

# Moto revue

46<sup>e</sup> ANNEE. — 16 AOUT 1958. — N° 1.403  
Tous les Samedis, le Numéro : 50 frs

FABRICATION  
D'UNE BOUGIE  
(II<sup>e</sup> Partie)



Sint Anthonis (Hollande) : Baeten (9) remplace Nilsson (1) en tête du Championnat du Monde de cross. (Voir p. 875.)



POUR LA SAISON  
POUR L'USAGER  
POUR LE RÉPARATEUR



LES

## MANUELS

# d'ENTRETIEN et de RÉPARATION

**AUTOS :** la **2 cv** (700 F); la **TRACTION AVANT 7-9-11 cv** (685 F); **L'ARONDE** (720 F); **L'ART d'ACHETER VOTRE VOITURE D'OCCASION** : 138 pages, 52 illustr. (760 F); la **203**, vol., 200 pages, 173 illustr. (750 F); la **4 cv RENAULT**. Édition 1958. Le manuel le plus sensationnel, indispensable au réparateur et à l'usager (950 F); la **DYNA**, tous les modèles de Dyna, de 1948 à 1958, un vade-mecum pour le réparateur et l'usager (875 F), etc.

**MOTOS :** la **MOBYLETTE** (480 F); la **VESPA** (605 F); la **LAMBRETTA** (565 F); les **MOTOBÉCANE latérales** (410 F); et **culbutées** (530 F); **TOUS les CYCLO-MOTEURS** (570 F); le **VADE-MECUM du MOTO-CYCLISTE**, 376 pages (890 F); **L'ATELIER du MOTOCYCLISTE** (575 F); le **2 TEMPS de TOUS les 2 ROUES** (560 F); les **VAP** (520 F); les **PEUGEOT** (550 F), etc.

*Ce tarif annule tous les précédents à partir de cette date.*



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

**ÉDITIONS C. LACOME**

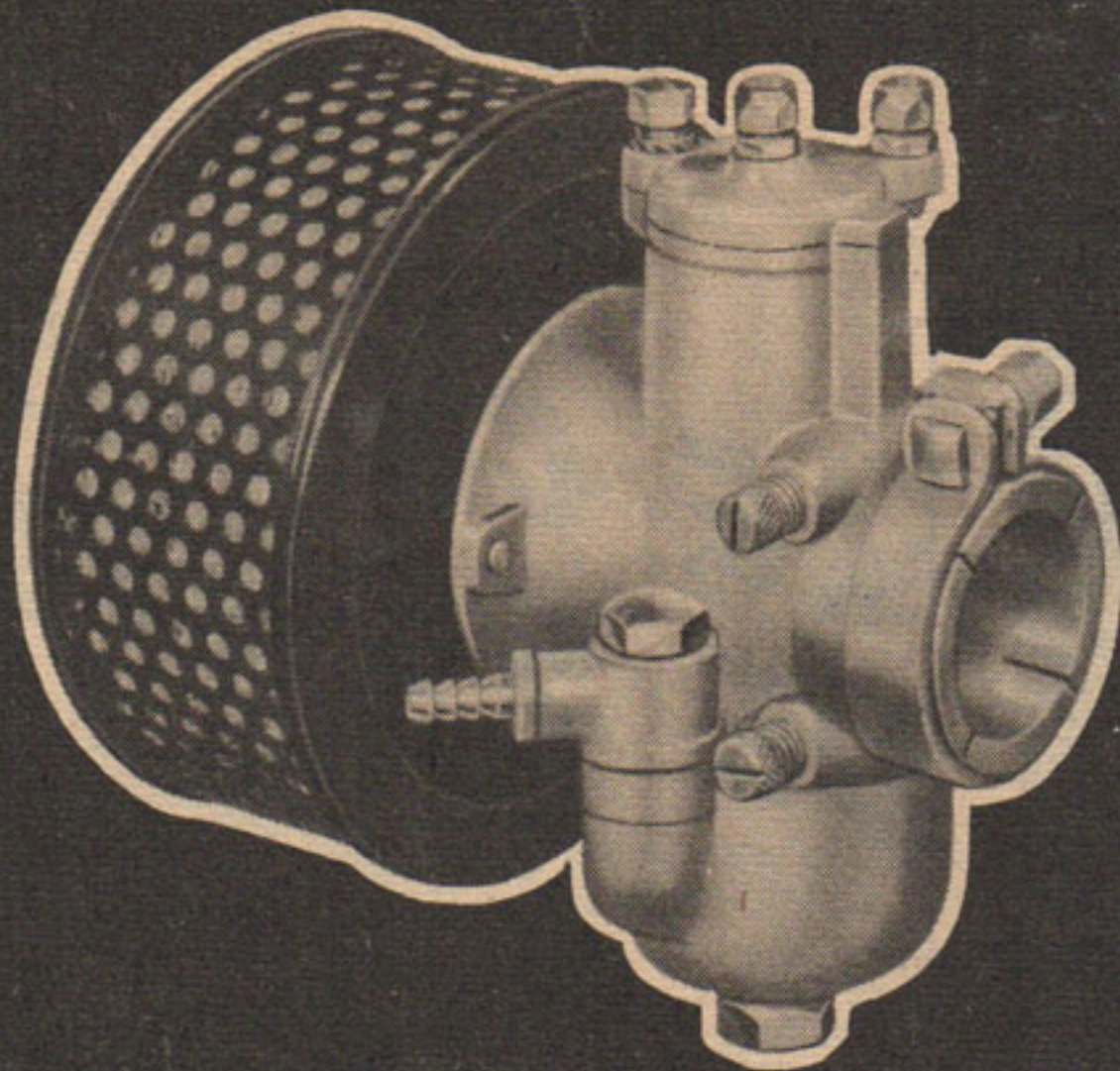
Fondée en 1913

**12, rue de Cléry**

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



MAUBEN-LEGAY



*Le maximum de puissance  
pour le minimum  
de consommation*



**GURTNER**

36 bis, RUE GUERSANT - PARIS-17°

Les scooters

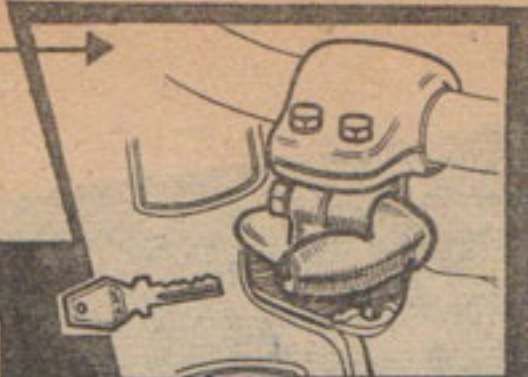
# Lambretta

sont équipés en série avec

L'ANTIVOL



## NEIMAN



PIÈCES DÉTACHÉES D'ORIGINE

Ariel - BSA - Sunbeam

A. DUBOIS, Téléphone

58, rue A. Briand, LEVALLOIS

Expédition contre remboursement.

REMISE aux RÉPARATEURS et MOTORISTES

Indispensable

à votre Santé



MARQUE DÉPOSÉE

## MOTO-CEINTURES

en Cuir

### A. BERL

20<sup>ème</sup> Rue des Jumeaux - TOULOUSE

Demandons et indiquons

Dépositaires

Documentation sur demande

## MOTOBÉCANE



Ouvert AOUT-SEPTEMBRE

MOTOS disponibles  
MOBYLETTE  
SCOOTERS

Arrhes C<sup>de</sup> C.C.P. 313.300

Toutes les pièces  
détachées en STOCK  
Fourche-Cyl. Echange - Expédition

STATION-BASTILLE

6, Bd Richard-Lenoir - ROQ. 43-43

Pour toute correspondance avec « MOTO-REVUE », n'omettez pas de joindre un timbre pour la réponse.



### ACCESSOIRES POUR



## SAKER

ET<sup>S</sup> ANDRE PORTERIE

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

Pour vous...

motocyclistes, scootéristes,  
moteurs 4 Temps ou 2 Temps :

# LE CHARGEUR DE 5 DOSES...



UNE NOUVELLE  
PRÉSENTATION  
ORIGINALE ET  
PRATIQUE DU

# Bretocyl Graphité

## "SPECIAL-MOTO"

DANS VOTRE ESSENCE OU VOTRE MÉLANGE  
DEPARTS FOUROYANTS. GRAISSAGE  
IMMEDIAT DES HAUTS DE CYLINDRES  
PROTECTION TOTALE DES SOUPAPES  
ANTICALAMINANT

Vendu également en coffret de 15 flacons-  
doses chez votre motociste ou à défaut,  
contre remboursement de 895 Frs à :

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

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

# Moto revue

LA MOTO

TOUS LES SAMEDIS

12, Rue de Cléry, PARIS (2<sup>e</sup>)

## UN DÉBUT : LA TAXE DE LUXE SUPPRIMÉE

**D**ANS les récentes dispositions financières prises par le Gouvernement pour équilibrer le budget d'une part et faire baisser certains prix d'autre part, il en est une qui revêt à nos yeux une importance primordiale : celle qui ramène à son taux initial de 19,5 % le niveau de la Taxe à la Valeur Ajoutée (T.V.A.), antérieurement portée par des ministres à la recherche d'expédients au taux exorbitant de 27,5 % !

Voici donc obtenu un résultat pour lequel nous n'avons cessé de mener dans ces colonnes la plus vigoureuse, la plus justifiée des campagnes. Voici donc un Pouvoir qui, prenant acte du caractère éminemment social du développement de la motorisation sur deux-roues, prenant conscience du marasme alarmant où une politique de fiscalité insensée conduisait l'une des branches industrielles et commerciales les plus prospères de France, n'hésite pas à mettre fin à l'un des plus scandaleux abus commis par les successifs grands Argentiers de la IV<sup>e</sup> République : l'assimilation de nos véhicules, modestes engins utilitaires et de tourisme, à des objets de luxe !

★

La suppression de la T.V.A. sur nos vélomoteurs, scooters et motocyclettes a été décidée après que nos constructeurs se fussent engagés à développer leurs exportations. Ceci est d'ailleurs absolument vital pour eux car le marché intérieur, s'il n'est pas encore saturé, ne peut plus prétendre absorber à lui seul une production globale égale — et à priori supérieure — à celle toujours en augmentation de ces dernières années.

Ici, le succès dépend avant tout de deux points : parvenir à des prix compétitifs, concurrencer valablement les productions étrangères sur le plan de la qualité technique. Nos constructeurs doivent bien comprendre que l'ère de la facilité est passée où l'on pouvait vendre n'importe quel « os » à n'importe qui !

La baisse d'environ 10 % à laquelle va conduire — sur le marché national — la suppression de la T.V.A. va sans doute relancer un peu les ventes, qui en ont bien besoin. Mais, encore une fois, elle ne suffira pas à sauver à elle seule la branche française du deux-roues qui, étant aidée (un peu), doit s'aider elle-même (beaucoup ?).

★

Autre mesure favorable à la reprise des affaires sur le plan intérieur, la fixation à 30 % — au lieu de 35 % — de la somme à acquitter au comptant sur l'achat à crédit d'un deux-roues. Ici pourtant, le nouveau taux nous semble encore trop élevé pour pouvoir correspondre à une réelle remontée des ventes. Tant que l'on ne pourra proposer un crédit sur 24 mois avec versement comptant de 25 %, nombreux demeureront les clients éloignés malgré eux des boutiques de nos revendeurs !

Ceci montre bien que — côté gouvernement — la suppression de la taxe de luxe ne peut être qu'un premier pas effectué dans le sens du redressement de la motorisation sur deux-roues :

- Extension des facilités de crédit dans le sens préconisé plus haut ;
- Aménagement des routes, création de pistes cyclomotorables ;
- Reconsidération profonde des barèmes pratiqués par les compagnies d'assurances, des modalités de règlement des sinistres ;
- Retour à un taux raisonnable en ce qui concerne les droits de douane perçus sur les machines et les pièces détachées importées.

Voilà quelques-uns des points-clés qui conditionnent ce redressement !

Avec, bien sûr, le retour à un prix décent de l'essence dont on comprend mal qu'elle vienne de subir une nouvelle augmentation.

Les milliards attendus de ce N<sup>mo</sup> renchérissement ? Pure illusion, car l'impôt tue l'impôt et déjà l'an dernier, pour la première fois depuis longtemps, la vente de l'essence a marqué un recul sérieux.

Veut-on l'accentuer encore ?

RÉDIGÉE  
PAR  
DES MOTOCYCLISTES  
POUR  
LES MOTOCYCLISTES



*A quoi rêve Maubert en serrant précieusement son bouquet tandis que Collot contemple la banderole publicitaire de notre revue d'un œil intéressé ?*

★  
**L**A 8<sup>me</sup> édition du circuit de Villefranche-de-Rouergue a brillamment clôturé la saison française de vitesse « inter ». La renommée de cette épreuve est telle que de nombreux mordus n'ont pas hésité à entreprendre un déplacement de plusieurs centaines de kilomètres pour venir assister à cette « classique », témoin les nombreuses plaques 75 que nous avons aperçues au garage des motos et voitures.

★  
 Au programme de la journée, les deux courses désormais classiques des 350 et 500 « inter ». Mais cette année, l'habituelle épreuve réservée aux 175 nationaux organisée en lever de rideau était remplacée par une course réservée aux 500 « sport » catégorie nationale, avec la participation des meilleurs éléments actuels. Les membres du M.C. Rouergat ont voulu par cette innovation réserver une large place à cette formule que l'on considère comme la formule de l'avenir et sur le plan sportif l'on ne peut que les féliciter.

★  
 Le circuit de Villefranche-de-Rouergue peut être considéré à juste titre comme l'un des plus beaux de France. Bien que rapide, c'est essentiellement un circuit de pilotage qui exige de la part des pilotes de nombreuses qualités et seuls des éléments de valeur se distinguent à Villefranche.

D'une longueur de 8,952 km, c'est un circuit mixte dont le parcours emprunte tout d'abord une partie de la ville avant de dérouler ses sinuosités dans le site magnifique qui abrite « la perle de l'Aveyron ».

Dans l'ensemble on peut séparer le circuit en deux parties. D'une part, la « Route Haute » : c'est la partie la plus rapide du circuit. Il s'agit d'une succession de grandes courbes alternativement

## A VILLEFRANCHE-DE-ROUERGUE

### MAUBERT, les Frères HINTON et ANDERSON à l'honneur

(DE NOTRE ENVOYE SPECIAL)

à droite et à gauche, en montée ou en descente qui se prennent à fond d'une manière relativement facile. Puis nous arrivons à l'épingle du Farrou qui se négocie en première... là commence la « Route Basse » dont les méandres s'inscrivent dans une partie boisée longeant la voie du chemin de fer. A droite la muraille, à gauche le parapet... et le ravin. C'est une succession de courbes rapides et de virages très secs qui exigent une attention de tous les instants car ici, la moindre erreur est fatale. Au bout de la « Route Basse », la courbe Grant très difficile à négocier car sans visibilité. Puis nous revenons en ville devant les tribunes : le circuit est bouclé.

Comme on peut s'en rendre compte le facteur pilotage a une importance capitale sur un tel circuit qui exige en outre une parfaite mémoire visuelle car certaines courbes ont une « amorce » absolument identique mais tandis que l'une est très ouverte et peut être négociée à vive allure, l'autre se referme d'une manière aiguë avec toutes les conséquences que cela comporte en cas de méprise.

Pour conclure, il s'agit d'un véritable circuit routier et non d'un circuit artificiellement créé ou seule joue la vitesse des machines.

★  
 L'organisation... ici les mots nous manquent pour décrire la perfection de l'organisation. Le MC Rouergat sait faire les choses et si l'on excepte certains circuits étrangers, nous n'avons jamais rencontré semblable organisation en France. Citons en vrac... un parc des coureurs très bien aménagé, moitié sous une halle,

moitié sur une bande de terrain dur à l'ombre des arbres qui bordent l'avenue ; une sonorisation signée Landureau c'est tout dire avec cette année, l'installation d'un Duplex à la courbe Grant ce qui permettait de suivre la course aux trois points importants du circuit : tribunes, Farrou et Grant ; un service d'ordre, et une équipe de commissaires de piste compétents disposant de tous les fanions nécessaires et signalant efficacement ; enfin un service de renseignement à l'usage de la Presse parfaitement organisé avec publication des résultats au fur et à mesure des épreuves sur feuilles dactylographiées : sans commentaires !

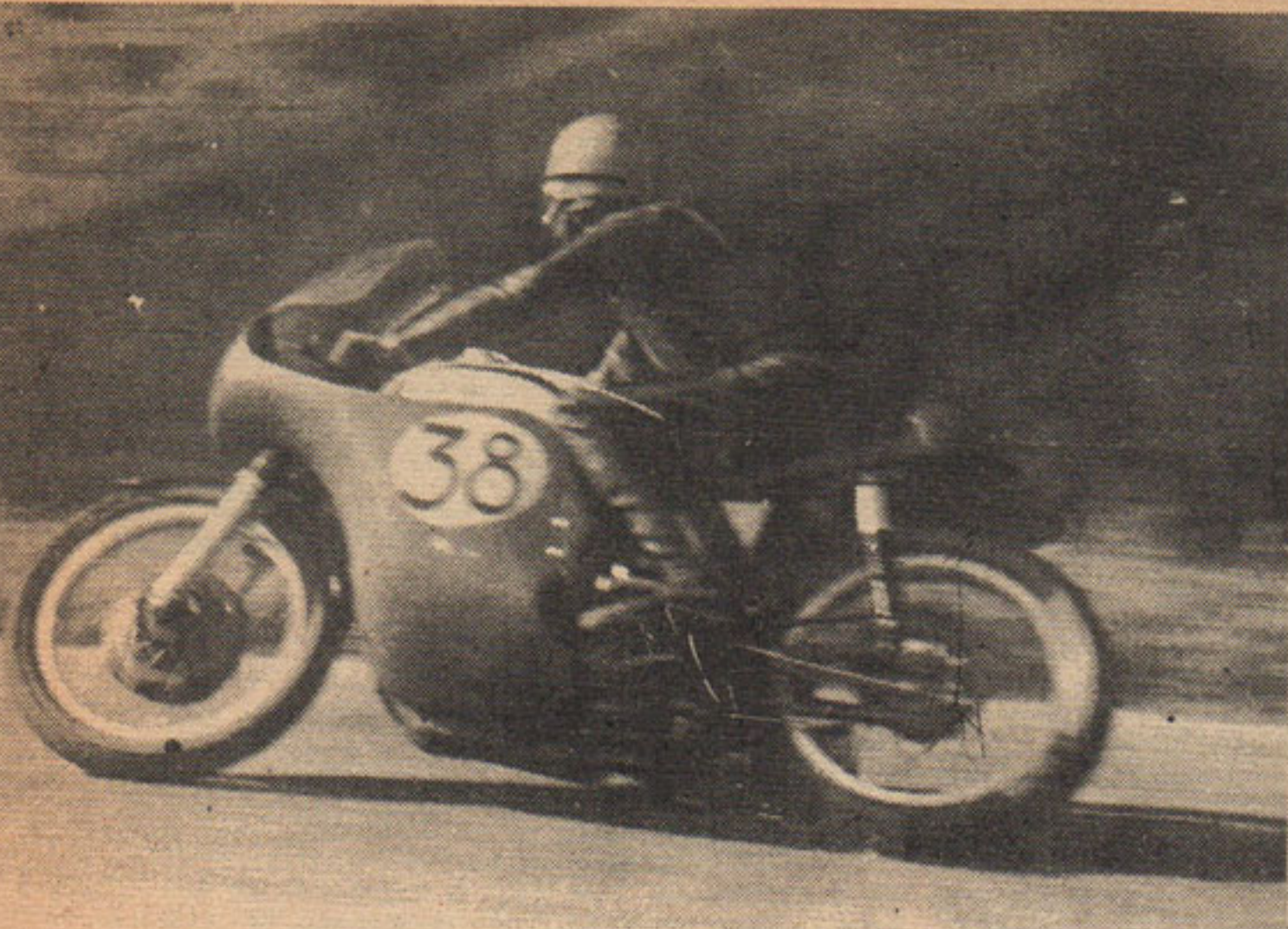
Félicitations donc sans réserve Maître Sinègre-David responsable général de l'organisation ainsi que le dynamique responsable du plateau M. Espellhac qui nous facilita plus que largement le travail au cours de cette journée de sport motocycliste.

★  
 La matinée était réservée aux entraînements officiels, les courses ne commençant qu'au début de l'après-midi.

En 350 cc Harry Hinton réalisa le meilleur temps en 4' 24" 3/10, moyenne 121,795 km/h suivi de son frère Eric. Troisième meilleur temps aux essais Hocking dont c'était la première course en France et qui fit grosse impression. Collot réalisait le quatrième meilleur temps précédant Anderson, Pawson, Redman et Driver. Kia-ger sur la 350 bicylindre Horex réalisa le neuvième meilleur temps devant Mc Cutcheon vainqueur de la catégorie en 1957. Enfin en 19<sup>me</sup> position Phillis qui semblait avoir du mal à se mettre le circuit en tête.

*Ci-contre :  
Harry Hinton  
vainqueur de la  
catégorie 350 et  
grand animateur  
de l'épreuve  
des 500 cc.*





*Noël Mc Cutcheon fit une course splendide et termine à la seconde place en 350 cc après un magnifique duel avec Hocking.*

En 500 sport, les entraînements eurent lieu « en famille » car les « Touristes » de L'Éclair à savoir Maubert, Tomesani et Clifreo tous trois sur Triumph réalisèrent les meilleurs temps suivis de Cesaroni et Edouard. Foccardi qui touchait pour la première fois à un « gros cube » réalisa le 8<sup>me</sup> meilleur temps.

Ne terminons pas avec l'entraînement des 500 sport sans souligner le remarquable temps réalisé par Tomesani avec 4' 38" 2/10 soit une moyenne de 115,758 km/h. Pour une 500 sport et sur un tel circuit la performance est de classe !

Quant à votre serviteur, n'ayant pas pu disposer de la machine escomptée il fit la course en spectateur. Néanmoins grâce à la sportivité de Maubert qui nous prêta sa machine et à la compréhension de M. Espilhac qui nous permit de tourner durant l'entraînement des 500 « inters » nous avons pu boucler trois ou quatre tours du circuit ce qui nous permit d'apprécier les performances réalisées au cours de l'après-midi à leur juste valeur.

Enfin en 500 inter E. Hinton réalisa 4' 15" 1/10, moyenne 126,282 km/h, suivi par le Néo-Zélandais Pawson qui réalisa le même temps. Troisième temps Mc Cutcheon suivi de Collot et de Hocking qui s'affirme d'emblée comme un pilote de premier plan. Seul BMWiste du lot Jaeger, réalisa le huitième meilleur temps, mais il faut tenir compte que la Rennsport n'est pas à son aise sur pareil circuit, néanmoins Jaeger devance aux essais Driver, Redman, Anderson et Salt qui ne sont pas les premiers venus.

La lutte promettait d'être vive dans les trois courses et nous allons voir que la suite des événements nous donna raison et de quelle manière !

### 500 cc SPORT

#### MAUBERT S'AFFIRME DANS LA PREMIERE MANCHE

En lever de rideau se déroulait la première manche des 500 sport disputée sur cinq tours.

Maubert effectue un départ splendide et se détache suivi de Clifreo, Tomesani et Edouard. Paba reste sur la ligne de départ ayant des difficultés à enclencher sa première; il arrive enfin à partir, mais avec un retard considérable. Dès le premier passage, Maubert passe nettement détaché suivi de Clifreo. Tomesani et Edouard sont roue dans roue et se livrent une sévère bagarre; les quatre hommes demeureront dans le même ordre jusqu'à la fin de cette manche facilement remportée par Maubert. L'intérêt résida surtout dans la splendide remontée de Paba qui revint de la dernière à la cinquième place. Au cours de cette catégorie, il signe le meilleur tour à 116,343 km/h de moyenne !

### EN 350 cc

#### HARRY HINTON INAPPROCHABLE

Deuxième épreuve, la catégorie 350 cc « inter » disputée sur dix tours : 5... 4... 3... 2... 1 partez... et nous assistons au sensationnel départ de Gary Hocking qui laisse sur place tous les concurrents. Nous pointons rapidement le premier passage qui donne Hocking en tête suivi d'Harry Hinton, Mc Cutcheon et Eric Hinton. Pawson a cassé une soupape au départ et Klager sur la bicylindre Horex après un départ très pénible passe en 14<sup>me</sup> position. Dès le second tour, les frères Hinton attaquent dans la « Route Basse », et prennent les deux premières places, nous avons donc Harry et Eric Hinton suivis de G. Hocking et de Mc Cutcheon. Légèrement distancés Anderson, Phillis, Collot et Driver passent dans un mouchoir. Les deux derniers pilotes mentionnés font un beau chassé-croisé et si Collot est 7<sup>me</sup> au 3<sup>me</sup> tour, il passe 8<sup>me</sup> au 4<sup>me</sup> tour pour reprendre la 7<sup>me</sup> place au 5<sup>me</sup> tour !

Klager entreprend une sensationnelle remontée, à son 4<sup>me</sup> passage il occupe la 11<sup>me</sup> place dans la roue d'Insermini après avoir remonté De Polo et Ligier.

L'ordre des quatre premiers n'a pas changé si ce n'est qu'Harry Hinton a pris une confortable avance suivi par son frère qui se contente de le couvrir. Anderson et Phillis sont en pleine bagarre, mais Anderson prend finalement l'avantage sur son adversaire. Coup de théâtre au 7<sup>me</sup> tour ! Eric Hinton abandonne, son moteur ayant rendu l'âme. Hocking et Mc Cutcheon font alors le forcing pour combler leur retard sur le leader qui n'est plus protégé par son frère.

Durant ce temps, Klager ne chôme pas : 9<sup>me</sup> au 6<sup>me</sup> tour, il gagne encore une place au 8<sup>me</sup> tour et saute Paddy Driver. Continuant sur sa lancée, il se rapproche de Collot mais le drapeau à damier s'abaisse et Harry Hinton remporte une magnifique victoire suivi de Mc Cutcheon qui a sauté Hocking dans le dernier tour. Anderson et Phillis terminent respectivement 4<sup>me</sup> et 5<sup>me</sup> devant Collot qui termine 6<sup>me</sup> et premier des Français. Klager se voit récompensé de son effort par une belle 7<sup>me</sup> place devant Driver et Redman qui ne sont pas les premiers venus. Insermini finit 10<sup>me</sup> et second des Français devant De Polo et Ligier.

### 500 cc SPORT

#### PABA PREND SA REVANCHE !

La deuxième manche des 500 sport se disputait également sur cinq tours. Le classement général ne s'effectuant pas par addition des places mais par addition

des temps, la lutte promettait d'être sévère.

Encore une fois Maubert part en tête suivi de Tomesani, Clifreo et Faure. Paba qui est mieux parti passe en 5<sup>me</sup> position devant Dumas de Vaulx et Foccardi. La bagarre est terrible, les trois hommes de tête font un chassé-croisé suivi de Faure qui est remonté à la 4<sup>me</sup> place dès le second tour.

Maubert prend la tête au 3<sup>me</sup> tour suivi de Tomesani et Paba. Clifreo a dû s'incliner et passe de la seconde à la 4<sup>me</sup> place.

Au 4<sup>me</sup> tour, Paba attaque Tomesani et le passe, Clifreo a décollé et se trouve en 4<sup>me</sup> position devant Edouard et Foccardi dont la première course en 500 est des plus prometteuses.

Dans le dernier tour, Paba s'attaque au leader et le passe avant la « Route Basse »; malgré toute sa fougue, Maubert ne pourra reprendre la tête et termine dans la roue de Paba qui a été l'homme de la journée dans cette catégorie.

### En 500 cc

#### ANDERSON-HINTON

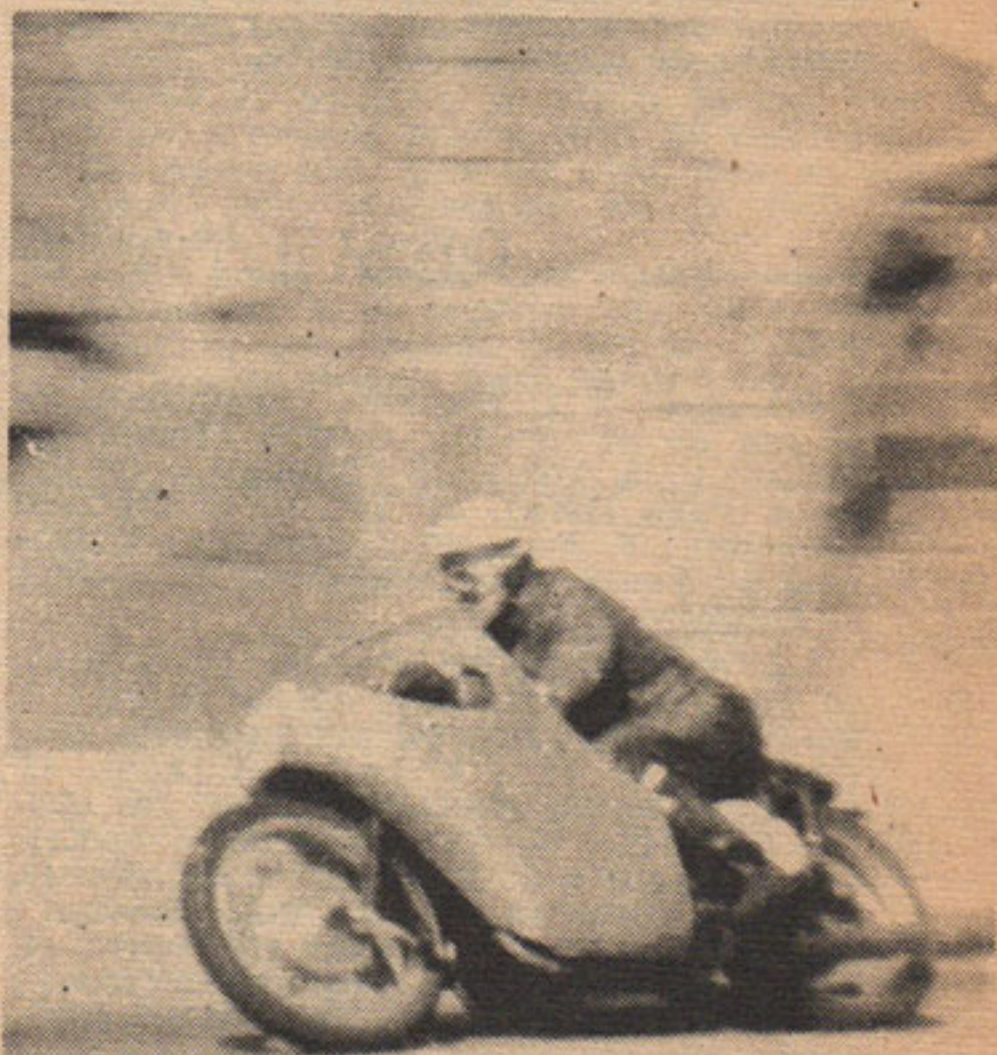
Tout comme l'épreuve des 500 sport, la course des 500 « inter » se disputait en deux manches de 7 tours avec classement par addition de temps.

Dans la première manche, Harry Hinton prend la tête dès le départ et mènera de bout en bout remportant cette manche en 29' 44" 2/5 à la moyenne de 123,367 km/h. La lutte eut lieu pour la seconde place. Anderson cinquième au premier tour prend la seconde place dès le second tour talonné par Mc Cutcheon qui a débordé Hocking. Le classement restera inchangé pour ces quatre hommes jusqu'au 5<sup>me</sup> tour.

La journée est décidément vouée aux remontées sensationnelles. Eric Hinton remonte en 7<sup>me</sup> position au 4<sup>me</sup> tour, saute Collot et Driver au 5<sup>me</sup> tour, Hocking au 6<sup>me</sup> tour. Il se trouve alors en 4<sup>me</sup> position derrière Anderson qui a dû laisser sa place à Mc Cutcheon déchainé. Dans le dernier tour, Mc Cutcheon casse et abandonne après une course magnifique qui en dit long sur la forme actuelle de ce pilote. Collot se place en 5<sup>me</sup> position et 1<sup>er</sup> des Français.

Dans la seconde manche, Anderson effectue un départ foudroyant et se détache dès le premier tour suivi de Hocking, Collot, Insermini, Harry et Eric Hinton.

*Klager auteur d'une spectaculaire remontée en 350 nous démontra les possibilités de la 350 Horex bicylindre.*



5... 4... 3... 2... 1 partez. Col-  
lot (16) devance de peu Hoc-  
king (26) et les frères Hinton  
(22 et 24).

★

Anderson prend des risques terribles et creuse son écart sur Hocking tandis que les frères Hinton amorcent une remontée (encore une) occupant les 4<sup>me</sup> et 5<sup>me</sup> places au second tour. Au troisième tour, Anderson prend trop de risques, rate un virage et prend l'échappatoire. Hocking en profite pour prendre la tête; pas pour longtemps, car Anderson se remet en piste et entame une poursuite acharnée, reprenant la tête dans le même tour. Derrière ces deux hommes, l'attaque des Hinton se précise: Harry passe son frère, et se lance à la poursuite d'Hocking cherchant à combler son retard sur Anderson qui est vainqueur provisoire par addition des temps. Harry Hinton poursuit sa remontée sensationnelle sortant des virages à l'extrême limite, il pulvérise le record du tour en couvrant le dernier tour à la moyenne extraordinaire de 131,5 km/h. Il double Hocking au passage mais ne peut que terminer à 8 secondes du leader ce qui assure à celui-ci la victoire au classement général.

Pour situer la formidable performance d'Harry Hinton, mentionnons que le précédent record du tour était la propriété d'Eric Hinton en 4' 03" 6/10 soit une moyenne de 130,686 km/h depuis 1956, année mémorable où Eric s'était attaqué à Pierre Monneret qui disposait alors de la Gilera 4 d'usine.

Encore une fois donc, les frères Hinton ont fourni une remarquable prestation sur ce circuit où ils semblent très à l'aise. Dans le même ordre d'idée, J. Anderson a prouvé qu'il fallait compter avec lui ainsi que Gary Hocking qui a fait grosse impression.

★

Et tout le monde: coureurs, spectateurs, journalistes se retrouva le soir lors du grand bal où les triomphateurs de la journée se virent remettre les prix et récompenses qui perpétueront le souvenir de leurs performances respectives.

Terminons en souhaitant que la 9<sup>me</sup> édition du circuit de Villefranche-de-Rouergue connaisse un succès semblable à celui obtenu cette année par cette belle journée de sport motocycliste.

J.-C. B.

## RESULTATS TECHNIQUES

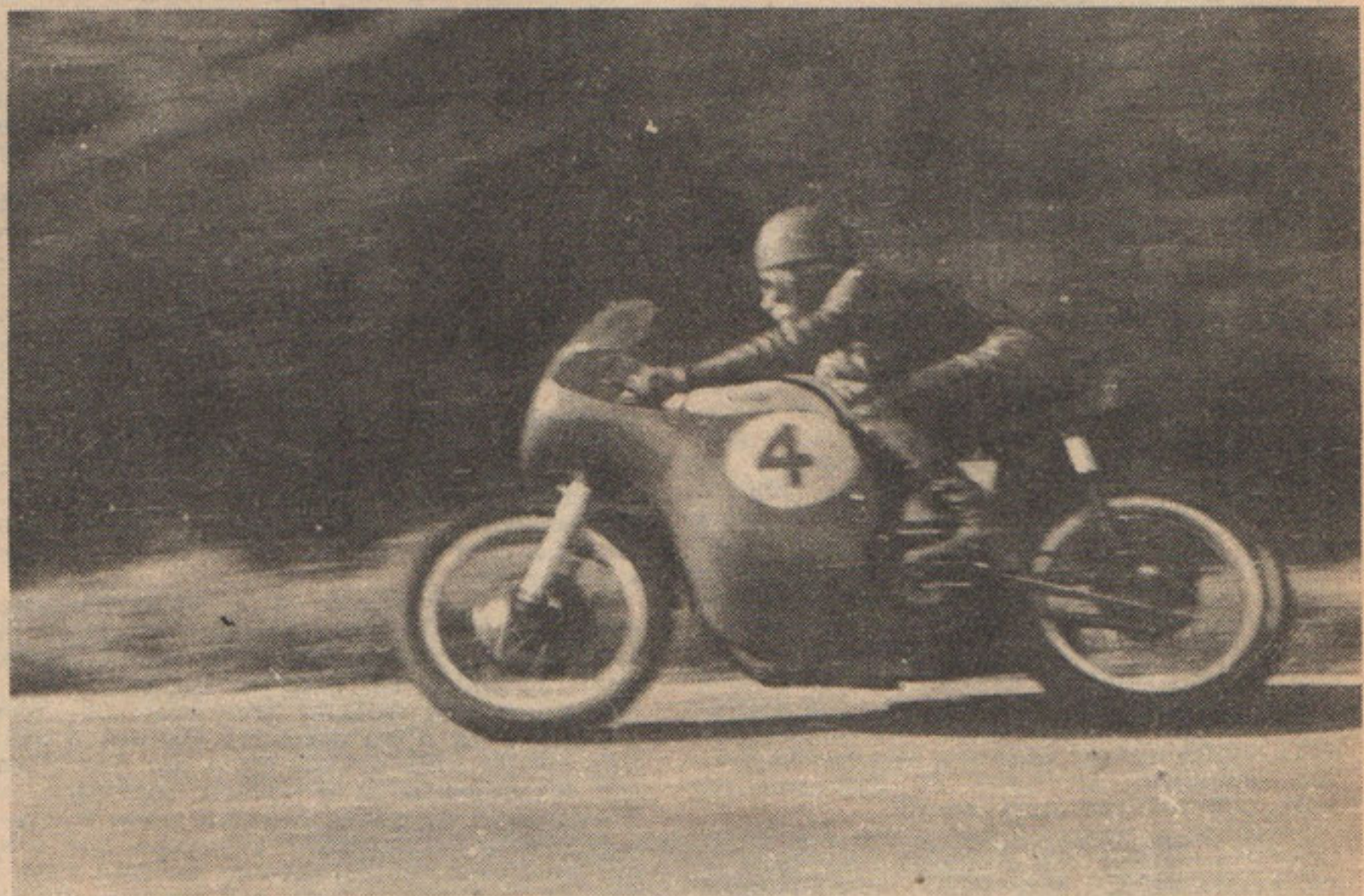
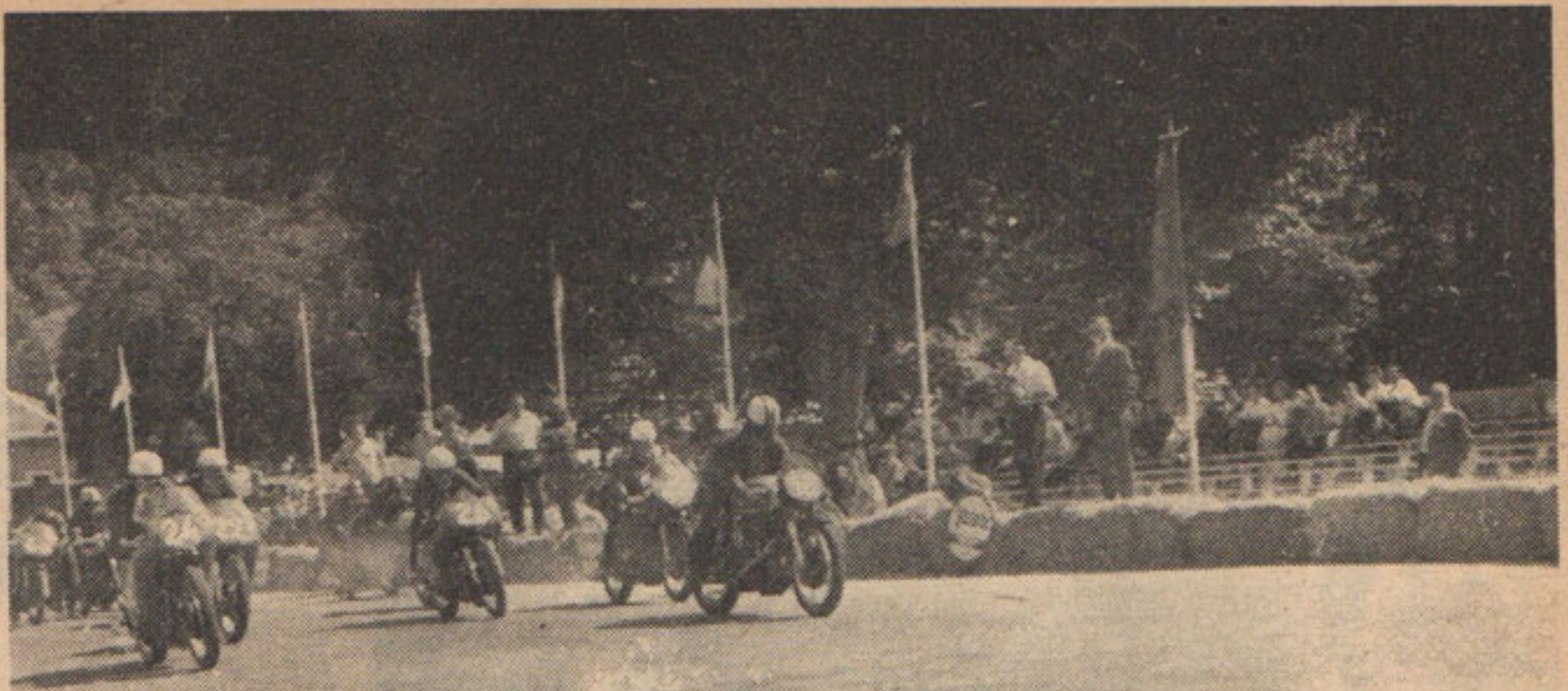
500 sport : 1. Maubert (Triumph), les 90 km en 47' 5" 3; Ciffreo (Triumph), 47' 28" 1; 3. Tomesani (Triumph), 47' 33" 1; 4. Paba (BSA), 47' 34" 1; 5. Edmond (Norton); 6. Foccardi (Triumph); 7. Dumas de Vaulx (BSA); 8. Comy (Norton); 9. Secoussé (Norton).

350 cc : 1. Harry Hinton (Veletette), 90 km en 44' 11", moy. 121,864 km/h; 2. Mc Cutcheon (AJS), 44' 21" 3; 3. Hocking (Norton), 44' 22"; 4. Anderson (AJS), 44' 58" 2; 5. Phillis (Norton), 44' 59"; 6. Collet (Norton); 7. Klager (Horex); 8. Driver (Norton); 9. Redman (Norton); 10. Insermini (Norton); 11. De Pole (Norton); 12. Ligier (AJS); 13. Casset (Norton); 14. Bayle (Norton); 15. Burgaff (Norton); 16. Barone (Norton); 17. Eric Hinton (Norton).

500 cc, première manche : 1. Harry Hinton (Norton), 29' 44" 2, moy. 126,867 km/h; 2. Anderson (Matchless), 29' 47" 1; 3. Eric Hinton (Norton), 30' 14" 3; 4. Hocking (Norton), 30' 21" 1; 5. Collet (Norton); 6. Driver (Norton).

Deuxième manche : 1. Anderson (Matchless), 29' 26" 7, moy. 128,131 km/h; 2. Harry Hinton (Norton), 29' 34"; 3. Hocking (Norton), 29' 36" 1; 4. Eric Hinton (Norton), 29' 36" 1; 5. Driver (Norton); 6. Collet (Norton).

Classement général 500 cc : 1. Anderson (Matchless), 59' 14"; 2. Harry Hinton (Norton), 59' 18" 2; 3. Hocking (Norton), 59' 27" 2; 4. Eric Hinton (Norton); 5. Collet (Norton); 6. Driver (Norton); 7. Jaeger (BMW); 8. Insermini (Norton); 9. Casset (Norton); 10. Ligier (Norton).



Ci-dessus, John Anderson vainqueur de la catégorie 500 cc à la sortie du virage Grant.



# LA VITESSE...

## VÆSKUSLOPPET TT

C'est là l'épreuve suédoise disputée le 6 juillet où l'excellent pilote irlandais, Austin Carson, s'est tué.

Trois épreuves retenues en catégorie nationale (125, 250 et 500 cc) et trois en « inter » (350, 500 et sides).

Chez les nationaux, ce sont 4 Ducati qui terminent en tête des 125 (moyenne 106,1 et tour le plus rapide à 108,3 km/h), les 3 premières dans un mouchoir. En 250, une BMW R 26 modifiée l'emporte à 111,7 km/h (tour le plus rapide à 113,9) devant une NSU et une Malco. Enfin, en 500 cc, où nous trouvons 7 Matchless G 45 sur 15 machines à l'arrivée, c'est l'une d'elles qui gagne à 120,1 km/h, devant une Norton.

En 350 inter, le regretté Carson part favori (il fera d'ailleurs le tour le plus rapide à 134 km/h), et luttera durant plus de la moitié de la course avec l'Australien T. Phillis. Derrière, nous trouvons Bob Matthews et le Suédois Nygren sur AJS. Mais bientôt ce sera la chute mortelle de Carson, et Phillis gagnera à 132,6 km/h de moyenne.

Victoire facile du Suisse Strub, side, qui emmène sa BMW RS à la victoire à la moyenne de 125,3 km/h (un tour à 126,8). Longtemps second, l'Allemand Staschel se fera passer par l'équipage anglais Swindells-Bliss.

En 500 cc, Phillis prend bien vite la tête, alors que Ferbrache (également sur Norton) est toujours bon second. Mais c'est ne pas compter avec le Suédois Carlsson, qui, parti 12<sup>me</sup>, fait une sensationnelle remontée sur sa BMW et coiffe, Ferbrache sur la ligne d'arrivée. Moyenne de Phillis : 137,6 km/h avec un tour à 142,2 km/h.

★

## COURSE DE COTE DE MALVAL

Une note récente parue dans la presse quotidienne donne le renseignement suivant :

« La course de côte de Limonest-Mont-Verdun est annulée. »

Ce renseignement est erroné car il n'intéresse que les épreuves automobiles organisées par l'Automobile-Club du Rhône. Mais les courses motocyclistes au contraire fourniront l'occasion au Motorcycle-Club de Lyon et du Rhône de démontrer, s'il en était besoin, sa grande vitalité. En effet ce club remplace l'épreuve de côte de Limonest-Mont-Verdun par la course de côte du col de Malval. Cette nouvelle épreuve se disputera sur un magnifique parcours de montagne d'environ 5 kilomètres et a déjà réuni les engagements de tous les as du guidon.

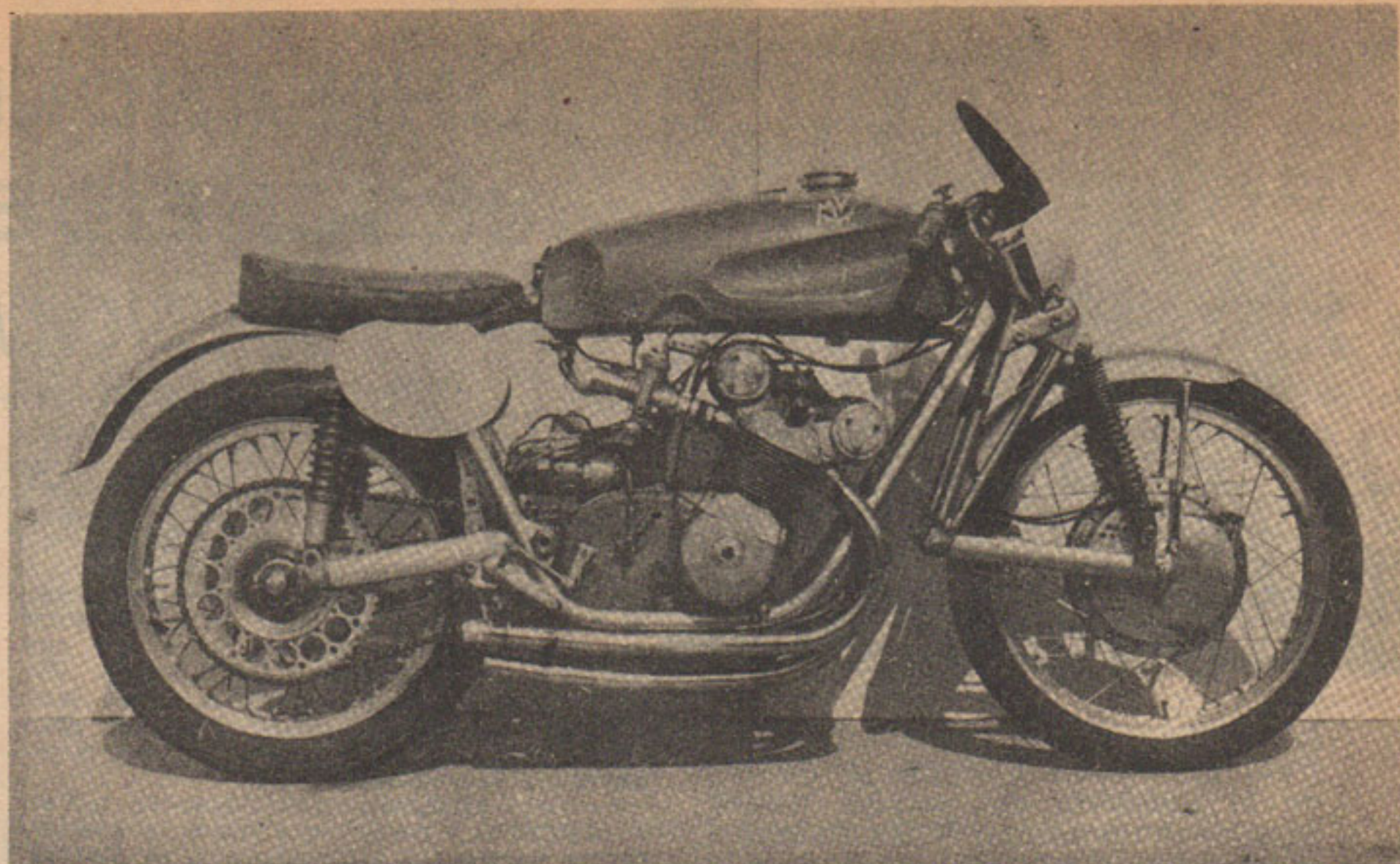
Pour tous renseignements s'adresser au Motorcycle Club de Lyon et du Rhône, 7, place des Terreaux.

★

## CARNET BLEU

Michel Valentin, le jeune pilote de vitesse lyonnais, dont on se souviendra qu'il a réalisé avec son père de remarquables « Pitra », est depuis quelques jours l'heureux papa d'un garçon prénommé Giles.

Nos félicitations à Valentin et à la maman du petit Giles.



La photo ci-dessus a été publiée par notre confrère américain « Motorcyclist », accompagnée de la légende suivante : « La quatre cylindres compétition MV devant être très prochainement produite en petite série, à un prix légèrement inférieur à 1.800 dollars (810.000 francs environ), les pilotes intéressés peuvent déjà se mettre en contact avec le distributeur MV pour les USA ».

D'autre part, nous apprenons qu'une petite série de MZ compétition serait mise en vente (seulement pour les pilotes « ayant déjà fait leurs preuves »). Il s'agit de la 125 monocylindre 2 temps, à distributeur rotatif et boîte six vitesses, développant 16 CV à 9.000 t/m (20 CV à 10.000 t/m pour les machines d'usine). Le prix serait nettement inférieur à 600.000 francs ; actuellement, la construction de dix machines a été entreprise, mais une série de vingt est prévue pour cet hiver. Enfin, l'ingénieur Kaaden, chef du service compétition chez MZ, a déclaré que six 250 bicylindres seraient également construites cet hiver, mais ne seraient vendues qu'« aux meilleurs pilotes privés du moment ».

## AU CALENDRIER DE LA VITESSE

Aucune épreuve notable en France, mais on relève à la date du 17 août le G. P. d'Allemagne (orientale) sur le SAHSEN-RING, et le dimanche suivant (24 août) le X<sup>me</sup> Grand Prix de BILBAO (Espagne), et le Grand Prix de Tchécoslovaquie, à BRNO. (Aucune de ces épreuves ne compte pour les Championnats du Monde qui se sont terminés les 7, et 9 août avec le Grand Prix de l'Ulster, en Irlande).

★

## RESULTATS DE LA COURSE DE COTE DE GRAN-DESCALLES

250 cc : 1. Gothaels, 46" 2/5 ; 2. Boucher, 47".

350 cc : 1. Devolère R., 44" 3/5 ; 2. Lemaire R., 47" 1/5 ; 3. Gothaels, 47" 2/5 ; 4. Dupuy, 47" 3/5.

500 cc : 1. Devolère R., 43" ; 2. Leclercq, 44" ; 3. Lenain, 45".

## TOUT-TERRAIN ★

### LES « WELSH 3 DAYS »

Au palmarès 1958 de la marque Triumph, nous relevons le Prix des Constructeurs, dans les Trois Jours du Pays de Galles, épreuve de sélection en vue de la constitution du team britannique pour les prochains 6 Jours Internationaux.

Les pilotes de la Triumph dans cette épreuve étaient John Giles (650 cc TR5), Ken Heanes et Roy Peplow (500 cc TR5S).

## COURSES A LEIPZIG

Disputées le 15 juin à Leipzig, devant 35.000 spectateurs, sur le circuit sinueux de 4,3 km.

En 125 cc, seule la Ducati de Scheidhauer pourra donner la réplique aux petites 2 temps MZ, mais elle s'arrêtera à mi-course, alors que le petit Sarrois était en 3<sup>me</sup> position. Degner triomphe à 114,56 km/h, devant Fügner à 6". Mais ce dernier réalise le tour le plus rapide à 117,13 km/h.

En 250 cc, les bicylindres MZ à nouvelles boîtes de vitesses font leur apparition, mais s'arrêteront au quart de la course pour ennuis mineurs divers. Par contre, le comingman Falk avec sa petite 2 temps Adler fait de nouveau des étincelles, bat le record du tour à 121,06 km/h, et termine, à 112,35 km/h, avec 1' 13" d'avance sur la NSU de Hallmeier. De même, bien qu'à un tour, Beer et son Adler, 3<sup>me</sup>, disposeront de la NSU de Reichert.

En sides, seules des BMW en lice. Schneider, à la moyenne de 117,0 km/h (tour le plus rapide à 119,05), triomphe facilement devant Fath (à 28") et Ritter (à 1' 13").

## REGULARITE ★

### VICTOIRE TERROT DANS GRASSE-GRENOBLE-GRASSE

En catégorie 175 cc, dans l'épreuve de régularité Grasse-Grenoble-Grasse, les pilotes de l'usine Terrot ont encore monopolisé les premières places et remporté la Coupe des Marques.

Eroukovski, vainqueur, Pessey, second, et Conté, troisième, montaient des 175 cc « Rallye ».



# JOHN ANDERSON (500 Solo) et SCHEIDEGGER (Sides) VAINQUEURS A CAEN

*Les courses en duo formule d'avenir ? C'est ce que J. Anderson, vainqueur de la catégorie 500, semble vouloir prouver en emmenant N. Mc Cutcheon qui tient le bouquet.*

(De notre correspondant.)

Non pas en prélude au Grand Prix Automobile, mais en partie très importante de la journée, la section motocycliste de l'ACO présentait le dimanche 20 juillet, deux courses pour motocyclettes 500 et sidecars. Plateau relativement varié, assez délicat d'ailleurs à constituer du fait de la concurrence le jour même, du Championnat de France international à Vesoul, lequel réunissait obligatoirement les meilleurs valeurs internationales.

Décrire le « Circuit de la Prairie », situé au cœur même de Caen, c'est évoquer immédiatement le dernier Bol d'Or que fit courir en 1951, à Saint-Germain, le regretté Eugène Mauve.

Tracé différent, certes — vu des tribunes : un plat trapèze à angles droits — mais même atmosphère de grande kermesse, de fête nationale, où la bonne odeur de ricin cotoie celle d'une huile plus digestive, que l'horaire de la journée réclamait...

Une organisation à l'échelle exacte des 24 Heures, parachevée de l'expérience de ceux des animateurs qui furent autrefois d'excellents motocyclistes... Une piste large, jamais resserrée, bordée sur tout le pourtour réservé au public de deux épaisses hauteurs de bottes de paille, doubles barrières de protection, un virage en épingle flanqué d'une sortie de secours... tribune de presse où l'obligeant secrétariat communiquait à chaque fraction de cinq tours un classement officiel. Tout cela était un excellent et beau travail, signé Raymond Acat.

## COURSE 500 cc

Messieurs les Anglais... à vous les premiers !

Nous présagions après les essais, une lutte serrée entre Mac Cutcheon, vainqueur 57 et recordman du tour, John Anderson (le Néo-Zélandais), arrêté en tête l'an dernier au 5me tour, Hempleman, Pawson, et les Belges Bogaert et Dauwe.

Effectivement, avant que J. Anderson et Mac Cutcheon n'aient stabilisé leur première et seconde positions, nous avons assisté au chronométrage, à un échange successif de commandement : Pawson d'abord, puis Anderson deux fois, Hempleman au 4me passage, doublé alors par Mc Cutcheon; c'est donc au 9me tour que John, petit de taille et jeune d'âge, parviendra à s'installer, et mènera jusqu'au 50e, talonné par Mc Cutcheon, qui fût presque constamment dans sa roue.

Voyons-donc au 5me tour, comment la course se présente : 1. Anderson ; 2. Hempleman ; 3. Mc Cutcheon ; 4. Bogaert qui porte le record du tour à 137,142 km/h ; 5. Pawson ; 6. Fitton ; Orinel, Dauwe, Purvis et Valentin. Galibert s'est arrêté dès le départ malgré une nuit de réparations sur son embrayage. Pohlers s'arrête à cet instant, qui contemple ses disques. Un tour après, Van Son regagne le stand avec une soupape grillée, tandis qu'un peu plus tard Toussaint dérape, s'en tirant avec quelques égratignures !

Derrière Anderson et Mc Cutcheon qui se « taquinent » toujours, Pawson en grande forme parvient à leur hauteur, se placera même entre eux au 12me passage pour demeurer dans le trio de tête, qu'observent de très près Bogaert et, à 21'', Fitton.

Nous arrivons au 15me tour. Orinel qui était à 40'' s'arrête, Purvis se présente aussitôt : vilibrequin « out » interrompant sa lutte avec Valentin qui prend ainsi la 6me place d'Orinel.

La course se poursuit à peu près dans cet ordre, solidement commandée par Anderson et Mc Cutcheon, toujours roue dans roue ; à 2'' Pawson, Bogaert gardant sa 4me place à 30''. Hempleman rétrograde progressivement avec un amortisseur arrière défectueux. Dauwe semble effectuer une course sans histoire, visiblement poursuivi pourtant par Valentin qui ne peut, hélas, monter à plus de 7.000 tours. Orinel est à 2 tours, reparti après un réglage rapide.

Le trio de tête pourtant, se démantèle au 34me tour par l'abandon de Pawson : réservoir crevé — quel dommage ! — peu après qu'Escoubas ait perdu sa chaîne. Anderson ravit définitivement à Mc Cutcheon son record du tour qu'il pousse à 140,176 sur 3,523 km de circuit, les deux hommes terminent à 4/10 l'un de l'autre, et les jeux seront ainsi faits.

## COURSE DE SIDECARS FESTIVAL SCHEIDEGGER-DRION

En l'absence de Schmid, Snadjder et Neussner, il était prévisible que seuls le Suisse Scheidegger et le Français Drion, feraient figures marquantes dans cette course de 35 tours. Pourtant derrière eux, une lutte captivante s'instaura entre le sympathique Belge Christian Baix (pass. Mlle de Baker) et le puissant Van der Wall d'une part, Pohlers et Claisse d'autre part, et ceci jusqu'au 21me tour, instant où la course fut pratiquement jouée.

Dès le départ, donc, où l'allure est portée à 120 km, et pendant 10 tours, chassé-croisé des hommes de tête. Drion, grand n° 1 du side français, démontre une classe certaine du pilotage, tandis que le Suisse Scheidegger étale magnifiquement les qualités rapides de sa BMW.

Jusqu'au 18me tour, où Drion ayant senti par deux fois sa boîte faiblir commence à rétrograder (il voulait finir premier des Français et surtout ne pas casser) la première place se jouait « au culot » dans l'entrée du virage de l'épingle, pour celui qui coupait le dernier.

Baix qui avait observé Van der Wall, le passait au 7me tour, et devenait assuré de sa 3me position au 19me, après le dérayonnage de ce dernier. Un tour plus tard, Pohlers, piston cassé, laissait la

4me place à Claisse. Le Suisse, que ne pouvait plus inquiéter Drion, poussait son avance progressivement jusqu'à 36''. Baix qui n'avait pu suivre le train, passait le drapeau à 2 tours. Moulin en 5me position, effectuait sa 3me course internationale avec un compte-tours cassé. Le vétéran Sauzereau, avec son moteur 53, eût des ennuls de bougie, tandis que Fourcade, qui avait déjà voilé une soupape aux essais, cassa sa bielle au 17me tour.

P. S.-C.

**Résultat des 500 cc :** 1. Anderson (Norton), 1 h 18' 46" 7, moy. 134,047 km/h ; 2. Mc Cutcheon (Norton), 1 h 18' 47" 1 ; 3. Bogaert (Norton), 1 h 19' 35" 6 ; 4. Fitton (Norton), à 1 tour ; 5. Hempleman (Norton), à 3 tours ; 6. Dauwe (Norton), à 3 tours ; 7. Valentin (Norton), à 3 tours ; 8. Orinel (Norton), à 4 tours ; 9. Callede (Norton), à 6 tours ; 10. Parizot (Norton), à 9 tours ; 11. Tanazac (Norton), à 10 tours ; 12. Pawson (Norton), à 16 tours ; 13. Escoubas (Norton), à 21 tours.

Record général du tour : Anderson, 1' 30" 4, moy. 140,176 km/h.

**Résultat des sidecars :** 1. Scheidegger (BMW), 1 h 00' 42" 1, moy. 121,775 km/h ; 2. Drion (Norton), 1 h 01' 18" 8 ; 3. Baix (Norton), à 2 tours ; 4. Claisse (Norton), à 4 tours ; 5. Moulin (Norton), à 5 tours ; 6. Sauzereau (Norton), à 7 tours ; 7. Pohlers (Norton), à 15 tours ; 8. Van der Wall (Norton), à 16 tours.

Record général du tour : Scheidegger, 1' 39" 7, moyenne 127,101 km/h.

*L'équipage helvétique F. Scheidegger et son passager W. Burkhardt vainqueur de la catégorie sidecar.*



## -: ACTUALITÉS :-

**M. A. BAUDART DEVIENT PRESIDENT-DIRECTEUR GENERAL DE LA S. A. DES HUILES CASTROL**

Nous apprenons que M. J. Maillocheau a souhaité quitter ses fonctions de Président-Directeur Général de la S. A. des Huiles Castrol, le 30 juin dernier.

Entré dans cette société le 16 août 1923, et après en avoir rapidement gravi les échelons, il était co-directeur avec M. F. E. Green en mai 1929. Lors du départ de ce dernier, en juin 1938, M. Maillocheau devenait directeur général, accédant ensuite à la présidence, en décembre 1945.

A partir du 1<sup>er</sup> juillet 1958, M. A. Baudart, jusqu'à présent directeur général adjoint, a pris les fonctions de président directeur général.

★

### NORTON DAYTONA VOLEE

Il a été volé le 25 juillet à 20 h. 30, boulevard Rochechouart, métro Anvers, une Norton Daytona 2 carburateurs, équipée de 2 avertisseurs « Mixo » et d'un porte-bagages.

Numéros cadre et moteur : J 122 - 55680 - numéro d'immatriculation : 8591 ER 75.

Signes particuliers permettant d'identifier la machine : le garde-boue arrière est prolongé par une plaque en dural, et porte en outre un fer à cheval avec la lettre F.

La machine a été volée par un individu assez jeune, blond, en manches de chemise et pantalon marron.

Voici le nom et l'adresse du propriétaire de cette Norton : M. Bellard, 63, avenue La Bruyère, Vitry-sur-Seine, téléphone : TRUdaine 21-37.

Une prime de 10.000 francs est offerte en récompense à toute personne dont les renseignements permettraient de retrouver la motocyclette volée.



Le Bureau permanent international des Constructeurs de Motocycles s'est récemment réuni à Barcelone, sous la présidence de M. Pedro Permanyer Puigjaber, leader de la firme Montesa.

## La Prévention Routière vous donne le conseil du mois

### PENDANT LES VACANCES, EVITER LES ETAPES TROP LONGUES ET LES GRANDES VITESSES

Août 1956 : 886 tués

Août 1957 : 905 tués

c'est-à-dire en moyenne 30 par jour.

Cette année, le mois d'août comportera des points de circulation particulièrement importantes :

— le 15 août (week-end des vendredi, samedi et dimanche) ;  
— le dimanche 31 août.

La discipline des usagers doit confirmer, au mois d'août, l'évolution récente de la courbe des accidents vers un plafonnement et même, dans quelques départements, une diminution du nombre des victimes de la route. La Prévention Routière demande avec insistance aux usagers :

1°) d'éviter les étapes trop longues.

Les études entreprises par La Prévention

Routière ont mis en évidence le rôle important de l'inattention et de la fatigue dans les accidents de la circulation routière.

En août, la chaleur, l'encombrement des routes, ralentiront votre moyenne. Vous devrez limiter en conséquence la longueur de vos étapes.

2°) d'adapter leur vitesse aux circonstances.

En août, les circonstances seront défavorables aux fortes moyennes.

Tenez compte de la présence sur la route de 5 millions d'automobilistes, dont 1 sur 10 aura passé le permis de conduire depuis moins d'un an. Vous êtes peut-être très expérimenté, d'autres le sont moins que vous. Ne faites pas la course. Pas d'impatience, pas d'énervement. Reposez-vous.

## CONCENTRATIONS RALLYES RÉGULARITÉ

### LE 2<sup>me</sup> RALLYE-CONCENTRATION DE PORNICHET

Il aura lieu le dimanche 17 août. Le circuit à effectuer sera plus important que le 1<sup>er</sup> et de nombreuses surprises attendent les concurrents. De nombreuses coupes et des prix plus nombreux sont prêts à être distribués aux vainqueurs.

Demandez le règlement et le bulletin d'engagement : au Syndicat d'Initiative de Pornichet, place de la Gare, Pornichet (L.-A.) ; à M. A. Barriot, Hôtel Mazy-Plage, boulevard des Océanides, Pornichet (L.-A.). Joindre un timbre pour frais d'envoi.

Les engagements seront limités. Droits d'engagement : 150 frs par pilote et 150 frs par passager.

Naturellement, le Rallye se terminera par un gymkhana amusant et facile.

### 26<sup>me</sup> CIRCUIT DE L'AIN EPREUVE INTERNATIONALE DE REGULARITE

L'Union Motocycliste de l'Ain organise le 7 septembre 1958 son 26<sup>me</sup> circuit de l'Ain, épreuve internationale de régularité qui se déroulera sur un parcours de 500 km.

Cette épreuve intéresse les cylindrées suivantes : 125 - 175 - 250 - 350 - 500 - si-decars. Les scooters seront admis et classés dans leurs cylindrées respectives.

Les prix sont attribués d'après le classement dans chaque catégorie et débutant à 10.000 francs pour le premier de chacune d'elles.

Nous faisons un appel à tous les licenciés intéressés par la régularité et les invitons à entrer en contact avec l'Union Motocycliste de l'Ain, 1, rue P.-Ploda, Bourg-en-Bresse (Ain).

### AU RALLYE DE PROVENCE : LES 5 PREMIERES PLACES A TERROT

Cette épreuve, qui réunissait un lot important de participants avec des machines de toutes marques et toutes cylindrées, s'est déroulée sur un difficile parcours empruntant plusieurs cols, dont le redoutable Ventoux.

Les pilotes et les mécaniques de l'usine Terrot s'y sont distingués à nouveau, apportant à la marque dijonnaise un succès complet. Voici en effet les résultats techniques (classement général) :

1. Pessey, sur 125 cc sport « Tenor » ;  
2. Kroukovsky, sur 175 cc sport « Rallye » ;  
3. Conte, sur 175 cc tourisme « Tournol » ;  
4. Rabuteau, sur « Tournol » ; 5. Figulère, sur 175 cc « Rallye », etc...

La Coupe Calzergue est revenue à Conte-Rabuteau, et le Challenge Richard a été attribué à Pessey-Conte-Rabuteau.



# LE CROSS

Voici le pilote belge Van Obbergen, récent vainqueur du cross-inter de Montfort-le-Rotrou, dont vous lirez prochainement le compte rendu.

## GERENTES VAINQUEUR A CASTRES

Voici les résultats du récent moto-cross organisé à Castres (Police-Armée) pour lequel on doit remercier et féliciter les organisateurs, tant pour l'accueil chaleureux réservé aux coureurs et spectateurs, que par la remarquable organisation dont ils firent preuve.

Epreuve qui par ailleurs vit les favoris triompher, mais ont ne peut que regretter les accidents mécaniques et chutes des Batisse, Bonin et Blat. Soulignons d'autre part la très belle course de Gérentes et Heuland.

Voici le classement :  
1. Gérentes (Lyon) ; 2. Bonin (Paris) ; 3. Heuland (Versailles) ; 4. Prat (Bordeaux) ; 5. Baconnier (Clermont) ; 6. Brioux (Roanne), etc...

## GRAND SUCCES POPULAIRE AU 8<sup>me</sup> CROSS NATIONAL D'ANGERS

Organisé par l'U.M. Anjou, ce moto-cross avait attiré plusieurs milliers de spectateurs et malgré un terrain recouvert par les eaux de la Maine, les pistes ayant été modifiées, les épreuves ont pu débiter de façon satisfaisante.

Malheureusement et pour la toute première fois, l'Union Motocycliste a été dans l'obligation d'annuler les finales des 350 et 500 cc, par suite d'un violent orage qui s'est abattu sur le circuit, inondant les pistes dans la partie basse et rendant impraticable les autres parties du circuit. Cette décision fut prise après essai du circuit par le coureur Decours qui, après plusieurs « looping », dut s'avouer vaincu.

Néanmoins, si les coureurs et les machines étaient dans un état lamentable,

les coureurs quittèrent Angers avec le meilleur souvenir et se déclarèrent très satisfaits de leur journée "moto-nautique".

250 cc : 1. Zuchetti, 5 pts ; 2. Grob, 10 pts ; 3. Préau, 12 pts ; 4. Seiler, 13 pts ; 5. Leboucher, 17 pts ; 6. Boulard, 19 pts.

Tous les autres concurrents ont, soit cassé ou chuté : Misandeau, Decours, Gaborit.

350 cc : 1. Rabat, 4 pts ; 2. Leroyer, 5 pts ; 3. Decours, 7 pts ; 4. Vila, 9 pts ; 5. Grob, 9 pts ; Lejeune, 10 pts ; 7. Préau, 13 pts ; 8. Chastel, 16 pts.

500 cc : 1. Leroyer, 4 pts ; 2. Lejeune, 5 pts ; 3. Branger, 6 pts ; 4. Vila, 6 pts ; 5. Vila, 6 pts ; 6. Gaborit, 10 pts ; 7. Boulard, 11 pts ; 8. Villers, 15 pts ; 9. Froger ; 10. Misandeau.

## EPHEMERIDE

Dernière épreuve comptant pour l'attribution du titre de champion du monde 1958 de moto-cross, le Grand Prix de Suède se disputera le dimanche 17 août à UDDEVALLA.

La veille, toujours en Suède, les compétiteurs en Coupe d'Europe de la Petite Cylindrée s'expliqueront, eux, pour l'avant-dernière fois, avant de courir leur ultime manche en Pologne, le 31 août.

★

Le 17 août, en France, moto-cross international à PUNCHY et réunions nationales ou régionales à Erquy, Sonnevillle, Donnemarie-en-Montois. Ceci sans préjudice des grandes réunions inters qui font dans cette même page l'objet d'un commentaire spécial.

## LE DIMANCHE 24 AOUT

Outre le cross inter de Lavoux (voir dans cette même page l'annonce détaillée), le calendrier ne porte trace que d'une seule réunion, au Quesnoy.

(Rappelons que seules les réunions qui font l'objet d'un commentaire particulier nous ont été confirmées par leurs organisateurs). Nous ne mentionnons les autres que pour mémoire.

★

## VI<sup>me</sup> CROSS INTER DE LA CAPELLE-MARIVAL 17 AOUT 1958

Chaque année, immédiatement après le 15 août se déroule à Lacapelle-Marival, plaisante cité du Lot, à deux pas de Rocamadour, un beau cross international (voir notre numéro 1.356).

Sur le même circuit que l'an dernier, soit 1.504 mètres, deux catégories 500 cc inter et 500 cc national, mettront en piste les engagés suivants :

Anglais : Ward, Cheney, Nex.

Belges : Jansen, Somja.

Hollandais : Jan Clynck.

Français : Robert et René Klym, Brassine, Bertrand, Combes, Jacquemin, Cros, Mélioli, Vouillon, Julienne, Auguste et Robert Darrouy, Saucà, Melous, Mosconi.

Prendront part à la catégorie inter 6 Français (en principe ceux dont les noms sont en italiques).

Hazianis, le brillant vainqueur de l'an dernier a été sollicité par les organisateurs, qui n'ont pas obtenu de réponse. On sait que le plus rapide de nos inters est toujours militaire et, pour le moment, toujours en Afrique du Nord. Obtiendra-t-il une permission ?

Certes un nouveau duel Cros-Hazianis serait passionnant, mais à défaut de ce combattant de marque qu'est « Jeanot », le plateau ne manque pas d'hommes capables d'animer magnifiquement les courses, et les Français auront à lutter pour tenir tête à la puissante représentation étrangère.

★

## MOTO-CROSS INTERNATIONAL DE LAVOUX (Vienne) 24 AOUT

Le Moto-Club de Chatellerault et sa section de Lavoux organisent le 24 août leur 4<sup>me</sup> moto-cross international de Lavoux, épreuve unique en France à cette date. Cette compétition a lieu dans une carrière d'extraction de pierre, et est extrêmement spectaculaire. Visibilité totale, piste très large, parcours sélectif et rapide. Descentes et montées s'étagent entre 50 et 70 m, la crête d'une descente surplombant le circuit de 50 mètres.

Parmi les engagés nous relevons, Jacquemin, Bertrand, Robert et René Klym, Ledormeur, Beaumard, Deshaies, etc... Des pourparlers étant en cours avec les Hollandais Dirks et Clynck.

La réunion comporte 2 courses : 500 cc « nationale » et, 500 cc « internationale ». Le circuit est situé à 30 km de Chatellerault, entre cette dernière ville et Chauvigny, et à 15 km de Poitiers.

Après le Grand Prix de Hollande de Cross,

à SINT ANTHONIS

BAETEN seul leader du championnat du monde.

★ Victoire heureuse de DRAPER devant A. DIRKS

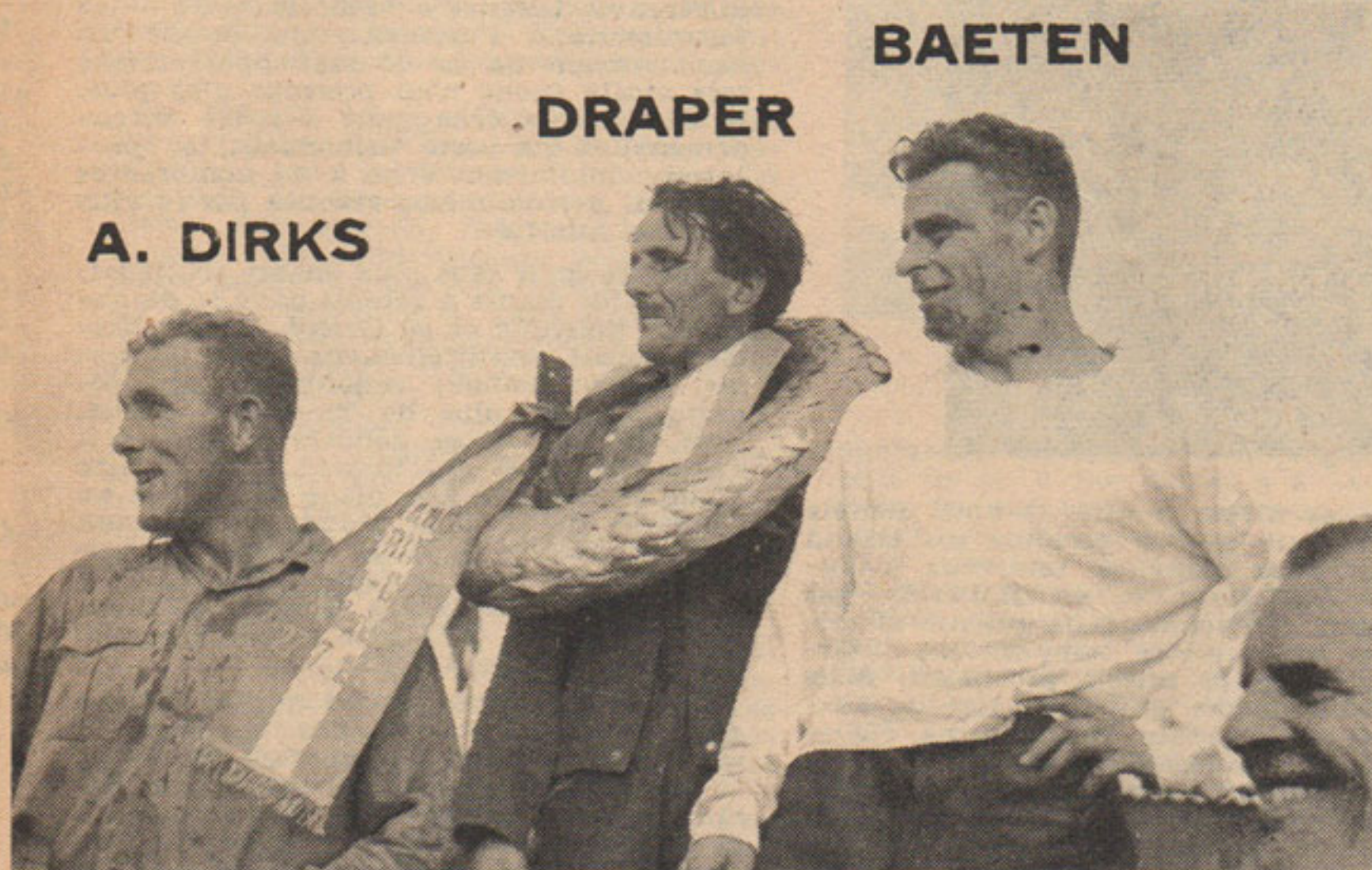
★

Excellente 9<sup>e</sup> place  
de  
JACQUES SCHMID

★

en coupe  
d'Europe,  
CIZEK  
éblouissant

DE NOTRE ENVOYÉ SPÉCIAL



UN Baeten qui n'a jamais mieux justifié les chances que nous lui accordions en début de saison de devenir champion du monde 1958, un Cizek qui, courant pour la première fois sur le sable, a magnifiquement démontré son exceptionnelle intelligence de la course, un Français, notre Jacques Schmid, qui sut se tirer d'un terrain difficile dans les conditions les plus honorables pour nos couleurs, une organisation, une ambiance enfin remarquables à tous points et dignes des meilleurs Grands Prix de l'année, voilà la généreuse moisson d'impressions que nous rapportons de Sint Anthonis.

★

Sint Anthonis... une petite ville de 2.000 âmes, typiquement hollandaise avec ses artères pavées de briques, et sise à une vingtaine de kilomètres de Helmond, agglomération déjà plus conséquente et lieu de résidence de Clynk, le prestigieux crossman que connaît bien notre public sportif pour l'avoir vu triompher plus d'une fois sur nos terrains.

2.000 habitants, le Motorklub S.M.C. Sint Anthonis n'y trouve évidemment qu'un recrutement très limité et, pour tout dire, 25 membres seulement en constituent tout l'effectif, dont 22 au surplus s'en remettent les yeux fermés aux initiatives des trois animateurs du petit groupe : le président H. Goossens (abonné à M.-R., comme d'ailleurs plusieurs de ses compatriotes rencontrés sur place), le « Secrétaire » Koos Aben, et le responsable financier Th. Vloet.

Cet actif triumvirat, puissamment soutenu par une municipalité dont le chef, le « Burgemeester » G. J. A. Schampers, est

visiblement animé du plus pur esprit sportif, est parvenu en dix années à hisser les réunions qu'il organise au niveau des plus grands classiques européens. N'est-ce pas précisément sur le circuit de Sint Anthonis que se sont affrontés en mars, pour la première fois de la saison présente, toutes les grandes vedettes du moto-cross inter, les Nilsson, Baeten et autres Smith dont à vrai dire Jan Clynk, idole du public local, sut se défaire admirablement !

★

Il est dès lors compréhensible que la KNMV (Fédération hollandaise) ait choisi le petit club, la petite cité pour mettre sur pied le plus gros morceau du calendrier néerlandais, ce 7<sup>me</sup> Grand Prix du Championnat du Monde 58 encore accompagné de la 7<sup>me</sup> manche de la Coupe d'Europe de la Petite Cylindrée.

L'on voulait en haut-lieu une manifestation irréprochable, une organisation qui put servir d'exemple. Nous avons eu l'une et l'autre, avec au bout du compte quelques conclusions qui ne manqueront pas de profiter ultérieurement au moto-cross dans le moment où l'on se propose de divers côtés d'adopter le principe cher à notre confrère belge M. Vervloet, qui s'est fait l'apôtre chaleureux d'une formule de réglementation générale en ce qui concerne les Grands Prix.

A Sint Anthonis par exemple, comme précédemment à Hawkstone Park, la course en deux manches auxquelles prennent part tous les engagés (qui sont ensuite classés par addition de points, avec départage éventuel en fonction des temps chronométrés) a fait une nouvelle fois l'unanimité autour d'elle :

— Elle réunit les suffrages de la plu-



CIZEK



part des pilotes parce qu'elle reste la plus juste, parce qu'elle leur conserve une chance de figurer au classement en dépit d'un éventuel ennui mineur alors que celui-ci, dans une course disputée par éliminations, suffit à interdire l'accès à la manche finale.

— Elle satisfait plus largement le public qu'une course sur manche unique, lui proposant non plus un seul mais deux départs et deux arrivées, lui conservant le maximum de pilotes en piste et lui facilitant la compréhension de l'épreuve, ceci par rapport à une course comportant séries éliminatoires et finale.

— Servant mieux le goût du public, elle favorise parallèlement les intérêts matériels des organisateurs, qui y gagnent encore une appréciable simplification dans l'élaboration du programme (comparativement à la course par élimination, qui exige en général un plus grand nombre d'engagés, un plus grand nombre aussi de manches à faire disputer).

★  
Pour ces divers motifs, il nous semble à notre tour que la formule du Grand Prix sur deux manches, tels ceux disputés en Angleterre et en Hollande, est celle qu'il conviendrait de retenir et généraliser en vue des compétitions internationales de la saison prochaine. Mais nous irons encore plus loin, fort de l'expérience acquise sur les terrains où se sont déroulées les épreuves les plus réputées d'Europe : pourquoi ne pas adopter dès 1959, dans nos Championnats de France, un semblable système dont les avantages, que nous venons de mettre en lumière, se retrouveraient tout aussi bien sur notre sol, avec notre public, nos coureurs, nos organisateurs ?

A côté du choix heureux de la formule des courses il faut encore mentionner quelques aspects essentiels de l'organisation mise en œuvre au Grand Prix de Hollande. Le service d'ordre notamment fut impeccable sans jamais se révéler tracassier et, de la manière la plus générale, chacun parmi les officiels, les responsables à l'un ou l'autre échelon sut contribuer efficacement au succès de la journée tout en travaillant à créer une ambiance extrêmement sympathique, amicale.

Le circuit, d'un développement important (2,300 km), avait été entièrement clos par de solides barrières de bois réalisées spécialement pour la circonstance. Il en coûta 1.200.000 frs au club, mais la moitié de cette somme fut prise en charge par la Municipalité !

Un speaker très entraîné avait à la fois à faire vibrer les spectateurs et à donner aux coureurs les instructions inévitables. Il sut remarquablement faire face à ces obligations, s'adressant aux pilotes en différentes langues — dont la notre — et fournissant à l'intention du public un commentaire de la course apparemment très étoffé (nous n'en pouvons dire plus, le néerlandais échappant à notre entendement) et qui porta visiblement, les spectateurs lui faisant écho à de nombreuses reprises, parfois même secoués par la plus franche hilarité !

Mais ce qu'il faut plus encore souligner, de tous les points à retenir dans le déroulement pratique de ce Grand Prix de Hollande, c'est essentiellement la remarquable, l'exceptionnelle ordonnance des départs. Libérer plus de 20 grands Inters, c'est toujours chose délicate, et quand il s'agit d'hommes qui luttent pour le titre mondial ou pour une place d'honneur au palmarès de la plus grande compétition que le moto-cross nous propose annuellement, c'est une besogne difficile, dont les directeurs de course se sont cette année plutôt mal tirés, que ce fût à Cassel, en Angleterre ou ailleurs.

Or, à Sint Anthonis, les quatre départs de la journée furent des modèles du genre, aucun pilote ne mordant fut-ce de 10 cm la ligne tracée en avant des machines. A ceci, une double explication : la parfaite qualification du responsable du signal, visiblement très à l'aise et qui sut agir très vite, avant que les coureurs ne fussent gagnés par l'énervement ; puis quelques lignes dans le règlement qui spé-

cifiaient une pénalisation de 2 minutes pour tout auteur éventuel d'un faux-départ !

2 minutes... assez pour perdre la course, assez pour perdre des points précieux au classement du Championnat du Monde. Et chacun des partants se le tint pour dit !

★  
Il est compréhensible que la formule de course sur deux manches oblige les organisateurs à limiter les engagements à un nombre qui ne peut guère dépasser 25-27 coureurs (on ne peut en effet aligner davantage d'hommes dans une même course, étant donné la largeur habituelle des circuits de Grands Prix, et surtout si l'on veut encore donner le départ sur une seule ligne, ce qui demeure souhaitable).

Avec 25 ou 27 contractants (dont le plus souvent il manque encore l'un ou l'autre accidenté dans une course précédente), le problème est facilement résolu et ce système permet en outre de procéder à une réelle sélection, de présenter dès lors un plateau dont tous les éléments — encore qu'inégaux en valeur — ont cependant leur place dans une course aussi importante.

En 500 cc, nous avons ici les quatre Suédois (Nilsson, Johansson, Lundin, Gustavsson) qui participent à toutes les manches du Championnat du Monde de même que Baeten, Scaillet, Rombauts, noyau de la représentation belge permanente, notre compatriote Jacques Schmid, lui aussi sociétaire à part entière dans la compétition mondiale, enfin les Britanniques Draper, Smith et Curtis et le Hollandais A. Dirks.

Du côté anglais, manquait Leslie Archer, dont le poignet brisé à Schjndel n'est toujours pas guéri. Le « bull-dozer » néerlandais Broer Dirks, lui, était présent, ayant retiré lui-même le plâtre qui maintenait sa cheville blessée. Il s'élança en trombe pour un premier tour d'essai... et nul ne le revit passer !

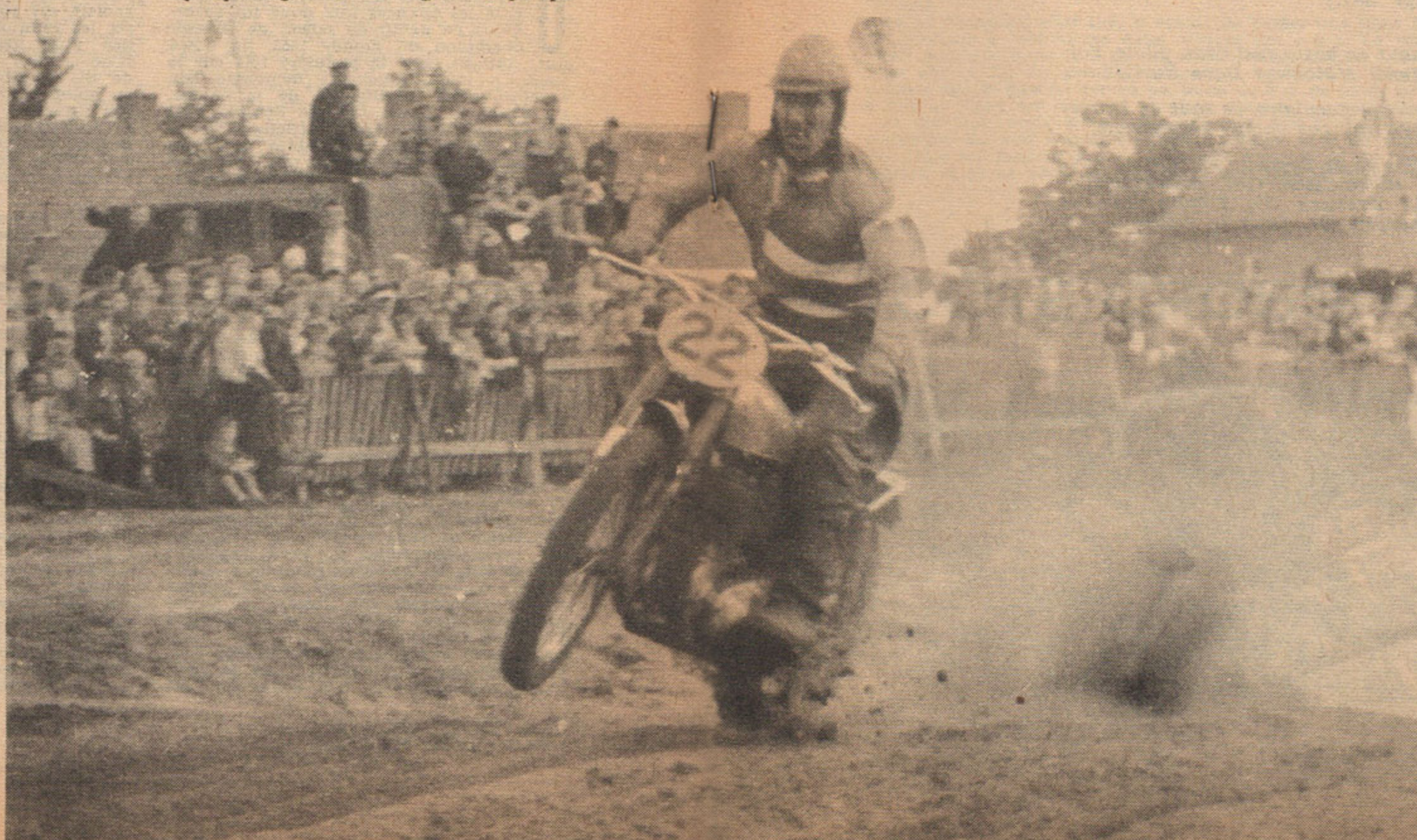
Consulté, le médecin de service s'opposa au départ du bouillant pilote, lequel fut remplacé en dernière minute par Joep Jansen, auquel vint encore s'adjoindre Piet Van den Oever se substituant lui-même à Henny Rietman.

A ces noms éprouvés devaient s'en ajouter d'autres, ceux du Belge Raymond Van Obbergen (qui a reçu la visite de Nilsson et a mis à profit les conseils du

A gauche Baeten vire devant Curtis.

★  
A droite, au centre, notre représentant, Jacques Schmid, ayant à sa droite son mentor, Georges Schmid. A l'extrême-gauche notre ami et confrère Nicolas Keutiens, des « Sports » de Bruxelles. Au fond, devant la tribune officielle, la musique attend l'heure du défilé.

★  
Ci-dessous une magnifique action d'Albert Dirks, leader provisoire dans la dernière manche des 500 cc.



champion du monde pour régler le moteur de sa « Boy Racer » à peine suralésée et aujourd'hui pourvue de jantes acier), du Hollandais Jan Clynk remis d'un accident dont il semble que l'on ait primitivement exagéré la gravité, des Danois Rasbro et Rasmussen puis enfin, mais simplement voués à une figuration intelligente, venaient les Américains Penner, Hockie et Greer (représentant l'élément « attractif » que chaque organisation s'efforce d'inscrire à son programme), le Hollandais Frans Boudoin, l'Italien Donghi et l'Allemand Bartl Kohler.

★  
Du circuit, en lui-même, rien à dire si

ce n'est que cette piste plate exclusivement sablonneuse, offre partout une grande largeur et n'est pas dangereuse pour les coureurs, en dépit de la moyenne très élevée qu'elle autorise (pas loin de 60 km/h en 500 cc... ce qui est d'ailleurs beaucoup trop !).

Sur ce point, nous croyons pouvoir suggérer au S.M.C. Sint Anthonis qu'il serait bon de prévoir quelques modifications propres à « casser » l'allure tout en exigeant des concurrents qu'ils fassent montre de toute leur science du pilotage. Il ne faudrait pas que le moto-cross tourne par trop à la vitesse pure.

Reste que, dans l'état présent du terrain, la seule difficulté proposée aux coureurs réside précisément dans la vitesse à laquelle ils doivent pouvoir rouler pour prétendre à bien figurer au classement. Tourner rapidement sur le sable n'est évidemment pas à la portée de chacun, et de plus, chaque manche représentant 40 km (en 500 cc), il s'agit encore que les moteurs tiennent à ce rythme et en dépit de ce qu'ils respirent !

Après une présentation très réussie, agrémentée d'un défilé musique en tête

CLASSEMENT PROVISOIRE DE LA COUPE D'EUROPE  
APRES LA 7<sup>ME</sup> MANCHE (SINT ANTHONIS)

| Place | Nom               | Nationalité | Marque            | Pts |
|-------|-------------------|-------------|-------------------|-----|
| 1     | Jaromir CIZEK     | Tchécosl.   | Jawa d'usine      | 46  |
| 2     | Rolf Muller       | Allemagne   | Maico d'usine     | 18  |
| 2     | Rolf Tibblin      | Suède       | Husqvarna d'usine | 18  |
| 4     | Klaus Kemper      | Allemagne   | Maico « client »  | 16  |
| 5     | Frantizek Ron     | Tchécosl.   | Jawa d'usine      | 14  |
| 6     | Fritz Betzlbacher | Allemagne   | Maico d'usine     | 12  |
| 7     | Oldrich Hamrsmid  | Tchécosl.   | Jawa d'usine      | 7   |
| 7     | Antonio Moretti   | Italie      | Mi-Val d'usine    | 7   |
| 9     | Simon Schram      | Hollande    | Maico « client »  | 6   |
| 9     | Emilio Ostorero   | Italie      | Mi-Val d'usine    | 6   |
| 9     | Brian Stonebridge | Angleterre  | Greeves           | 6   |
| 12    | Aloys Roucka      | Tchécosl.   | Jawa d'usine      | 4   |
| 12    | Carlo Caroli      | Italie      | Bianchi d'usine   | 4   |
| 12    | Sharp             | Angleterre  | Francis-Barnet    | 4   |
| 15    | Josef Chara       | Tchécosl.   | Jawa d'usine      | 3   |
| 15    | Leask             | Angleterre  | Greeves           | 3   |
| 15    | Vincenzo Soletti  | Italie      | Bianchi d'usine   | 3   |
| 15    | Herbert Ott       | Allemagne   | D.K.W.            | 3   |
| 19    | Joseph Van Pee    | Belgique    | Jawa « client »   | 2   |
| 19    | Dahien            | Suède       | Maico « client »  | 2   |
| 19    | Otto Walz         | Allemagne   | Maico d'usine     | 2   |
| 19    | Ericarelli        | Italie      | Mi-Val d'usine    | 2   |
| 19    | Jan Van der Mel   | Hollande    | Adler             | 2   |
| 24    | King              | Angleterre  | Greeves           | 1   |
| 24    | Willi Oesterle    | Allemagne   | Maico d'usine     | 1   |

CLASSEMENT PROVISOIRE DU CHAMPIONNAT DU MONDE  
APRES LA 7<sup>ME</sup> MANCHE (G. P. DE HOLLANDE)

| Place | Nom                | Nationalité | Marque               | Pts |
|-------|--------------------|-------------|----------------------|-----|
| 1     | René BAETEN        | Belgique    | FN d'usine           | 30  |
| 2     | Bill Nilsson       | Suède       | Crescent (AJS 7R)    | 26  |
| 3     | John Draper        | Angleterre  | BSA d'usine          | 20  |
| 4     | Hubert Scaillet    | Belgique    | FN d'usine           | 19  |
| 5     | Sten Lundin        | Suède       | Monark d'usine       | 15  |
| 6     | Jeffrey Smith      | Angleterre  | BSA d'usine          | 9   |
| 7     | Albert Dirks       | Hollande    | BSA « client »       | 8   |
| 7     | Lars Gustavsson    | Suède       | Monark (mot. BSA)    | 8   |
| 9     | Brian Martin       | Angleterre  | BSA d'usine          | 5   |
| 10    | Peter Taft         | Angleterre  | BSA d'usine          | 4   |
| 10    | Gunnar Johansson   | Suède       | Crescent (mot. BSA)  | 4   |
| 10    | Don Rickman        | Angleterre  | BSA « client »       | 4   |
| 13    | Paul Godey         | France      | BSA « client »       | 3   |
| 13    | Leslie Archer      | Angleterre  | Norton A.C.T.        | 3   |
| 15    | René Klym          | France      | BSA « client »       | 2   |
| 15    | Mogens Rasmussen   | Danemark    | Matchless « client » | 2   |
| 17    | David Curtis       | Angleterre  | Matchless d'usine    | 1   |
| 17    | Joep Jansen        | Hollande    | BSA « client »       | 1   |
| 17    | Raym. Van Obbergen | Belgique    | AJS Boy Racer        | 1   |

et officialisée par la présence de diplomates représentant les nations concurrentes, l'heure du premier départ est enfin venue.

Pour la commodité de la chose, et parce nous venons de vous énumérer les partants en grosse cylindrée, c'est par la description de cette 7<sup>me</sup> manche du Championnat du Monde que nous débiterons, bien qu'en réalité la Coupe d'Europe ait ouvert le feu (nous y viendrons tout à l'heure).

★

Sur le sable lourd (il a plu à verse des heures durant, la veille de la course, et il en reste quelque chose) et devant une foule considérable dépassant les 30.000 personnes, 23 hommes s'élancent pour courir leur première manche de 16 tours, après que René Baeten (pour lui l'enjeu est très important car il peut consolider sa place en gagnant, où être rejoint si Nilsson triomphe) soit venu une dernière fois reconnaître le premier virage à gauche qui met un terme à la droite de départ (un peu trop courte à notre sens, les hommes n'ayant pas assez la possibilité de se dégager avant d'aborder la courbe).

Et, dans le cri énorme spontanément jailli de la foule, c'est effectivement le Belge qui s'assure la première position, ayant dans sa roue Nilsson que Scaillet serre lui-même de très près. Tout le lot des partants environne ces trois as. Cependant, dès le premier tour, Scaillet chute, se foule le poignet et doit abandonner. Au second tour par conséquent, nous pointons les passages dans l'ordre suivant : Baeten, Nilsson, déjà détachés, puis Draper, Clynk, A. Dirks, Gustavsson, Rombauts, Rasbro, Joep Jansen, Curtis, Van den Oever, l'Américain Hockle devant son compatriote Nibs Greer (Vélocette l'un comme l'autre), enfin Baudoin, Dcnghi, Penner, Lundin, Kohler, Van Obbergen, Schmid, Johansson et Smith.

La position des derniers cités indique bien qu'il y eut un accrochage après le départ ! Cependant, Nilsson talonne Baeten, les 2 hommes creusant un large écart entre eux-mêmes et Draper, lui aussi détaché devant Albert Dirks qui a sauté Jan Clynk. Van den Oever a rétrogradé et c'est Curtis qui est sixième devant Rasbro et Jansen. Rombauts a sérieusement reculé, victime sans doute de sa blessure d'Angleterre encore mal guérie, et Jacques Schmid est revenu de la 20<sup>me</sup> à la 18<sup>me</sup> place.

Au premier tiers de la manche, Nilsson prononce son attaque, réussit à passer Baeten, à le distancer légèrement. Les deux hommes prennent des risques considérables, mènent un train d'enfer et les positions se modifient derrière eux : Draper est toujours troisième devant A. Dirks, Clynk et Curtis, mais Jansen s'est installé en 7<sup>me</sup> posture devant son compatriote Van den Oever, Rasbro ayant lui reculé de 2 places. Lundin effectue un effort considérable et remonte fortement, passant devant Rombauts, Van Obbergen bien revenu de son côté, John Penner qui est loin d'être ridicule, Smith enfin et Jacques Schmid qui continue à grignoter la concurrence !

A mi-course, Clynk disparaît, victime d'ennuis mécaniques. Gustavsson est revenu à pied au parc et Lundin poursuit son retour vers les hommes de tête. Plusieurs pilotes sont doublés. Et c'est maintenant que Baeten entame la bataille décisive pour la victoire, comblant en 3 tours l'avance prise par Nilsson, rejoignant celui-ci et le passant enfin !

Las ! Nilsson réattaque aussitôt, pressant Baeten dont la machine danse dangereusement devant la roue avant du Suédois, si dangereusement même que le Belge ne parvient plus à la maintenir et chute soudainement !

Pour Nilsson, rien à faire : il est trop près de son adversaire ! Et c'est alors l'accident qui va nous priver de l'un des deux meilleurs hommes de la journée : le Suédois plante sa fourche avant dans le dessous du carter de la FN couchée sur le sol, et la télescopique de la Crescent se

brise en deux points : T de fourche et bas de l'un des tubes ! Pour le champion du monde, la course est terminée, et sa place de leader au classement provisoire bien compromise.

Mais durant ces événements, Johnny Draper est arrivé, a pris la tête... et Baeten, reparti après avoir redressé sa direction (reparti sur une « poussette » des mains de ses mécanos !) ne pourra plus rattraper le chanceux britannique, qui gagne cette première manche !

Albert Dirks, profitant lui aussi de l'arrêt momentané de Baeten, s'assure vigoureusement la seconde place, Piet Van den Oever maintient sa position, Lundin réussit à passer Joep Jansen, enfin Curtis vient ensuite, ayant perdu une place et précédant Van Obbergen, Smith très bien revenus, Baudoin en bonne place, Rasbro, Rombauts rétrogradés et Jacques Schmid qui a refait une très grosse partie de son retard initial, terminant 13<sup>me</sup> !

★

Dans la seconde manche, Baeten qui est délivré de Nilsson et a une chance unique de lui prendre un maximum de points avec en plus le commandement dans le Championnat du Monde 1958, va démarrer en tête et y rester jusqu'au 8<sup>me</sup> tour, c'est-à-dire jusqu'à la mi-course.

Cependant, Albert Dirks, porté littéralement par les acclamations de son public, et qui défend à lui seul son propre nom comme celui de son frère (écart malgré lui de ce Grand Prix), a décidé de « mettre le paquet ». C'est donc lui qui ravit à Baeten le leadership tandis que Draper, parti très fort mais rétrogradé au 9<sup>me</sup> rang, refait le terrain perdu pour se retrouver au même moment 4<sup>me</sup> derrière Lundin.

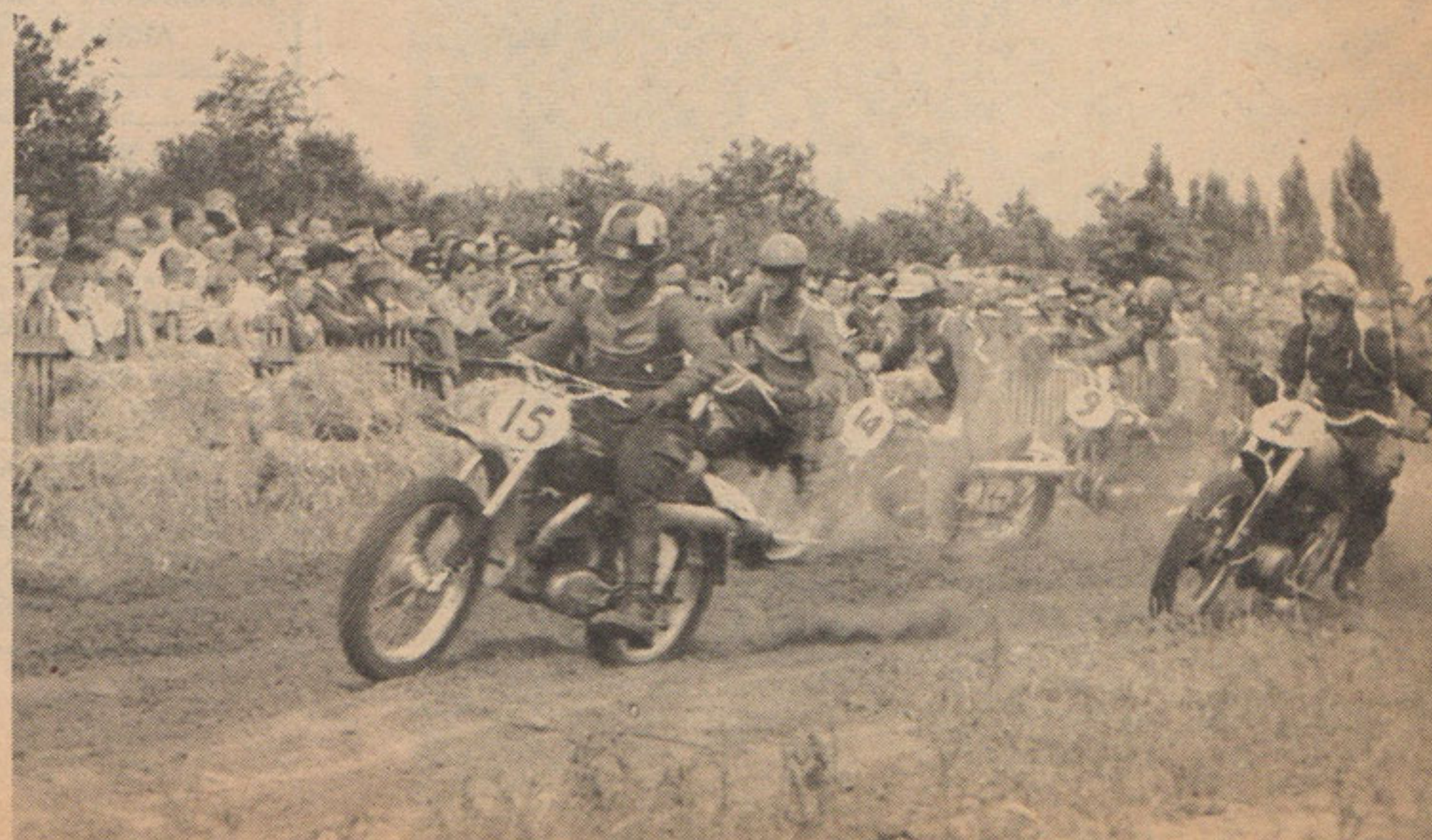
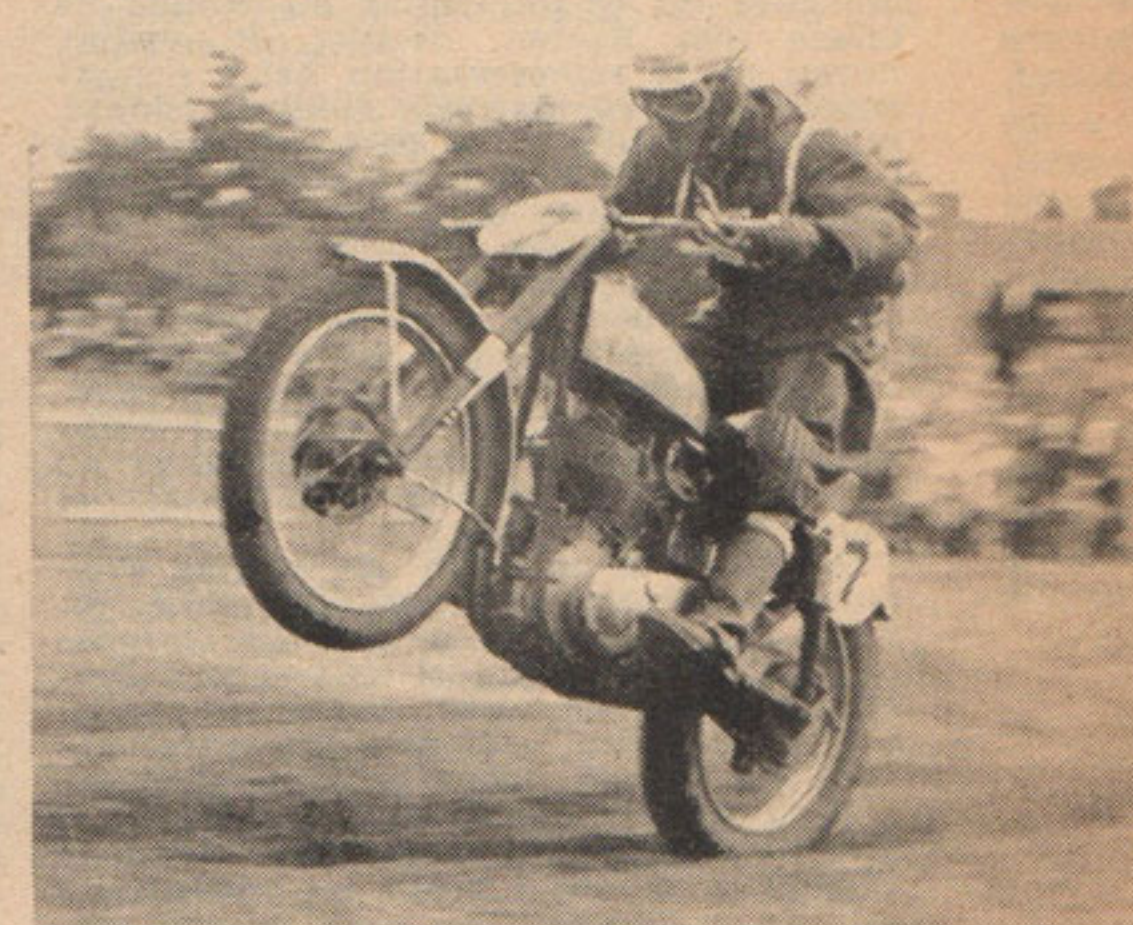
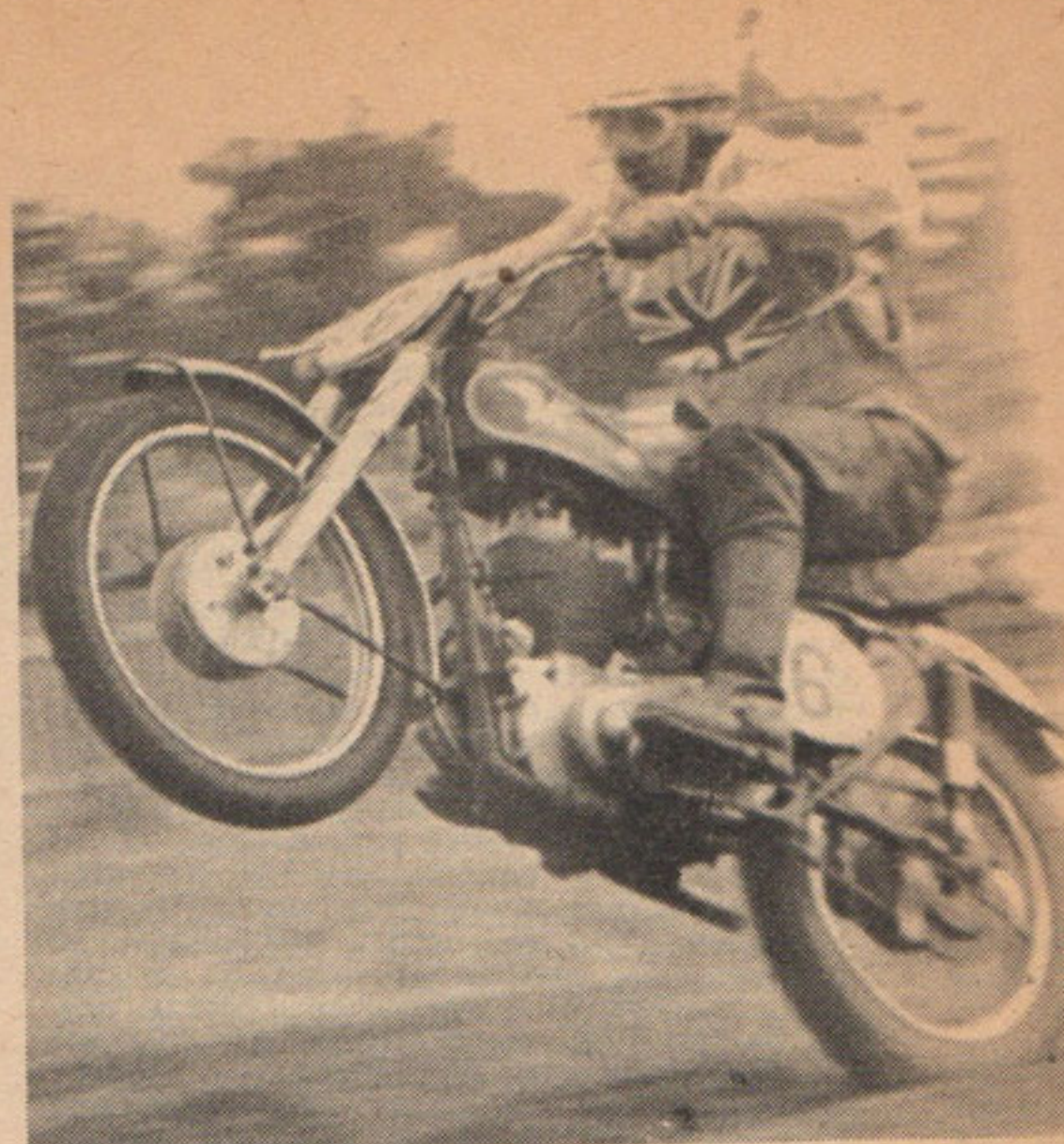
Une fois encore, Jan Clynk, 3<sup>me</sup> dans les premiers tours, connaît la malchance et doit regagner le parc, Smith lui, est parti en bonne situation, et tourne parmi les hommes de tête ainsi que Van Obbergen, très remarqué dans cette manche. Le Danois Rasbro est bien placé, à son habitude, Joep Jansen précédant pour son compte notre Jacques Schmid, dont la tenue sur ce sol exclusivement sablonneux est très satisfaisante. Schmid a d'ailleurs monté un carburateur Monobloc de 30 mm de passage pour cette journée, et sa machine s'en trouve visiblement bien.

(Suite page 881.)

*De haut en bas : quel beau pilote, l'officiel Matchless Dave Curtis !*

*Moins spectaculaire, ce saut de Draper n'en est pas moins impeccable.*

*Les 250 cc au départ : en tête, le Suédois Rickardsson (15), devant l'Allemand Kremers (4), Tibblin (14), et Verhaegen (9), dont le piston creva.*



# TRIBUNE LIBRE

## ★ A PROPOS DE L'EDITORIAL

### " LES BRASSARDS A QUI LES VEUT "

## COTÉ VITESSE

**A**YANT été moi-même commissaire au circuit de Cadours, le 13 juillet, j'ai eu deux accidents à la statue de Sommer — sans gravité — le troisième accident, en bas du circuit, a été fatal au pauvre Campbell. Nul commissaire n'en est toutefois responsable, mais uniquement le circuit. Car il est possible qu'il y ait des commissaires incompetents, comme vous dites (là je vous dis oui !) mais il y a aussi le commissaire qui aime le coureur, le commissaire vraiment sportif.

Je crois que le travail principal du commissaire est de protéger le coureur et le public, mais pas de se préoccuper du resquilleur, comme il est dit dans votre premier paragraphe : cela est le travail du contrôleur.

Maintenant, pour les fautes mentionnées aux paragraphes « secundo » et « tertio », il serait du droit du secrétaire de la ligue de retirer la carte de commissaire à cet individu défaillant, et je suis loin d'approuver l'entre-parenthèse « peut être commissaire qui veut ».

Maintenant je voudrais en revenir à l'accident de Campbell, et à trois lignes que je lis en votre article :

*De tels faits sont évidemment inadmissibles car ils intéressent non seulement la vie des protagonistes de nos épreuves sportives mais encore apportent de l'eau au moulin de ceux trop nombreux qui s'attachent sans relâche à les interdire.*

Et bien moi je dis, les interdire, non !

Mais au moins que le coureur puisse quitter la piste sans accident fatal.

J'en reviens au circuit de Cadours parce que je connais celui-là.

Là où Campbell s'est tué, il venait de passer une ligne droite et amorçait à vive allure deux virages en « s ». Le premier virait à droite dans le sens du circuit, le deuxième à gauche. C'est sur la fin du premier virage que Campbell a dérapé, et a foncé sur sa gauche contre un talus de 3 m de haut, sis tout à fait au bord du fossé de la piste, comme un vrai mur.

Je dis bien, mais si ce talus, sur une très courte longueur d'ailleurs, au lieu d'avoir été laissé naturel avec un angle de 90° avait été rabattu à 40°, l'accident risquait de ne pas être mortel. Et je ne veux pas ajouter à cela tous les obstacles qui

ne sont pas protégés.

Comme vous dites, on ne gagne pas sa vie à être commissaire, mais au moins que l'on fasse tout le possible pour éviter des accidents sur les circuits, car on pourra se rappeler du mois de juillet 1958 !

M. CEZERAC (Licence n° 1353)  
Colomiers (H.-G.)

N.D.L.R. — Comme chacun a pu s'en convaincre, notre éditorial « Les brassards a qui les veut » se rapporte essentiellement à des faits mis en évidence non pas à Cadours, mais bien à Vesoul.

Nous n'avons jamais écrit qu'il n'existait pas de commissaire dûment licencié, connaissant son affaire et animé de l'esprit sportif, mais nous avons simplement dit — et nous maintenons — que nombreux sont les officiels en action sur nos circuits tant de vitesse que de moto-cross, qui sont incompetents, ne possèdent pas la licence correspondant à leur fonction, ou bien ont obtenu leur carte sans aucunement satisfaire à l'examen réglementaire !

Enfin, s'il appartient bien aux contrôleurs de dépister les resquilleurs présents sur la piste, il n'appartient pas aux commissaires d'interdire aux journalistes régulièrement accrédités auprès de l'organisation l'accès à tous les points du circuit où ils entendent se placer pour accomplir leur tâche d'information.

Ce faisant, de tels commissaires outrepassent leurs droits, et font preuve de la plus totale ignorance du rôle réel qui leur incombe.

Pour conclure, il est parfaitement clair que les faits dénoncés dans notre éditorial du n° 1.401 — qui, répétons-le encore à l'intention de notre lecteur, ne s'adresse pas à Cadours — sont de ceux qui peuvent amener des accidents graves, dont la responsabilité ne pourrait qu'être imputée à l'organisation.

Et, dans un tel cas, il ne fait pas de doute que les ennemis du sport motocycliste auraient beau jeu de réclamer plus fort encore l'interdiction de nos épreuves.

D'où la nécessité urgente de mettre de l'ordre dans nos affaires !

R. C. D.

## COTÉ CROSS

**J'**AI sous les yeux le n° 1.401 et je suis ravie de voir qu'un coureur de moto-cross comme M. Charrier, a bien voulu vous confier ses justes impressions sur la mauvaise organisation des compétitions. Certes je ne suis qu'une Toulousaine, mais nous suivons tous les moto-cross de la région. C'est ainsi qu'à Albi nous avons vu des choses minables de la part du comité organisateur, et qu'un sportif de l'Hérault vous a bien racontées.

Le 20 juillet, c'était à Orgueil où, deux coureurs étant tombés dont un était blessé à la lèvre et au nez (Aguirre), il n'y avait pas de poste de Croix-Rouge, pas plus qu'un docteur, encore moins une ambulance ! Il a fallu prendre Aguirre, qui était le plus touché, et aller le faire soigner au village. Foglietta, lui aussi, avait été blessé au bras gauche. Ce sont des négligences qui peuvent coûter la vie à un coureur.

Je ne suis certes qu'une femme, mais je ne peux pas comprendre que comme commissaires de piste, on mette des jeunes de 16 à 18 ans qui ne pensent qu'à s'amuser. S'il y a danger, il faut qu'ils regardent (comme à Lavaur) ce qui est écrit au dos des disques bleus et jaunes, et en attendant, si c'est un coureur tombé dans une descente le danger devient plus grave.

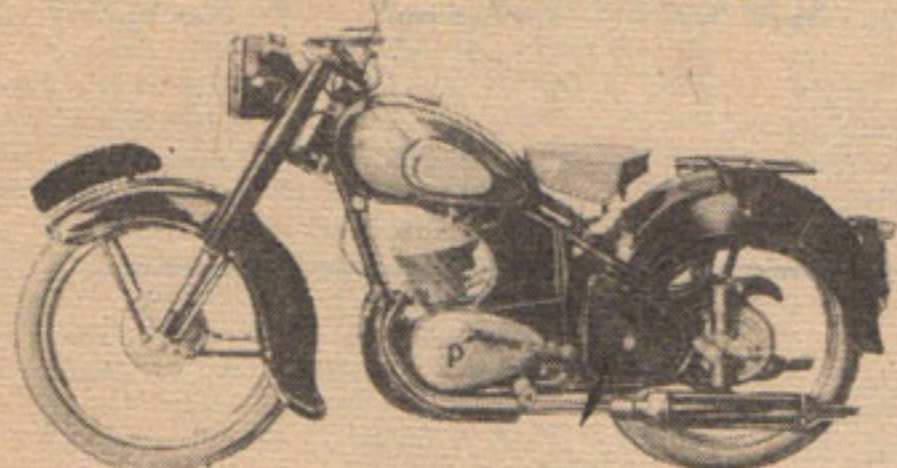
Je suis bien de l'avis de M. Charrier, il faut être sévère envers les clubs organisateurs mais il faut que le sommet c'est-à-dire la FFM, soit aussi réorganisé et se montre à cheval sur les règlements (nouveaux).

Je pense que vous ne m'en voudrez pas, mais je parle simplement comme une personne qui — comme beaucoup certainement — aime à voir du beau sport. Le moto-cross a pris un bon départ, il faut maintenant l'entretenir et non le tuer !

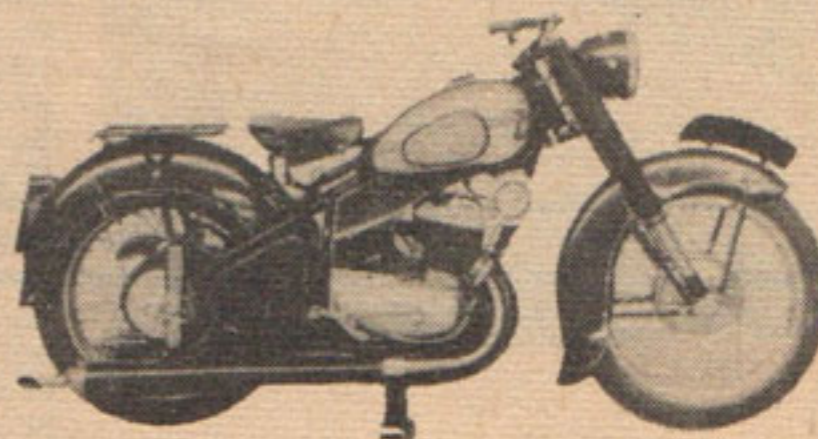
M<sup>me</sup> M. B., Toulouse (H.-G.).



CE QU'ILS EN PENSENT - CE QU'ILS EN PENS



175  
ET  
250



PEUGEOT

**A**BONNE à *Moto-Revue* depuis plusieurs années et trouvant la rubrique « Ce qu'ils en pensent » très intéressante, je viens dire ce que je pense de mes motos Peugeot 176 TC4 et Peugeot TC4E. La 175 achetée en avril 54 totalise 26.000 km et la 250 achetée pour Pâques 56 : 16.300 km.

LA 176 TC4

Pneu avant ribbed Dunlop changé à 20.000 km, loin d'être usé. Fourche avant talonne en montant les côtes. Frein avant très bon. Le sélecteur qui avait tendance à lâcher la 1<sup>re</sup>, a été réparé. Accus d'origine. Selle double très confortable. Jante arrière fêlée et rayons se cassant assez facilement. Roue un peu voilée. Remplacé la jante et les rayons par une jante et des rayons renforcés et après, plus d'ennuis. Remplacé le pignon de sortie de boîte par un avec une dent de plus ce qui a donné de l'exactitude au compteur. Pneu arrière changé à 12.000 km, remplacé par un Michelin « Flèche d'Or » qui a tenu à peine 8.000 km à cause du voile de la roue. Mis un autre Michelin « Flèche d'Or » qui roule encore à l'état de neuf. Une seule crevaison à Pont-d'Ouilly en Suisse Normande... mais à l'hôtel. Garage à proximité où l'on m'a posé le 1<sup>er</sup> Michelin « Flèche d'Or ». Je crois qu'un gonflage surveillé et correct est la condition « sine qua non » de la durée du pneu. Frein arrière très efficace et progressif. Les deux freins traités à l'Edrastop. A pleine charge (190 kg environ, ma femme 65, moi 92 et 30 kg de bagages), monté et descendu le Mont-Dore.

Une seule petite panne à Carnac (Morbihan) : le pas de vis de la bougie dans la culasse a foiré et nous avons dû pousser la moto de la plage au village de Carnac où un mécanicien bien complaisant m'a réparé cela en 24 h pour un peu plus de 400 frs. On ne trouve pas cela partout, malheureusement. Ampoule de phare au crypton, on y voit clair la nuit. Je ne fais pas de vitesse, un bon 75 sur belle route. Evreux-Houdelaincourt (Meuse), 407 km, en 8 h de marche. Evreux-Carnac (Morbihan), 410 km, en 8 h 30. Dans le réservoir, mélange à 8 % super Shell ou Energic 2 temps avec Bardahl. Très bonne tenue de route.

Après 400 km, nous sommes presque aussi frais qu'en partant. Nous roulons hiver comme été, même par des froids de -10°. Nous avons des casques blancs Bayard à visière, des combinaisons Macombynn Cordoual, des gants lumineux, ceintures et genouillères. Je ne sais pas comment font les motocyclistes qui roulent tête nue et en veston.

En résumé très bonne machine, partant au 1<sup>er</sup> ou au 2<sup>e</sup> coup de kick, qui ne nous a jamais laissés sur la route, qui tire mieux qu'étant neuve et est encore, grâce aux soins de ma femme, au moins aussi belle qu'une neuve.

LA 250 TC4E

Maintenant, parlons de la 250. Celle-là, elle nous en a fait voir et ma femme ne pouvait pas la regarder sans se mettre en fureur. Après l'avoir rodée en 2.000 km, selon les indications de Peugeot, nous partons pour la Côte d'Azur par la N. 7. Lors d'une excursion à Toulon, à 4.000 km compteur, en pas-

sant de 2<sup>e</sup> en 1<sup>re</sup>, le sélecteur se bloque et bloque la roue arrière. En secouant la machine tout se débloque en faisant quelques petits « crac-crac ». Nous repartons alors pour notre hôtel à Promousquier en serrant les f... Le lendemain nous allons à Hyères chez le concessionnaire Peugeot qui regarde la moto, la trouve jolie et dit : « Elle n'a rien, vous pouvez rouler ». Nous continuons nos vacances en faisant bien attention de passer la 2<sup>e</sup> très légèrement et autant que possible pas devant un 20 tonnes. Revenus à Evreux, nous prions le concessionnaire d'envoyer le moteur chez Peugeot à Beaulieu pour vérification. Peugeot renvoie immédiatement un moteur neuf. La moto était sous garantie. Coût de la réparation : néant. Donc satisfaction entière et coup de chapeau à la probité de Peugeot.

A 6.000 km environ, les accus se trouvent à plat. Le concessionnaire les remplace par des neufs, gratuitement. 2<sup>e</sup> coup de chapeau.

A 8.000 km, en mai 57, le sélecteur recommence ses fredaines. Comme nous partions dans l'Est et après sur la Côte d'Azur, nous sommes passés par Beaulieu pour montrer la machine à Peugeot et essayer de la faire réparer. Réparation hâtive vendredi après-midi. Essai de la moto. J'embraye à 18 h 15 et le sélecteur se bloque et, comme d'habitude, tout est bloqué. Jusqu'à 19 h 10 malgré l'intervention d'un ingénieur de l'usine et tous les efforts possibles, il est resté bloqué. Lorsque le moteur fut bien froid, le sélecteur se débloqua et nous pûmes repartir à notre hôtel à Belfort. L'ingénieur nous dit de ramener la moto le lundi matin car l'usine fermait le samedi. Le lundi soir nous reprenions la moto avec un moteur neuf. Pourtant elle n'était plus sous garantie, ni le 2<sup>e</sup> moteur. J'ai demandé le prix de cette réparation. Il me fut répondu : « Vous ne devez absolument rien ». Alors ce n'est pas un coup de chapeau mais il faut s'incliner bien bas devant cette façon d'agir : amabilité, probité, loyauté, tout y est. Les vacances nous ont semblé bonnes après. Le moteur a été rodé sur la route Napoléon par Grenoble, la Mure, Sisteron, Puget-Théniers et Nice. Nous avons parcouru 3.200 km.

Avant de partir, j'avais fait monter à l'arrière un pneu et une chambre Avon, ça c'est du pneu, on peut rester des mois sans gonfler. Le pneu Hutchinson n'était pas usé et le ribbed Hutchinson à l'avant, d'origine, est encore neuf. Malheureusement, il lui faut souvent un coup de pompe. La selle Aurora d'origine était ridiculement petite et très dure. L'arrière talonnait toujours. J'ai fait rembourrer et allonger cette selle, elle est bien plus épaisse qu'avant, maintenant tout va bien.

Le compteur est très optimiste. Lorsqu'il marque 60 km/h il abat le kilomètre en 1' 10" et à 80 km/h il met 50". On croit bien marcher et tout à coup une 2 CV vous gratte. A présent, je suis bien content de la 250. Elle tient le 80 compteur en montant les côtes et à deux à plat le 110 compteur.

M. H. BETTINI,  
Evreux (Seine).

CE QU'ILS EN PENSENT - CE QU'ILS EN PENSENT

# Sint ANTHONIS

(Suite de la page 878)

Un autre pilote retient l'attention, l'Américain Charlie Hockle, qui vient en dixième place dès les premiers instants et, loin de perdre cette avantageuse position, s'installe petit à petit au 8<sup>me</sup> rang alors que Lundin, pour une raison mal définie, peut-être la fatigue, baisse un peu les bras et, de second qu'il a été dans le premier tiers de la course, se retrouve finalement dépassé par Draper, auquel le sable semble convenir aussi bien que la boue, et Smith qui reste avec le précédent le meilleur des Britanniques de la saison.

Devant Schmid, c'est Joep Jansen qui tourne, un rude adversaire, avantagé au surplus par le terrain qu'il connaît bien et par l'ambiance, qui lui est favorable. Il n'empêche que notre inter, remarquablement à l'aise, s'emploie à améliorer son classement au détriment du Hollandais, qu'il parvient à dépasser pour se situer alors au très enviable neuvième rang dans cette manche (ce sera aussi sa place, une très belle place, au classement général).

Et les tours se bouclent, Albert Dirks en tête, Baeten derrière, Draper ensuite, nous donnant l'impression que rien ne changera plus.

Cependant, Baeten a tout intérêt à gagner. Sa position au classement final en dépend, aussi bien que les points qu'il s'assurera ainsi sur Nilsson au classement provisoire du Championnat du Monde. Et c'est pourquoi, sur la fin, à l'avant-dernier tour, il prononce une terrible attaque, revient sur A. Dirks épuisé par ses longs efforts et servi par une mécanique moins puissante, et le passe à la dernière minute pour remporter de justesse cette manche aussi splendide que la précédente.

Au classement général, Draper, A. Dirks, Baeten sont ex-aequo aux points (48). Il faut dire ici que le décompte s'effectue de façon particulière, le premier comptant 25 pts, le second 24 et ainsi de suite. Mais quel intérêt y a-t-il à compter ainsi plutôt que selon la formule habituelle (1 au premier, 2 au second, etc...) ?

C'est donc aux temps chronométrés que s'effectue le départage, au profit de Draper, devant Dirks et Baeten ! Victoire chanceuse pour le Britannique car, si nous devions classer les protagonistes principaux de ce magnifique Grand Prix de Hollande, nous situerions dans l'ordre Baeten, Nilsson (pour le peu que nous en avons vu), Albert Dirks splendide de courage et de puissance, puis enfin l'excellent Draper.

★

A côté du Grand Prix, venait la Coupe d'Europe. Nous avons déjà dit que cette juxtaposition des deux grandes épreuves 500 et 250 cc était regrettable, la Coupe d'Europe atteignant dès cette année à un tel épanouissement qu'elle vaut de figurer à part, en grande vedette, comme ce fut le cas notamment à Bielstein (voir notre numéro 1.401).

À Sint Anthonis, comme à Cassel, à Genève, etc... les 250 cc furent fatalement moins bien servis que les grosses cylindrées, s'inscrivant en épreuve « préliminaire ». Moins bien servis sur le plan matériel s'entend car sinon, la petite cylindrée bénéficia du même sportif accueil, des mêmes excellentes conditions techniques qui favorisèrent le déroulement du Grand Prix.

Mais, justement parce que les organisateurs avaient consacré le maximum de leur budget à ce dernier, l'épreuve de Coupe d'Europe ne réunit pas tous les engagés que l'on cut souhaité y voir. Manquaient notamment les Italiens, le tenant de la Coupe d'Europe Fritz Betzlbacher et son compatriote Rolf Muller (second au classement 1958), et nos compatriotes Desbois et Terrien, tous retenus par des engagements plus rentables !

On pouvait s'attendre à une lutte opposant l'invincible Cizek, déjà riche de 4 victoires et d'une seconde place, au Suédois Tibblin qui, démarrant en Coupe d'Europe avec la manche allemande (Bielstein) s'assurait là une première place pour continuer ensuite avec une troisième place en Italie, à Avigliana, derrière Betzlbacher et Moretti, et devant Soletti, Bricarelli et Caroli.

Et, effectivement, si c'est Oesterle qui prit la tête au début de la première manche, devant Van den Hoeck, Tibblin, Schram, Van der Mei, Griekspoor, Kæmper, Verhaegen, etc... Cizek ne tarda pas à amorcer une remontée qui, d'assez loin, le ramena dès le 6<sup>me</sup> tour en 6<sup>me</sup> position alors qu'Oesterle reculait sérieusement et que Rickardsson disparaissait après s'être mis un instant en vedette, ayant remplacé l'Allemand au commandement pour laisser bientôt cette place à Schram, puis à Tibblin.

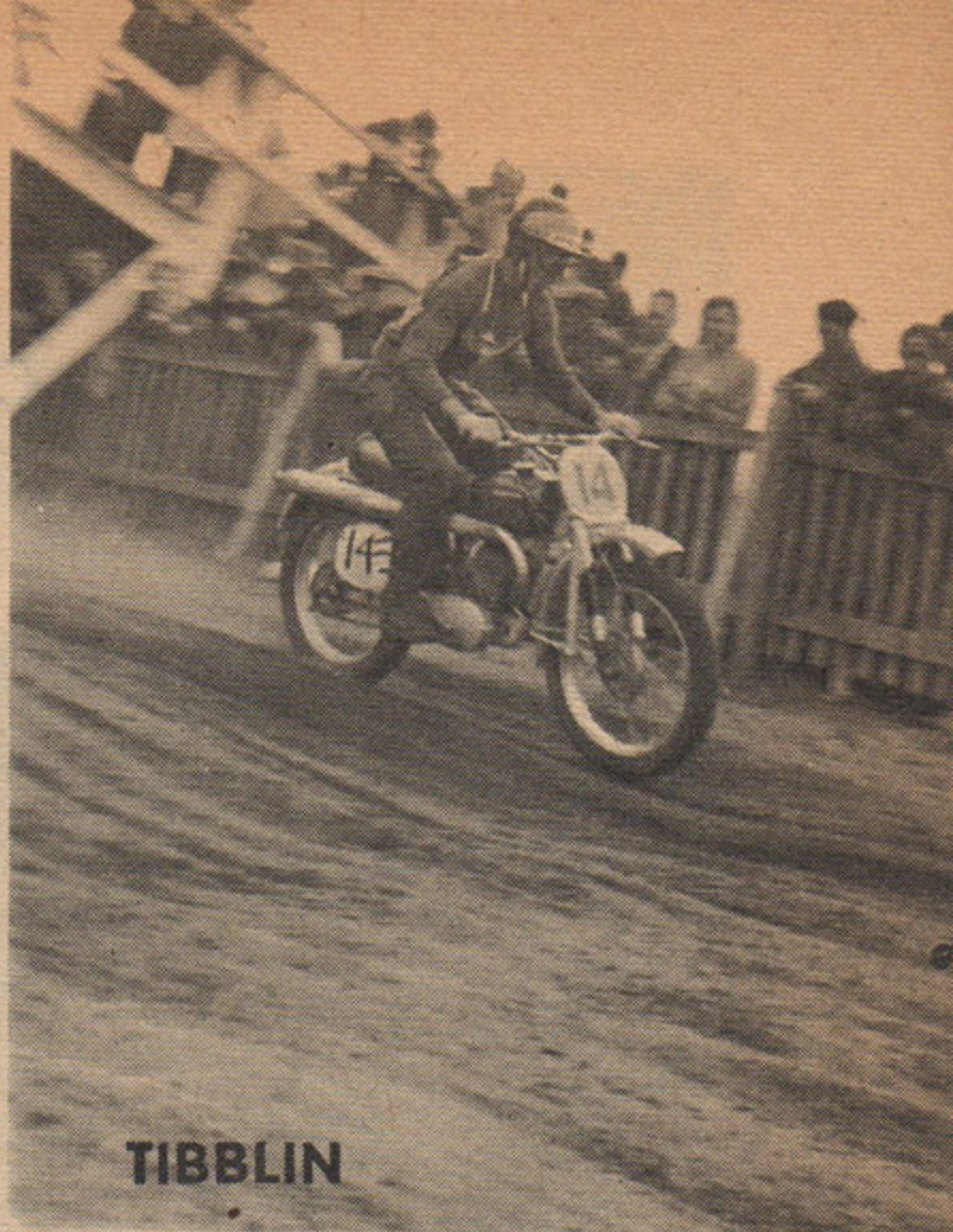
La fin de la manche fut marquée par la progression incessante, admirable, « pensée » de Cizek qui, pour son premier contact avec le sable, ne mit guère que quelques tours à se familiariser avec ce type de terrain. Et l'arrivée voyait triompher Rolf Tibblin, la toute jeune révélation de l'année, qui sut conserver un appréciable avantage sur le « grand-maître » tchèque.

★

La seconde manche fut à l'inverse de la précédente, Cizek gagnant devant son jeune rival. Ici encore, Oesterle prit le meilleur départ, pour disparaître un peu plus tard cédant alors le commandement à Tibblin, Cizek, une nouvelle fois assez mal parti, refaisait rapidement son retard, était troisième derrière Kæmper à la mi-course, précédant le très bon Hollandais Schram, son jeune camarade de l'usine Jawa Frantisek Ron — qui devait perdre une place sur une chute sans autre suite grave — et l'Allemand Wolter (qui profitera de l'incident).

Derrière ces hommes, un autre Hollandais, Jan Van der Mei, se fera remarquer sur sa petite twin Adler très rapide, et le Norvégien Hamar, le jeune Britannique Michael Jackson (F. Barnet ancien style), l'Irlandais Denis Kelly (F. Barnet dernière version) prendront les places d'honneur.

Mais en tête, un dernier changement devait s'opérer, Cizek usant de son incomparable intelligence de la course, des ressources remarquables de sa machine (dont le rendement est d'une égalité,



TIBBLIN

d'une constance incomparable) pour ravir à Tibblin la victoire et s'assurer ainsi, de cinq secondes, la première place au classement général.

★

Ainsi le chef de file de l'usine Jawa ajoutait-il un nouveau triomphe — le mieux amené sans doute — à la liste impressionnante de ses succès 1958. Mais Tibblin a confirmé très largement l'impression laissée à Bielstein et, se hissant en 3 courses à la seconde place derrière l'incomparable Tchèque, il a montré une classe qui n'a rien à envier à celle de son vainqueur. Entre les deux hommes, entre les deux machines (Jawa et Husqvarna d'usine) pas de grosse différence, sinon celle d'une expérience beaucoup plus longue chez Cizek !

Et seul Betzlbacher — malheureusement absent à Sint Anthonis — peut prétendre à partager le même niveau, les trois hommes dominant aujourd'hui la compétition en 250 cc.

R. C. D.

## —: RÉSULTATS TECHNIQUES :—

SINT ANTHONIS (Hollande), 7<sup>me</sup> manche de la COUPE D'EUROPE des 250 cc :

Première série : 1. Rolf TIBBLIN (Suède, Husqvarna d'usine) ; 2. Cizek (Tch., Jawa d'usine) ; 3. Schram (Hollande, Maico) ; 4. Kæmper (All., Maico) ; 5. Van der Mei (Hollande, Adler) ; 6. Ron (Tchécosl., Jawa d'usine) ; 7. Van den Hoeck Hol., Adler) ; 8. Griekspoor (Hollande, Maico) ; 9. Wolter (All., Maico d'usine) ; 11. Verhaegen (Belgique, Jawa « client ») ; 12. Vierdag (Hollande, Maico), etc...

Seconde série : 1. CIZEK ; 2. Tibblin ; 3. Kæmper ; 4. Schram ; 5. Wolter ; 6. Ron ; 7. Van der Mei ; 8. Hamar (Norvège, Husqvarna) ; 9. Jackson Michael (G.-B., Francis-Barnet) ; 10. Kelly (G.-B., Francis Barnet) ; 11. Vierdag ; 12. Rickardsson (Suède, Husqvarna).

Classement général : 1. CIZEK, 49 pts ; 2. Tibblin, 49 pts (mais à 5") ; 3. Kæmper, 45 pts ; 4. Schram, 45 pts ; 5. Van der Mei, 40 pts ; 6. Ron, 40 pts ; 7. Wolter, 38 pts ; 8. Vierdag, 29 pts ; 9. Kelly, 28 pts ; 10. Van den Hoeck, 19 pts ; 11. Hamar, 18 pts ; 12. Griekspoor, 18 pts ; 13. M. Jackson, 17 pts ; 14. Oesterle, 16 pts ; 15. Verhaegen, 15 pts.

★

G.-P. DE HOLLANDE (Sint Anthonis),

7<sup>me</sup> manche du Championnat du Monde (500 cc) :

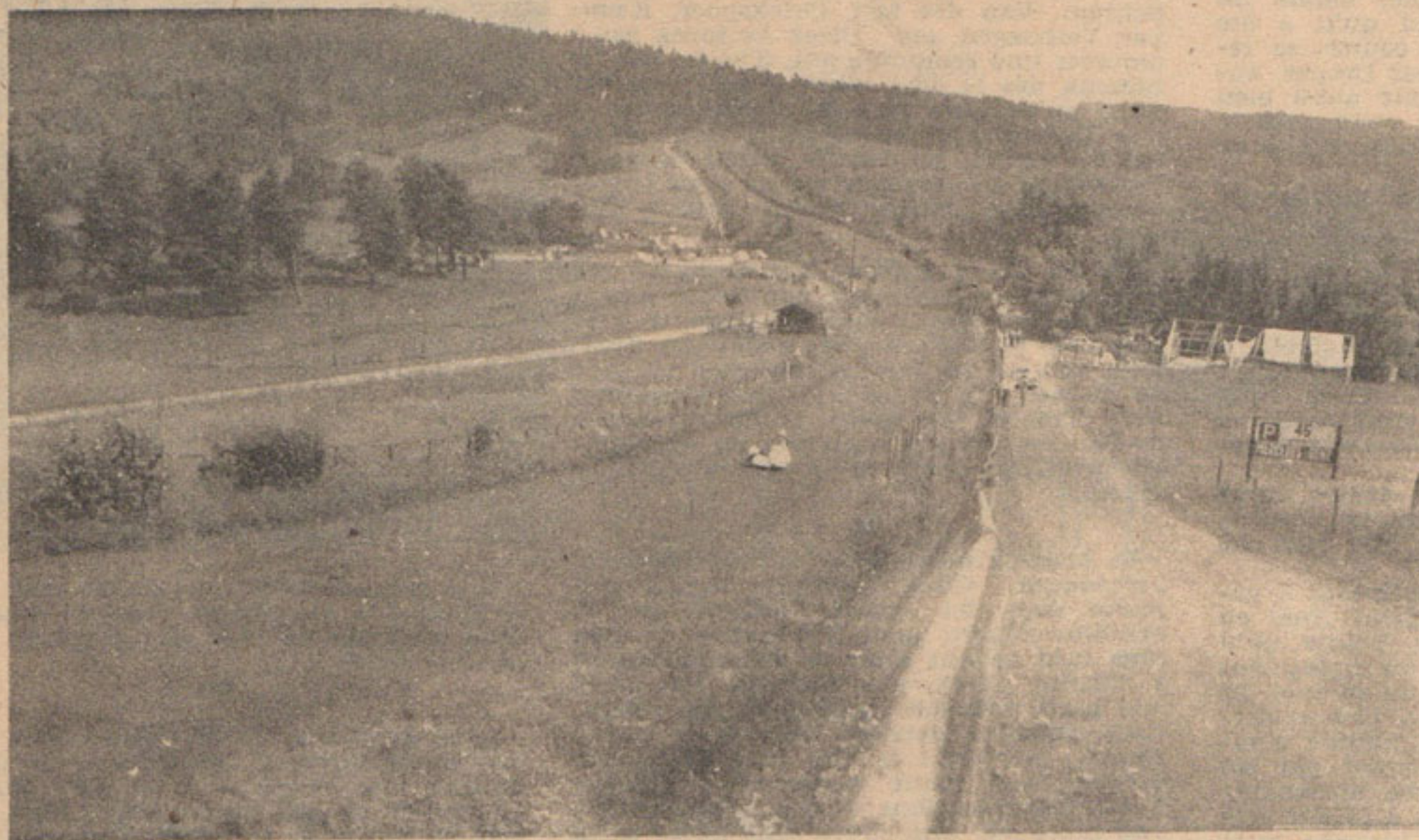
Première série : 1. John DRAPER (G.-B., BSA d'usine), 43' 44" 09 pour 16 tours, soit 40 km ; 2. A. Dirks (Hol., BSA), 44' 33" 04 ; 3. Baeten (B., FN d'usine), 44' 51" 02 ; 4. Van der Oever (Hol., BSA), 45' 23" 08 ; 5. Lundin (Suède, Monark d'usine), 45' 27" 03 ; 6. Joep Jansen (Holl., BSA), 45' 47" 05 ; 7. Curtis (G.-B., Matchless d'usine) ; 8. Van Obbergen (B., AJS « Boy Racer » suralésée) ; 9. Smith (G.-B., BSA d'usine) ; 10. Baudoin (Holl., Matchless) ; 11. Rasbro (Danemark, BSA) ; 12. Rombauts (B., BSA) ; 13. Schmid (F., BSA) ; 14. Penner (USA, BSA).

Seconde série : 1. Baeten, 16 tours, 40 km, en 45' 09" 03 ; 2. A. Dirks, 45' 14" 02 ; 3. Draper, 45' 46" 09 ; 4. Smith, 46, 16" 06 ; 5. Lundin, 46, 37" 3 ; 6. Van Obbergen, 47' 03" 08 ; 7. Rasbro ; 8. Hockle (USA, BSA) ; 9. Schmid ; 10. Joep Jansen.

Classement général : 1. DRAPER, 48 pts, 39' 31" 08 ; 2. A. Dirks, 48 pts, 39' 47" 06 ; 3. Baeten, 48 pts, 90' 00" 05 ; 4. Lundin, 42 pts ; 5. Smith, 39 pts ; 6. Van Obbergen, 38 pts ; 7. Joep Jansen, 36 pts ; 8. Rasbro, 34 pts ; 9. Schmid, 32 pts ; 10. Van den Oever, 22 pts ; 11. Curtis, 19 pts ; 12. Baudoin, 16 pts ; 13. Rombauts, 14 pts ; 14. Penner, 12 pts.

# CAVALIER SEUL DES M. V.

AU NURBURGRING



125 : UBBIALI \* 250 : PROVINI \* 350 et 500 : SURTEES

A BMW LES SIDES, AVEC SCHNEIDER

## DE NOTRE ENVOYE SPECIAL

**E**N partant pour le long voyage qui devait nous mener au Nurburgring, le spectateur que nous sommes partait avec une collection d'idées fausses. Nous allions vers le circuit le plus difficile d'Europe et nous nous réjouissions, d'avance, du spectacle que nous devions y voir.

Nous devons avouer que nous revenons un peu déçu et nous allons essayer de vous en donner les raisons.

Nous n'avons jamais caché, dans ce journal, nos préférences, en tant que spectateur, pour un circuit routier tel que Berne, par rapport à une piste comme Monza ou un tracé type autoroute, comme Francorchamps.

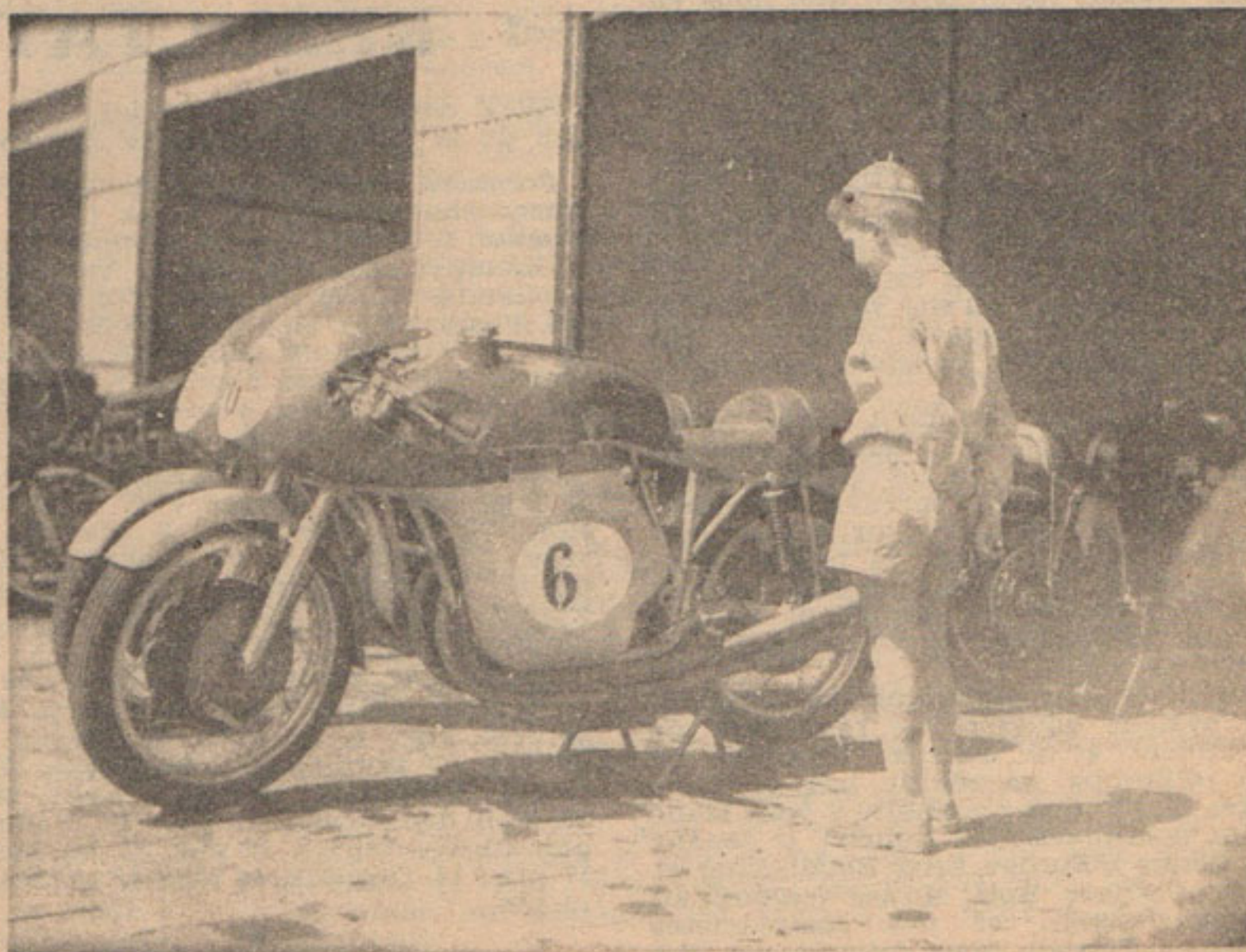
Nous ne savions pas encore, toujours pour le spectateur, combien peut être décevant un circuit type « route de montagne » surtout s'il mesure près de 23 km !

Car c'est le drame du Nurburgring, on a voulu trop bien faire, le parcours est trop long.

Dans un cadre certes grandiose, profitant du profil accidenté de la région, le

★

*Il serait amusant de savoir quelle machine hantait les rêves de Surtees à l'âge de ce jeune admirateur de la dernière version des MV 4 cylindres...*



problème de la place ne se posant pas, on a accumulé sur 23 km, tout ce que l'on a pu inventer pour rendre ce tracé terriblement difficile.

Si vous prenez Francorchamps, le TT Hollandais, le TT Anglais même, la course se déroule sur des routes utilisées, en temps normal, par la circulation routière. Au Nurburg, on a voulu créer des conditions qui ne se rencontrent nulle part ailleurs; si le circuit servait de route normale, on crierait « au fou !! » à l'adresse des Ponts-et-Chaussées.

Cela commence par deux lignes droites parallèles, devant les tribunes, 1 km chacune, terminées par deux épingles à cheveux dont l'une est plus ouverte que l'autre, ensuite une descente sinueuse mais dont les virages ne s'enchaînent pas, puis des kilomètres de montagnes russes, émaillés de virages secs, placés si l'on peut dire, à contre sens, des cuvettes à vous couper le souffle, où les machines décollent à chaque bout, agrémentés de virages masqués, un virage plat, rond comme une assiette appelé « Carousel » le tout parsemé de côtes ou de descentes comprises entre 6 et 17 %. En tout et suivant le programme 89 virages à gauche et 85 à droite !

Dans ces conditions la moyenne des tours les plus rapides s'inscrit entre 11 minutes pour les 125 et 10 minutes pour les 500, et vous voyez passer le premier 5 fois, s'il monte une 125 et 9 fois s'il pilote une 500. C'est trop peu et c'est trop long.

Et nous regrettons, bien que nous ne l'aimions pas, cet autodrome de Monza où l'on suit des yeux presque toute la course, et où presque toutes les 2 minutes passent soit une machine détachée soit un paquet de coureurs; car il n'y a pas de paquets de coureurs au Nurburg, l'accumulation de ces virages impitoyables sélectionne rapidement les valeurs et l'on assiste, sans enthousiasme à une monotone procession, toutes les 10 ou 12 minutes. De plus ce circuit diabolique fait une grande consommation de machines; sur 37 partants en 350, 22 seulement sont rentrés, 3 minutes séparant le 1<sup>er</sup> du 7<sup>me</sup>, le reste à des distances considérables.

Les organisateurs ont bien entendu compris le défaut de leur long circuit et pour soutenir l'intérêt de l'épreuve et supprimer autant que possible les « trous de silence » ils ont imaginé de renseigner les spectateurs, au fur et à mesure du déroulement des courses, grâce à un tour de force radiophonique.

Face à la tribune centrale une tour de signalisation a été édiflée. Elle comporte une réduction lumineuse du circuit et 5 emplacements ont été choisis en plus du passage devant les tribunes, pour diffuser les numéros des 5 premiers.

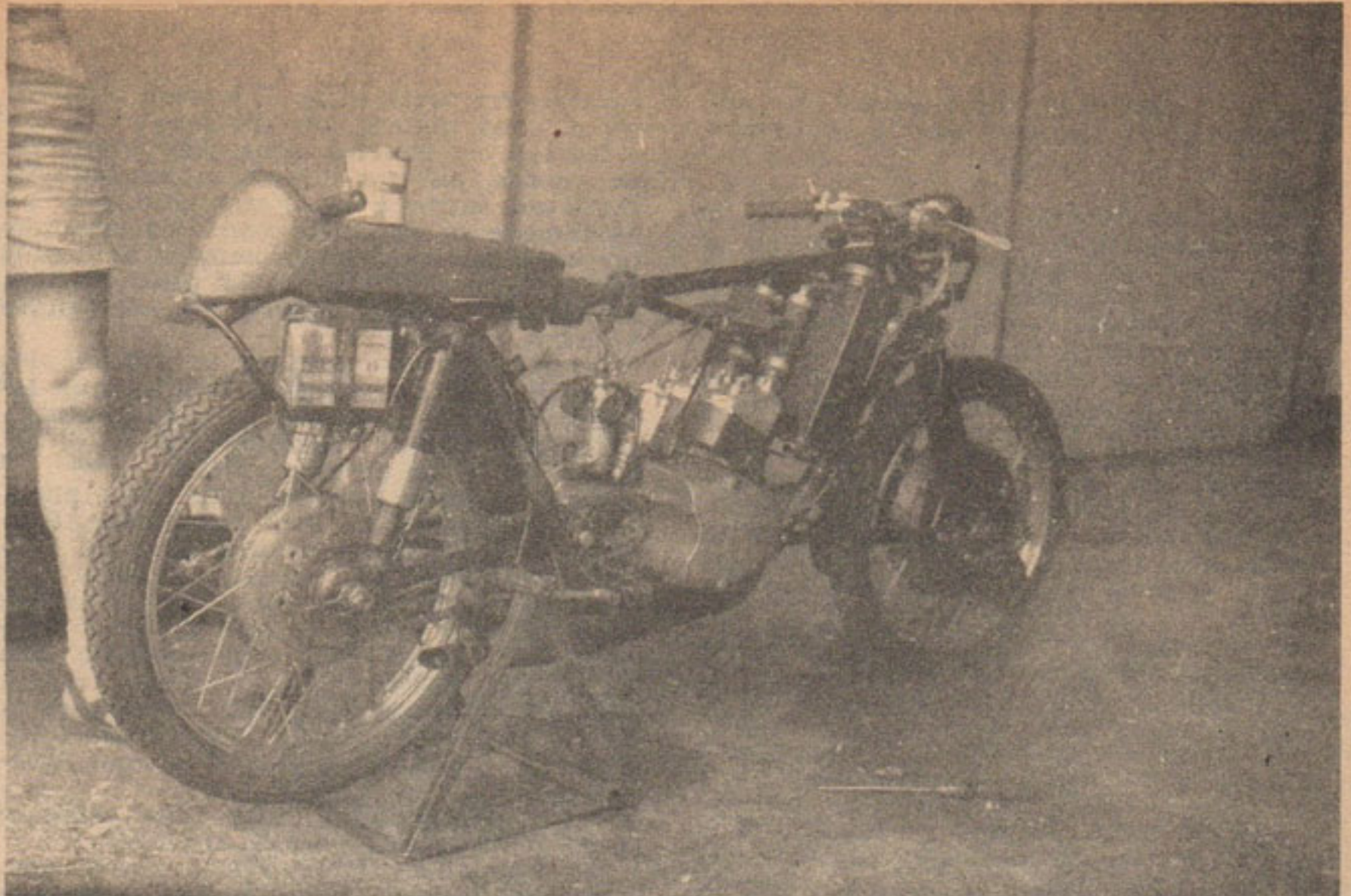
De point en point, soit toutes les 2 minutes environ, on voit où en sont les coureurs et on lit dans quel ordre ils se présentent aux virages choisis pour la diffusion.

Le malheur c'est que pour vouloir tenir au courant les spectateurs tout au long des 23 km, un speaker infatigable communique tout le temps les numéros et les noms des coureurs à près de 20 haut-parleurs d'une puissance exceptionnelle ce qui fait que de 9 h. 30 à plus de 18 h., nous avons été littéralement abrutis par un bavard intarissable, dont on ne pouvait se défaire, puisqu'il était partout !

On souhaitait une panne, pour trouver un peu de calme, elle ne s'est pas produite. Pour vouloir trop renseigner, on saoule le public de renseignements.

Voilà, en vrac, les mauvaises impressions, évidemment, personnelles et dont nous prenons la responsabilité (considérant la question sous l'angle du spectateur).

Si nous examinons le circuit du point de vue du coureur, nous constatons que celui-ci affronte une course qui n'est pas une partie de plaisir. Trop de difficultés



que l'on ne rencontre habituellement pas sur une route qui sert pour une fois de circuit, 175 virages sortant de l'ordinaire qu'il faut enregistrer dans l'ordre, une trop grande concentration exigée, du départ à l'arrivée. Parcours terrible pour les freins et les boîtes, conduite technique qui doit avant tout éviter les surrégimes, qui au Nurburg causent la majeure partie des abandons, les Ducati desmodromiques n'y ont pas résisté. Par contre les 2 temps comme les MZ ou les Adler s'en accommodent parfaitement. Circuit dangereux puisque Ferri a été grièvement accidenté et que Brett dur à cuire des TT s'y est abimé bras et vertèbres.

★

Au départ, les machines qui ont été décrites en long et en large dans ce journal, les MV d'usine dans les 4 classes, les Ducati en 125 plus rapides que les MV mais dont les moteurs n'ont pas tenu, des Adler bicylindres 250, des MZ mono et bicylindres en 125 et 250; des 250 NSU privées, une horde de Norton en 350 et 500, des BMW privées en 500 et en sidecars, les unes bénéficiant (Duke, Hiller, Klünger, Schneider) des soins des mécaniciens de Munich, les autres (Dale, Camathias, Fath, Neussner) livrées aux seuls outils de leurs propriétaires.

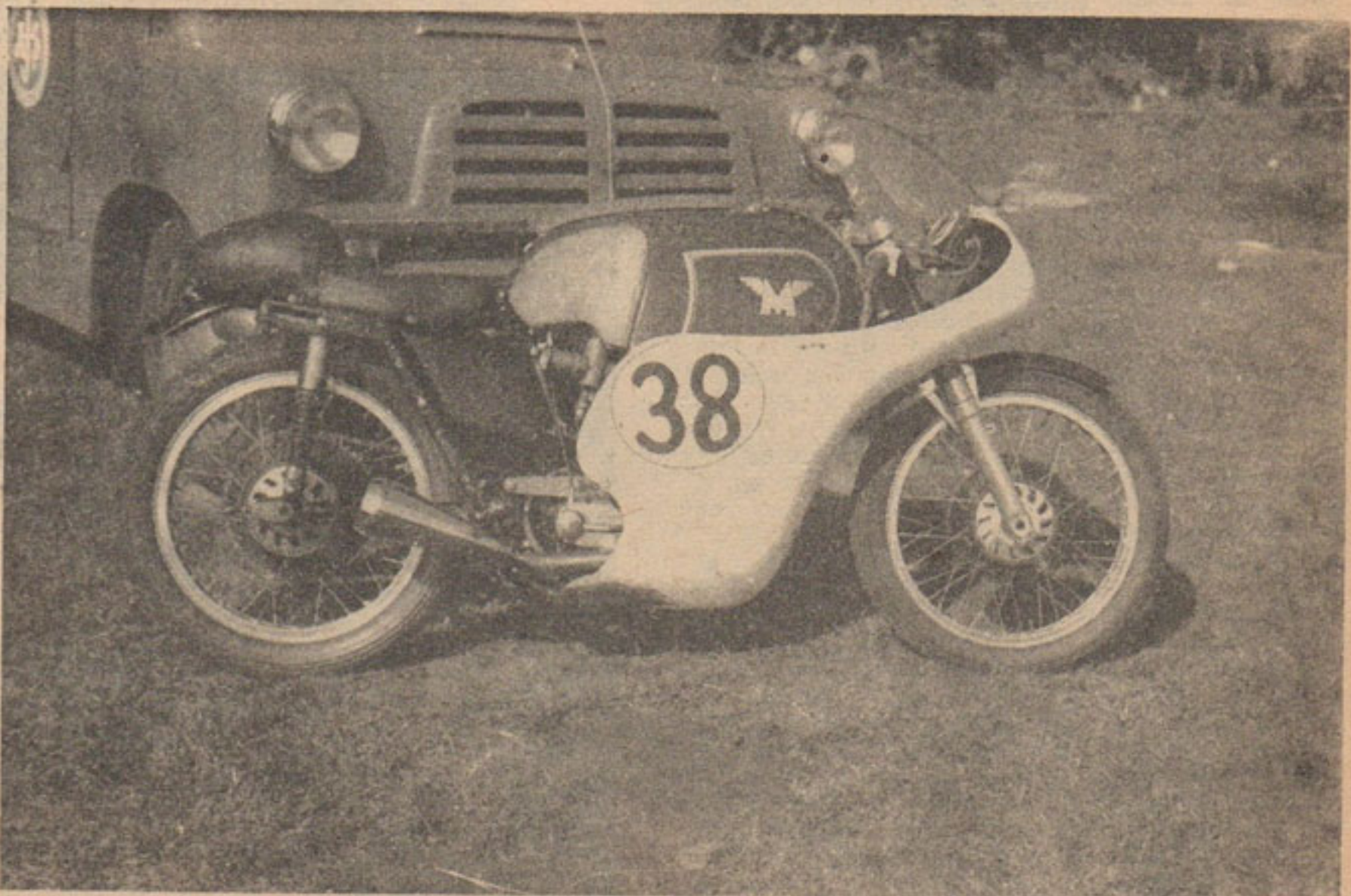
Aux essais, par temps sec, tous les records sont battus :

- en 125 : Taveri (Ducati), 123 km/h de moyenne, ancien record 117 km/h.
- en 250 : Provini (MV), 127 km/h de moyenne, ancien record 125,8 km/h.
- en 350 : Surtees (MV), 130,8 km/h de moyenne, ancien record 128,7 km/h.
- en 500 : Brett (Norton), 132,7 km/h de moyenne, ancien record 131,7 km/h.

Les surprises venant de Taveri qui devançait Provini sur MV et de Brett qui se plaçait devant la 4 cylindres de Surtees.

Rappelons, en passant, que l'inégalable Fangio, sur la 2.500 Maserati a effectué un tour que l'on considère comme sensationnel à 147 km/h de moyenne, ce qui fait 10 % de mieux par rapport à Brett et confirme bien que les 175 virages sont

*Ci-dessus, la 250 Adler refroidie par eau, et sur laquelle Falk termina 3<sup>me</sup> de sa catégorie en courant sans carénage. Ci-dessous, la 500 Matchless de Ahearn munie de la nouvelle boîte course AMC, et qui est la seule machine anglaise dont l'échappement se fait par mégaphone à cône inversé.*



beaucoup plus durs sur 2 roues que sur 4, parce qu'ils ne sont pas « routiers ».

★

Parmi les pilotes, confirmation de la classe exceptionnelle de J. Surtees qui se révèle être un coureur complet, très à l'aise sur le sec comme en 350 où il bat le record général et du tour établi par Lomas et sa Guzzi, machine que l'on considérait par sa maniabilité et son faible poids comme particulièrement adaptée à ce circuit, mais surtout parce qu'il a su, en 500, sous un orage de pluie et de grêle, parcourir 200 km de virages glissants, avec plus de 65 CV sous le poignet droit, sans une faute, virant la machine bien droite; accélérant à la sortie sans un dérapage, effectuant une véritable démonstration.

Révélation d'un jeune Rhodésien, Gary Hocking à qui la maison Slazenger avait confié pour la course des 500 la machine de Brett, blessé dans la course précédente, la meilleure Norton de tout le parc et qui dans des conditions toutes nouvelles pour lui, pluie et grêle, termine 3me derrière les 2 MV d'usine, à 1' 20" de Surtees dans sa poche toutes les Norton ou BMW montées par des coureurs d'une plus grande réputation. La meilleure BMW conduite par Hiller, champion d'Allemagne, termine 4me à 106 de moyenne seulement contre 111 à Hocking. Voilà un futur Ray Amm!

En dehors de Surtees et Hartle, les deux montes des MV qui ont terminé chaque fois dans cet ordre, la relève anglaise est largement assurée par les D. Chadwick, M. Hailwood, Bob Anderson, auxquels il convient d'ajouter celui que les journalistes considèrent encore meilleur que Surtees, et absent du Nurburg: Bob McIntyre. À tous ces garçons, il ne manque que des machines pour pouvoir contester la supériorité italienne.

Du côté sidecars, 2 équipages de valeur presque égale: Schneider et Camathias. Aux essais tous les deux réalisent: le Suisse 120,6 km/h, l'Allemand 120 km/h de moyenne, battant le record précédent qui était de 118,7. Le Suisse possède deux moteurs remarquablement au point qui lui permettent d'essayer avec l'un et de courir avec l'autre. Schneider avait aussi deux moteurs personnels mais les avait cassés tous les deux aux essais. La maison BMW, afin d'assurer le titre de champion du monde à l'Allemand a demandé à Duke de lui prêter celui que l'usine avait spécialement préparé pour la course de solo. Le résultat a été pour Schneider une victoire confortable, le record du tour porté à 122,3 km/h ce qui prouve que les moteurs d'usine possèdent toujours quelques CV supplémentaires!

Et M. Duke alors nous direz-vous? Et bien M. Duke, pour nous, c'est Louison Bobet, il a toujours le désir de courir, le goût de la course, et pour se défendre il met au point des cadres des suspensions, on lui prête des moteurs spéciaux mais la mise au point est longue et il connaît une longue période de déveine. D'autre part, il est terriblement exigeant, habitué aux Gilera qu'il avait fait modifier à sa convenance, il ne retrouve pas par exemple ces freins qui sont nécessaires à sa technique particulière, et les techniciens de BMW se demandent comment peut être un frein AV qui donne satisfaction à Duke, alors que tous les autres coureurs de la marque se contentent de ce qu'on leur donne! A ce sujet, la BMW était bien pour Duke la dernière machine à conduire, tout y est différent de ce qu'il a jusqu'à présent piloté avec succès, et de plus passer de la Norton à la BMW, ne facilite pas les choses. Cependant si le style demeure impeccable, il semble que le champion n'ait plus cette virtuosité d'autrefois; est-ce une question de machine? En 350, il disposait d'un moteur neuf, spécial, au bout de 3 tours, les fuites d'huiles provenant de la boîte des cames rendent la roue AR incapable de tenir une ligne dans les virages d'où abandon. En 500, un moteur d'usine mais monté sans pouvoir effectuer des réglages de carburation, engorgement d'un cylindre et réabandon. Le jour où la poisse le

quittera on verra si les Chadwick ou Hailwood sont devant ou derrière!

Ubbiali et Provini sont très près l'un de l'autre, sur un circuit moins sinueux Gandossi surtout et Ferri auraient pu amener leurs Ducati devant les premiers nommés, car les desmodromiques sont plus rapides que les MV, mais plus fragiles, elles n'ont pas supporté les sursrégimes à doses répétées!

Immédiatement derrière se situent les 2 temps d'usine MZ plus rapides que les MV ou Ducati de client, la meilleure conduite par Degner termine 3me à 1' 20" d'Ubbiali à 119 de moyenne.

En 250, piste humide mais sans pluie, aussi les records ne sont pas battus, Provini, sans pousser termine premier, Ubbiali ayant eu des ennuis de boîte. Les 2 temps créent la surprise, Fugner amène sa bicylindre MZ à la 2me place, l'arrière Provini et Falk qui montait une bicylindre Adler, sans carénage, rentre 3me à 6 secondes de la MZ, tous les deux ayant largement dominé la meilleure NSU, celle de Kassner, ce qui n'est pas courant.

Pour vous donner une idée générale voici le classement des 5 épreuves:

125: 1. Ubbiali (MV), 121,8 km/h moy. record; 2. Provini (MV), 121,2, moyenne record; 3. Degner (MZ), 119,2 km/h; 4. Fugner (MZ), 115,2 km/h; 5. Brehme (MZ) 114,5 km/h.

Meilleur tour: Ubbiali, 123,2 km/h, nouveau record.

250: 1. Provini (MV), 119 km/h de moy.; 2. Fugner (MZ), 117,6 km/h; 3. Falk (Adler), 117,4 km/h; 4. Kassner (NSU), 113,1 km/h; 5. Heis (NSU), 111,1 km/h.

Meilleur tour: Provini, 124,2 km/h.

350: 1. Surtees (MV), 129,5, moyenne record; 2. Hartle (MV), 128,6 km/h; 3. Chadwick (Norton), 123,1 km/h; 4. Hailwood (Norton), 127,8 km/h; 5. Anderson (Norton), 125,9 km/h.

Meilleur tour: Surtees, 131,7 km/h, nouveau record.

Sidecars: 1. Schneider (BMW), 112,8 km/h de moyenne; 2. Camathias (BMW), 108,7; 3. Richter (BMW), 98,6 km/h; 4. Rohsipe (BMW), 98,5 km/h; 5. Neussner (BMW), 94,2 km/h.

Meilleur tour: Schneider: 122,3 km/h, nouveau record (la pluie a commencé de tomber du 2me tour à la fin de la course).

500: 1. Surtees (MV), 112,6 km/h, moy.; 2. Hartle (MV) 111,9 km/h; 3. Hocking (Norton), 111 km/h; 4. Hiller (BMW), 106,7 km/h; 5. Dale (BMW), 105,7 km/h.

Meilleur tour: Surtees: 120,9 km/h (course disputée sous la pluie).

Pour terminer, quelques considérations générales. Nous nous attendions à trouver une ambiance extraordinaire, encore une erreur. Tout se passe dans un calme et, il semble, une indifférence que l'on ne trouve pas d'habitude dans un Grand Prix à l'Etranger.

De source officielle il y avait 85.000 spectateurs, si vous estimez à 5.000 ceux qui garnissaient les tribunes et les lignes droites du départ et de l'arrivée, il reste 80.000 à répartir sur 20 km ce qui ne représente pas une très forte densité. Où que vous vous trouviez vous ne voyez passer les coureurs qu'une fois toutes les 10 minutes et c'est peu pour créer et entretenir l'atmosphère de Grand Prix.

On se demande, à voir ces spectateurs aussi peu excités si ce sont de vrais amateurs de courses ou bien si ce ne sont pas des piqueurs amateurs d'une journée de plein air.

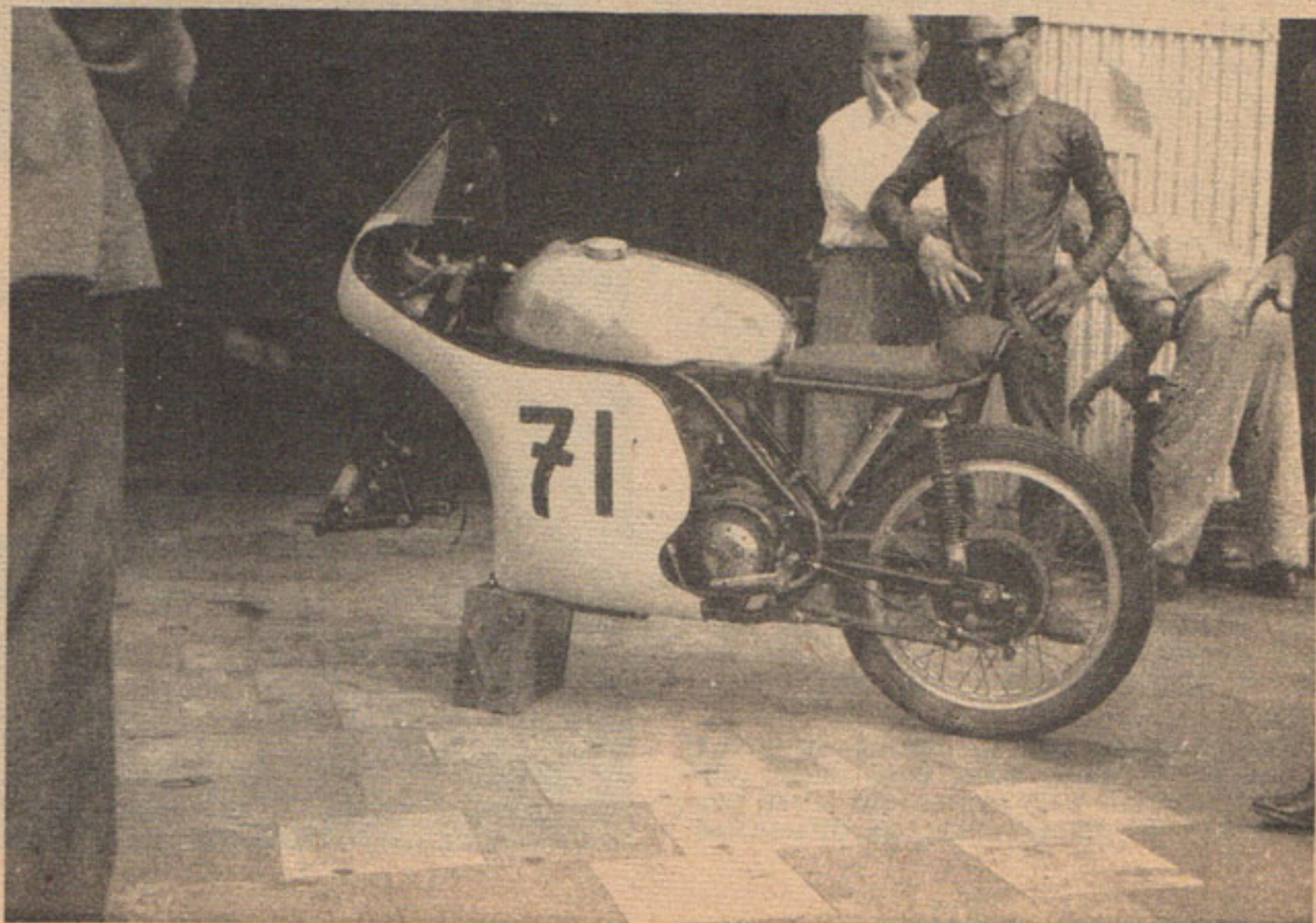
Nous n'avons pas retrouvé ces invraisemblables embouteillages de Monza, si préjudiciables aux embrayages et aux conducteurs nerveux, autre déception, plus de voitures que de motos, il n'y a pas ces parcs de 5 ou 6.000 deux-roues comme à Monza, qui font qu'en Italie, le Grand Prix est un spectacle de motards pour des motards. Nous n'y avons pas vu toutes ces 2 temps que nous avons rencontrés il y a 2 ans, mais beaucoup plus de petites voitures genre Isetta, NSU « Prinz », Isard, etc. Seule demeure une certaine aristocratie de la BMW, cavalier et cavalière, vêtus de noir de la tête aux pieds, provenance générale: Munich, ce qui représente un nombre respectable de km pour un week-end.

Il faut dire aussi que le voyage au Nurburg est un déplacement dans une région sans grande ressources hôtelières à proximité immédiate du circuit situé de plus, loin des grandes villes allemandes.

Par contre l'amateur de tourisme découvrira avec joie toute cette région de l'Elbe, pittoresque et grandiose, dont les routes sinueuses et désertes conviennent parfaitement à la promenade en moto. Les hôtels et auberges sont nombreux, dans les vallées, on s'y loge et s'y nourrit à très bon marché, les vins de la Moselle, qui traverse le massif, excellents et, bonne surprise, abordables, enfin il en coûte moins de 700 francs pour 10 litres de super.

Borely.

Voici la Norton « maison » de Duke. Le cadre est un Featherbed modifié par le célèbre coureur et dont une des particularités consiste en un ancrage de frein à parallélogramme déformable fixé sur ledit cadre.



# COMMENT SE FABRIQUE UNE BOUGIE

(Voir notre N° précédent)

**N**OTRE visite de la nouvelle usine AC à Gennevilliers nous a permis de suivre (voir notre précédent numéro) la fabrication de l'isolant suivant une technique utilisée pour la première fois en Europe. Les ateliers réservés à cette fabrication occupent tout le rez-de-chaussée de l'usine et pour pouvoir assister au déroulement des opérations suivantes, nous empruntons un large escalier qui nous conduit au premier étage.

Premier arrêt pour assister à

## L'EMAILLAGE

de l'isolant. Nous nous trouvons au début d'une longue chaîne tout au long de laquelle nous allons suivre maintenant le « montage » de la bougie.

L'émaillage de l'isolant est effectué par un pulvérisateur rotatif après qu'un dispositif automatique ait imprimé sur le corps de l'isolant la marque et le type de la bougie. L'isolant est ensuite légèrement chauffé et prend place sur une chaîne-plateau. C'est alors l'introduction de la partie inférieure de l'électrode centrale. Cette opération, qui est actuellement manuelle, est appelée à devenir mécanique dans un proche avenir.

Le plateau passe alors sous une machine dont le rôle est de vérifier si l'électrode centrale est justement placée dans le fond de l'isolant.

Et nous en arrivons maintenant à une autre particularité nouvelle des bougies AC. Il s'agit du

## SCELLEMENT

### DE L'ELECTRODE CENTRALE

qui s'opère ici suivant un procédé original.

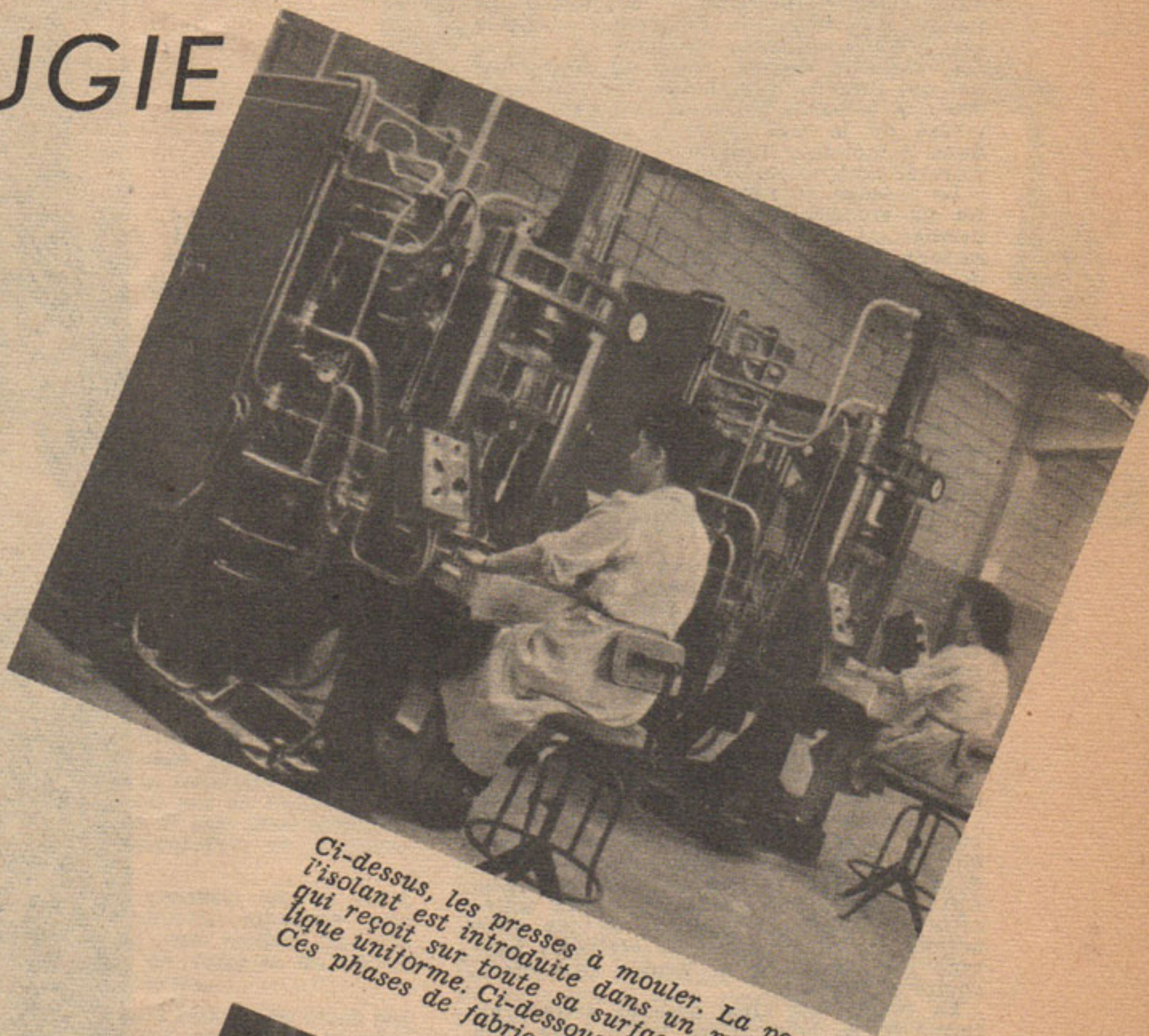
En fait le scellement de l'électrode a posé depuis toujours aux techniciens de la bougie des problèmes difficiles à résoudre. En effet le vieillissement du scellement peut finir par provoquer des fuites entre l'électrode centrale et l'isolant, fuites qui entraînent alors une diminution de la compression et une augmentation de la température de fonctionnement de la bougie avec pour conséquence une usure plus rapide de l'électrode centrale.

★

Les ingénieurs des bougies AC ont trouvé, pour résoudre ce problème une solution qui mérite de retenir l'attention. L'électrode centrale est en deux parties (nous avons vu plus haut comment était mise en place la partie inférieure) reliées entre elles par un « scellement au verre conducteur ». Le mélange servant au scellement est en effet constitué par de la poudre de verre — dont le rôle est d'assurer l'étanchéité — et du cuivre — qui assure le passage du courant, donc la conductibilité thermique.

Ce scellement au verre conducteur est présenté par ses idéateurs comme offrant des indiscutables avantages techniques.

Voyons maintenant comment est réalisée l'opération.



Ci-dessus, les presses à mouler. La poudre destinée à l'isolant est introduite dans un moule de caoutchouc qui reçoit sur toute sa surface une pression hydraulique uniforme. Ci-dessous, la rectification des isolants. Ces phases de fabrication ont été décrites dans notre précédent numéro.



Nous avons laissé la bougie au moment où la partie inférieure de l'électrode centrale avait pris place au fond de l'isolant. Poursuivant sa route sur la chaîne, l'isolant passe alors sous une série de machines qui dosent et introduisent le mélange servant au scellement (en deux fois). Ensuite, le mélange est fortement tassé dans l'isolant (pression de 300 kg) et la partie supérieure de l'électrode centrale est, à son tour, mise en place.

L'ensemble traverse alors un four tunnel qui liquéfie le mélange (température : 900°). A la sortie du four, la partie supérieure de la tige centrale est enfoncée dans le mélange liquéfié et ce dernier, en refroidissant, se solidifie.

Le passage au four a eu aussi pour effet de vitrifier l'émail de l'isolant et ce dernier est maintenant prêt pour les opérations finales d'assemblage. Mais avant de quitter la chaîne, les isolants sont soumis à un contrôle visuel qui permet l'élimination de ceux qui présentent des défauts immédiatement réparables.

★

Les dernières opérations dont nous allons parler maintenant sont plus classiques et ne relèvent pas d'une technique nouvelle.

### LE CULOT

est tout d'abord fileté par pression (roulage) de trois molettes tournant sur elles-mêmes. Il passe ensuite par une série de bains successifs qui assurent son brunissage au nitrate de soude et qui lui donnent son aspect définitif.

★

Et c'est maintenant l'assemblage du culot et de l'isolant, après que l'électrode de masse ait à son tour été mise en place.

La collerette du culot est d'abord rabattue et sertie à froid. Puis un courant électrique de très forte intensité passe dans le culot en même temps qu'une forte pression est appliquée sur la collerette du culot. Le résultat de ces deux actions est de produire un véritable fretage qui assure à la bougie une étanchéité parfaite.

La bougie est ainsi presque arrivée au terme de sa fabrication. Il ne reste plus en effet qu'à mettre en place l'écrou et à l'enfoncer.

★

Cette chaîne d'assemblage final qui compte quatre branches, atteint une longueur totale de 110 mètres !

*La chaîne d'assemblage. Les bougies y sont serties à chaud. Un courant électrique passe dans les culots et les chauffe, tandis qu'une forte pression est appliquée sur la collerette du culot.*



*Les culots sont découpés dans des barres d'acier six pans par des décolleteuses automatiques.*

La fabrication de la bougie est donc terminée. Mais il n'est sans doute pas inutile de rappeler les contrôles qui l'accompagnent et que l'on retrouve à tous les stades de la fabrication : contrôle du dosage des composants de la poudre dans un vaste laboratoire de céramique communiquant directement avec l'atelier ; contrôle du profil de l'isolant et du bec amplithermique par projection sur une épure ; contrôle final de l'isolant, puis de la bougie terminée.

Parmi les autres laboratoires qui contribuent aux différents contrôles, citons celui de métallurgie où sont effectués les essais de traction sur l'électrode centrale, celui d'électronique, etc...

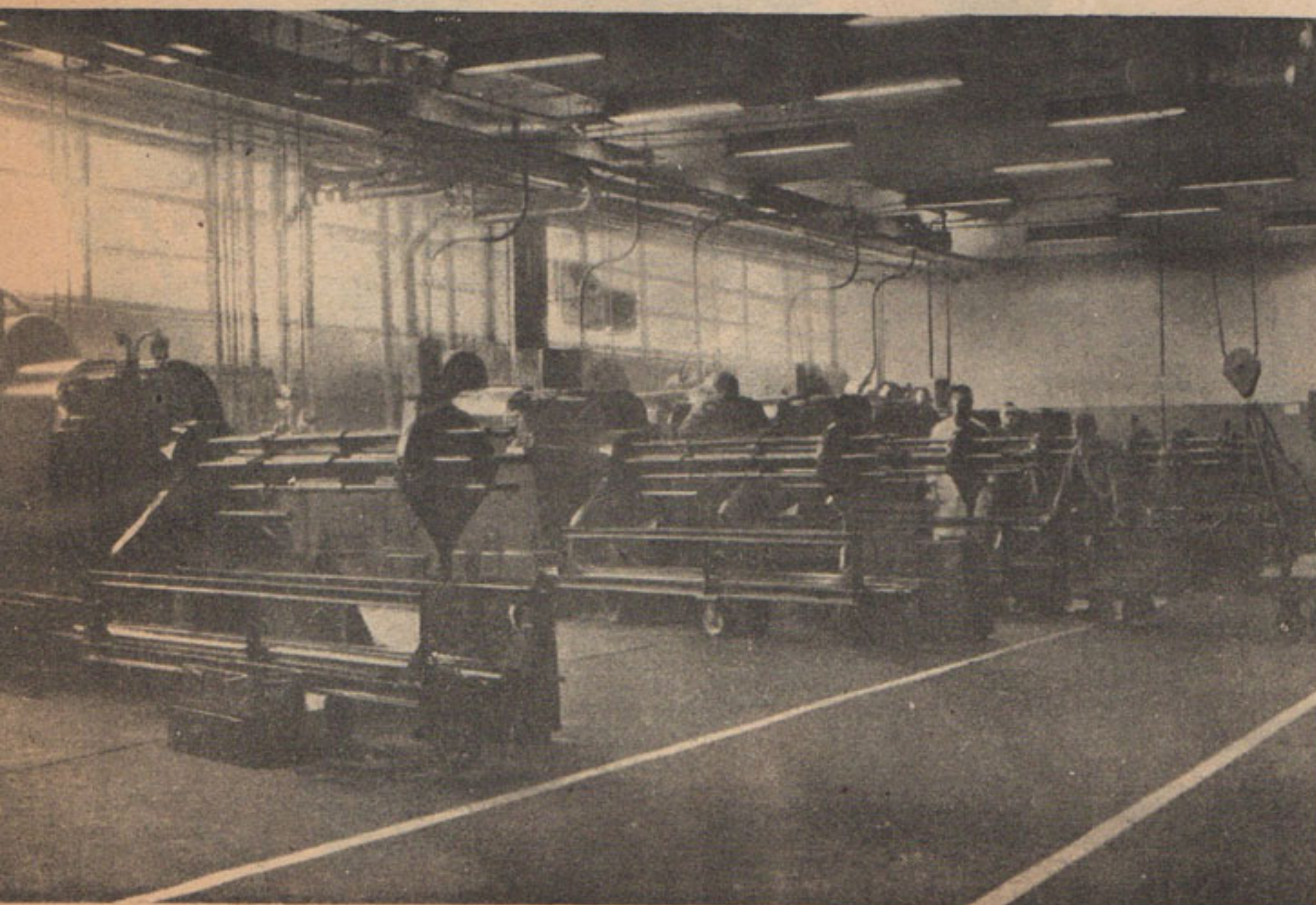
Enfin, et ainsi que nous avons eu l'occasion de le dire tout au long du récit de notre visite, en dehors de ces contrôles « techniques » et à chaque étape de la fabrication de la bougie, des contrôles « visuels » sont effectués qui permettent d'éliminer toutes les bougies qui présentent des anomalies.

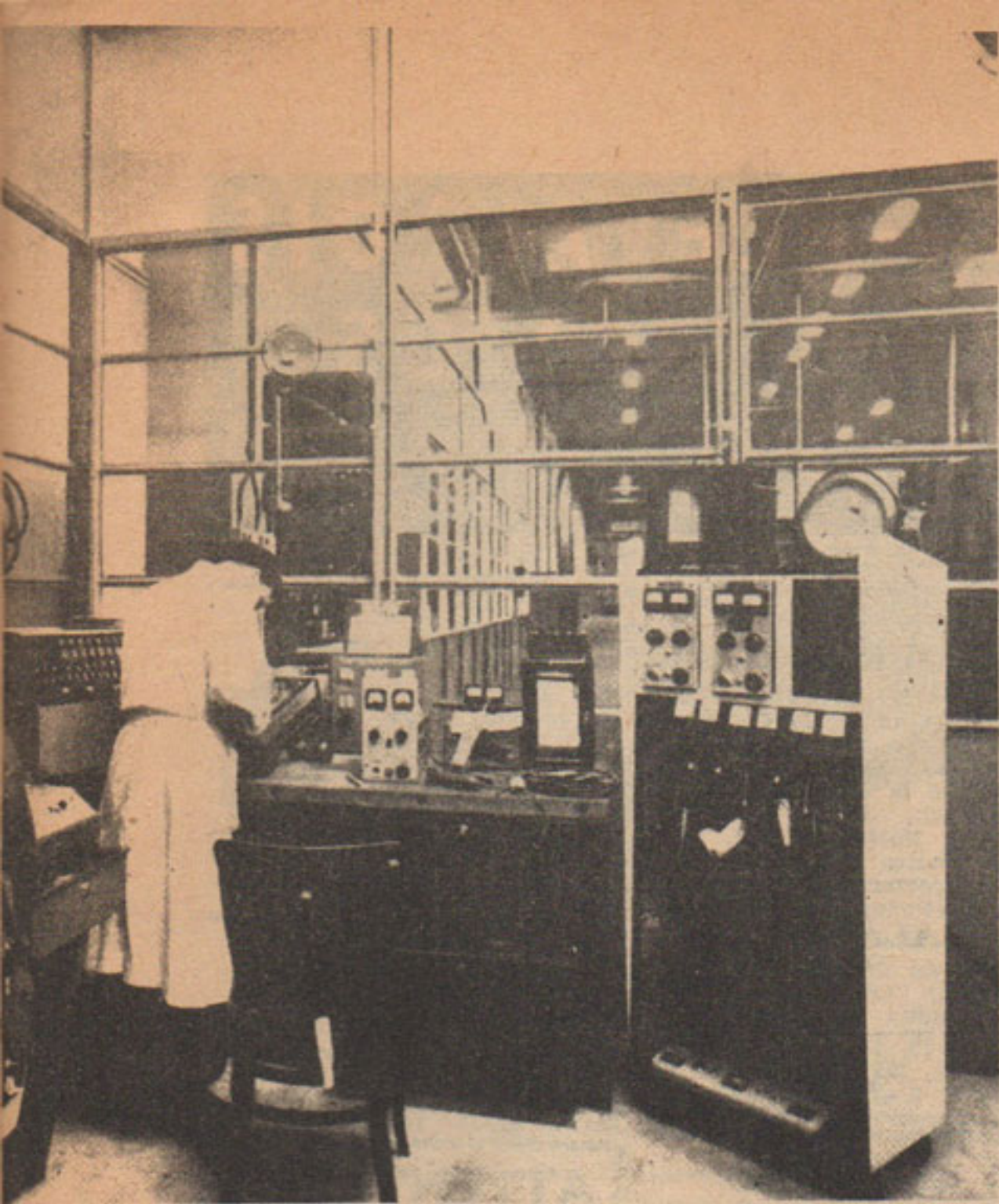
★

Quelques chiffres illustreront d'ailleurs plus concrètement ce que nous avons écrit plus haut.

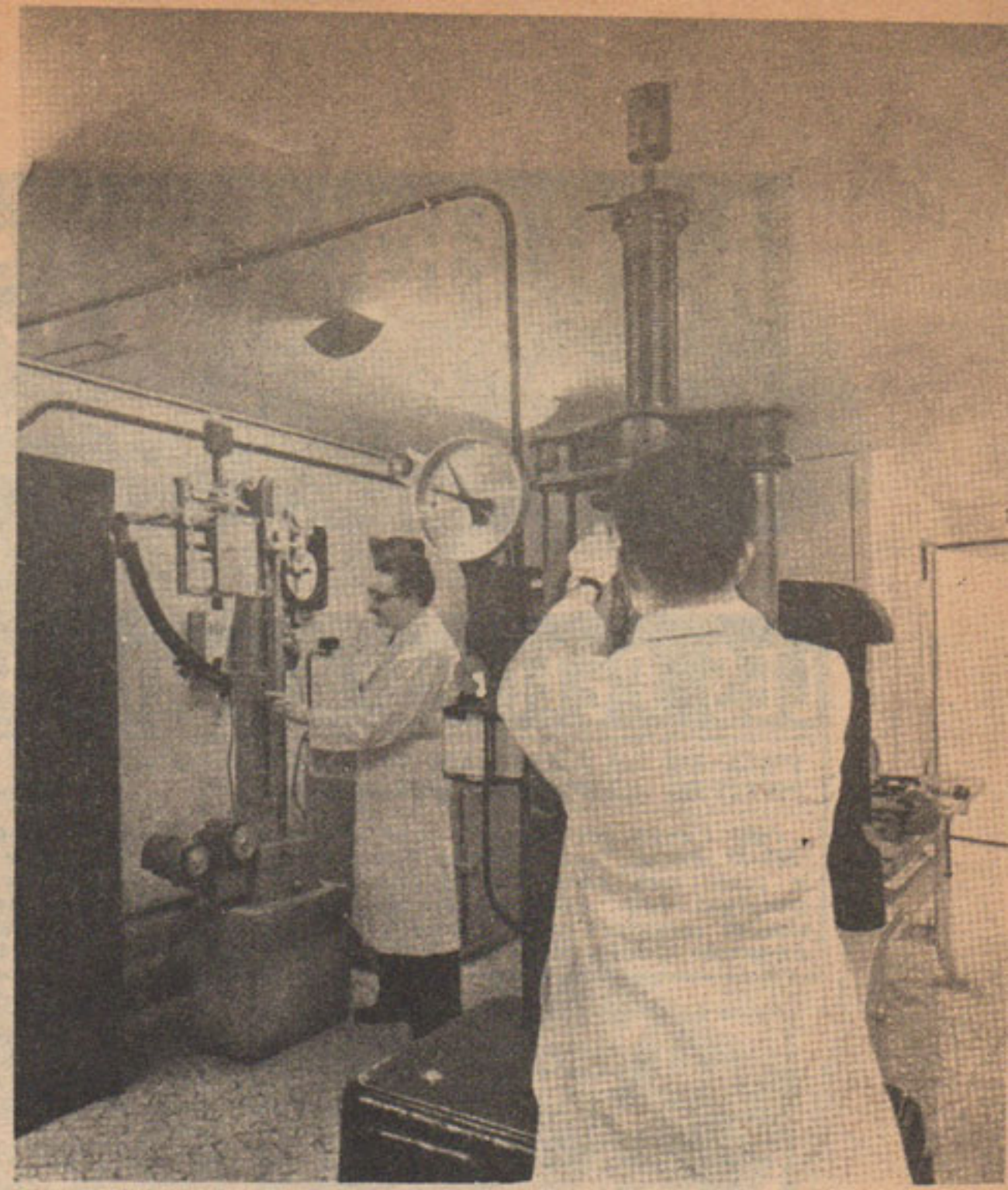
La fabrication d'une bougie exige 37 opérations. Or chaque bougie est contrôlée 30 fois et chacun de ces contrôles est multiple. Ces contrôles se répartissent ainsi :

— Dix se situent à différents stades de fabrication de l'isolant.





A gauche, le laboratoire d'électronique.



A droite, le laboratoire de métallurgie où sont effectués les essais de traction sur l'électrode centrale.

- Six concernent le culot.
  - Cinq sont nécessaires pour les tiges filetées.
  - Deux se rapportent aux électrodes.
  - Sept, enfin, sont opérés dans les différents laboratoires.
- Rappelons en outre que, sur les 140 personnes employées, 34 (soit 1/3 sensiblement) sont affectés au contrôle de la fabrication.

★

Visite d'usine fort intéressante en elle-même, donc, mais qui ne doit pas nous faire oublier que nous assistons à la naissance de la

### NOUVELLE BOUGIE AC

dont nous résumons ci-après les caractéristiques essentielles.

1°) - Moulage hydrostatique de l'isolant permis par l'utilisation directe d'une matière pulvérulente contenant un pourcentage élevé d'alumine (52 %).

2°) - Bes « amphithermic » permis par la précision du procédé de fabrication et par l'utilisation de la nouvelle céramique. Ce bec est caractérisé par sa faible masse et ses parois minces. Il suit plus aisément les variations de température de la chambre de combustion.

3°) - L'électrode centrale est en deux parties et le scellement, assurant une étanchéité parfaite, est réalisé par un mélange de poudre de verre et de cuivre selon un procédé breveté.

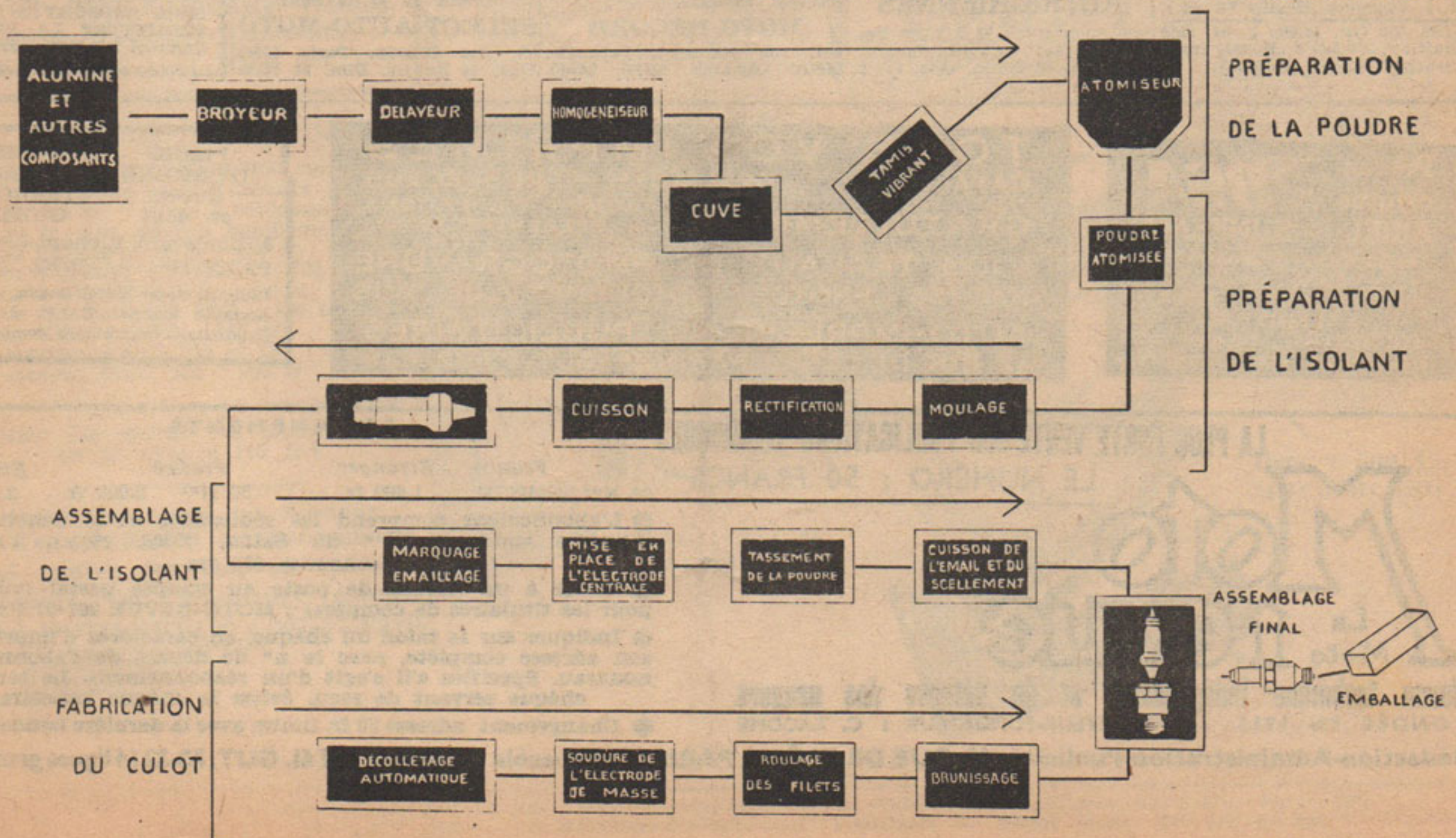
4°) - Le sertissage à chaud du culot sur l'isolant s'opère aussi selon un procédé breveté.

Toutes ces particularités font de la nouvelle bougie AC une réalisation qui ne manquera pas d'intéresser tous les usagers du deux-roues. En fait il ne s'agit pas d'un « remaniement » des anciens modèles mais véritablement d'une bougie de conception très différente, utilisant une technique de fabrication entièrement nouvelle.

Cette « révolu-tion » dans sa fabrication est tout à l'honneur de cette ancienne marque qui confirme ainsi ses intentions de ne pas s'enliser dans les traditions et de vouloir toujours rester à l'avant-garde dans une industrie où les progrès doivent être incessants dans la mesure où ils sont liés à ceux réalisés dans le domaine de la construction des moteurs,

B. N.

## SCHÉMA RÉCAPITULATIF DE LA FABRICATION





# A. DUBOIS

58, RUE ARISTIDE BRIAND  
LEVALLOIS-PERRET (SEINE)  
PER. 19-73

LIVRAISON IMMÉDIATE DE TOUS MODÈLES



\* BON VENDEUR... C'est bien ! \*  
\* BON MÉCANICIEN... C'est mieux ! \*  
CREDIT 6-9-12 MOIS — 35 % COMPTANT

# LEVALLOIS MOTOS

STOCK COMPLET PIÈCES DÉTACHÉES  
Envoi contre remboursement

MAGASIN OUVERT EN AOUT — VENTES PIÈCES DÉTACHÉES ET MOTOS

## LES PETITES ANNONCES DE *Moto revue*

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

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

### VENDEURS !

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

### PEUGEOT

175 Peugeot, 57, état neuf, LAM 68-44, heures repas.

### TERROT

Terrot Jap Burman 350 anc. mod., mais b. ét., b. px. Mathieu 8, r. Fairie, Cheny (Yonne).

### MOTOS ANGLAISES

500 BSA A7ST, 54, 24.000 k, b. ét., 190. Fourel, 100, r. Oberkamph, Paris (11<sup>e</sup>).

Part. vend BSA C12, 8.000 km, 7, r. Poulguez, Neuilly (S.-M.).

BSA 650 GZ, 25.000 k, 54, side Buffier, 250.000 f. Bonal, inst. Bruch-Forbach (Moselle).

Splendide BSA 350, mod. 58, en rodage, ent. équ. sport. Nbx accessoires + 2 sacoches cuir. 280.000. M. Moutarde, 23, rue du Fossé, Maisons-Laffitte, (S.-et-O.). Lundi.

BSA 350 cross, ét. imp. Guy Bertrand, Breteuil, tél. 65.

V. 500 BSA Shoot Star, 55, équip. luxe, grand tourisme. C. Remy, Ambonnay (Marne).

Ariel 500 VHGL-56, 13.000 k., état neuf, prix int., visible tous les jours, 6, r. de Chelles, Vaires-sur-Marne (S.-et-M.).

BSA 650 GF, 53, tr. bon état. 200. Levieux, 70, rue Gabriel-Péri, Sarcelles (S.-et-O.).

Sunbeam S8, bon état, px 140. 4 bis, R. E.-Jaques, Paris (14<sup>e</sup>).

Vtg. Nort. 88, tr. b., 220. Quié, 30, r. Chauffourniers, Paris-19<sup>e</sup>.

Vds tr. belle 500 BSA A7, 55, px à déb., feral conditions paiement. Didier Jean, chemin de Peyras, Valence (Drôme).

### MOTOS ALLEMANDES

Bergmeister 350 sport, 15.000 k, comme neuve, équip. 150.000. Thirard, Thorigny (S.-et-M.).

BMW 600, 15.000 k, R 60, 57, 400. Largegu, 34, rue de Tours, Montrichard (L.-et-C.).

### MOTOS AUTRICHIENNES

175 Puch SVS, 55, 13.000 km, imp. nb. acc., px à déb., urgent. Courjaud, St-Giron, Gde, tél. 8.

### MOTOS TCHEQUES

Part. Jawa 350, 56, t. b. ét., vis. après 19 h. J. Dupré, 20 bis, r. du Temple, Montmorency (S.O.).

### MOTOS ITALIENNES

Moto Rumi 125 sport, très b. ét. Gérent, 38, rue Camille-Desmoulins, Choisy-le-Roi (S.).

### MOTOS AMERICAINES

500 Indian, bon état, 50.000. Nazon, 16, allée du Chatinet, Livry-Gargan (S.-et-O.).

### MOTOS DIVERSES

Sportifs ! Motocyclistes ! Pour acheter une moto neuve ou d'occasion en Norton, Triumph, Puch, Royal, AJS, Matchless, BSA, Universal, Zundapp, Lambretta, Vespa, etc., etc. Alexis, 5, av. Jean-Jaurès, Lyon. CREDIT

### 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-18<sup>e</sup>. Métro Lamarck. MON. 24-40.

### UNIQUE A PARIS

Ancien prix - Super Crédit.  
BSA twin oscil. 55 et 56 255  
BSA A7 ts types et B 33 165  
Ariel 350, oscil. et B 31 145  
Jawa 350 ts types à part. 120  
250 Puch, Jawa, BSA, etc.  
BMW, Norton, Royal, etc.  
+ 100 motos ttes marq. ts Px  
+ 40 scooters Vespa, Lambret.  
+ 30 vélomoteurs ts modèles.

### ALAZARD

47, av. de Clichy, Paris (17<sup>e</sup>) (Passage) (Accès et parking dans la cour).

BMW R 12, 9.000 km, 75.000 F. Monet-G., 125, susp. AV et AR, 30.000 F. 2 aff., exc. état, 8, r. du Gl-Pershing, Versailles, S-O.

### SCOOTERS

175 Moby Sport, 56, 95.000 F. Graud, 28, r. Delambre (14<sup>e</sup>).

### ACHATS

Ch. Lambretta, Vespa, Rumi ou moto Puch, BSA ou Jawa. GUTenberg 02-98.

J'achète cpt 250, 350, 500 étrangère récente. MS, 19, r. Deux-Communes, Montreuil, seul. samedi. AVRON 59-42.

### DIVERS

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.

Remorque Fulgur mono-roue. Desbaud, MOL 22-02. 18 à 20 h.

Vds side précis., t. b. ét. Joly, 18, rue du Hameau (15<sup>e</sup>) de 19 à 23 h.

### ECHANGES

Rep. MOTOS c/AUTOS GARANTIE s/contrat

Credit 12 et 15 mois

### SELECT-AUTO-MOTO

72, rue Clisson, Paris (13<sup>e</sup>) Ouv. ts les jrs. Dim. et fêtes

### EMPLOIS

Ch. mécanicien qualifié moto ou scooter, place stable, bon salaire. GUT. 19-30.

### Cherchons : JEUNE TECHNICIEN

fonderie, ayt pratique allages légers et bronze pr seconder chef fonderie intégrée moderne. Moteurs Goliot à Nantes.

### FONDS

### DE COMMERCE

Vends fonds de commerce motos, cycles, etc., dans grande ville de France, 8 vitrines. Sur grand cours. Facilités. Ecrire M.-R. 1403.

### 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.

Pièces origine **BSA** ARIEL — SUNBEAM  
6, Bd Richard Lenoir - 11<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> - GUT. 73-32 A 35

PIECES D'ORIGINE Ouvert en Août  
PUCH HOREX TERROT GUZZI

6, Boulevard Richard-Lenoir PARIS-11<sup>e</sup> - ROQ. 29-28  
Indiquer type moto, année, etc...  
Acompte mandat C.C.P. 313.300  
Expédition retour ctre rembours.

## LA PLUS FORTE VENTE DES PUBLICATIONS TECHNIQUES

LE NUMÉRO : 50 FRANCS

# Moto

La *revue*  
Moto

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

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

## ABONNEMENTS

|                    | France    | Etranger  | France             | Etranger            |
|--------------------|-----------|-----------|--------------------|---------------------|
| 24 N <sup>os</sup> | 1.100 fr. | 1.400 fr. | 50 N <sup>os</sup> | 2.000 fr. 2.500 fr. |

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

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

● Indiquer sur le talon du chèque, en caractères d'imprimerie, son adresse complète, avec le n<sup>o</sup> 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.

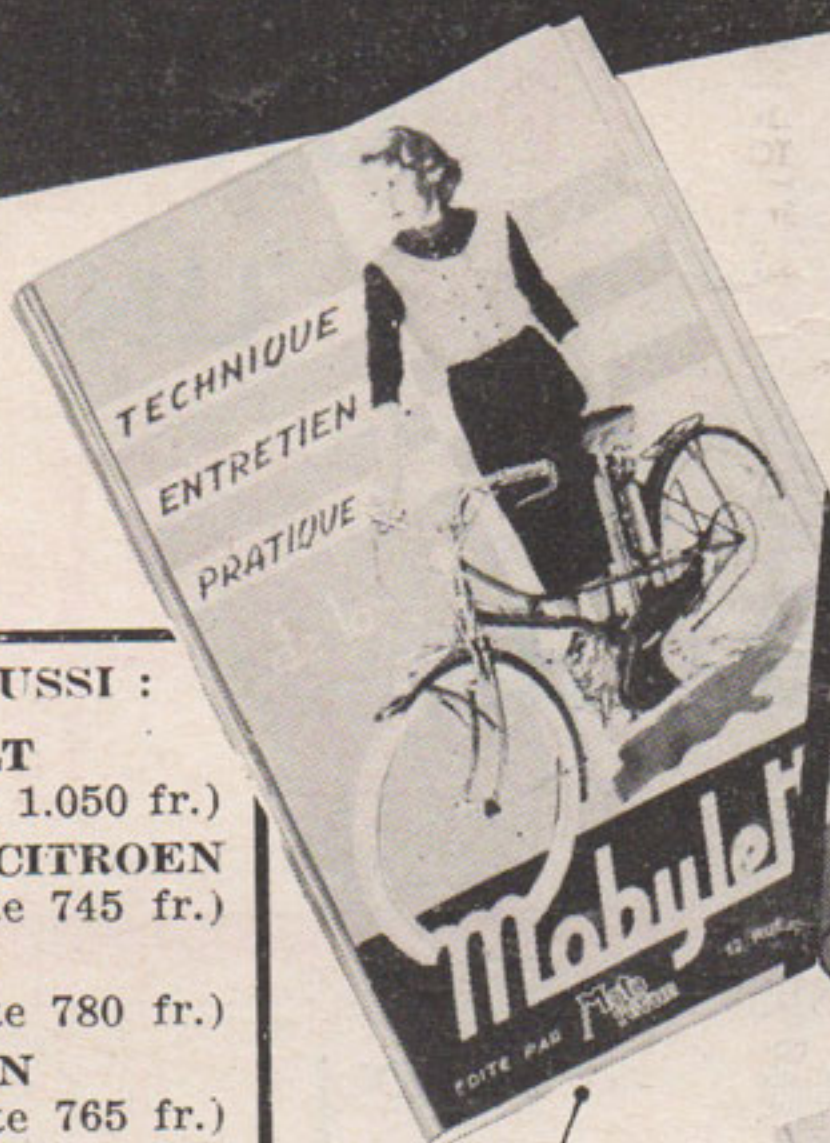
● Changement adresse 30 fr. timbr. avec la dernière bande rectif.

# 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 CITROEN  
Prix : 685 fr. (par poste 745 fr.)
- L'ARONDE  
Prix : 720 fr. (par poste 780 fr.)
- 2 CV CITROEN  
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

*N'achetez pas chat en poche*

AVANT D'ACQUÉRIR NEUF OU D'OCCASION

► **UNE MOTO**

► **UN SCOOTER**

lisez les essais de

**Moto  
revue**

**1954**

|                          | N°s   |
|--------------------------|-------|
| 175 Guzzi Galletto ..... | 1.181 |
| 125 Radior .....         | 1.189 |
| 125 Mors Speed .....     | 1.198 |
| 125 Motobécane D 45 S    | 1.212 |

**1955**

|                          |       |
|--------------------------|-------|
| 100 Guzzi Zigolo .....   | 1.219 |
| 100 Sterling Comet ..... | 1.222 |
| 175 New-Map Sachs .....  | 1.225 |
| 125 Vespa .....          | 1.229 |
| 125 René Gillet .....    | 1.240 |
| 125 Moby .....           | 1.249 |
| 350 D.K.W. ....          | 1.253 |
| 350 Ardie .....          | 1.267 |

**1956**

|                     |       |
|---------------------|-------|
| 150 Lambretta ..... | 1.276 |
| 200 S Zundapp ..... | 1.279 |

N°s

|                         |       |
|-------------------------|-------|
| 100 Sporting AMC .....  | 1.287 |
| 200 T.W.N. Contessa ..  | 1.289 |
| 300 Gilera .....        | 1.290 |
| 125 Pullman .....       | 1.292 |
| 125 Motobécane Z 56 C . | 1.293 |
| 250 Maïco .....         | 1.306 |
| 175 A.G.F. ....         | 1.307 |
| 200 T.W.N. Contessa ... | 1.289 |

**1957**

|                          |       |
|--------------------------|-------|
| 125 T.W.N. Tessy .....   | 1.323 |
| 650 Ariel .....          | 1.330 |
| 100 Sachs .....          | 1.331 |
| 175 Motobécane Z 23 C .  | 1.332 |
| 350 Horex Resident ..... | 1.334 |
| 125 Liberia Ydral .....  | 1.335 |
| 125 Automoto .....       | 1.336 |
| 250 Royal-Enfiel .....   | 1.343 |
| 600 Zundapp avec side .  | 1.345 |

N°s

|                          |       |
|--------------------------|-------|
| 250 Claeys J.L.O. ....   | 1.347 |
| 192 Guzzi Galletto ..... | 1.349 |
| 500 Norton 88 .....      | 1.353 |
| 175 Motobi Catria .....  | 1.354 |
| 175 Terrot Tournoi ..... | 1.355 |
| 250 S Zundapp .....      | 1.359 |

**1958**

|                          |       |
|--------------------------|-------|
| 350 Peugeot .....        | 1.373 |
| 250 M.Z. ....            | 1.384 |
| 175 Ducati .....         | 1.389 |
| 175 Mochet C.M.S. ....   | 1.390 |
| 250 N.S.U. Super Max ..  | 1.391 |
| 125 Rumi Formichino ..   | 1.392 |
| 125 Terrot Fleuron ..... | 1.393 |
| 600 Matchless .....      | 1.395 |
| 350 Jawa .....           | 1.397 |
| 700 Royal-Enfield .....  | 1.400 |
| 175 Terrot Rallye .....  | 1.401 |

N°s

CHAQUE NUMERO DE L'ANNEE 1958 : 55 Frs EN TIMBRES ; ANNEE 1957 : 65 Frs ; 1956 : 75 Frs ;  
1955 : 85 Frs, ET 1954 : 95 Frs.

**MOTO-REVUE - 12, RUE DE CLÉRY PARIS - 2<sup>e</sup>**