à 106,2 km/h de moyenne ne durent leur victoire qu'à un arrêt de l'équipage Mc Intyre-Powel qui, bien qu'ayant changé le réservoir de leur machine, une 700 Royal-Enfield « Super-Meteor » transformée en « Constellation », terminent à 32^e seulement. C'est également une « Constellation » qui termine à la troisième place, alors qu'une BMW R 69, remarquable par sa régularité, finissait quatrième.

En catégorie monocylindres, victoire de l'équipage Turner-Herbert, sur 500 Norton International à 96,8 km/h de moyenne devant Morley et Bugden (500 BSA Gold-Star) qui menèrent pendant la moitié de la course.

En 350, victoire de Jeffery et Car (BSA) à 95,9 km/h de moyenne après que Righton et Langston (Vélocette « Viper ») aient été déclassés pour être revenus à leur stand dans le sens opposé à celui de la course.

CLASSEMENT

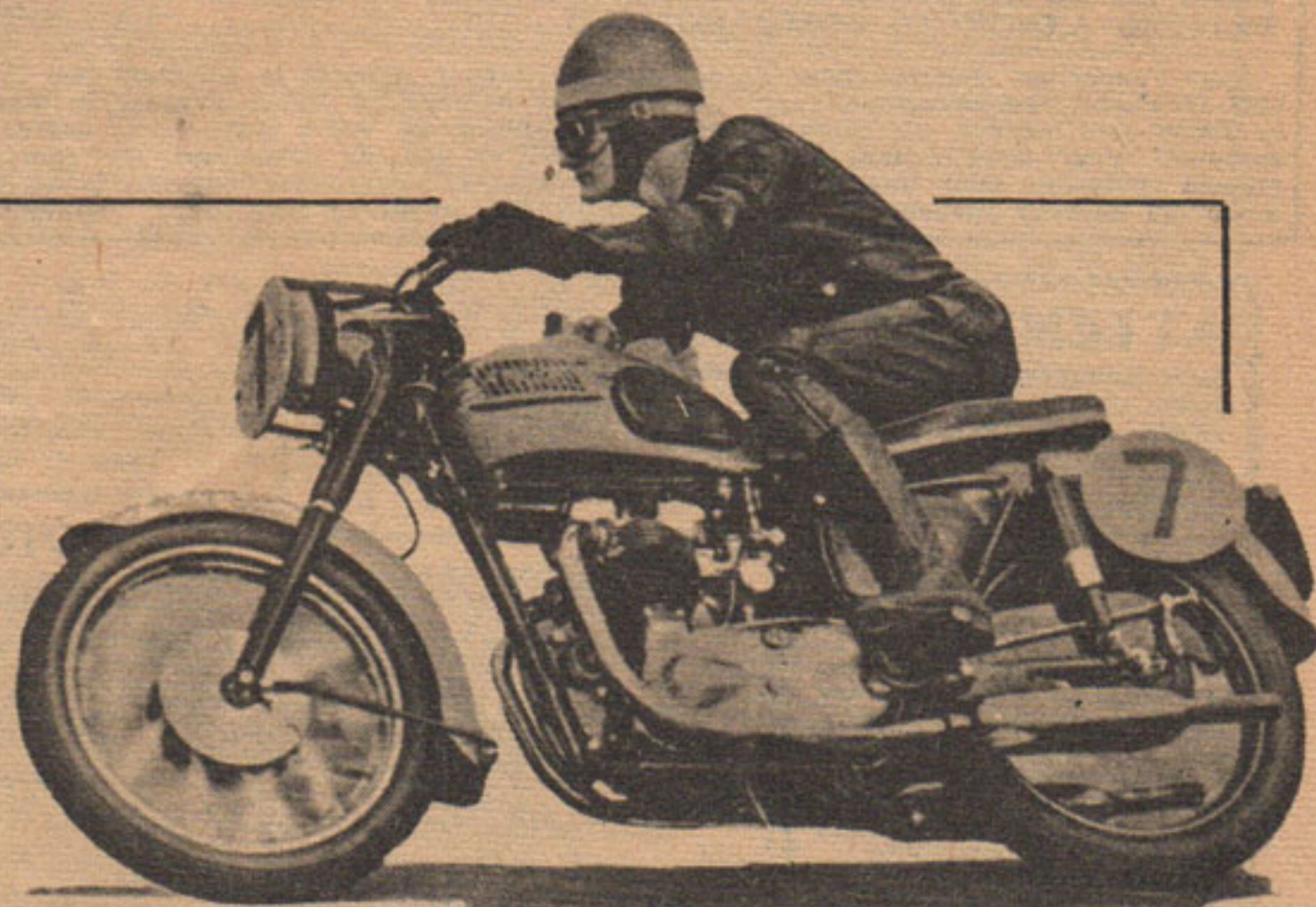
Classement général et multicylindres :

1. Hallwood-Shorey (650 Triumph), 220 tours en 7 h 35'; 2. Mc Intyre-Powell (700 Royal-Enfield); 3. James-Newman (700 Royal-Enfield); 4. Lewis-James (600 BMW); 5. Tait-Peacock (650 Triumph), etc...

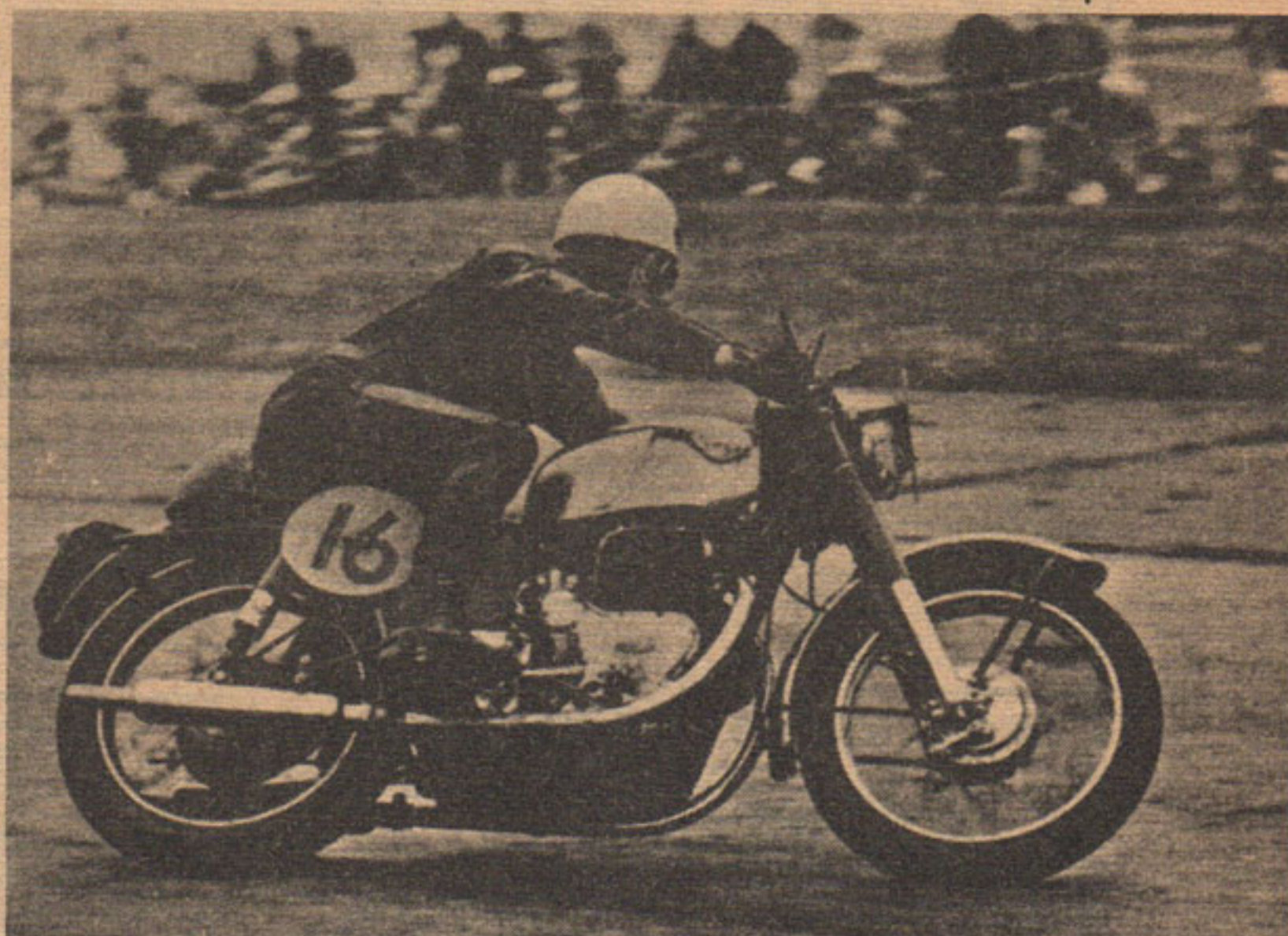
Monocylindres : 1. Herbert-Turner (500 Norton), 201 tours en 7 h 35' 50" 2; 2. Watton-Buckley (500 BSA); 3. Morley-Bugden (500 BSA); 4. Arnott-Thompson (500 BSA), etc.

350 cc : 1. Jeffery-Car (BSA), 199 tours en 7 h 35' 17"; 2. Stanford-Jones (BSA); 3. Rue-Morton (BSA); 4. Newman-Dawson (BSA), etc...

★



Vainqueur toutes catégories, Hallwood, sur « T 100 », réalisa une moyenne de 106 km/h.



Malchanceux, Mc Intyre termina second sur sa « Constellation ».

AU SOMMAIRE DU PROCHAIN NUMÉRO

... Avec le Grand Prix de Hollande, à ASSEN, l'occasion nous a été donnée de voir à l'œuvre les prétendants aux couronnes mondiales de vitesse pour la saison 1958. Leurs exploits, et ceux des meilleurs « privés du continent comme du Commonwealth, vous seront contés tout au long du reportage de notre envoyé spécial au Dutch TT, C. R.

... LA LUBRIFICATION des moteurs 2 temps : Sous ce titre, J. B. débutera

une série d'articles consacrés à l'un des aspects les plus actuels de la technique motocycliste. Il y étudiera à votre intention l'aspect complexe du graissage par mélange et les conditions parfois contradictoires auxquelles doivent satisfaire les huiles appropriées.

Enfin, notre numéro 1.399, du 12 juillet 1958, vous proposera encore tous nos échos sportifs ou d'actualité motocycliste, vos « Ce qu'ils en pensent », les résultats de nombreuses compétitions, etc...

MOTO-BALL

RESULTATS DU 22 JUIN.

Zone Nord : Châlons bat Orly, 5-3; Saint-Denis et Villefranche match nul, 3-3; Troyes bat Vitry, 4-3; Courbevoie et Mulhouse match nul, 0-0.

Zone Sud : Valreas bat Monteux, 3-1; Mazan bat Bollène, 3-2; Cameret bat La Seyne, 4-1; Carpentras bat Cavallion, 6-2; Marignagne bat Aix, 6-0.

Classement des Championnats de France 1^{re} division après ces matches : **Zone Nord :**

1. Troyes, 25 pts; 2. Courbevoie, 20 pts; 3. Vitry, 19 pts; 4. Châlons, 19 pts; 5. Orly, 18 pts; 6. Houlgate, 14 pts; 7. Mulhouse, 13 pts; 8. Villefranche, 12 pts; 9. Saint-Denis, 12 pts. **Zone Sud :** 1. Camaret, 38 pts; 2. Valreas, 30 pts; 3. La Seyne, 28 pts; 4. Marignagne, 28 pts; 5. Monteux, 25 pts; 6. Carpentras, 25 pts; 7. Cavallion, 19 pts; 8. Mazan, 18 pts; 9. Aix, 17 pts; 10. Bollène, 12 pts.

LES PETITES ANNONCES DE *Moto* revue

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

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

ATTENTION !

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

MOTOBECAINE

175 Motobéc. 53, bon état. 55.000. Dauchez, 58, r. F.-Marthon, Chilly-Mazarin-S.O.
 Motob. 175 Z2C b.ét. 50.000. Cholet, 12 r. Madame, Versailles.
 Motob. 125 culb. bi-pla. sacoc cuir 2 casq excel. état. 1955 Marteau, 7, rue des Fauvettes Bures. Yvette, Ligne Sceaux.

GNOME-RHONE

200 cc Gnome-Rhône spéciale dérivée type Bol d'Or. 80.000 à déb. Voir Heuqueville, 81, rue Saint-Maur, Paris (11e).
 V. cse santé Gnome-Rhône 200 cc ét. neuf. 110 k. Px int. MON. 23-92.

PEUGEOT

125 Peugeot, jull. 57, état neuf. FON. 21-33, 19 à 21 h.
 125 Peugeot, 55. Lollivier, 64, Les Lozats, Villejuif.

125 Peugeot 56, 7.000 k., selle bipl. équi touris. 90.000. Marchand 28 pl. de l. Chapelle-18e

TERROT

Terrot 125 ETDS 55, 12.000 k. Gar. parf. état. Jas. 25-00.

ALCYON

Alcyon 3 CV. Neuve 58. Gar. usine 6 mois. Vds 160. Crédit. Reprise : 17, rue Pajol (18e).

MOTOS ANGLAISES

Part. Sunbeam S 8. 21.000 k. Prix à débattre. ETO. 22-25.
 500 BSA Gold Star 57 Clubman, état neuf. Dumas de Vaux, place du Château, Roanne.

Triumph T 100 55 oscill. Parf. état. Herranz, 84, av. P.-V.-Couturier, La Lutèce (S.-O.). Tél. 11-23, à Gonesse.

Triumph T 100, oscillante, rapide. Garantie 3 mois. Crédit. Reprise : 17, rue Pajol (18e).

500 cc Triumph T 100, 55, très saine, access. Sam. et dim. seul. Bonne aff. Capraro, 10, rue Jules-Guesde, Issy.

Norton 88, 54, 215.000. Tél. Arrighi, LON. 06-16.

500 Norton Faet. 88, 1954, imp. Libet, Belin (Gironde).

Ariel 4 CV culb. fin 53, semi-oscillante. Garantie 3 mois. 150. Créd. Repr. : 17, r. Pajol

650 BSA Golden 52. Très équipée. Dupin, ODE. 09-52.

Norton 5 CV twin, oscillante. Belle. 250. Crédit. Reprise. 17, rue Pajol.

MOTOS ALLEMANDES

Urg. cse dép. 500 BMW R51/2, t. b. ét. Px int. Dan. 74-33.

DKW RT 250 cm3. M. Leroy, 36, r. Blomet. 11.000 k. Px 190.000.

Horex Imperator, 12.500 kms, ét. neuf. Ecr. M. Maistrenko, 9, rue Steffen, Asnières.

Vx motar cède Victoria 250 KR 26 N télesc. AV-AR. Noire, chrome, amoureuxment soigné. Pn. ch. nfs, aff. uniq. 140. Sigler, 21, Villeneuve, Clichy.

A vendre BMW R 50 tte équ. Acc. Px t. int. 9.000 k. Comme nve. Pierre François, 40, r. Jean-Jaurès, Fourmies (Nord).

BMW 250 k 25/2 Pa. et Maestri. Déf. 04-84, 8 à 18 h. 30

NSU 250 max frs. cx. ét. nf. Dampierre G., rue 4-Sept., Fourchambault (Nièvre).

250 Super Max NSU. Lamarre. 59, r. Pasteur, Suresnes (S.).

MOTOS AUTRICHIENNES

Part. v. Puch 175 SVS. 120. T. b. ét., access. essai vol. Lemazier, 7, r. des Gardes-18e.

Cse ach. auto vd Puch 125. 17.000 k., ts acc. Inv.12-77 rep.

Puch 175 SV av. side léger. Dely, 7, r. Galliéni, Cachan-S.

Puch 175 SVS. 9.000 k., équip. Impec. Vian, GAL. 72-22.

Puch 175 SVS. 20.000 k., équ., t. b. ét. 110.000. 4, r. de la Bidassoa, Paris (20e).

Puch 175 SVS impec. 150.000. 30, rue Saint-Paul (4e).

Puch 175 sport, rouge, fin 56. 10.000 km. 130. Crédit. Selle double. 17, rue Pajol.

Puch 175 SVS tte eq. S. dble 120 Ent 01-68 sf. sam. dim.

Puch 250 SG. 20.000 k., impec., entièrement révisée, pneus Continental, chaîne allem. neuve, beaux acc., pneus et chambres de rechange. 160.000. Duval, 95, av. P.-Doumer, Paris. JAS. 44-18.

MOTOS BELGES

FN trial neuve disponible. Heuqueville, 81, r. St-Maur (11e).

FN 56, 250 cc, 2 t. bicycl. 21.000 k. 125.000 f. Martin, Vincelotte (Y.), tél. 29 Vincelles.

Urg. FN 450 lat. 1954 roue tirée ét. nf. 16.000 k cpt 110.000 Ecr. Feneyrol 26 bis, r. des Peupliers, Boulogne s/Seine. Tél. hres bureau Gré. 17-79.

MOTOS ITALIENNES

MV 175 sport ACT, dédouané, 3.000 km. 200.000 f. Payre, 51, av. Berthelot, Lyon.

MOTOS TCHEQUES

Jawa 350, 5.000 k, ét. nf. 57. Faugère, 14, r. Oudinot (7e).

Jawa 350 b. ét. 115. Hamon, 86, av. de Paris, Vincennes.

MOTOS DIVERSES

Triumph T 110, 56 et mod. 6 T 52, parf. état. Jawa 350, parf. état. Imbernotte, 1, rue Acacias, Paris. ETO 26-52.

IMPORTANT

Avant de fixer votre choix consultez notre liste complète des plus belles occasions contre trois timbres-poste, motos, vélomoteurs, scooters, sidecars.

MOTO-RECORD

151, rue Marcadet, Paris-18e. Métro Lamarck. MON. 24-40.

LIQUIDONS 400 MOTOS

Crédit à votre gré 137-139, av. de Clichy (17e) Ouvert dimanche matin

Liquidons : 125, 175, 250, 350, 500, motos étrangères et françaises. Long crédit, comptant à votre gré. 62, av. de Choisy, à Paris-13e. GOB. 87-87.

Ouvert jusqu'à 22 h. même dim.

300 MOTOS soldées à tous prix Permis moto gratuit 3

PLACE CLICHY Reprise de motos sur autos 300 autos exposées

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-17e (Fonds passage côté cinéma, accès et parking dans la cour) LAB. 44-65

NOUS LIQUIDONS

Prix défilant toute concurrence, Peugeot neuves 20 % sous taxe et 100 occasions diverses. Norton, BSA, Puch, Jawa, Ariel, Royal Enfield, Terrot, Peugeot, Motobécane, Gnome, Monet-Goyon, Vespa, Lambretta, etc. Crédit même Province. Expédition liste gratuite. BF. 10, av. de St-Ouen, Paris. Maison recommandée.

Jean MURIT

4 fois champion de France, 10 fois recordman du monde.

Occasions garantie totale

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

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

Pour mécanicien :
 350 Jawa. 50.000
 125 Motobécane D 45 S. 30.000
 125 Gnome-Rhône. 20.000
 100 Automoto. 35.000
 100 Sachs M.R. 50.000
 Fourgon. Simca-5 1957, à remonter. 45.000
 100 Motavia Villiers neuf garanti. 65.000

Poss. crédit.
 Mot. Sachs 98, neuf. 55.000
 MAUCOURANT, 147, bd Ney, Paris (18e).

Liquidation avant vacances

650 Triumph. 650 Golden. Ariel 350 oscill. Ariel 500 mono et twin 54. Ariel 600 lat. spéc. pr side. BSA 250/350/500 A 7. 54, 55. BMW R 26 250/600/750 solo et side.

Royal 350/500 et 700 Météor 55. Norton twin révisée.

Vélocette KTT. Puch 175 SV 57. AWO 250 57. 200 Monnet trial. 500 BSA cross oscillante. 350 Ariel trial. 100 tonnes de pièces détachées d'occasion. Expédition province. Choix de voitures série, sport. Alpines 1063. Alpine Dauphine. BMW 1500 et 2 l. 4 CV 50 à 55. Vedette. 203. Aronde. Dyna 51/52. Junior 53 et Z 12. 1958. Break Simca-5 48 et Juva 52. Simca-8 mono-place course.

Roger SCEAUX, 33, r. Panoiaux, Paris-20e. Mén. 98-81.

Exceptionnellement

Près des vacances, liquidons au plus bas prix :
 125 Terrot culb. 45.000.
 125 Gn.-Rhône sélect. 35.000.
 125 Motobécane culb. 45.000.
 175 Motob. gd spt c. nve. 75.
 175 AMC oscillante. 65.000.
 250 anglaise Francis Barnett oscill., impec. 110.000.
 250 Jawa très bien. 65.000.
 350 Ariel oscillante. 120.000.
 500 Norton. 35.000.
 1000 René Gillet spéciale police 150 km/h. 35.000.
 Side R. Gillet 750, t. bien. 45.
 Sidecar Précis. tourisme. 45.
 Scooters : Rumi 1957. 95.000.
 Lambretta, 55.000. Motobécane, 35.000. Vespa à part. de 35.000.
 Voiturette cabriol. sport 2 CV. 55.000. Etc., etc...
 Crédit. Echange. Ouvert dimanche matin.

MOTO CLIGNANCOURT 122, r. Clignancourt, Paris-18e.

CYCLOMOTEURS

Cyclos neufs. Remise 22 à 30 %. Vap Lavalette. Créd. 17 r. Pajol

SCOOTERS

Scoot. Motobé SB 1955. 18.000 k. 70.000 f. Sagot, 34, r. du Prés.-Wilson, Le Pecq (S.O.).

Moby Scooter, état imp. 65.000 f., 11.000 k. André, 12, r. Prairie, Vigneux (S.O.).

Lambretta équip. 55. Viaud, 9, r. Delaizement-17e. Eto. 02-57.

Vds cse dble emploi scooter Motobécane 1955. 11.000 k. Roue de secours. T. b. état. 55.000 f. Herblot, 45, r. Montorgueil, Paris (2e).

Sacrifié, Bernardet 250 mono, parf. ét. 25.000. Ecr. Arouete, 67, bd Lannes, Paris.

LA PLUS FORTE VENTE DES PUBLICATIONS TECHNIQUES

LE NUMÉRO : 50 FRANCS

Moto

La Moto revue

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

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

ABONNEMENTS

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

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

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

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

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

VOITURES

Rovin 3 CV parf. ét. Drobois, 42, rue de la Révolution-Française, La Varenne.

CREDIT IMMEDIAT

10 - 4 CV 1952 à 1955.
Pregate 55, noire, 27.000 k.
Vedette 54, malle arr. 2 tons.
G. Irat cabr. mot. 11 cv, perfo.
Citroën 11 b 54 et 56, mot. D.
Pgte Juva 4, 51, cme neuve.
202 1939, Coach, 5 places.
203 1954 et 1951.

Repr. motos réc. et scooter.
137-139, av. Clichy (17^e). Ouvert dimanche matin.

203 découv. 4 pl. 52, parf. état. Ribour, 2, r. Muller-18^e.

ACHATS

Suis acheteur au plus haut cours, paiement comptant, motos récentes.
MURIT, 44, rue Paul-Barruel, Paris-15^e. LEC. 60-53.

ACHETE COMPTANT IMMEDIATEMENT

toutes machines anglaises et allemandes récentes.

PEROTTI

16, rue de la Prévoyance, Vincennes. DAumesnil 79-91.

J'achète cpt 125, 175 Peugeot, Motobécane, Terrot, Recent, MS, 19, rue Deux-Communes, Montreuil. Samedi seulement. AVRON 59-42.

PAIE comptant immédiatement motos, scooters. Moto-Record, 151, rue Marcadet. MON. 24-40

DIVERS

Side Précision g. ou Simard dr. 35.000. Ecr. Morin pr r-v., 12, rue Steinlen, Paris (18^e).

Side Précision attelé g. Px 25.000. Paul, PAS. 96-24.

Vds cse ach. voit., Starlett M.-Goyon scoot 98 c tr. b. ét. Juil. 54. 30.000 f. Guillouart, 10, r. Cornette, Laon (Aisne).

4 fûts métalliques 200 litres cerclés et 10 fûts 50 l, excellent état, com. nf. Prix intéressants. Moto-Revue, 12, rue de Cléry. GUT. 73-32.

ECHANGES

Echange 203 carrosserie camping contre moto ou scooter. Crédit. 62, av. de Choisy, à Paris-13^e. GOB. 87-87.

Rep. MOTOS e/AUTOS

GARANTIE s/contrat

Crédit 12 et 15 mois

SELECT-AUTO-MOTO

72, rue Clisson, Paris (13^e)
Ouv. ts les jrs. Dim. et fêtes

EMPLOIS

Mécanicien moto ou scooter qualif. Bon sal. GUT. 02-98.

Recherche VENDEUR

compétence nautique et notions mécaniq. pour gérance succursale flottante SAINT-CLOUD. Logt neuf à bord

Moteurs GOIOT
rue Frère-Louis, Nantes.

VENDEURS !

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

Pièces origine **BSA**
ARIEL — SUNBEAM

6, Bd Richard Lenoir - 11^e ROQ. 29-28

Toutes pièces en stock EXPEDITION

STOCKISTE : Remise aux réparateurs et motoristes

TOUS VOS IMPRIMÉS

CATALOGUES - DÉPLIANTS - PROSPECTUS

PROJETS - CRÉATIONS
GRATUITEMENT : — PRÉSENTATION —

TOUS TRAVAUX DE PHOTOGRAVURE

CLICHÉS - PHOTOS - RETOUCHES - DESSINS

AUTO-IMPRESSIONS PUBLICITAIRES

12, RUE DE CLÉRY, PARIS-2^e - GUT. 73-32 A 35



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.

HARLEY-DAVIDSON

Agence Officielle : 14, Bd Soult - PARIS-12^e

— Stock pièces détachées — DOR. 49-42

Echange Standard Complet

REALESAGES — EMBIELLAGES

REPARATIONS

REVISIONS

Le SCOOTER

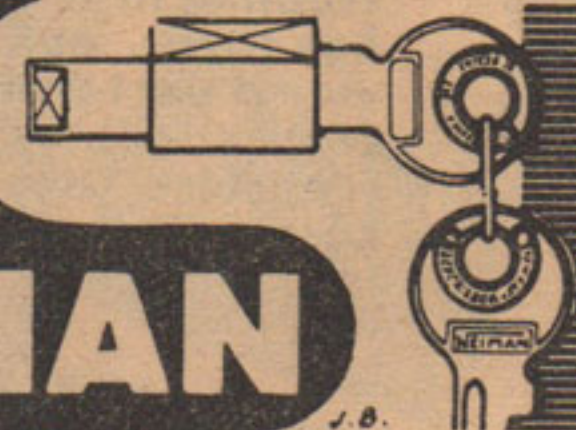
MANURHIN

est équipé en série

de

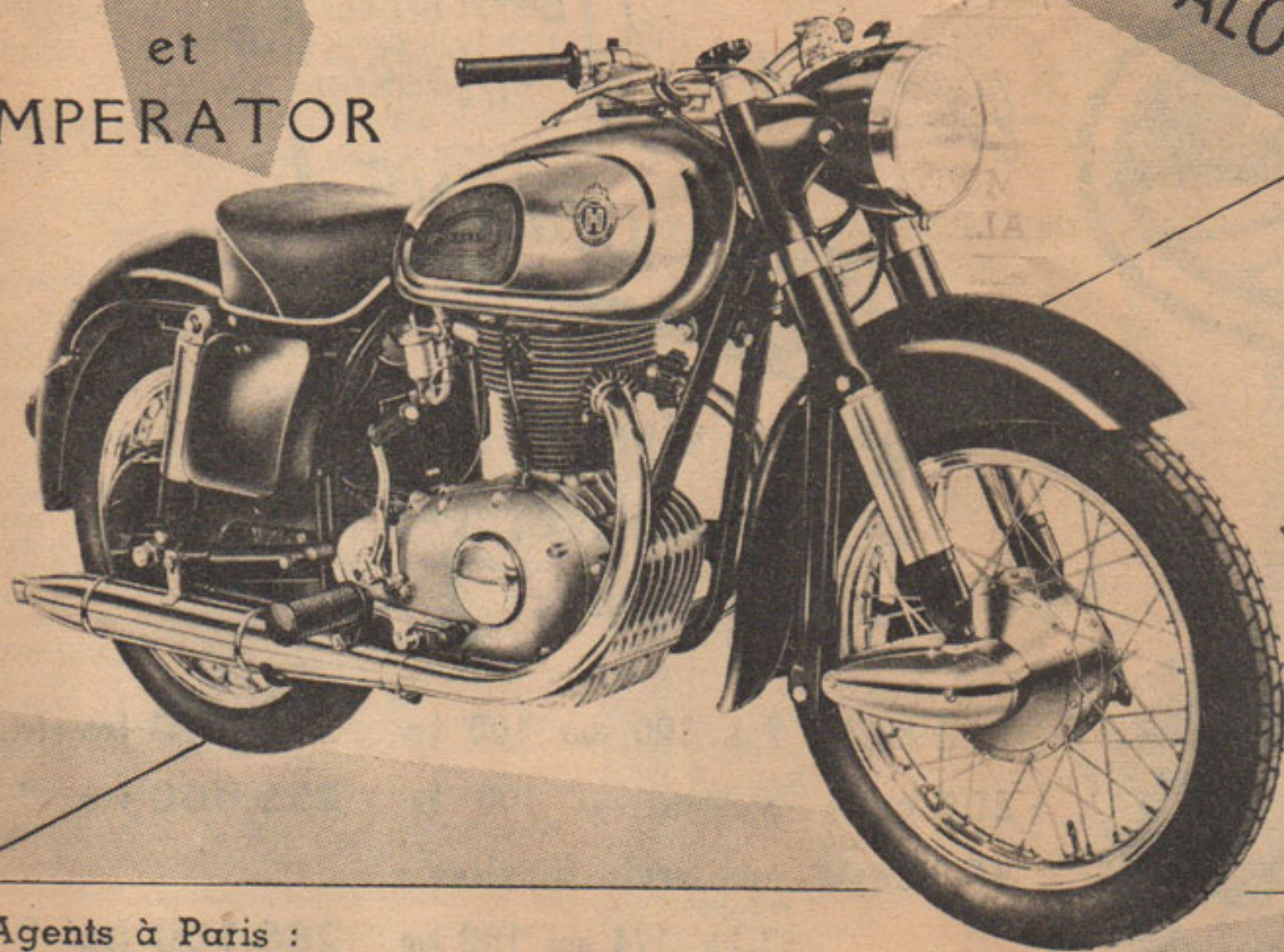
L'ANTIVOL

NEIMAN



J.B.

Modèles
RESIDENT
et
IMPERATOR



CATALOGUE SUR DEMANDE



Agents à Paris :

MOTO BASTILLE : 6, Bd Richard-Lenoir, PARIS-11

BEAUVAIS : 11, rue Emile-Level, PARIS-17^e

DYNAMIC SPORT : 149, rue Montmartre, PARIS-2

LECLERCQ : 80, Av. Général-Leclerc, BOULOGNE

et dans toutes les grandes villes de France

MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN VOUS ADRESSANT AUX ANNONCEURS

MANUFACTURE DE VETEMENTS DE CUIR

CHROME-CUIR 38 r. du Château-d'Eau
PARIS-10^e



NOR. 08-09
TOUS
vêtements
de cuir
MOTO
et
combinaisons
en cuir pour
compétition
Exigez la
marque
CHROME-
CUIR
CATALOGUE
GRATUIT
SUR DEMANDE

S.I.D.A.M.

8, RUE FOURCROY - PARIS (17^e)
M^o : Péreire, Ternes, Etoile
WAGram 52-62

Spécialiste des 2 Temps
de classe Internationale, NE VEND QUE :

250cc **JAWA** 350cc
ADLER
PANNONIA

NEUVES ET D'OCCASION
LIVRABLES IMMEDIATEMENT

Vous assure une garantie
totale intégrale, un entretien
et une mise au point parfaits

CRÉDIT - REPRISE

Centre de récupération
et d'usinage de pièces
détachées

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

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

CRUPDA

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

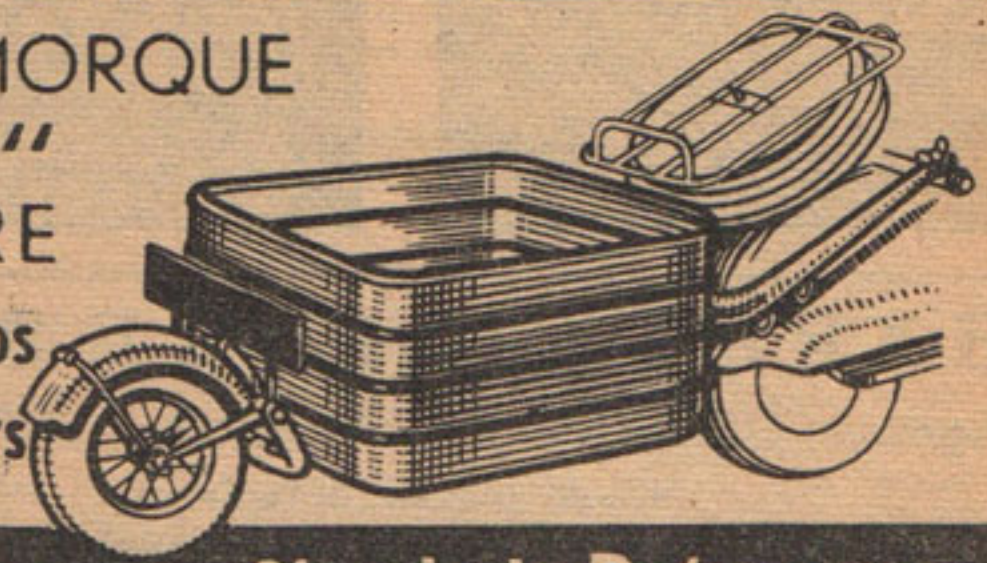
LA RENTE 3,5% A CAPITAL
GARANTI, c'est de l'or qui
rapporte. En outre, l'intérêt
est exonéré de tout impôt, y
compris la surtaxe progressive.
Les titres, qui peuvent bénéfici-
er d'un total anonymat, sont
transmissibles en complète
franchise des droits sur les
successions ou les donations.

FULGUR

LA REMORQUE

"VITE"
et SURE

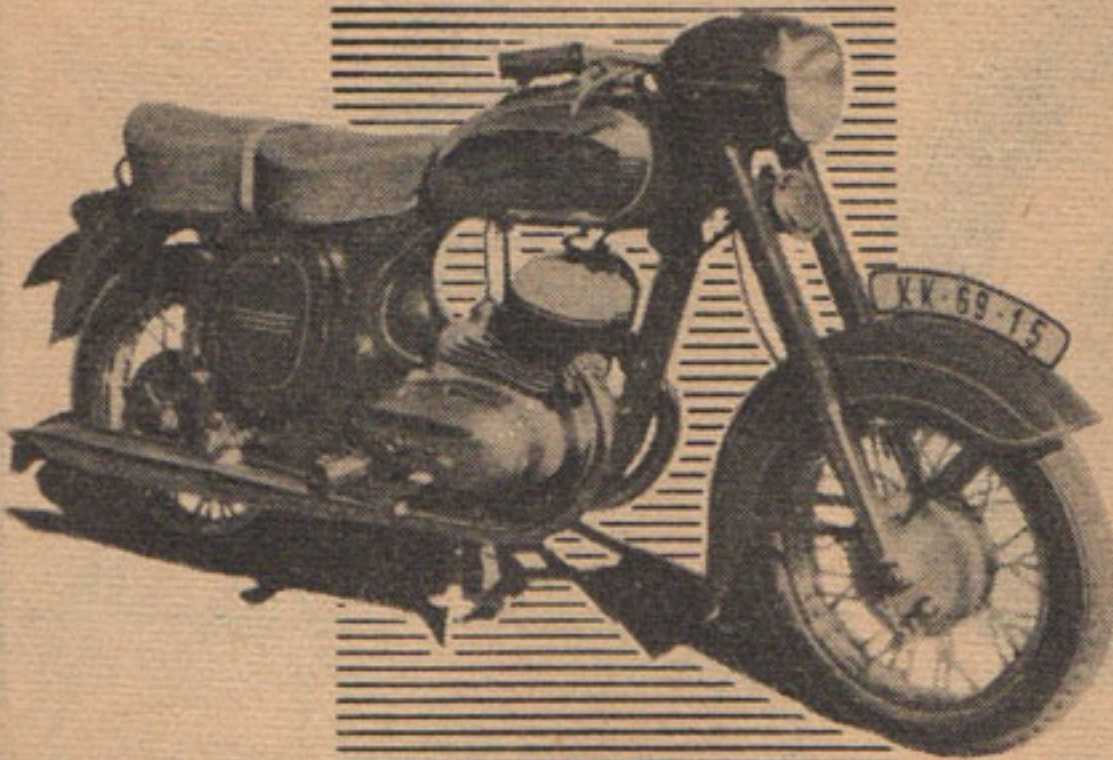
pour Motos
et Scooters
Ecrire



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



*En Coupe d'Europe
de Moto-Cross*
JAWA DOMINE !



- ★ A VIENNE : 2-3-4-5^e
- ★ A GENEVE : 1-3-5^e
- ★ A CASSEL : 1-3-4-5^e

175 cm ³	2 l. 300 aux 100 km.	210.000 frs + I.L.
250 cm ³	3 litres aux 100 km.	255.000 frs "
350 cm ³	une vraie bicylindre	
	3 litr. 1/4 aux 100 km.	288.500 frs "

CRÉDIT

REPRISES

GARANTIE TOTALE

Agent Général, Ets Jacques POCH, 127, Av. de Neuilly, NEUILLY-s-SEINE - Mai. 61-70

MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN VOUS ADRESSANT AUX ANNONCEURS

LA BIBLIOTHEQUE DU "MOTORISÉ"

LA SPÉCIALITÉ DES ÉDITIONS DE MOTO-REVUE

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

Prix : 890 fr.
(par poste 963)



Prix : 480 fr.
(par poste 535)



Prix : 605 fr.
(par poste 665)



Prix : 570 fr.
(par poste 630)



Prix : 575 fr.
(par poste 635)



Prix : 560 fr.
(par poste 620)



Prix : 565 fr.
(par poste 625)

NOUS ÉDITONS AUSSI :

4 CV RENAULT

Prix : 950 fr. (par poste 1.050 fr.)

TRACTION AVANT CITROËN

Prix : 685 fr. (par poste 745 fr.)

L'ARONDE

Prix : 720 fr. (par poste 780 fr.)

2 CV CITROËN

Prix : 700 fr. (par poste 765 fr.)

MOTOBECANE 125 lat.

Prix : 410 fr. (par poste 470 fr.)

MOTOBECANE 125-175 culb.

Prix : 530 fr. (par poste 590 fr.)

PEUGEOT P 55-56-155-156 et 176

Prix : 550 fr. (par poste 610 fr.)

GNOME-RHONE

Types R1 - R2 - R3 - R4 - R4 C

Prix : 535 fr. (par poste 595 fr.)

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

Prix : 520 fr. (par poste 580 fr.)

L'ART DE CONDUIRE (Motos, VéloMOTEURS, CycloMOTEURS)

Prix : 495 fr. (par poste 555 fr.)

TABLEAUX MURAUX

PLANCHES MURALES 60x100 cm. : Pour envoi par poste des Tableaux Muraux, ajouter 100 fr. - Pour 2 tableaux 120 fr., et 30 fr. par tableau supplémentaire.

Moteur PEUGEOT P 55 : 450 fr.

Moteur TERROT 500 RGST : 500 fr.

Moteur 4 CV RENAULT : 300 fr.

Moteur 125 TERROT ETD : 500 fr.

Moteur VELOSOLEX : 350 fr.

Bloc-moteur A.M.C. 125 et 150 : 500 fr.

Bloc-moteur Ydral 125 : 450 fr.

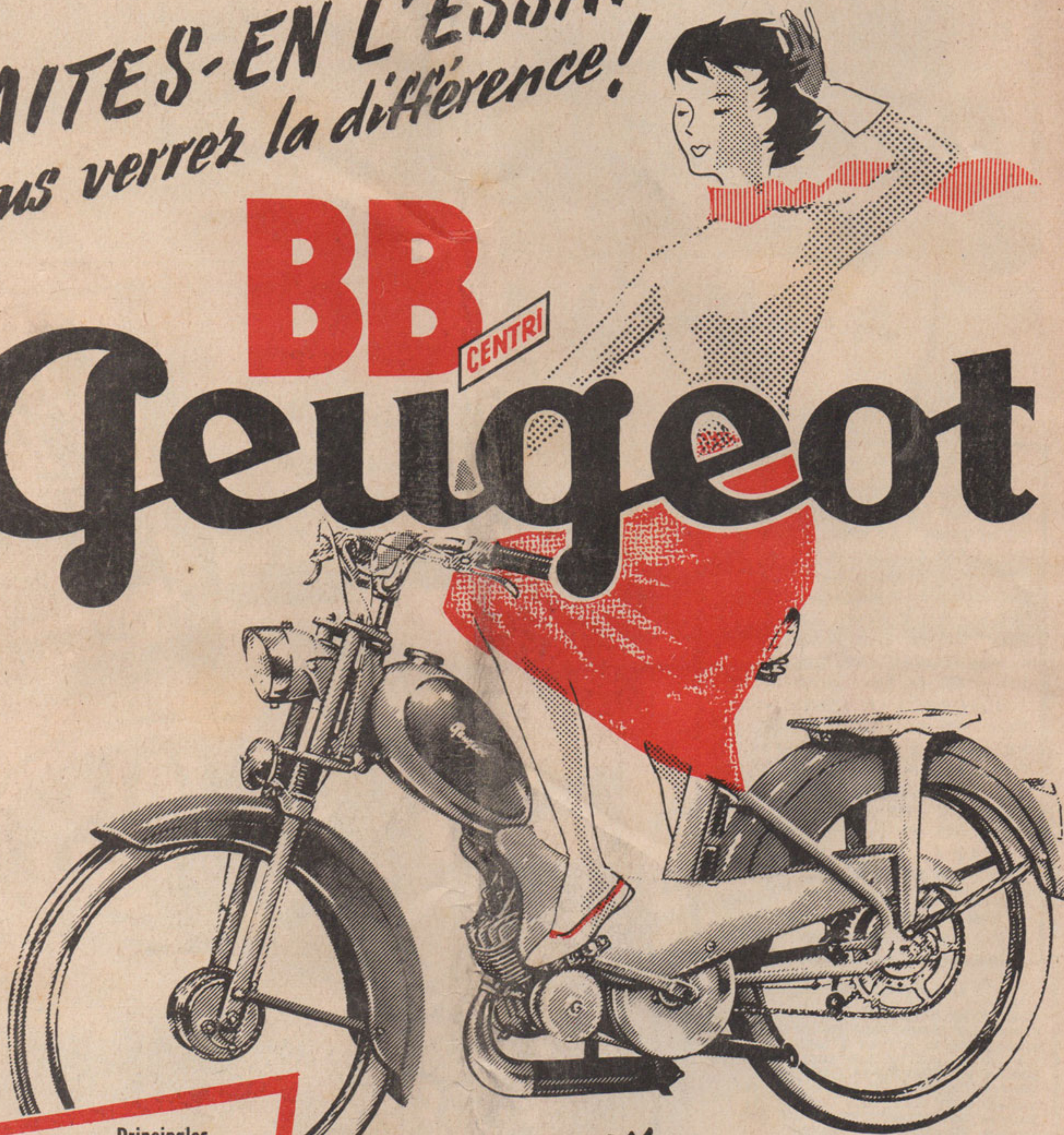
CARNET DE BORD du Motocycliste
60 fr. (franco 110 fr.)

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

FAITES-EN L'ESSAI:
vous verrez la différence!



BB CENTRI Peugeot



Principales caractéristiques techniques :

- Embrayage automatique par coupleur à poudre absolument i-nu-sa-ble. Rien à régler, rien à graisser, rien à surveiller.
- Cylindre aluminium chromé direct.
- Embellage à galets.
- Admission d'air calme (prise d'air sous la selle).
- Amortisseur de vibrations.
- Cadre d'une rigidité exceptionnelle et d'une grande robustesse assurant une tenue de route inégalée.

le nouveau

CYCLOMOTEUR AUTOMATIQUE A COUPLEUR AUTO-PROGRESSIF

Il est impossible d'imaginer une conduite plus facile :

- Vous freinez, le débrayage est automatique.
- Pour redémarrer, vous accélérez et le BB se remet en marche sans à-coup et sans un coup de pédale.