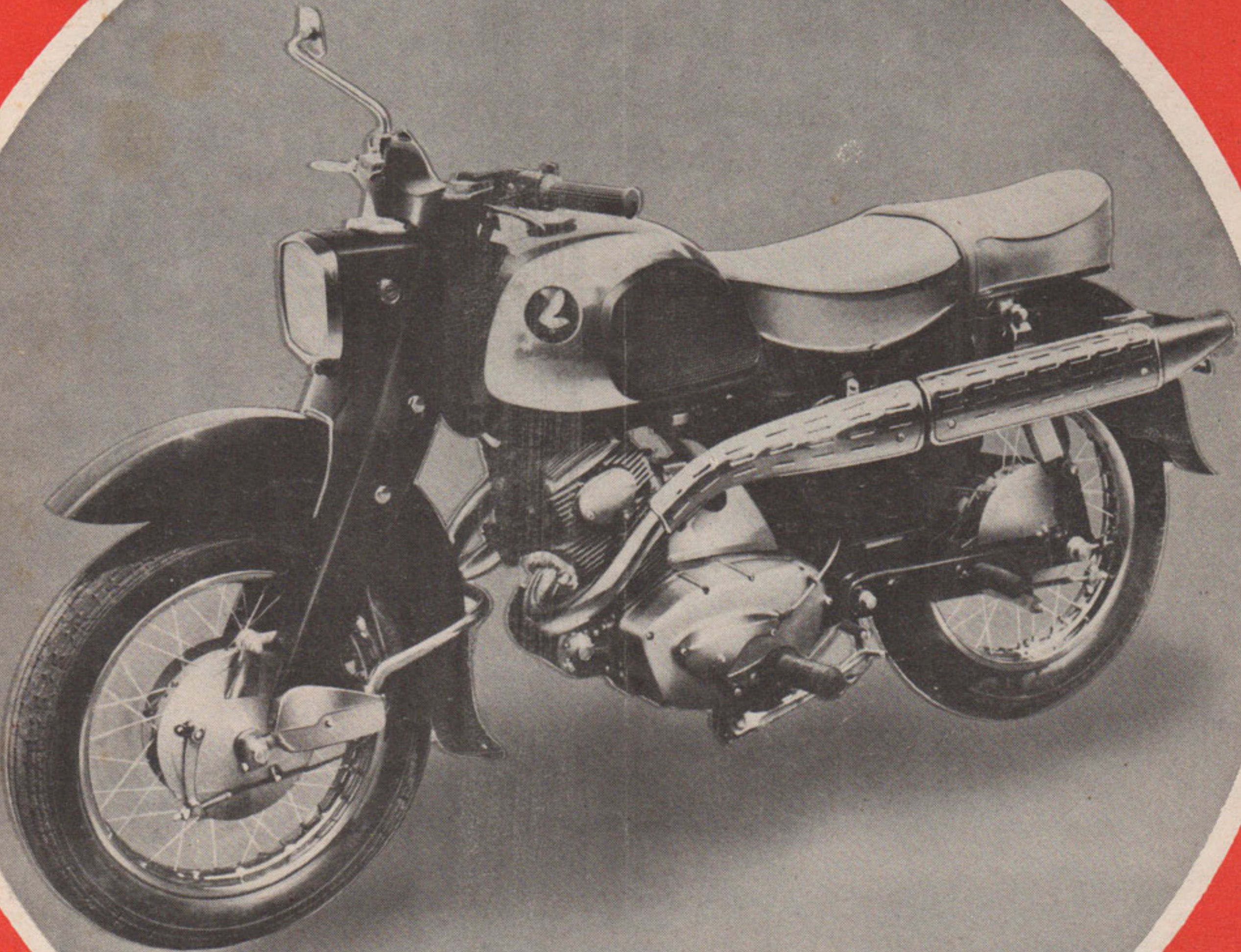


# Moto revue

46<sup>e</sup> ANNEE. — 30 AOUT 1958. — N° 1.404  
Tous les Samedis, le Numéro : 50 frs

CH<sup>TS</sup> DU MONDE  
VITESSE ET CROSS



La nouvelle Honda « Dream » ?

Une création japonaise bien tourmentée !



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 **MOTOCYCLISTE**, 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





**pour  
tous les moteurs**

**2  
temps**

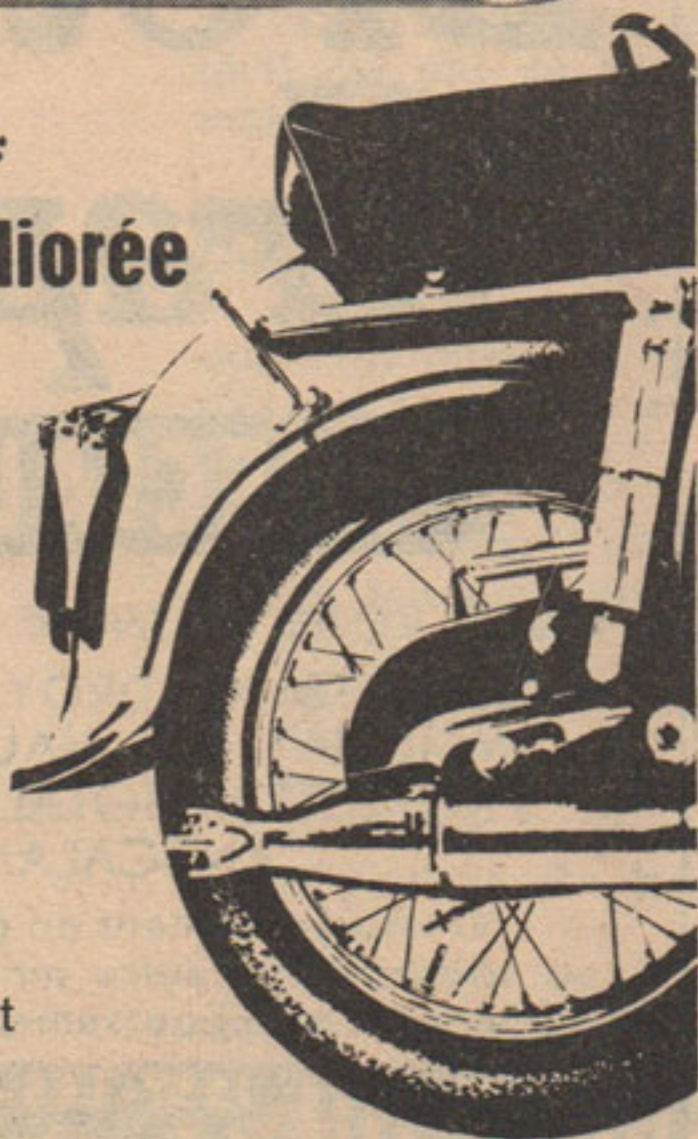
fortin - photo coquin



**la nouvelle  
huile Shell 2 T\*  
est encore améliorée**

Ses qualités nouvelles, sa viscosité parfaitement adaptée aux besoins des moteurs 2 temps suppriment le grippage et l'usure.

De plus, sa miscibilité totale lui permet de réaliser avec l'essence un mélange intime, homogène et stable. Pour votre moteur, c'est une sécurité absolue dès le départ.



\* la plus sûre pour tous les véhicules 2 temps.

**DYNAMIC-SPORT**

149, r. Montmartre (2<sup>e</sup>)  
Métro Bourse — GUT. 19-30

Concessionnaire des marques :  
JAWA, BSA, NSU, TERROT, MZ,  
EUCH, HOREX, SIMSON, MONET-  
GOYON, RUMI, LAMBRETTA,  
MANURHIN, VESPA, VELOSOLEX

**OCCASIONS RECENTES:**

Garantie totale (pièces et main-d'œuvre gratuites)  
choix de Lambretta, Vespa, Rumi, Manurhin et motos Franç. et Etr. ttes marques du NEUF au prix de l'occasion!

CRÉDIT : 2 à 15 mois  
expéditions en province  
TOUTES REPARATIONS  
Achat ferme moto, scooter  
Liste Occasions ctre 3 timb.

Centre de récupération  
et d'usinage de pièces  
détachées

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

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

**CRUPDA**

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

**PLAQUES DE POLICE  
ET LANTERNES**

**H. ARNAUD**  
FABRICANTS  
d'ACCESSOIRES  
AUTO-MOTO  
VELO

*Pour  
motos et vélos*

12 à 16, rue RAMUS - PARIS (20<sup>e</sup>) - Téléphone : ROQ. 76-26

PUBLICIS 21 5822

Le SCOOTER  
**MANURHIN**  
est équipé en série  
de  
**NEIMAN**

L'ANTIVOL

MANUFACTURE DE VETEMENTS DE CUIR

**CHROME-CUIR 38** r. du Château-d'Eau  
PARIS-10<sup>e</sup>  
NOR. 08-09  
**TOUS**  
vêtements  
de cuir  
**MOTO**  
et  
combinaisons  
en cuir pour  
compétition  
Exigez la  
marque  
**CHROME-  
CUIR**

CATALOGUE  
GRATUIT  
SUR DEMANDE

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

MARCHAND Frères  
16, rue Danton LEVALLOIS

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

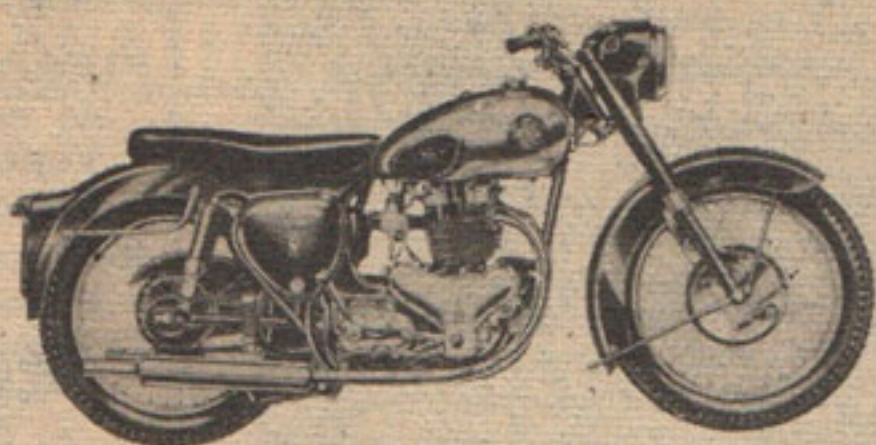
Pièces  
origine **BSA**  
**ARIEL — SUNBEAM**

6, Bd Richard Lenoir - 11<sup>e</sup>  
ROQ. 29-28  
Toutes pièces en stock  
EXPEDITION  
TOCKISTE : Remise aux  
opérateurs et motoristes

LES MOTOCYCLETTES QUE VOUS  
ACHETEREZ EN 1958

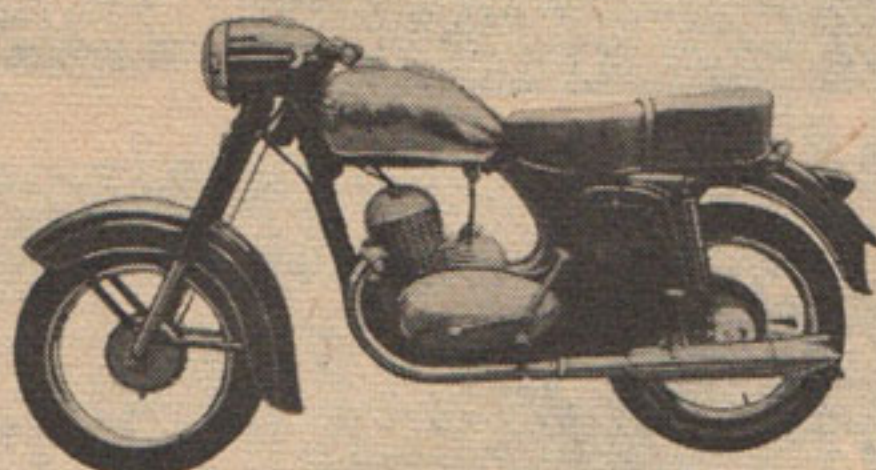
**BSA**

650  
A 10



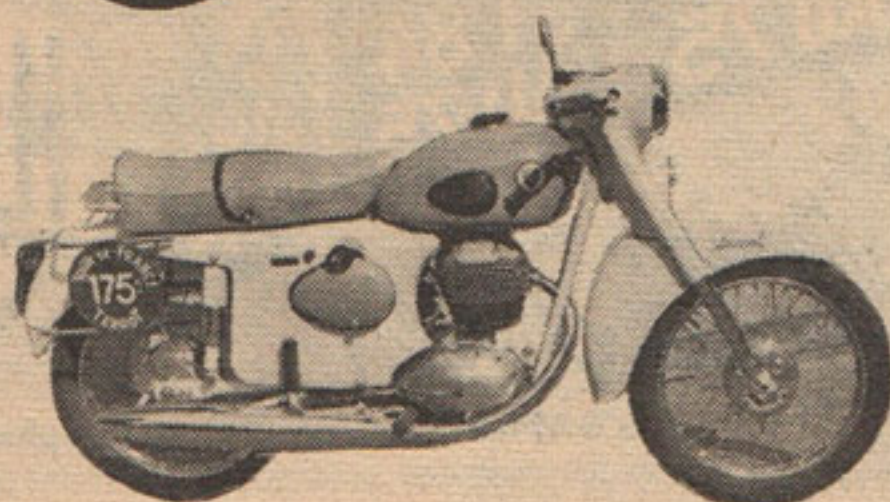
**JAWA**

350



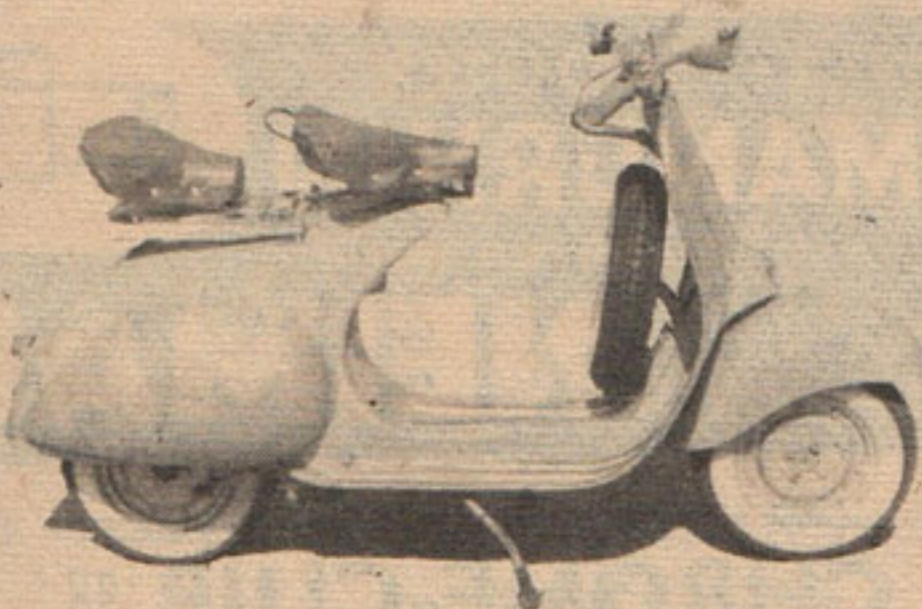
**TERROT**

175  
TOURNOI  
ET  
RALLYE



**VESPA**

150



STATION DE MONTAGE  
D'AMORTISSEURS "LELAURAIN"

CHEZ NOUS, PAS DE SLOGAN, MAIS  
UNE ORGANISATION MOTOCYCLISTE !  
VISITEZ ET COMPAREZ  
NOS: HALLS D'EXPOSITION  
MAGASINS DE PIÈCES DÉTACHÉES  
ATELIERS DE RÉPARATION ET  
DE MISE AU POINT...

RENSEIGNEMENTS ET VENTE A

**PARIS - MOTO**

57, Rue Brancion, PARIS-15° - LEC. 93-57

**CREDIT 15 MOIS**

REMISE AUX PROFESSIONNELS

**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  
IMMÉDIAT 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



## A nos Coureurs

A saison de vitesse 1958 a-t-elle été pire ou meilleure que les précédentes, aura-t-elle marqué un tournant ou non ?

Autant de questions que nous pouvons d'ores et déjà nous poser, car les quelques épreuves de vitesse qui restent à disputer ne modifieront en rien le visage de l'exercice sportif 1958.

★

Pour nous, et sans voir la chose trop en idéaliste, cette saison nous laisse sur notre faim.

Nous continuons à déplorer le divorce constructeur-compétition.

Nous continuons à déplorer le peu de chances que l'on laisse aux jeunes.

★

Tout cela fait que notre sport motocycliste est certainement celui qui, de tous les sports en France, se renouvelle le moins.

★

La progression logique voudrait que les jeunes débutent dans des compétitions à leur portée, puis passent en catégorie nationale, pour terminer chez les inters.

★

Actuellement, deux classes seulement existent : les Nationaux et les Internationaux, classes elles-mêmes subdivisées en cinq catégories basées sur les cylindrées.

Mais ces deux grandes subdivisions sont ouvertes au même genre de machines, si bien que des nationaux comme Savoye, Bonnal, Wolf, etc..., possèdent un matériel que leur envieraient bien des inters.

★

Dans ces conditions, comment voulez-vous que des jeunes puissent avoir la moindre chance de rivaliser avec des pilotes déjà plus expérimentés et qui, plus est, possèdent un matériel — valant d'ailleurs une fortune — nettement plus rapide que le leur.

★

C'est là le plus grand mal dont souffre notre sport de vitesse, étranglé qu'il est par sa réglementation qui ne favorise absolument pas le renouvellement, l'éclosion de nouvelles valeurs.

Depuis des années, la catégorie Inter vit de ce fait sur ses réserves.

Qui « perce » à côté de Collot, De Polo, Insermini, Bayle, Murit, Drion, etc... ?

Bien sûr, nous trouvons un Ligier, un Casset, un Rogliardo; mais avouez que c'est bien peu, quand on regarde la pépinière de pilotes que ne cessent d'être l'Angleterre et l'Italie et que devrait être également la France.

★

Le remède ?

Pour nous il n'est pas ailleurs que dans la formule sport, pour la double raison fondamentale suivante :

— Primo : elle limite les écarts de performance des machines et sera mieux à même de mettre les concurrents sur un plan d'égalité mécanique;

— Secundo : c'est la seule formule qui pourrait inciter nos constructeurs à envisager la compétition sous un nouveau jour, la machine sport étant la plus proche qui puisse être de la machine utilitaire.

★

Machines de compétition moins chères, courses plus ouvertes, attrait auprès des jeunes, voilà ce que nous promet la formule sport.

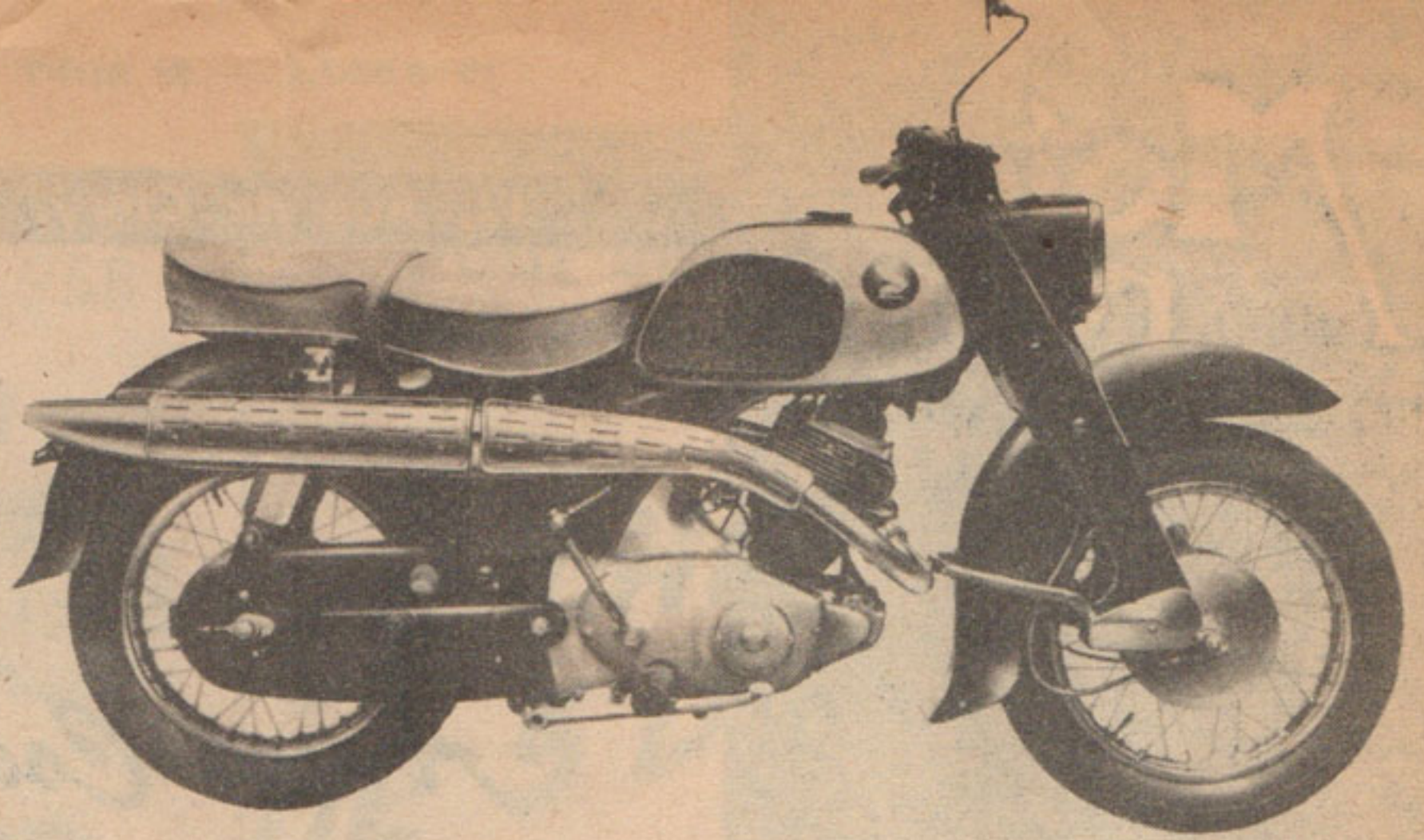
Qu'en pensent nos licenciés vitesse ?

Qu'ils nous écrivent et nous exposent clairement leurs vues. D'ici la fin de l'année nous voulons, avec leur concours, faire le point, et surtout tenter de sortir le sport motocycliste de l'impasse où il se trouve.

# LES

# ホンダ

## (HONDA) SPORT ET CROSS



Les « Dream Sport » C 71 et C 76.

Nous vous avons déjà présenté il y a peu de temps (« M.-R. » n° 1.394) les productions de la firme Honda, la 125 « Benly » et les 250 et 305 « Dream ». Depuis, la firme Honda a tiré de ses « Dream » des dérivés sportifs ainsi qu'une version cross en 250 que nous vous présentons aujourd'hui.

### LES " DREAM " C. 71 ET C. 76

Mêmes caractéristiques générales, même partie cycle que les modèles de tourisme, c'est-à-dire un alésage de 54 mm et une course de 54 mm pour la 250 cc C 71, l'alésage étant de 60 mm pour la 305 cc C 76. Mais un taux de compression de 9 à 1, et les puissances de 20 CV (81 CV/litre) pour la C 71 et de 24 CV (78,5 CV/litre) pour la C 76. Ces puissances assez exceptionnelles pour des motocyclettes de série sont obtenues à des régimes élevés : 8.400 t/m pour la 250 et 8.000 t/m pour la 305. C'est donc en empêchant une trop rapide chute du remplissage à hauts régimes que les versions « sport » ont été obtenues.

Bien qu'il s'agisse de twins, carrés (C 71) ou super-carrés (C 76), que la distribution soit assurée par un arbre à cames en tête (commandé par une chaîne passant entre les deux cylindres), ces régimes de puissance maximum semblent quand même assez coquets.

★

L'ensemble du bloc-moteur reste semblable à celui des C 70 et C 75, les rapports de boîte étant les mêmes : 1 (100 %) en 4<sup>me</sup> ; 1,37 (73 %) en 3<sup>me</sup> ; 1,88 (53 %) en 2<sup>me</sup> et 3,72 à 1 (26,9 %) en 1<sup>re</sup>. Donc, même défaut : un « trou » immense entre les rapports de 2<sup>me</sup> et de 1<sup>re</sup>.

★

Les rapports de démultiplication finale sont également ceux des modèles normaux et l'on peut dire qu'ils sont ici beaucoup trop longs, puisqu'aux régimes de puissances maxima correspondent, en 4<sup>me</sup>, des vitesses de 144 km/h pour la 250 cc et de 152,5 km/h pour la 305 cc, vitesses manifestement trop élevées pour être atteintes sur ces machines avec 20 et 24 CV.

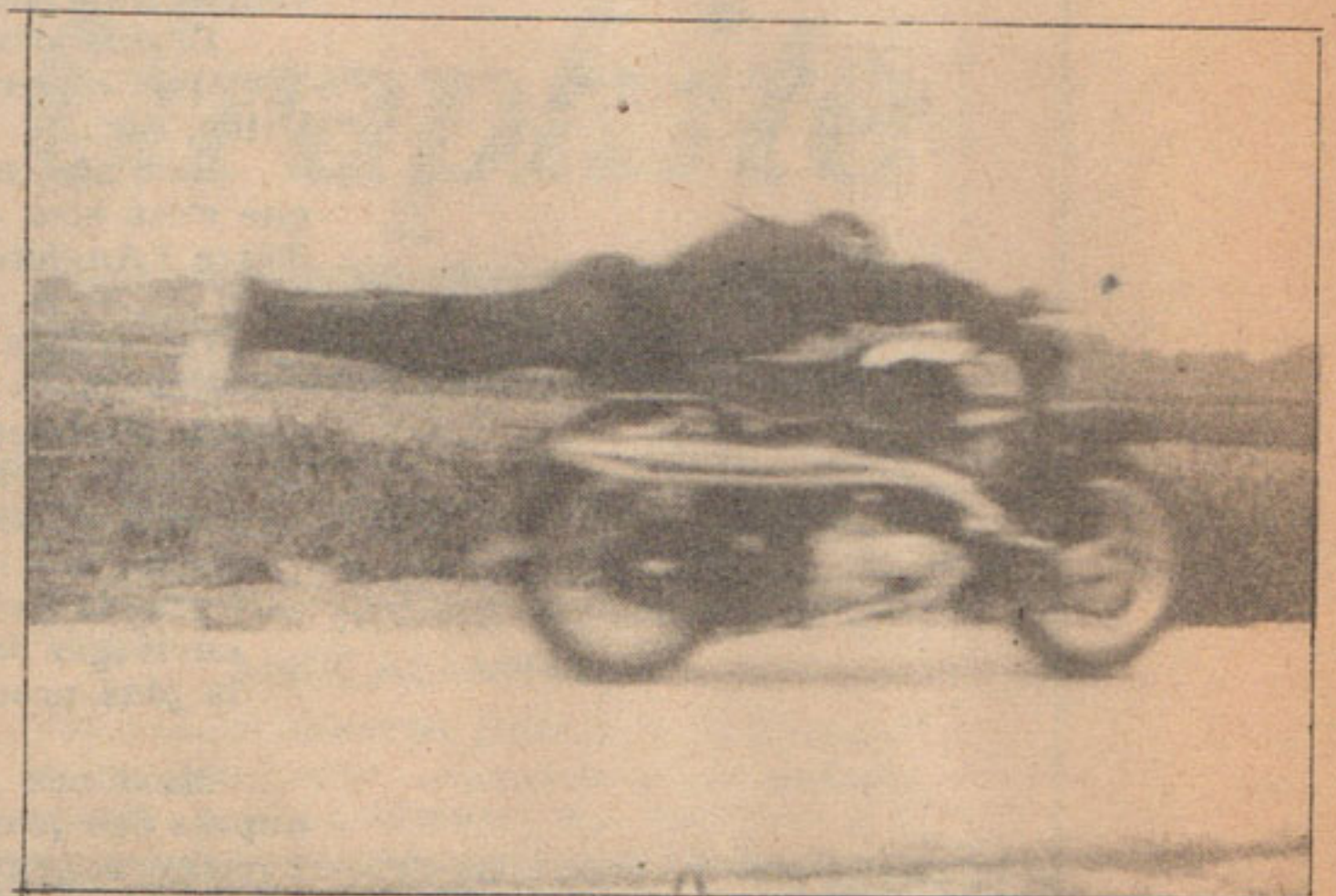
D'ailleurs, lors d'essais effectués par l'usine Honda, si la 305 cc a effectivement atteint une vitesse de 152 km/h, c'est dans des conditions assez spéciales : les essais de vitesse maxi ont lieu sur une route plate, rectiligne, et le chronométrage est électrique ; donc, jusqu'à présent, conditions normales pour un essai de ce genre. Mais, par contre, l'influence des USA au Japon est très forte, et cette influence a marqué les essayeurs de chez Honda qui adoptent une position très « Lac Salé », c'est-à-dire les jambes à l'horizontale, dans le

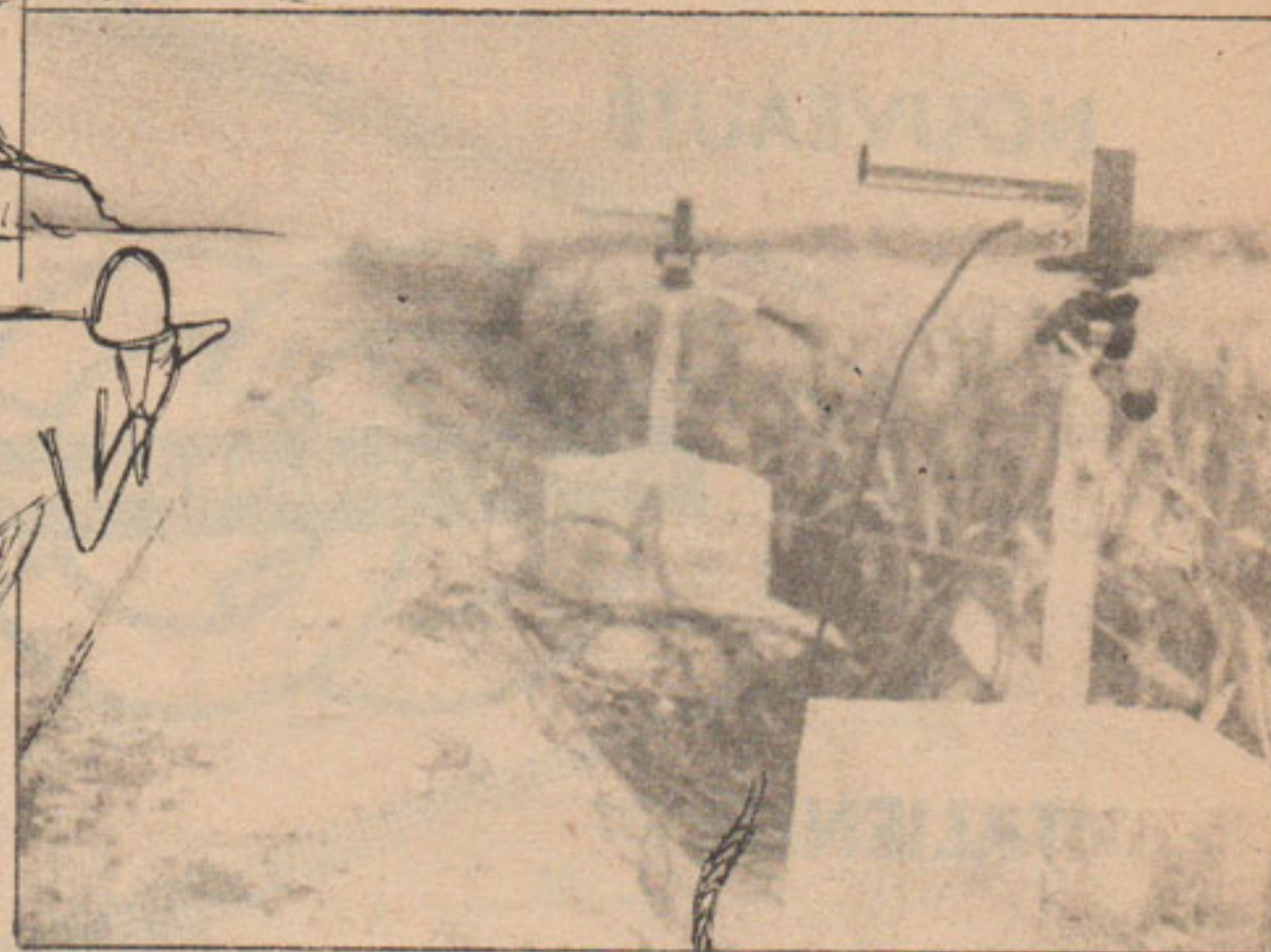
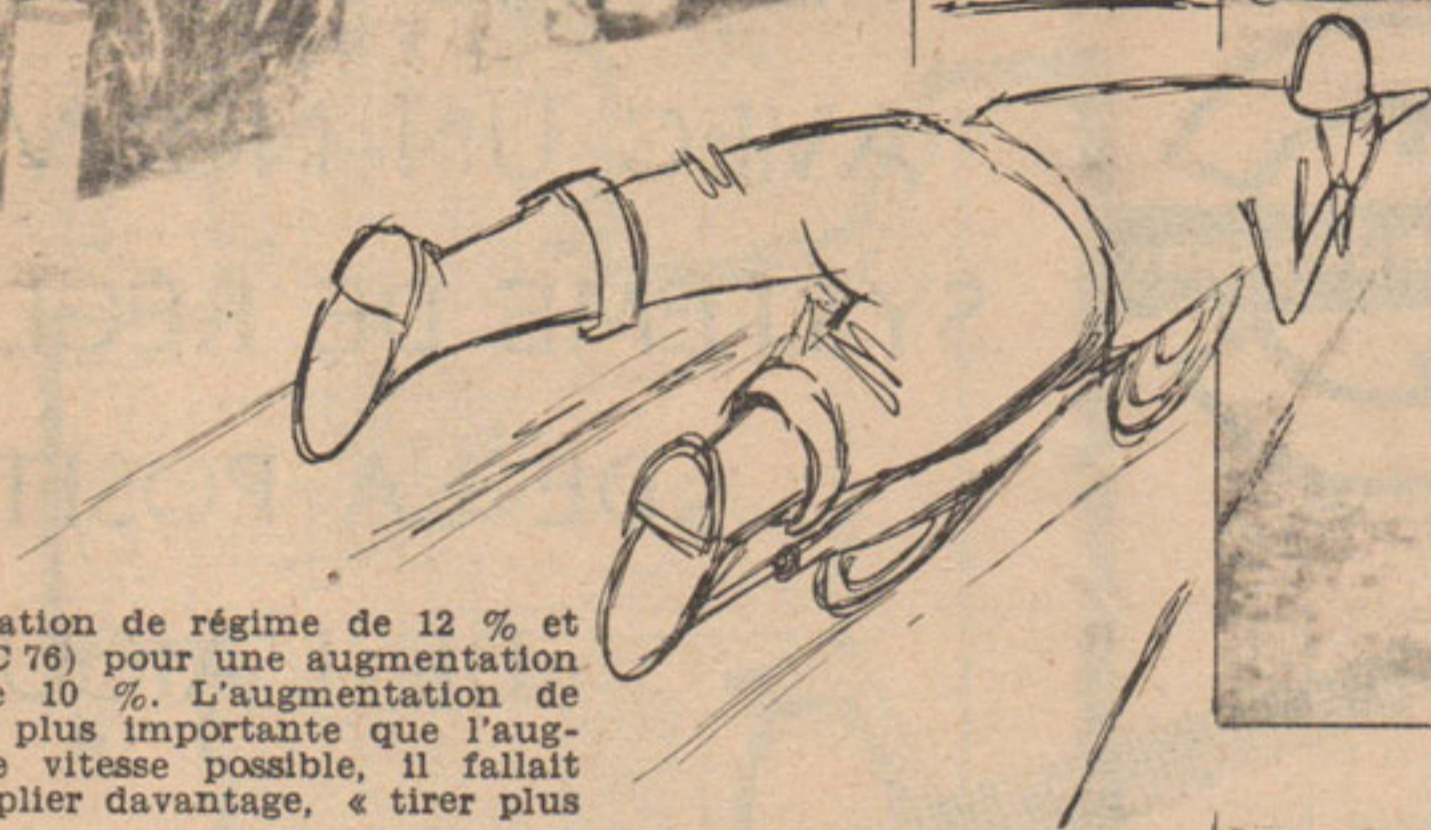
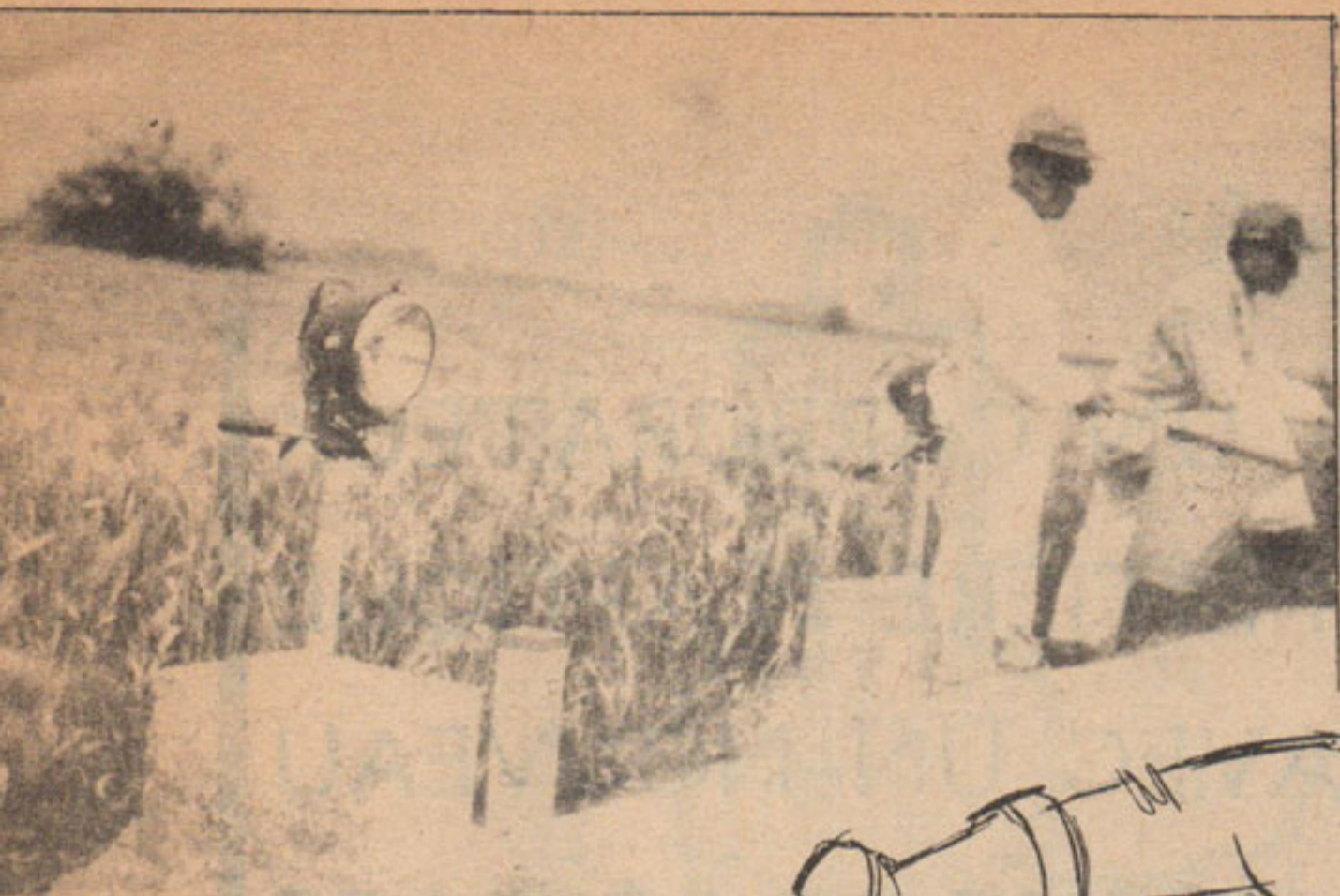
prolongement du corps. Cette position n'a plus qu'une très lointaine parenté avec celle adoptée par le touriste normal ou même avec la position « sport » donnée par un guidon étroit et des repose-pieds placés en arrière.

Et, même dans des conditions aussi favorables, le régime de puissance maximum n'est pas atteint (à quelques 25 tours près, il est vrai) !

Par rapport aux modèles normaux, qui, déjà « tirent long », l'augmentation de puissance permet un accroissement de vitesse de l'ordre de 4 à 5 % (C 71) pour

*Même dans cette position, le pilote ne peut amener la C 76 à son régime de puissance maximum.*





une augmentation de régime de 12 % et de 5 à 7 % (C 76) pour une augmentation de régime de 10 %. L'augmentation de régime étant plus importante que l'augmentation de vitesse possible, il fallait donc démultiplier davantage, « tirer plus court ».

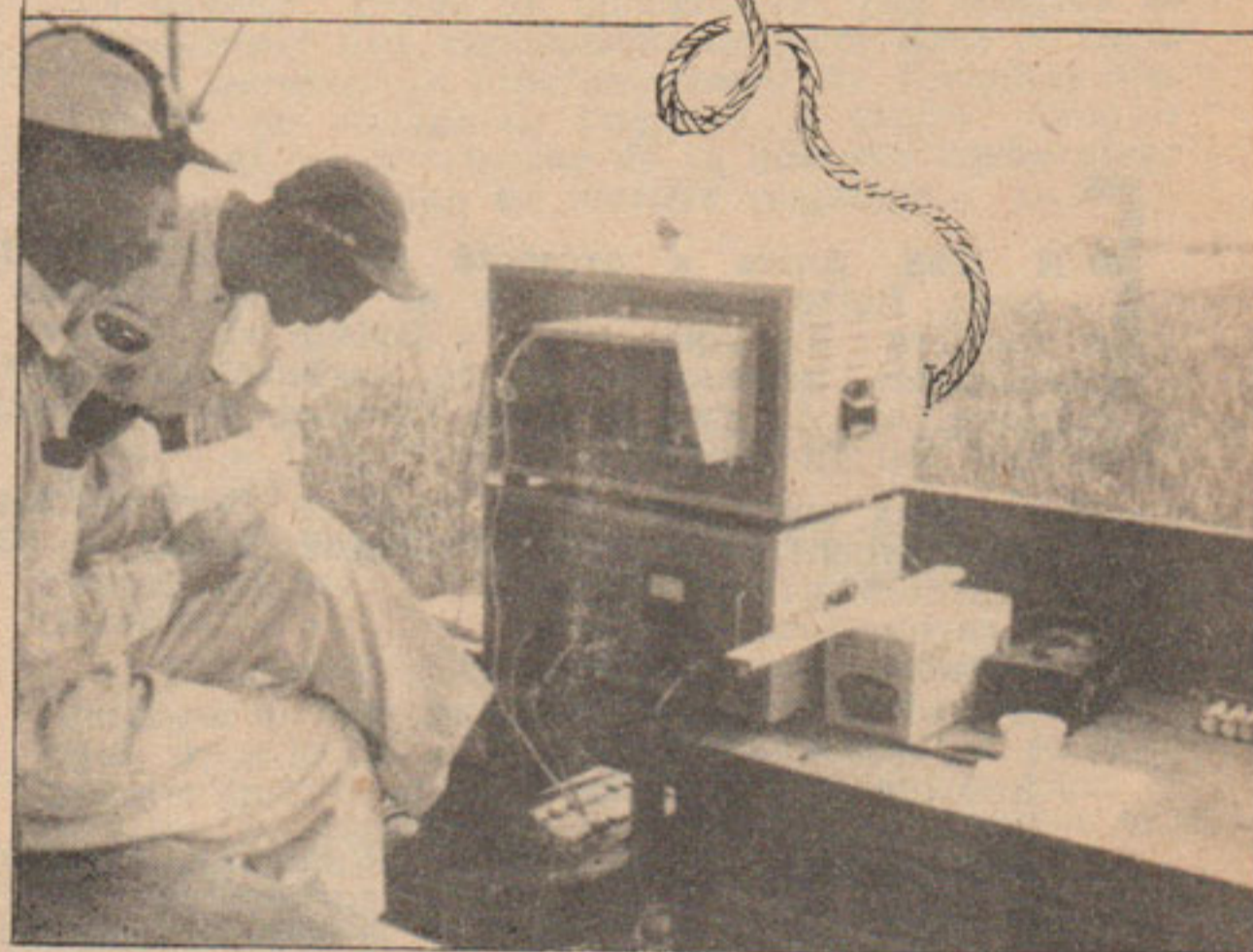
Mais il est possible, 8.000 t/m et plus étant élevés pour un quatre temps, que la firme Honda ait peut-être voulu limiter ce régime en adoptant des démultiplications très longues, la 4<sup>me</sup> jouent alors le rôle des « surmultipliées » de certaines voitures, ménageant ainsi la consommation, directement proportionnelle au régime pour les quatre temps.

Enfin, les C 71 et C 76 ont un allumage batterie-bobine (volant magnétique pour les C 70 et C 75)... avec des démarreurs électriques, ce qui est assez surprenant pour des machines « sport ».

★

La partie cycle n'a pas été modifiée, les garde-boue sont toujours aussi imposants et le guidon n'est pas plus étroit. Par contre, les pots d'échappement sont relevés, donnant ainsi une nouvelle allure à ces machines.

*Le service d'essais de la firme Honda possède un matériel de haute précision. Le chronométrage se fait à l'aide d'un système photo-électrique (phare à gauche, cellule à droite), à enregistrement automatique sur bande (ci-contre).*



## LA "SCRAMBLER" R. C. 70

La « Scrambler » RC 70 est destinée aux épreuves tout-terrain ou cross. La partie motrice est identique à celle de la C 71, mais, cette fois, il n'y a évidemment plus de démarreur électrique.

Par contre, la partie cycle n'a plus rien de commun avec les modèles tourisme et sport ; le cadre est classiquement constitué de tubes d'acier. C'est un simple berceau se dédoublant sous le moteur, les tubes se relevant derrière la boîte, et se réunissant aux tubes supérieurs sous la selle. Des goussets de tôle, soudés, reçoivent les articulations de la suspension, la fixation supérieure des éléments élastiques, etc.. Bien que le moteur ne soit plus en porte-à-faux, il est quand même fixé par la culasse.

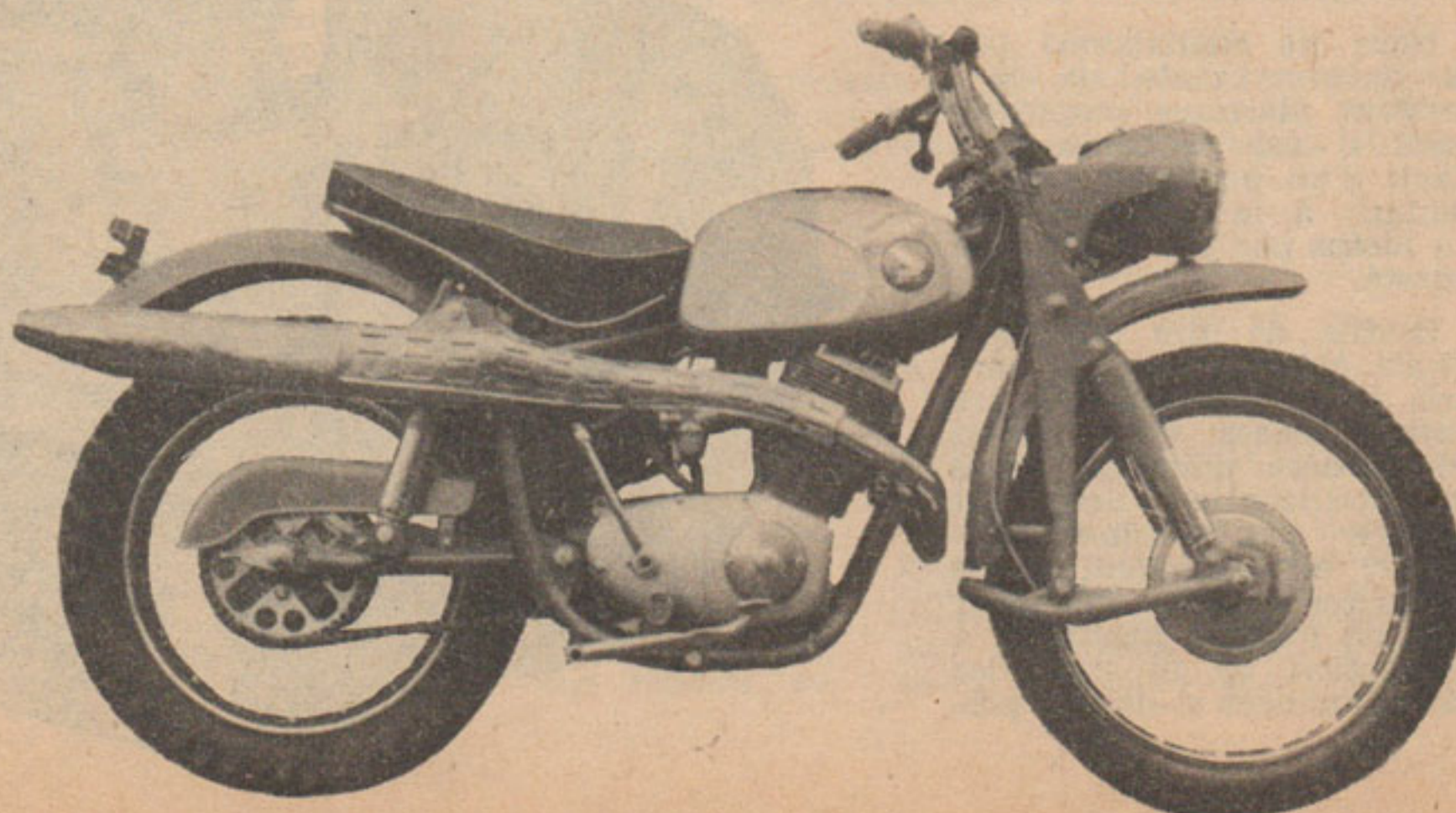
La fourche avant à longues biellettes à l'allure d'une fourche Earles, bien que ce n'en soit pas une. Ce n'est plus la fourche des modèles normaux, mais une fourche en tubes, d'apparence robuste.

La suspension arrière est une oscillante de type très classique.

Pneu avant de 2,75x19" et pneu arrière de 4,00x18".

Cette « Scrambler » est livrée avec un équipement complet, installation électrique et silencieux. Mais, Honda livre également avec sa RC 70 des tubes ouverts ainsi que des plaques de course.

La « Scrambler » RC 70.



NOUVEAUTÉ



ITALIENNE

★  
UN CARBURATEUR  
EN MATIÈRE PLASTIQUE  
AVEC UN NOUVEAU  
SYSTÈME DE RÉGLAGE  
DE LA POSITION  
DE L'AIGUILLE  
★

**E**N 1956, Amac a présenté un carburateur dont cuve, flotteur et filtre à air étaient réalisés en matière plastique (en « Rylsan »). Outre les particularités techniques de ce carburateur (flotteur sphérique, etc...), c'est surtout l'emploi de la matière plastique qui fit sensation.

Mais, deux ans après (à la dernière Foire de Milan plus exactement), la firme italienne « CC » (Corbetta Carburatori) a présenté un carburateur construit intégralement en matière plastique, à l'exception des pièces suivantes :

- Bouchon de fermeture de la cuve.
- Porte-gicleur.
- Gicleur.
- Aiguille.
- Ressort de rappel du boisseau.
- Collier de fixation à la tubulure d'admission.

*Voici le nouveau carburateur « CC » presque entièrement fabriqué en matière plastique.*

UN MATERIAU  
NOUVEAU ?

Nous ne connaissons pas la nature exacte de la matière plastique employée, mais il est probable qu'il s'agit d'un matériau s'apparentant à la bakélite, tout au moins par ses qualités de dureté.

Inutile de dire que nous avons été les premiers surpris que le boisseau entre autres choses, était réalisé en matière plastique. Mais la confirmation nous fut donnée par l'usine elle-même; effectivement, toutes les pièces de ce carburateur sont en matière plastique, à l'exception de la liste des pièces énoncée ci-dessus, pié-

ces qui sont exécutées en matériau conventionnel (reconnaissons qu'il doit être difficile de produire des ressorts concentriques en matière plastique !).

LE SYSTEME DE REGLAGE  
DE L'AIGUILLE

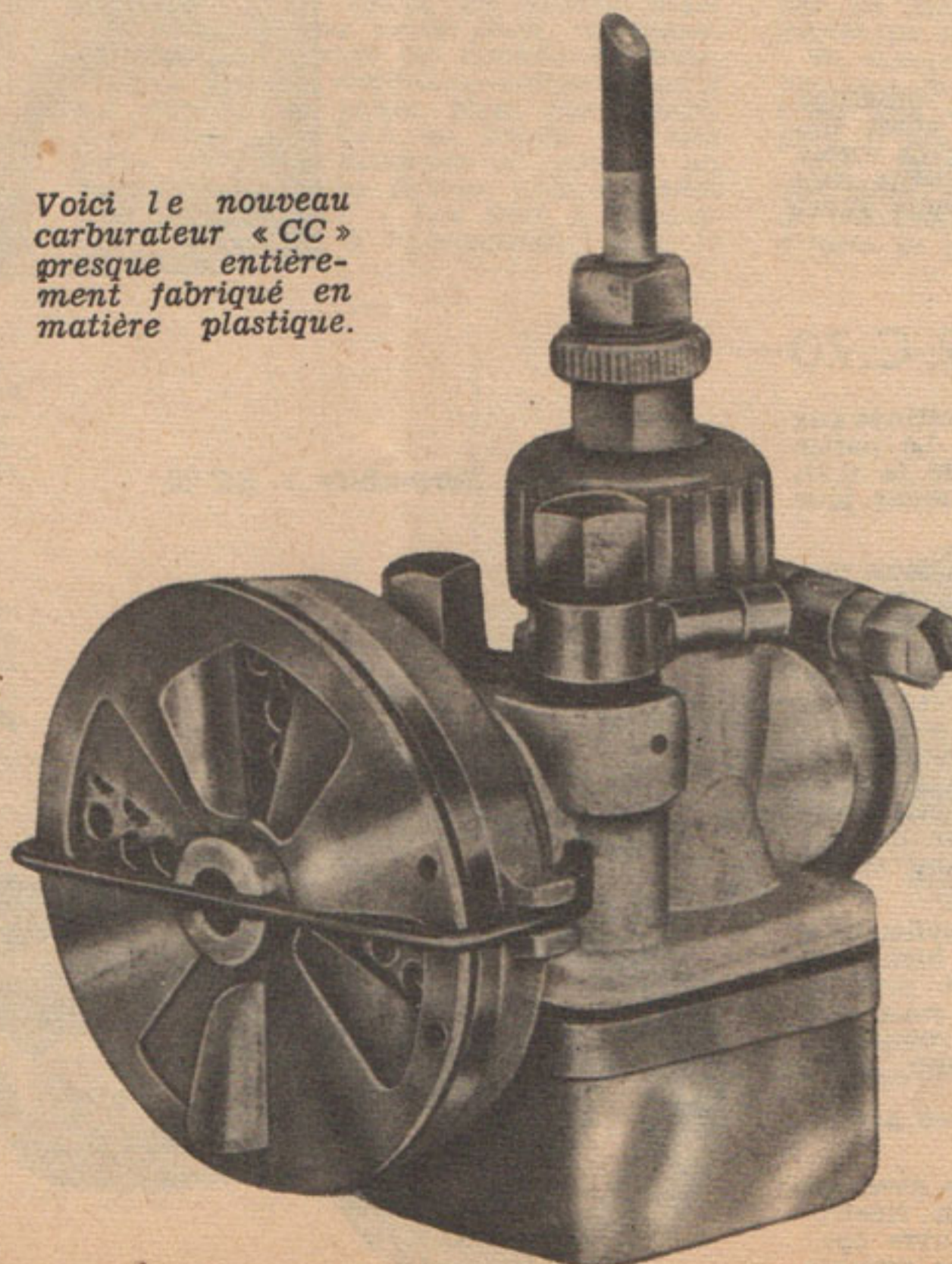
Déjà intéressant par la nouveauté de son matériau, ce carburateur se signale également par son système de réglage d'aiguille qui ne nécessite plus de démonter le carbu pour modifier la position de l'aiguille. Grâce à ce système (d'ailleurs breveté), il suffit, pour effectuer son réglage, de desserrer une bague fileté, de tourner un six pans et de retoucher le tendeur de gaine. Et ces opérations peuvent se faire moteur en marche.

Comme les carburateurs sont, à l'origine, réglés, l'utilisateur pourra très facilement parfaire ce réglage en quelques instants et sans démonter le carburateur; indépendamment de ce système, la position de l'aiguille peut être fixée à l'aide de ces trois crans, comme sur un carburateur normal.

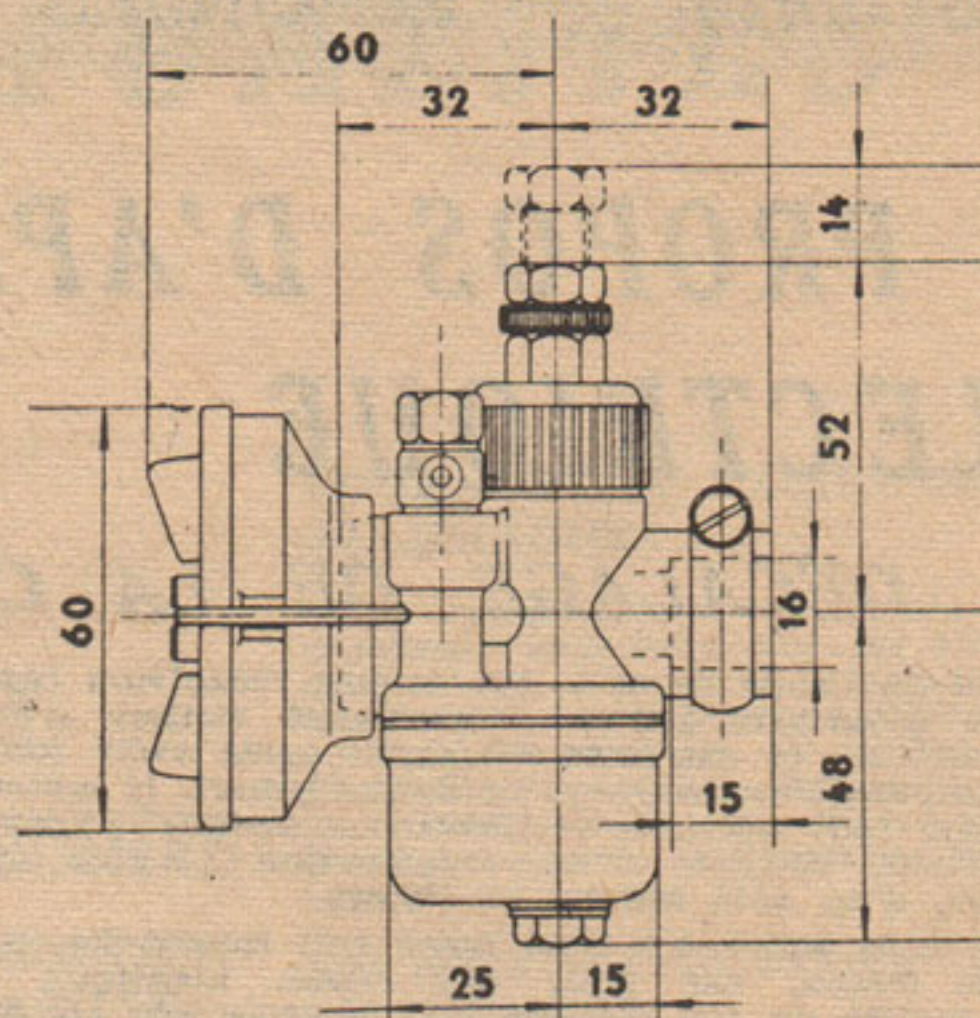
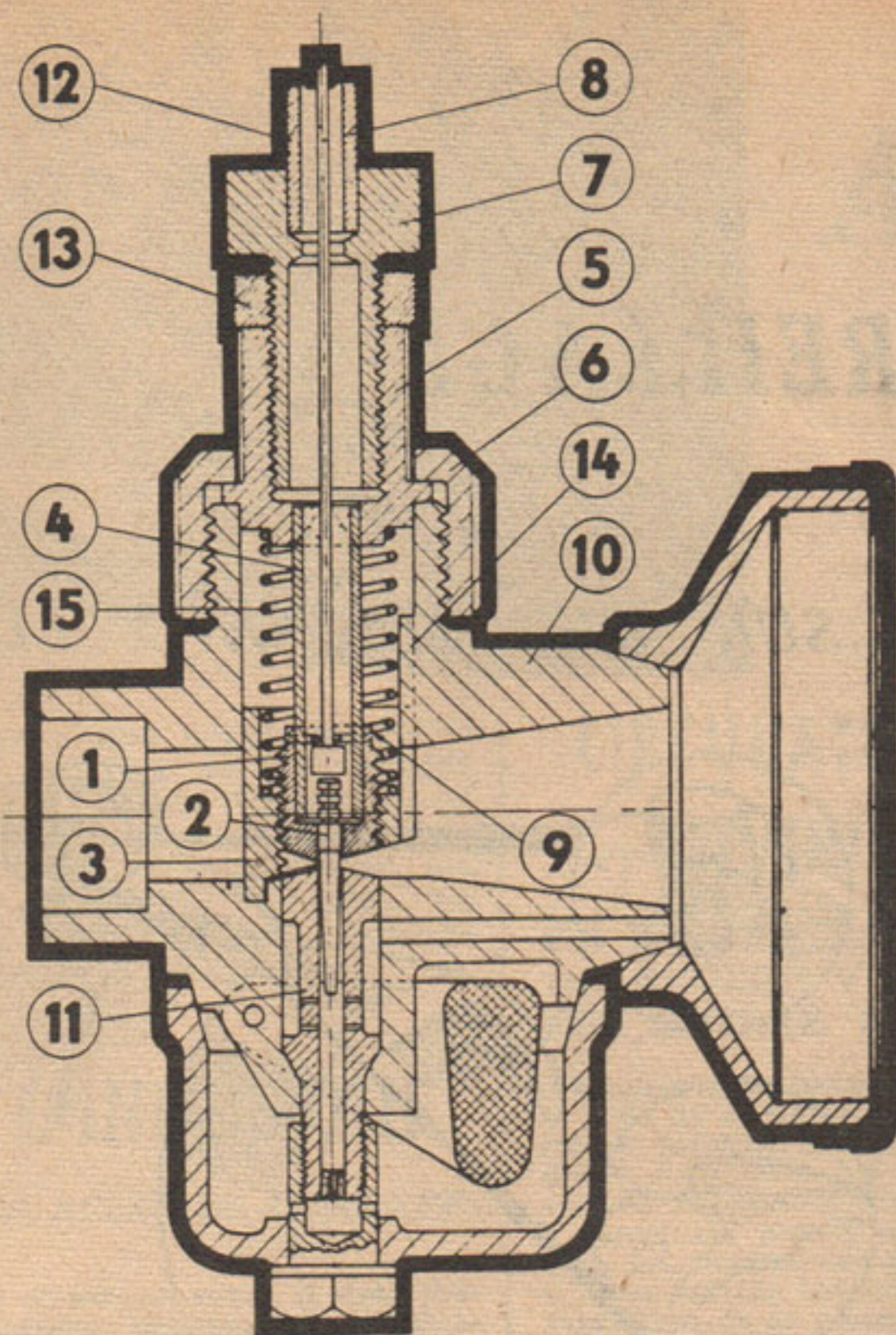
Mais, voyons la réalisation de ce dispositif et son fonctionnement.

REALISATION

Un petit cylindre fileté (1) contient l'aiguille (2) de limitation du débit du gicleur principal; ce cylindre fileté se visse à l'intérieur du boisseau (3).







A gauche : Crevé du carburateur. Les chiffres se rapportent aux explications données dans le texte pour montrer le fonctionnement de l'original dispositif de réglage de l'aiguille. A droite : Croquis donnant les dimensions de ce nouveau carburateur italien en matière plastique.

Le petit tube de section polygonale (4) est guidé par le raccord (5) ; ce petit tube est fixé au cylindre fileté par une double goupille (9), goupille qui est également utilisée comme arrêt du câble de commande (8) du boisseau.

Le raccord (5) est bloqué par la bague (6) sur le corps du carburateur (10) ; ce raccord sert également de support à l'écrou de réglage (7) de la gaine du câble de boisseau (12).

### FONCTIONNEMENT

Pour faire varier la position de l'aiguille, tourner le raccord (5) après avoir légèrement dévissé la bague (6) ; il suffit ensuite de retoucher le réglage de la gaine du câble en agissant sur l'écrou (7), bloqué par le contre-écrou (13).

En tournant, le raccord entraîne le tube de section polygonale et, par conséquent, le cylindre fileté. Celui-ci, étant donné que le boisseau est dans l'impossibilité de tourner à cause de sa rainure de positionnement (14), se visse dans le boisseau et entraîne l'aiguille, ce qui permet d'obtenir ainsi, pour une position déterminée du boisseau, la section désirée de passage du carburant.

Si plusieurs constructeurs de carburateurs (anglais en particulier), avaient déjà songé à des systèmes de ce genre, la complexité de leurs réalisations n'en a jamais permis une grande diffusion.

Enfin, il faut rappeler les principaux avantages de la matière plastique :

— Légèreté, solidité et indifférence aux conditions atmosphériques (l'oxydation n'est évidemment pas à craindre).

— Isolement thermique, ce qui permettra d'éviter l'évaporation du carburant contenu dans la cuve ; en effet, dans le cas d'un carburateur classique, le cylindre communique sa chaleur à la cuve, amenant ainsi l'évaporation du contenu de la cuve, et ceci, moteur arrêté. La matière plastique élimine cet inconvénient.

— Faible prix de revient (les différentes pièces sont moulées sous pression et sortent finies des moules).

### LE PLASTIQUE : MATERIAU MIRACLE

Avec le carburateur « CC », nous découvrons un nouvel emploi du plastique, matériau-miracle du vingtième siècle. Bien que nous ne puissions nous prononcer sur l'avenir de ce carburateur, reconnaissons que sa conception et sa réalisation sont techniquement très intéressantes.

Enfn, nous prévenons nos lecteurs que ce carburateur n'est actuellement utilisable que pour les petites cylindrées et qu'il n'est pas encore importé en France.

## Au sommaire du prochain numéro

La partie technique de ce prochain numéro portera sur les pignons et engrenages, où dans un premier article seront classés les diverses sortes d'engrenages, la genèse d'un pignon, etc...

Un petit tour au delà des Pyrénées, nous emmènera à la Foire de Barcelone,

occasion pour la jeune industrie espagnole de manifester toute sa vitalité.

La saison sportive est loin d'être terminée, aussi les amateurs de vitesse trouveront le compte rendu de l'Ulster, avant-dernière épreuve des Championnats du monde, quant aux fidèles du moto-cross, notre envoyé spécial leur relatera les

épreuves de Laguepie et La Capelle-Mari-val.

Enfn, en dehors de nos informations portant sur toutes les activités motocyclistes, des possesseurs de BMW R 50, Horex Impérator et Résident 300 cc NSU, Max, etc., nous diront en toute impartialité « ce qu'ils en pensent ».

# A PROPOS D'APPAREILLAGE ELECTRIQUE

## (1) DÉCALAGE DE LA CAME SUR UNE MAGNÉTO LUCAS

Il y a peu de temps de cela, un de nos rédacteurs revenant de Montlhéry sur sa Norton fut victime d'une panne curieuse et extrêmement rare : après avoir fonctionné impeccablement jusqu'au Petit-Clamart, le moteur refusa soudain tout service. Vérification classique : arrivée d'essence, gicleur, bougies, et là, stupéfaction ! ... plus une seule étincelle, d'un côté comme de l'autre.

La cause et la solution ? C'est notre ami Robert Leconte qui nous la donna, car pour une raison identique, il démonta la moitié de son moteur il y a trois ans au Bol d'Or. « Chat échaudé craint l'eau froide », et cette expérience cuisante lui fit immédiatement deviner que notre panne avait beaucoup d'analogie avec la « sienne » : Rupteur de magnéto décalé par rapport à l'induit.

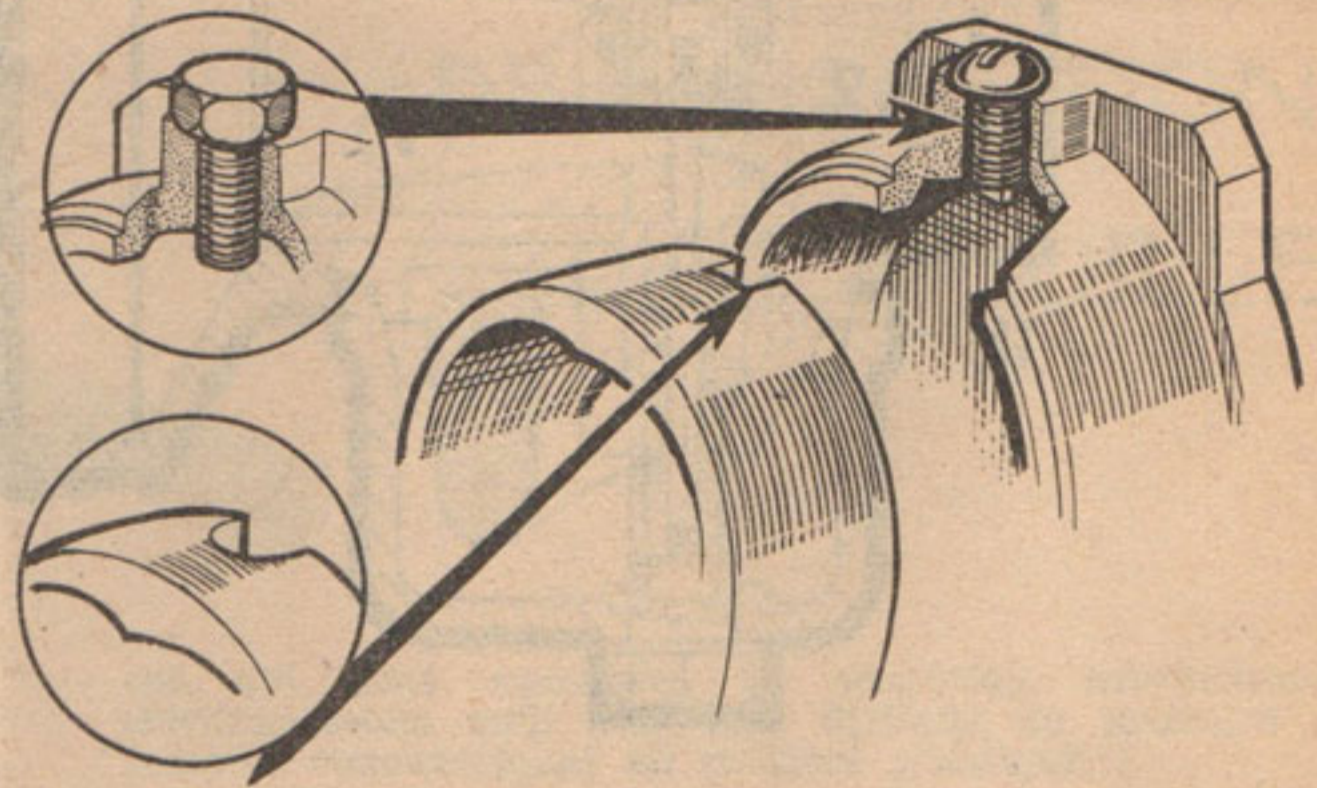
Expliquons-nous : sur la magnéto Lucas qui équipe la plupart des bicylindres anglaises, l'anneau qui comporte les cames de commande du rupteur est emmanché dans le corps de la magnéto et est maintenu en position par un téton vissé à la partie supérieure du corps de la magnéto. L'usure ou le desserrage, ou encore le bris de ce téton permet à l'anneau de tourner ce qui décale le moment d'ouverture du rupteur.

La rupture se produit alors, bien souvent, à un moment où la variation de flux est trop faible pour provoquer un courant induit suffisant dans le bobinage primaire (donc, également dans le secondaire), d'où absence d'étincelles.

Même au cas où il se produirait des étincelles (variation de flux acceptable), le moteur ne peut fonctionner, car l'ouverture du rupteur est décalée par rapport au point d'allumage correct.

★

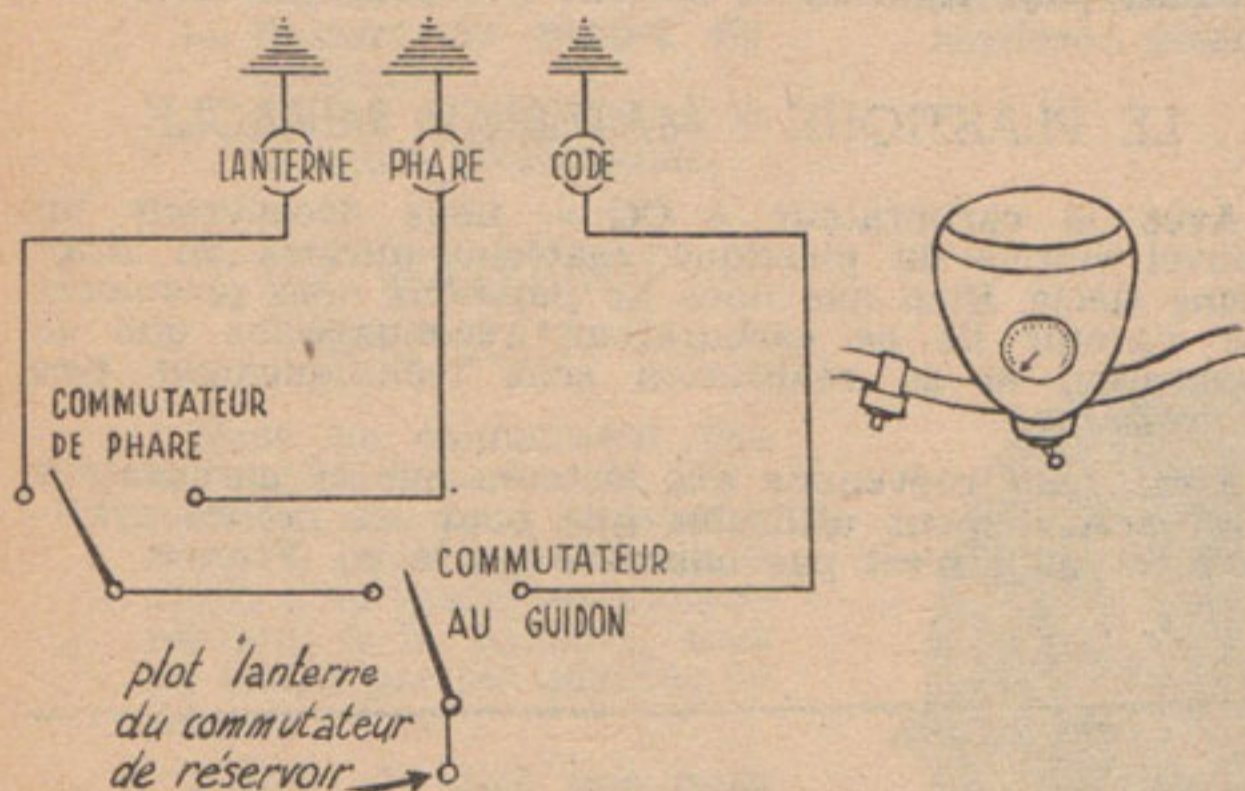
La solution à cette panne ? Tout d'abord, enlever le joint de caoutchouc qui se trouve entre le corps de la magnéto



et le couvercle du rupteur, car son élasticité permet un déplacement latéral de l'« anneau-cames », qui peut ainsi se dégager de son téton d'ancrage et tourner. Au cas où cette solution ne s'avérerait pas efficace, il faut remplacer la vis-téton d'origine par un boulon six pans gros comme un épieu, un du genre de celui qui équipe maintenant ma 88... et vous n'aurez plus d'ennuis.

J. C. B.

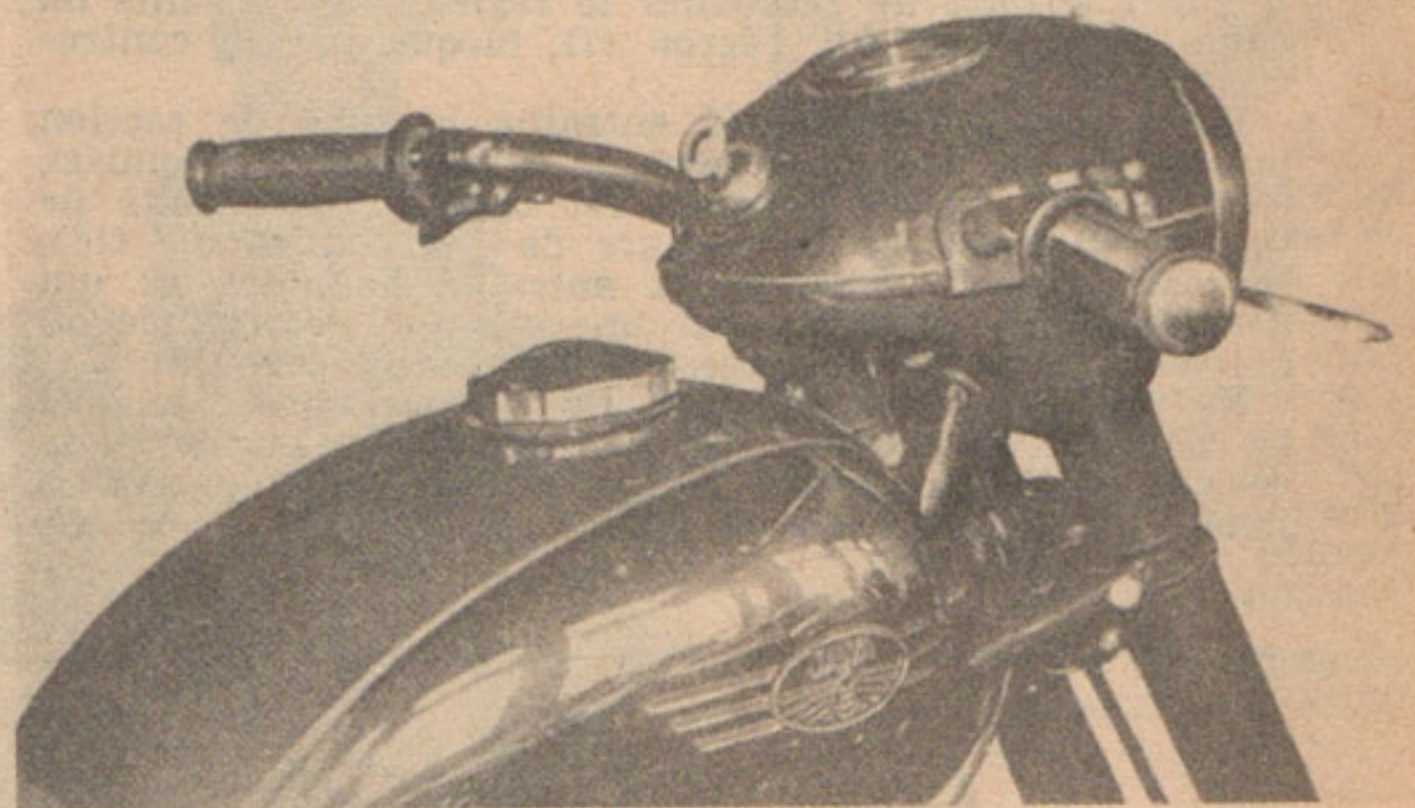
## (2) COMMUTATEUR SUR JAWA



Je vous adresse ci-dessus un schéma de montage qui est réalisé sur ma machine : Jawa 350 cc. Comme vous le savez, le commutateur phare-code sur le réservoir est peu pratique, et ne donne pas la combinaison code-lanterne, qui est indispensable pour les croisements en ville.

L'astuce consiste à placer un second commutateur dans le phare. Très précisément à l'arrière, et dans la position approximative notée sur l'illustration.

L'arrivée du courant se prend sur le plot « lanterne » du commutateur de réservoir, l'autre contact « phare-code » étant supprimé.



Ce dispositif n'est pas de mon invention, je l'ai trouvé tout fait sur une machine échangée. Mais il peut être très utile pour les possesseurs de Jawa 350 et 250 ancien et nouveau modèle, car il se monte très facilement et à peu de frais.

M. P. GRUER, Saint-Cloud (S.-et-O.).

N.D.L.R. — Profitons pour signaler à nos lecteurs que les nouvelles 125 et 175 Jawa CZ ont un nouveau commutateur d'éclairage et d'allumage, qui, cette fois, ne se trouve plus sur le réservoir, mais dans le phare. La capacité du réservoir en est, en conséquence, accrue de 2 litres. (voir photo jointe).



# ACTUALITÉS

Au cours d'un récent voyage en Tchécoslovaquie, on voit ici (à droite), l'importateur Jawa en France, M. J. Poch, en amicale conversation avec l'ingénieur Salac, de Motokov (au centre). A l'extrême gauche, un représentant de l'agence France-Presse à Prague.

## DANS L'INDUSTRIE

### APRES LES ACCORDS ZUNDAPP-BOSCH

Par la mise en service avant la date prévue d'un nouveau bâtiment de fabrication, les scooters Zundapp pourront être fabriqués à Munich dès le 1er octobre 1958.

Le transfert d'autres sections de Nuremberg à Munich se poursuit activement. Avec l'accord de la maison Bosch la production de la voiturette Janus continuera jusqu'à nouvel ordre à Nuremberg. Un nouveau projet de construction pour agrandir les établissements Zundapp de Munich sera mis en œuvre sous peu et réalisé très rapidement.

L'approvisionnement en produits Zundapp aussi bien complets qu'en pièces de rechange est entièrement garanti.

★

### LE 60<sup>e</sup> ANNIVERSAIRE DE LA NORTON

Norton, l'une des plus fameuses marques de l'histoire du motocyclisme sportif a fêté son jubilé de diamant en août 1958. C'est en effet en août 1898 que feu James Lansdowne Norton décida de se consacrer à la seule construction de machines portant son propre nom.

Et, dès cette période, la Norton d'alors, propulsée par un moteur Peugeot, put bientôt donner le ton en matière de motocyclette, d'autant que son créateur n'hésita pas à s'illustrer lui-même avec sa machine (surnommée « le ferret ») dans des courses du type « hill climb ».

Puis ce furent les éditions successives du T.T., et toutes les plus grandes compétitions motocyclistes de vitesse.

Sait-on que près de 1.200 Norton ont pris le départ dans les courses du T.T. entre 1907 et 1958, rapportant 32 victoires à la marque dans cette retentissante compétition.

Le palmarès détaillé de la Norton, de sa naissance à aujourd'hui, est bien trop long pour trouver place ici. Mais tous les sportifs en ont eu connaissance, génération après génération, tout au long de ces 60 années de pratique assidue de la compétition.

## CIRCULATION ET PRÉVENTION ROUTIÈRE

### EN BELGIQUE, L'INTERDICTION DE ROULER « EN AMAZONE » EST ENTREE EN VIGUEUR

Comme dans notre pays, où l'on sait que le code de la route a fait l'objet d'une sérieuse réforme, on s'est employé en Belgique à rénover les dispositions intéressant la circulation routière.

Parmi les points essentiels de la nouvelle loi, dorénavant entrée en application, il nous semble intéressant de relever l'interdiction de se placer en amazone sur les bicyclettes, cyclomoteurs et motocyclettes (disposition appliquée en France depuis longtemps).

Bien d'autres mesures sont incluses dans l'arrêté royal du 4 juin, mais leur caractère est trop général et complexe pour que nous jugions utile de les reproduire. Soulignons cependant qu'il est dorénavant interdit en Belgique de stationner en seconde file, même pour un chargement ou un déchargement.

### RESTEZ DE BONNE HUMEUR

La mauvaise humeur est une cause d'accident plus importante que l'on ne peut le supposer. La colère ou l'irritabilité sont bien souvent mauvaises conseillères.

Plus spécialement en vacances, conduisez agréablement pour vous et pour les autres. Conservez votre sang-froid. Trop d'automobilistes ont tendance à perdre tout contrôle d'eux-mêmes dès qu'ils

### POUR MIEUX CONDUIRE (EN ALLEMAGNE)

Les automobilistes allemands peuvent désormais apprendre, sur les 174 virages du Nurburg Ring, l'art et la manière de mieux s'y prendre pour négocier les difficultés d'un parcours. La session dure 15 jours sur l'autodrome allemand et il en coûte 24.000 francs aux élèves pour leur pension complète et l'entretien de la voiture (sauf l'essence).

### UNE PISTE DE CIRCULATION ROUTIERE PERFECTIONNEE

Un jardin d'enfants, destiné à l'éducation routière des petits vient d'être inauguré à Dusseldorf. D'une superficie de 2.000 carrés comprenant un véritable réseau routier en miniature doté de toutes les installations, signaux et marquages de la chaussée et d'une voie de tram, ce paradis des jeunes usagers de la route a été aménagé spécialement à l'usage des enfants de Dusseldorf en âge de scolarité et des policiers chargés de leur éducation en matière de circulation. Les enfants peuvent conduire un petit tram électrique et disposent de voitures aux couleurs vives, de bicyclettes et même de scooters de 20 cc de cylindrée.

Rappelons que La Prévention Routière a inauguré fin juin sa 47<sup>me</sup> piste d'épreuves de circulation. Ces pistes bien que ne comportant pas de tram, n'en constituent pas moins d'excellents moyens d'éducation.

constatent qu'un autre a commis une infraction ou une imprudence. Or, la « loi de la jungle » n'a jamais été de mise sur la route et la courtoisie au volant s'impose plus que jamais.

« Conduire courtois, c'est conduire sûr ».

(C'est un conseil de la Prévention Routière.)

### VARIATIONS ANNUELLES DE LA CONSOMMATION DE CARBURANTS

De 1950 à 1955 inclusivement, chaque année, la consommation française de carburants de toutes catégories a marqué une hausse de plus de 10 % sur l'année précédente, sauf en 1954, année durant laquelle la progression a été légèrement inférieure et s'est chiffrée à 8 %. De 1955 à 1956, le taux de progression est retombé de 12 % à 5 %, ralentissement annonciateur de la récession actuelle, et fit place en 1957 à une régression de plus de 4 %.

Le tableau ci-après résume l'évolution de la consommation de carburants depuis 1950 :

Carburants	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957
Essence auto .....	+ 12 %	+ 9 %	+ 4 %	- 4 %	+ 8 %	+ 13 %	+ 10,5 %
Supercarburants ....	+ 18 %	+ 31 %	+ 37 %	+ 43 %	+ 21 %	- 6 %	- 31,1 %
Essence auto + super	+ 13 %	+ 13 %	+ 10 %	+ 8 %	+ 12 %	+ 6 %	- 2,9 %
Gas oil .....	+ 18 %	+ 1 %	+ 15 %	+ 10 %	+ 13 %	+ 4 %	- 8,1 %
Tous carburants ....	+ 14 %	+ 10 %	+ 12 %	+ 8 %	+ 12 %	+ 5 %	- 4,3 %

(Extrait de « Informations Economiques », bulletin publié par Esso-Standard.)

### LES I.S.D.T. A GARMISCH DU 22 AU 27 SEPTEMBRE

Après sa victoire de l'an dernier en Tchécoslovaquie, c'est l'Allemagne qui a normalement été chargée de mettre sur pied l'édition 1958 des Six Jours Internationaux, épreuve d'endurance et de régularité la plus complète, la plus sévère qui soit dans le genre, et dont le retentissement a une portée mondiale.

Comme ce fut le cas en 1956, où l'Allemagne avait déjà organisé les I.S.D.T., c'est encore Garmisch-Partenkirchen, en Bavière, qui a été choisie comme axe de la manifestation.

Déjà, de nombreuses demandes d'engagement sont parvenues de différents pays et l'on peut tabler à bon droit sur plus de 300 participants provenant d'environ 15 nations !

Les I.S.D.T. méritent bien d'être considérés comme d'authentiques Olympiades du sport motocycliste !

#### VOICI D'AILLEURS LES EQUIPES DEJA FORMEES.

La SELECTION ALLEMANDE en vue des I.S.D.T. a été formée en tenant compte des résultats obtenus dans les différentes manches du Championnat national de « Tout-Terrain ».

Ont été désignés : Von Zitzewitz, capitaine de team (Maico) ; Aktum (Adler), Kämper (Maico), enfin Hessler, Leitsner,

et Specht (Zündapp).

Tous ces hommes ont déjà disputé les I.S.D.T. antérieurement et constitueront une équipe remarquablement forte et homogène. Quant aux machines, on notera qu'il s'agit exclusivement de 2 temps.

★

En SUISSE également, les participants à l'épreuve de Garmisch ont été annoncés : il s'agit de H. Deus ; H. Haller ; A. Wasinger ; J. Grass ; E. Hurni, H. et M. Sonderegger, dont F. Bracher sera le capitaine.

Ces hommes seront partagés en une équipe concourant pour le Vase d'Argent et une autre, qui participera au concours inter-clubs.

★

Enfin — pour aujourd'hui, car nos informations concernant les I.S.D.T. vont se développer dans nos numéros de septembre — voici encore la composition de la SELECTION BRITANNIQUE :

Trophée International : J. V. Brittain (R.-Enfield 350) ; D. G. Curtis (Matchless 500) ; J. R. Giles (Triumph 650) ; K. Heanes (Triumph 650) ; S. B. Manns (A.J.S. 350) ; B. W. Martin (B.S.A. 500).

Vase d'Argent (équipe A) : A. T. Gibbes (Ariel 500) ; R. J. Langston (Ariel 500) ; B. Penlow (Triumph 500) ; S. R. Wicken

(Matchless 350). — (Equipe B) : J. Sheenan (Velocette 500) ; L. M. Simpson (Greeves 250) ; P.T. Stirland (R.-Enfield 350) ; B. G. Stonebridge (Greeves 250).

De plus, 3 pilotes de réserve ont été retenus : T. W. Cheshire (R.-Enfield 250) ; P. Fletcher (R.-Enfield 500) ; T. Sharp (F.-Barnett 250).

Après avoir boudé les ISDT l'an dernier, les constructeurs britanniques se sont donc employés à réunir tout le gratin de leurs spécialistes en vue de l'édition 1958 !

Notamment, en ce qui concerne la composition de l'équipe qui disputera le Trophée, et dont tous les éléments ont déjà remporté une ou deux fois une médaille d'or. Dans l'équipe A pour le Vase, 3 équipiers ont obtenu également une semblable distinction dans une édition antérieure des ISDT, et enfin le « réserviste » Cheshire en fut aussi le bénéficiaire en 1956.

Trois équipes « géantes » donc ; il semble clair, à en examiner la composition, que l'Angleterre entend vaincre cette année dans le Trophée International, qui lui a échappé régulièrement depuis 1953 !

Un dernier mot : que de crossmen parmi les sélectionnés anglais : Curtis, Giles, Heanes, Martin, Gibbes, Langston, Stonebridge, Cheshire, Sharp !

## LA VITESSE

### A DUCATI LES 24 HEURES DE BARCELONE-MONTJUICH

Comme prévu, la firme italienne n'a eu aucune peine à remporter la victoire dans ce « Bol-d'Or » espagnol, l'équipe Mandolini-Maranghi prenant 11 tours d'avance sur Farne-Villa (Ducati également) qui précèdent les Espagnols Fargas-Caralt (Ducati toujours !), mais à 15 tours.

Voici d'ailleurs le début du classement général :

1. Mandolini-Maranghi (Ducati), 2221,300 km (586 tours) à la moyenne de 92,554 km/h ;
2. Farne-Villa, à 11 tours ;
3. Fargas-Caralt, à 15 tours ;
4. Cobos-Aragones, à 26 tours ;
5. Ripa-Scamandri, à 29 tours ;
6. Tombas-Pou, à 49 tours ;
7. Agramunt-Pi, à 52 tours ;
8. Randaxhe-Albert, à 73 tours ;
9. Santos-Bordol, à 79 tours ;
10. Sayol-Gonzales, à 81 tours.

Suivent encore seize classés.

★

### INGE STOLL EPOUSE GRUNWALD

La jolie compagne de notre sidecariste Jacques Drion sur tous les grands circuits de vitesse européens, où son brio et son audace en tant que passagère ont été fréquemment démontrés, vient de s'unir à une autre figure du sport sidecariste de vitesse.

C'est en effet l'ancien passager de l'ex-champion du monde Hillebrand, l'Allemand Grunwald, retiré de la compétition après le décès en course de son ami et pilote, qu'elle a récemment épousé.

Grunwald et Inge Stoll sont établis à Aix-la-Chapelle, où l'ancien champion du monde des passagers exerce la profession de moniteur de conduite automobile. Et il n'est pas exclu que la passagère de Drion cette saison encore suive son mari dans la retraite, dès la fin de cette année.

## FRANCESCO BOERI



**C'**EST avec une profonde douleur que nous avons appris la mort de notre ami le coureur Francesco Boeri, survenue le 2 août, par suite d'un accident de voiture à l'une des Portes de Paris.

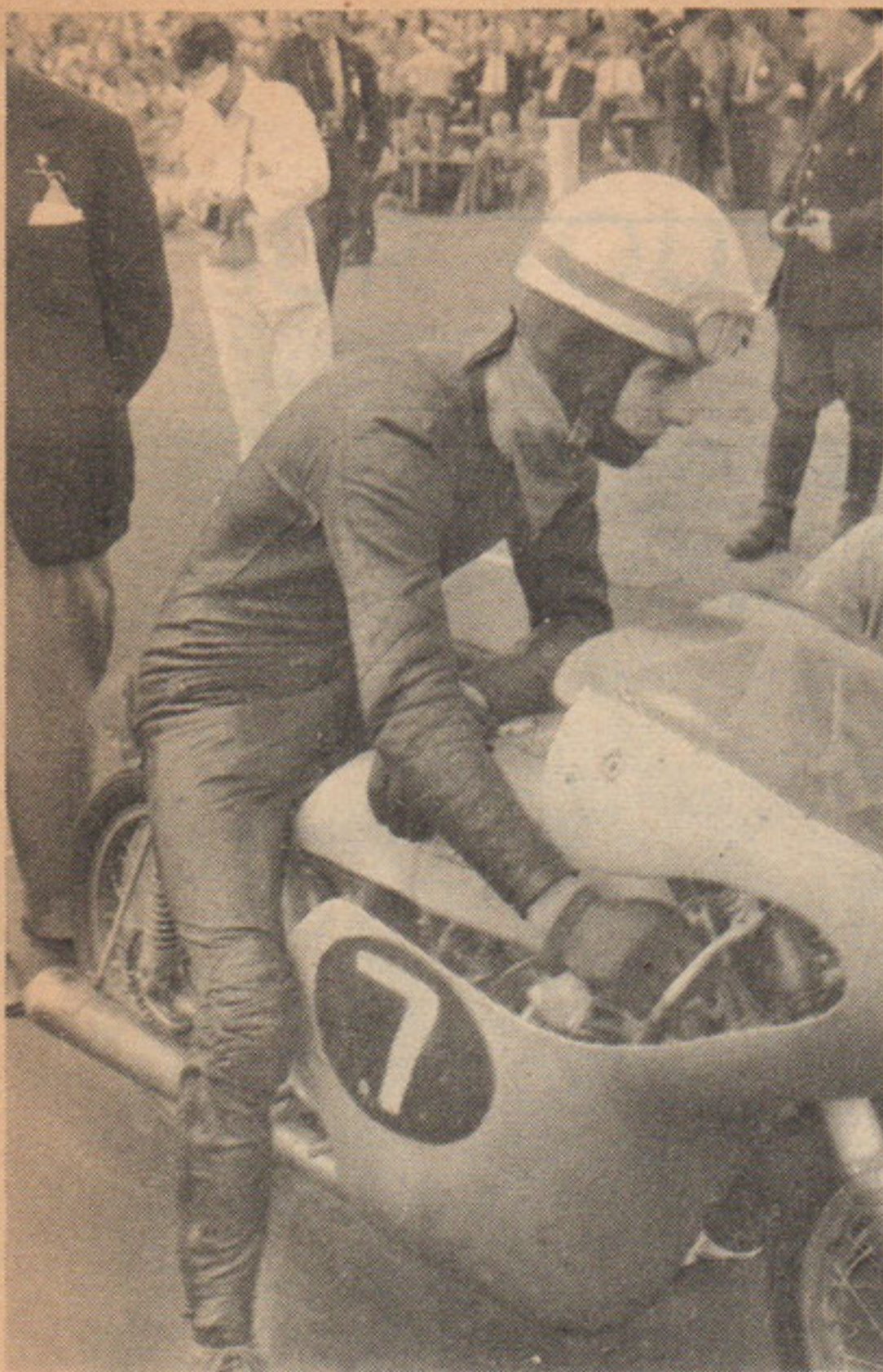
Boeri, qui, dans les milieux motocyclistes, ne comptait que des amis, était d'origine italienne. Agé de 27 ans, il avait débuté en compétition en 1954 sur une Morini « Settebello ». Avec cette machine, il remporta les « Deux Heures de Montlhéry » en 1955 et le « Critérium des Machines de Série » en 1956.

Cette même année, il fit l'acquisition de la 500 « Manx » Norton longue course de Cherrier, avec laquelle il finit deuxième aux « Deux Heures » derrière Georges Monneret. Il remporta la même épreuve en 1957, malgré un tour de retard au départ, cette fois avec sa Norton carénée.

Il triompha encore à Provins, qui fut sa première course après un accident de voiture qui lui coûta un œil. Enfin, cette année, il battit le record des 750 cmc à la Côte Lapize au guidon d'une Triumph et remporta, à 108 km/h et sur une 125 cc Ducati, les « Deux Heures de Montlhéry ».

Boeri s'intéressa également au scooter et on le vit à Montlhéry sur un Lambretta dont le carénage fit sensation à l'époque.

Que sa femme, que sa famille, que ses proches trouvent ici les condoléances de la Rédaction de « Moto-Revue ».



COMPTANT POUR LA PREMIERE FOIS  
POUR LES CHAMPIONNATS DU MONDE  
DE VITESSE

## LE GRAND PRIX DE SUEDE (HEDEMORA) *vit un difficile doublé* de DUKE sur NORTON (350 et 500)

*Déjà vainqueur à Spa, le jeune Italien Gandossi, officiel Ducati, a ramené de Hedemora une autre place de premier.*

**C'**EST à proximité de la petite ville de Hedemora, située à près de 200 km au nord de Stockholm, que se dispute chaque année, depuis la guerre, le Grand Prix de Suède. Mais, pour la première fois cette année, ce Grand Prix comptait pour les Championnats du monde, dans les quatre catégories solo. Nous retrouvons donc parmi les partants les pilotes des usines Ducati, MV et MZ pour les 125, MV et MZ en 250, les catégories supérieures (MV n'ayant pas déplacé ses quatre cylindres) ne comportant pas de machines officielles.

Le circuit, long de 7,25 km est constitué de routes ouvertes en temps normal à la circulation. Tracé parmi les pins couvrant une petite colline c'est un circuit rapide, puisque Duke a réalisé son meilleur tour en 500 à 168,8 km/h de moyenne (en 1957, Campbell, sur Guzzi avait réalisé 172 km/h).

Si les derniers entraînements s'étaient effectués sous une pluie battante, les courses se disputèrent sous un chaud soleil le samedi, le ciel restant couvert le dimanche.

**EN 125 cc**

### NETTE VICTOIRE DUCATI

Première catégorie à s'aligner au départ, les 125 cc opposent trois équipes officielles : MV, représenté par Ubbiali et Provini; Ducati, dont les desmodromiques sont pilotées par Gandossi et Taveri et les petites MZ deux temps, conduites par Degner et Fuegner. On pouvait donc prévoir une chaude bataille entre

marques et pilotes italiens, entre MV et Ducati, entre l'Italien Gandossi allié au Suisse Taveri et les Transalpins Ubbiali et Provini.

Les Ducati prennent tout de suite la tête, Ubbiali et Provini étant assez loin, suivis à bonne distance de Degner et Fuegner. Mais Ubbiali lâche Provini et se lance à la poursuite des Ducati. Au huitième tour, Ubbiali a repris beaucoup de terrain et au tour suivant, il est au coude à coude avec Taveri, un mètre seulement derrière Gandossi. Au dixième tour, Ubbiali prend la tête, mais cet avantage ne sera que très provisoire, les pilotes de Ducati reprenant vite les deux premières places. Ubbiali ne pourra donc faire mieux que troisième, Provini s'assurant la quatrième place avec une minute d'avance sur les MZ de Degner et Fuegner.

★

**Classement :** 1. Gandossi (Ducati), à 146,9 km/h; 2. Taveri (Ducati), à 2/10 de seconde; 3. Ubbiali (MV), à 4"; 4. Provini (MV), à 1/2 minute; 5. Degner (MZ); 6. Fuegner (MZ), etc... Tour le plus rapide par le Suisse Taveri à 149,5 km/h (nouveaux records).

### DUKE TRIOMPHE EN 350 cc APRES UNE CHAUDE LUTTE

Après ce lever de rideau, c'est au tour des 350 cc de s'aligner au départ. MV n'ayant pas engagé ses machines, la course promet d'être très ouverte et il est presque impossible d'établir de pronostics, tous les meilleurs « privés » étant réunis et disposant de machines de qualité sensiblement égale.

D'ailleurs, sur les 25 tours de cette course, le même pilote ne gardera jamais bien longtemps la tête; tour à tour, Hailwood, Shepherd, Anderson, Duke prennent le commandement du paquet

des privés, parmi lesquels Chadwick, Hocking, Dale, Trow, Tanner, Hempleman, Phillis et le Suédois Nygren se livrent une lutte sans merci.

Au cours de cette bagarre, Chadwick sort d'un virage et s'en tire avec quelques contusions. Peu après, Tanner quitte la route, moteur bloqué, et Nygren chute en voulant l'éviter.

Au 18<sup>m</sup>e tour, Duke prend la tête devant Bob Anderson, cependant que Shepherd, 3<sup>m</sup>e, les lunettes couvertes d'huile, perd du temps et que Hocking abandonne (fuites d'huile). Mais, au 23<sup>m</sup>e tour, à deux tours de la fin de la course, Anderson reprend à Duke la première place, et c'est au cours du dernier tour que Duke repassera Anderson, juste avant l'arrivée, finissant avec 5/10 de seconde d'avance.

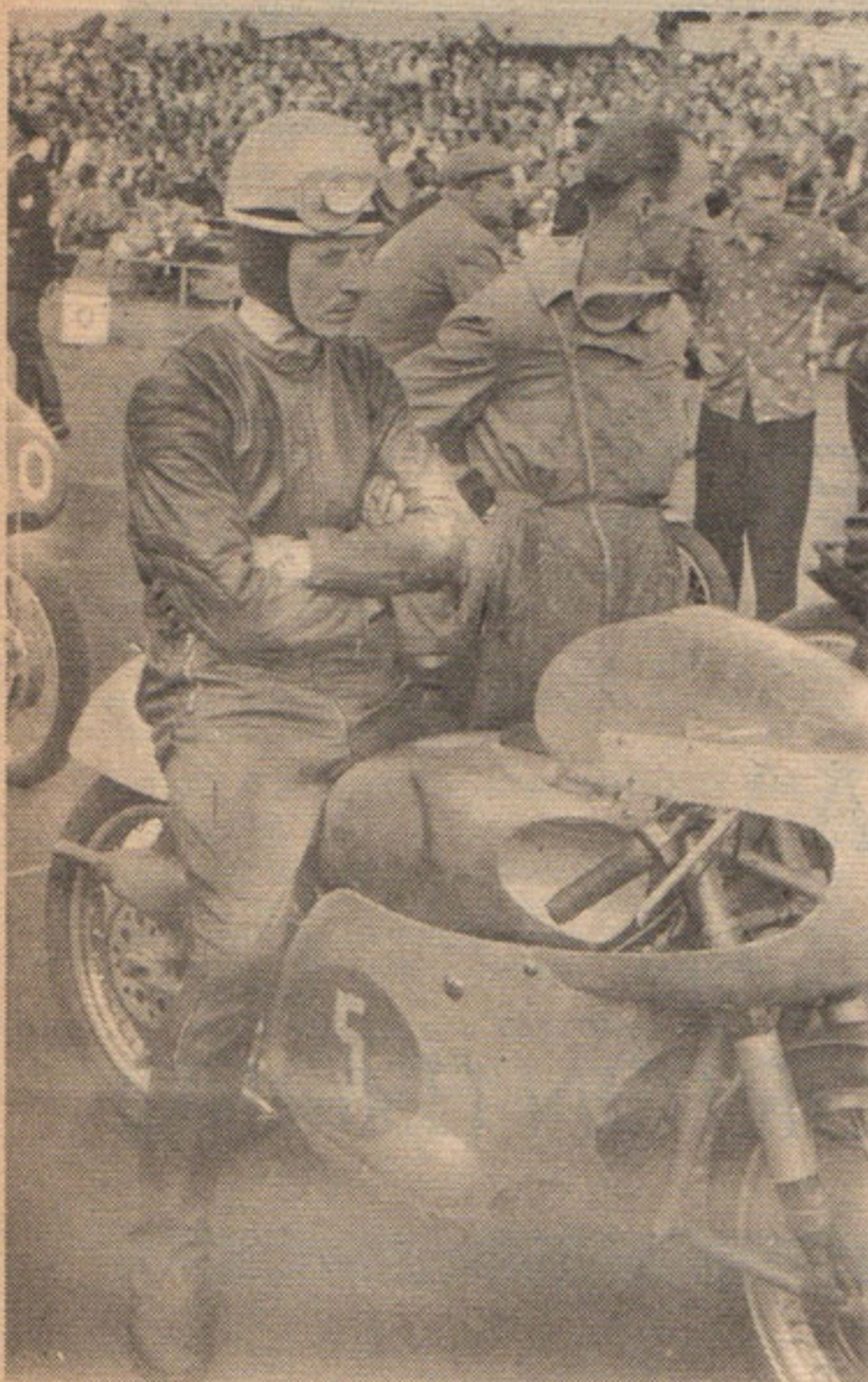
★

**Classement :** 1. Duke, à 156,5 km/h de moyenne; 2. Bob Anderson, à une 1/2 seconde; 3. Hailwood, à 1 minute; 4. Trow; 5. Monty; 6. O'Rourke, tous sur Norton. Tour le plus rapide par Bob Anderson, à 159 km/h. Ce sont là de nouveaux records.

### PREMIERE VICTOIRE MZ EN 250 cc LORS D'UN G.P.

C'est le lendemain, sous un ciel menaçant, qu'avaient lieu les courses des 250 et des 500 cc.

Dès le départ des 250, Provini (MV) prend la tête, précédant Ubbiali (MV), Fuegner (MZ), Hailwood (NSU), Beer (Adler), Dale (NSU), etc..., cependant que Degner a des ennuis avec sa MZ et s'arrête définitivement à son stand. Au 11<sup>m</sup>e tour, Ubbiali abandonne, un carter de boîte brisé; Fuegner prend donc la deu-



Bon pilote et fin mécanicien, Fügner amène la 250 twin 2 temps MZ à sa première victoire dans un Grand Prix des Championnats du Monde.

xième place, à 43 secondes de Provini. Mais, à trois tours de la fin, Provini abandonne à son tour, ne disposant plus que de deux vitesses ! Fuegner remporte donc, grâce aux deux abandons des MV, cette épreuve, loin devant Hallwood (NSU) et Monty (NSU spéciale), seuls pilotes à ne pas avoir été doublés.

★  
Classement : 1. Fuegner (MZ), à la moy. de 151,5 km/h ; 2. Hallwood (NSU), à 2' 30" ; 3. Monty (NSU) ; 4. Beer (Adler), à 1 tour ; 5. Autengruber (NSU) ; 6. Lecke (DKW), etc. Tour le plus rapide par Provini à 157 km/h.

### EN 500, NOUVELLE VICTOIRE, APREMENT DISPUTE, DE DUKE

La catégorie 500 cc ne comprenant que des pilotes privés (Duke ayant abandonné BMW pour revenir à ses premières amours, c'est-à-dire Norton), nous avons encore une belle course en perspective.

Au départ, nous retrouvons les protagonistes des 350 cc, bien décidés à « s'expliquer » de nouveau, avec de plus, le champion d'Allemagne Hiller (BMW) et Dale qui a troqué sa 350 Norton pour une BMW.

Au premier passage, Anderson est en tête, précédant de peu Brown, Hiller, Hempleman, Dale, Hocking, Shepherd et Duke. Deux tours plus tard, Duke, décidément plus à l'aise sur sa Norton que sur la BMW, est en seconde position alors que Shepherd est remonté à la troisième place.

Au tiers de la course, Duke a rattrapé Anderson ; Dale (BMW), troisième, est suivi de Hocking et Shepherd. Duke et Anderson prennent la tête à tour de rôle sans parvenir à se lâcher, cependant que Dale remonte les deux hommes de tête et, au 26<sup>me</sup> tour, prend à Duke la place de deuxième. Mais, au tour suivant, Duke est encore second, Dale dans sa roue. Au 28<sup>me</sup> tour, à deux tours de la fin, Anderson, grand malchanceux de la journée, abandonne (serrage), laissant Duke et Dale se disputer la première place.

Au dernier tour, Dale a une longueur d'avance, mais à quelques mètres de la ligne d'arrivée, Duke est au coude à coude et c'est lui qui remportera — de moins d'une demi-roue — cette catégorie, réalisant ainsi un joli doublé. Mais, les performances de Dale et Anderson sont des plus remarquables, et si Duke a prouvé qu'il était toujours un pilote de très grande classe, les courses de Hedemora nous auront prouvé qu'il n'était plus le seul.

★  
Classements : 1. Duke (Norton), à la moyenne de 165,3 km/h ; 2. Dale (BMW), à 4/10 de seconde ; 3. Shepherd (Norton), à 1 minute ; 4. Hocking (Norton) ; 5. Hiller (BMW) ; 6. Brown (Norton), etc. Tour le plus rapide par Duke à 168,8 km/h.



Plus à l'aise sur Norton que sur BMW, Duke gagne en 500 comme en 350, non sans avoir dû âprement lutter jusqu'au dernier mètre.

## Classement provisoire des Championnats du Monde à l'issue du Grand Prix de Suède.

### 125 cc

PILOTES : 1. Ubbiali (MV), 28 pts ; 2. Gandossi (Ducati), 19 pts ; 3. Provini (MV), 17 pts ; 4. Taveri (Ducati), 13 pts ; 5. Ferri (Ducati), 12 pts ; 6. Degner (MZ) et Chadwick (Ducati), 9 pts, etc...

MACHINES : 1. MV (28 pts) ; 2. Ducati (28 pts) ; 3. MZ (9 pts).

### 250 cc

PILOTES : 1. Provini (MV), 24 pts ; 2. Fuegner (MZ), 14 pts ; 3. Hallwood (NSU), 13 pts ; 4. Ubbiali (MV), 12 pts ; 5. Falk (Adler), etc...

MACHINES : 1. MV (24 pts) ; 2. NSU (16 pts) ; 3. MZ (14 pts) ; 4. Adler (13 pts), etc...

### 350 cc

PILOTES : 1. Surtees (MV), 32 pts ; 2. Hartle (MV), 18 pts ;

3. Chadwick (Norton), 11 pts ; 4. Duke (Norton), 10 pts ; 5. Hallwood (Norton), etc.

MACHINES : 1. MV (32 pts) ; 2. Norton (22 pts).

### 500 cc

PILOTES : 1. Surtees (MV), 32 pts ; 2. Hartle (MV), 16 pts ; 3. Dale (BMW), 12 pts ; 4. Duke (BMW puis Norton), 11 pts ; 5. Hiller (BMW) et Hocking (Norton), 8 pts, etc...

MACHINES : 1. MV (32 pts) ; 2. Norton (24 pts) ; 3. BMW (15 pts).

### Sides

PILOTES : 1. Schneider (BMW), 30 pts ; 2. Camathias (BMW), 26 pts ; 3. Fath (BMW), 8 pts ; 4. Smith (Norton) et Beeton (Norton), 6 pts, etc...

MACHINES : 1. BMW (32 pts) ; 2. Norton (10 pts).

# SUR TOUS LES TERRAINS DE CROSS D'EUROPE...



...Broer Dirks, vainqueur à Schijndel, ne connaît qu'une tactique : ouvrir... et advienne que pourra !

## EN BELGIQUE

### A LEKE

Le mauvais temps a contrarié le déroulement de la réunion, obligeant les organisateurs à réduire à une manche unique l'épreuve sidecars, dans laquelle notre compatriote Robert Perlin et son passager Claude Segal (champions de France), ont pris une très méritoire troisième place derrière Lieckens et Bodat, et précédant dans l'ordre Van Hoove, Van Hoof, Van Geel, Brems et le Hollandais Snijder.

### A BERINGEN

Si nous parlons de cette épreuve réservée aux seuls seniors et juniors belges, c'est surtout parce que dans cette dernière catégorie, le jeune frère du grand champion qu'est René Baeten a remporté la victoire, confirmant ses bons débuts dans la spécialité. Verrons-nous un jour Walter Baeten illustrer à son tour un nom déjà célèbre sur tous les grands circuits internationaux ?

C'est chose bien possible et avouez que, d'ici deux ou trois ans, par exemple, une paire René-Walter Baeten n'aurait peut-être pas vilaine allure !

★

## EN ALLEMAGNE

### A BRUHL

Circuit de 1.600 mètres, dans les faubourgs de Cologne. Participation essentiellement belge, et allemande bien évidemment, avec deux épreuves internationales, dans les classes 250 et 500 cc.

En petite cylindrée, 30 partants, dont 9 Belges, sur près de 40 km de parcours. Le commandement passe de Betzlbacher au Belge Néri, qui le cède lui-même à Willy Osterle.

Verhaegen, Rombauts, Van Obbergen et Néri lui-même (piston grippé) sont contraints à l'abandon et seul Van Pee se

maintient honorablement du côté belge, terminant à la 6<sup>me</sup> place. Mais voici le classement : 1. Oesterle (A., Maico d'usine) ; 2. Muller (A., Maico d'usine) ; 3. Ott (A., DKW) ; 4. Walz (A., Maico d'usine) ; 5. Kamper (A., Maico) ; 6. Van Pee (B., Jawa) ; 7. Walter (A., DKW), etc.

En 500 cc inters, piste glissante du fait d'un orage. Les Belges s'imposent, mais les Allemands prennent des places d'honneur : 1. Baeten (B., FN d'usine) ; 2. Crosset (B., BSA) ; 3. Lieckens (B., Matchless) ; 4. Dreisiker (A., BSA) ; 5. Betzlbacher (A., Maico d'usine 300 cc) ; 6. Néri (B., BSA) ; 7. Van Pee (B., Jawa 250 cc) ; 8. Calle (B., Matchless), à -1 tour ; 9. Van Obbergen (AS 7R « spéciale ») ; 10. Mathès (A., Matchless), etc...

★

## EN HOLLANDE

### A SCHIJNDEL

C'est ici que Clynck se blessa grièvement, comme nous l'avons relaté dans un précédent numéro. Mais le brillant néerlandais ne devait pas être le seul à connaître l'accident puisque c'est également sur le terrain de Schijndel que Less Archer s'abîma le poignet au point de s'en ressentir encore à Imola, trois semaines plus tard.

Archer n'en avait pas moins remporté la première manche, mais du fait des blessures dont nous venons de parler, sa revanche de l'an dernier avec Clynck n'eut pas lieu et tout l'intérêt de l'épreuve résida dans la lutte qui opposa les frères Dirks entre eux, avec Jeff Smith pour arbitre.

Classement final : 1. Broer Dirks (H., BSA) ; 2. Jeff Smith (G.-B., BSA d'usine) ; 3. Albert Dirks (H., BSA) ; 4. Van den Oever (H., BSA) ; 5. Rasbro (D., BSA) ; 6. Selling R. (H., Vélocette) ; 7. Larsson (Suède, AJS) ; 8. Curtis (G.-B., Matchless d'usine).

### CHAMPIONNATS

4 manches ont été disputées au titre des Championnats de Hollande en 500 et 250 cc. Voici où en sont les choses :

500 cc : 1. Rietman et A. Dirks, 12 pts ; 3. B. Dirks, 10 pts ; 4. Janssens, 8 pts ; 5. Van Heukelom, 5 pts, etc...

On notera que Rietman, qui fait sa rentrée cette saison après une assez longue absence, semble avoir conservé tous ses moyens. Mais ou est Clynck, dans ce classement ? La réponse est simple à formuler : comme il nous l'a dit lui-même certain soir, Clynck préfère ne pas courir les courses du Championnat Hollandais, qui sont très médiocrement rétribuées ! Et comme la participation n'est nullement obligatoire !...

250 cc : 1. Boom, 10 pts ; 2. Koops, 8 pts ; 3. Clijn, Cortie, Camden Hoeck, 6 pts ; 6. De Haas, Baudoin, Schram, 5 pts, etc...

★

## EN SUISSE

### A MONTMAGNY

3<sup>me</sup> édition de l'épreuve locale, à laquelle participaient les Belges Nic Jansen et De Vleeschouwer, et notre inter Jacques Schmid, lequel s'assure une belle seconde place au classement général, derrière P. A. Rapin et devant Jacques Langel qui sont les deux meilleures Suisses après Courajod.

Ce dernier ne put malheureusement participer à la course, s'étant blessé le matin aux entraînements. Quant à Jansen, une

crevaisson dans la première manche, au 11<sup>me</sup> tour et alors qu'il était en tête, l'obligea à se retirer. Il gagna la seconde manche, mais ne put dès lors que se classer finalement 4<sup>me</sup>.

★

## EN ESPAGNE

### A MADRID

Eh oui, voilà que l'Espagne et sa capitale prennent place dans cette rubrique et si, pour le présent, nous ne les retrouverons qu'épisodiquement, reste tout de même que le premier pas est accompli, que beaucoup d'enseignements ont été retirés de ce moto-cross madrilène, et que nous pouvons espérer que nos voisins d'au delà des Pyrénées se mettront vite au diapason des autres pays d'Europe, instituant un Championnat National et prévoyant à leur calendrier quelques réunions ouvertes à une participation étrangère, au moins dans la catégorie 250 cc pour ce qui est du proche avenir.

Bravo donc au Real Moto Club de Espana, qui s'est voué à la réalisation de ce premier « vrai » moto-cross espagnol, qui servira de base pratique pour la mise sur pied des épreuves futures.

Le moto-cross de Madrid est revenu à F. ADAN (Iso) ; y participaient encore Guzman, Garcia Vasquez (Iso également) ; Gil et Jorgito (ROA) ; Medina et Cauca (Montesa) ; Duran (Myma) et Urgoiti (Lube).

En bref, Guzman conduisit la course jusqu'à l'avant-dernier tour, quand une perle à la bougie l'obligea à s'arrêter. Ce fut alors Medina qui franchit le premier la ligne d'arrivée, mais il fut déclassé sur réclamation reconnue fondée (il avait reçu une « aide extérieure »).

★

## EN FRANCE

### AU MONT DES CATS :

Une foule nombreuse a assisté au cross extra-national organisé par le Moto-Club Audomarois avec le concours du M.-C. Bergues.

En 500 cc, Vanlerberghe et l'Anglais K. Heanes — seul étranger présent, des 4 qui avaient été engagés — dominèrent l'épreuve, le Français remportant néanmoins les 3 manches et la victoire finale.

Robert Devoldre fit de même en 350 cc, devant Cathelain, trois fois placé second.

### RESULTATS TECHNIQUES

Classement général 350 cc : 1. Robert Devoldre ; 2. Cathelain ; 3. A. François ; 4. Benoît ; 5. Lemaire ; 6. Saison ; 7. H. Devoldre ; 8. Avronsart ; 9. Debeuf ; 10. Dufay ; 11. Delaire.

Classement général 500 cc : 1. Vanlerberghe ; 2. Heanes ; 3. Leclerc ; 4. R. Devoldre ; 5. Rambour ; 6. Barbara ; 7. Bloquet ; 8. Dufay ; 9. D'Hase ; 10. A. Voireux.



Montfort-le-Rotrou à 18 km du Mans : le fief même du président Seery.

Dix mille spectateurs, six nations au départ.

Un circuit dans un tel cadre, que nous n'en avons parcouru d'aussi joli. Sis dans le parc, et au pied même du château — une grande villa à l'italienne, dit modestement l'affable M. de Nicolay — il développe 1.600 mètres.

Terrain très rapide, peu d'obstacles majeurs. Les difficultés principales, hormis la grimpe de départ, consistent en virages resserrés dans un sous-bois de terreau sablonneux.

Une très longue ligne de départ, monte subitement en deux marches jusqu'au pied même du château sis sur la hauteur. Descente de l'escalier, une autre ligne parallèle conduit à toute allure à un très mauvais dos d'âne (trop resserré à notre avis pour les sides). Très large courbe en prairie, virages sous bois et re-château.

Organisation dans la tradition Anjou-Bretagne de l'Amicale de Montfort, où chacun au pays, du marquis à l'assureur, travaille pour le cross. Commissaires compétents, police routière, police militaire plus 35 jeunes soldats avec voitures-radio et ambulances.

Les départs?... Euh... Le président Seery, remplaçant les officiels pour les dernières courses, démontra à en faire pâlir R. C. D. que l'on peut lâcher au drapeau 21 pou-lains déchainés. (\*)

Nous avions le plaisir de retrouver au parc des coureurs de sympathiques rescapés, tel le prestigieux Clink encore mal remis de son accident de Schijndel; Lamoureux, qui se tire de Saint-Brieuc avec une côte fracturée; Jean Hazlanis (en spectateur) et Madame, non accidentée!

★

#### VAN OBBERGEN

#### VAINQUEUR EN SOLO

Six nations avons-nous dit : la Hollande avec Clink, Van den Oever et Witberg, les Danois Rasmussen et Hansen, la Belgique avec Van Obbergen et Lieckens, enfin Inglis et Daryn (G.-B.) et les inters suisses Courajod, Duret. Pour la France, les meilleurs du Champ. national, et n'oublions pas de mentionner celui qui nous étonna tous par ses départs et sa place de 3me : Beaulard de Lalgle, qui se doit de suivre intégralement l'an prochain le Championnat 2me catégorie.

*Première manche* : Beaulard se voit passer par Clink qui cherche aussitôt à prendre quelque avance sur ses suivants immédiats Rasmussen et Van Obbergen, qui l'ont rejoint après 3 tours. Ils passent ainsi devant le drapeau à damier, suivis de Courajod, prudent. Les héros du Championnat national Beaumard, Drobecq, Deshayé, etc. observent...

*Deuxième manche* : Beaulard (toujours lui) va mener trois tours, car Clink assis un instant dans la paille, ne pourra forcer sa remontée. Lieckens attaque Beaulard, le passe, est aussitôt poursuivi par Van Obbergen. Survient un 3me larron nommé Rasmussen qui met tout le monde d'accord et mène jusqu'à la fin.

*Finale* : Enfin un beau départ, mais Dieu, que le circuit sous bois est devenu difficile. Clink parti en tête, s'arrête crevé au château. Rasmussen écrase sa roue. Beaulard (encore lui) devient la proie du jeune inter belge Van Obbergen, puis de Courajod, de Beaumard qui se décide enfin, mais échappe quand même à Rambour, qui va crever deux fois.

★

(\*) N.D.L.R. — Je n'ai jamais prétendu le contraire, précisant plutôt que tout mode de départ peut être bon s'il est correctement utilisé. Reste cependant que des divers modes de départ, les jeux électriques conservent notre préférence. Le tout est que les directeurs de course apprennent à s'en servir.

R. C. D.

## LES BELGES

## VAN OBBERGEN

ET

## VAN HOVE

## DOMINENT

A

## MONTFORT-LE-ROTROU

★

### RENCONTRE FRANCO-BELGE DE SIDECARS

Nous retrouvions en grande partie l'équipe du Championnat 1957, la paire Perlin-Ségal, avec ses éternels blue-jeans et ses damiers couvre-chefs; Barat et son passager, qui retrouvait Montfort non sans quelque appréhension; le grand Clemot, avec deux mains pansées, l'une encore ouverte; l'équipage Plisson venu du Nord; Weber, qui s'avéra en progrès, et une nouvelle recrue : le petit Froissart bien frère encore, qui tâte du side pour la première fois.

Seule une malchance répétée ne permit pas à Perlin de ravir aux Belges Van Hove, Lieckens ou Bodart, l'une quelconque des trois premières places.

*Première manche* : Lieckens va mener toute cette course avec une aisance et une force remarquables, souvent talonné par Barat. Perlin qui a d'abord chassé, remonte et finalement dérayonne des deux roues. Sagette voit son embrayage mis hors d'usage. Van Geel casse son piston alors qu'il défendait àprement sa 3me place devant Van Hove.

*Deuxième manche* : Faux départ : dommage, héin Clemot! On recommence. Barat saute de justesse Lieckens au dos d'âne, mais reprend sa place peu après. Barat semble d'ailleurs marquer un temps d'hésitation au bas du château (triste souvenir) qui permet à Perlin, magnifique, de le sauter en pleine montée, et de coiffer Lieckens littéralement surpris, lequel va aussitôt écraser sa roue. Jusqu'au 7me tour, où Barat en plein virage saute sa chaîne, la course sera marquée par la

*En haut* : Perlin-Ségal, vainqueur sur ce terrain en 1957, ne purent rééditer cette performance.

*Ci-contre* : avec sa 350 cc AJS 7R à peine suralésée, le petit Van Obbergen a vaincu les 500 cc.



lutte des Français. Weber a cassé son axe de roue avant bloquant net, heureusement dans le terreau! Clemot effectue une belle remontée après avoir loupé le dos d'âne.

*Finale* : Lieckens passe en tête, suivi de Bodart qu'attaque Barat peu après. Perlin n'a décidément pas de chance : il chasse et part en dernière position. Au 3me passage, derrière Lieckens qui veut visiblement gagner, la lutte est terrible entre Barat qui veut passer Bodart, mais sera (sur bris de cadre) croqué deux tour après, par un autre Belge, Van Hove, entré à son tour dans la danse. Denis est à 20", Clemot 6me. Perlin fonce, raccroche la 4me position. L'arrivée donne 1. Lieckens; 2. Bodart; 3. Van Hove, espacés de deux longueurs; 4. Perlin; 5. Plisson malgré une attache cassée. Clemot très applaudi passe crevé, chaîne cassée, poussé jusqu'au but par ses deux gars!

(De notre correspondant dans l'Ouest P.S.C.)

★

### RESULTATS TECHNIQUES

*Classement général sides* : 1. Van Hove (B.); 2. Bodart (B.); 3. Lieckens (B.); 4. Perlin (F.); 5. Plisson (F.); 6. Barat (F.); 7. Denis (F.); 8. Weber (F.); 9. Clemot (F.); 10. Cînegér (B.) et Froissart (F.).

*Classement général solo* : 1. Van Obbergen (B.); 2. Courajod (S.); 3. Beaulard (F.); 4. Beaumard (F.); 5. Hansen (D.); 6. Van den Oever (B.); 7. Drobecq (F.); 8. Lieckens (B.); 9. Deshayé (F.); 10. Daryn (G.-B.); 11. Inglis (G.-B.); 12. Marchadier (F.); 13. Lamouroux (F.); 14. Bellot (F.).





# Tribune Libre

## DERNIER HOMMAGE A KEITH CAMPBELL

**J**E rentre, bouleversé, de Cadours !  
Ainsi, dimanche, après dimanche, le cruel et glorieux martyrologue s'allonge... Il y a 15 jours, Clark, il y a 8 jours Carson et Higgins, hier Campbell.

Pourquoi faut-il que le sport le plus passionnant soit aussi le plus meurtrier ? N'en déplaise aux « aficionados » : les classes supérieures de l'école de virilité et de courage ne se suivent pas seulement en « habit de lumière » mais aussi avec la combinaison de cuir noir, terrible et glorieux vêtement de combat de ceux qui jugulent la fulgurante cavalerie d'un moteur de « compétition » !

Ces chevaliers modernes ont évidemment leur hiérarchie et Campbell, avait su se hisser aux tous premiers rangs : en peu d'années il avait réussi à obtenir dans la plus terrible des disciplines le titre suprême et les plus grands espoirs comme les plus grandes gloires lui étaient désormais permis. Son

destin l'a fait passer sans transition des joies de la victoire au temple où reposent pour l'éternité les « dieux » casqués de cuir. Il avait crânement assuré la relève des anciens dont il vénérât la mémoire : il était devenu leur égal.

Adieu Keith ! les mânes de Noir, Demeuter, Guthries, Grizlly, Tenni, Graham, Amm, Leoni, Geminiani, etc... forment une hale d'honneur pour t'accueillir !

Du fond de son indescriptible déchirement que Madame Campbell puise dans cette certitude le courage (à côté d'un tel homme on ne peut manquer d'en avoir) de surmonter, avec le temps, son épouvantable malheur.

Qu'elle trouve ici l'expression émue des condoléances de ceux qui communiât avec les coureurs dans un même amour de la moto suivent les circuits européens...

M. R. MARAVAL, Toulouse.

## QUI NOUS DÉFENDRA, SINON NOUS-MÊMES ?

**A**BONNE depuis déjà quelques années à votre revue, je lui trouve chaque jour plus d'intérêt. Votre revue est au niveau des meilleures revues étrangères et je pense surtout à « Das Motorrad » à qui je suis également abonné.

Je me permets néanmoins de vous demander d'insister pour la formation d'un front de défense du deux-roues.

Il est amer pour nous de devoir avaler de nouvelles couleuvres chaque jour. Hausses injustifiées des assurances, « licence et permis pour les 125 cc, mépris non dissimulé des pompistes (Ah, ces gens qui veulent à tout prix mélanger huile et essence !) avanies, refus de priorité par les quatre-roues. Et les lignes ci-après, extraites de « La IV<sup>me</sup> République des Pyrénées », n° du 7.7.58 ne pourront que nous renforcer dans notre détermination :

« Samedi soir, à 21 h. 15, un grave accident de la circulation s'est produit rue du 14-Juillet. »

« Une auto pilotée par Mlle Andrée Chervier, d'Oloron, « roulant en direction du centre de la ville, doubla une « autre voiture à hauteur d'un véhicule en stationnement. « Au cours de cette manœuvre, la conductrice ne put éviter « un scootériste circulant en sens inverse. Le choc fut extrêmement violent. Le scootériste fut relevé très grièvement

« blessé et perdant son sang en abondance. Il s'agissait du « jeune Jean-Louis Aguer, 19 ans, originaire de Tardets, « employé à Turboméca et demeurant rue Tran à Pau. »

« Atteinte d'une fracture ouverte à la jambe gauche et « d'une profonde blessure à la tête, la victime fut rapidement transportée à l'hôpital où son état fut jugé très « grave. »

Je m'autorise à rapporter les paroles de cette demoiselle en Dyna Panhard après le tragique accident dont elle fut la cause : « Oh, ce n'est rien l'assurance paiera. » On craint que l'amputation soit nécessaire, 19 ans !!!

Ce fait, triste en soi est hélas par trop le reflet de la déplorable mentalité de trop d'automobilistes.

Nous devons nous défendre. Et contre l'agressivité des « quatre-roues », contre la rapacité de l'Etat et la cupidité des assureurs. Qui nous défendra sinon nous-mêmes ?

M. G. MANAETHAN, Billère (B.-P.).

N.D.L.R. — Comme vous avez dû le noter en lisant Moto-Revue, un Front de Défense du Deux-Roues s'est récemment constitué à Paris. Les tâches auxquelles vous faites allusion lui incombent par destination et nous souhaitons qu'il leur consacre toute l'attention désirable.

## ACHETEURS D'UNE « OCCASION », ATTENTION !

**L**ECTEUR de votre revue, je me permets de vous signaler un fait scandaleux dont j'ai été victime, d'abord pour vous demander conseil et ensuite si vous le jugez utile, mettre vos lecteurs en garde.

J'ai acheté un scooter Vespa d'occasion immatriculé dans la Haute-Garonne, et je me suis conformé pour l'échange de la carte grise aux instructions d'un imprimé délivré par la Préfecture. La carte grise m'a été délivrée sans difficulté.

Deux mois après, ce scooter m'a été saisi et vendu aux enchères publiques comme étant gagé à la Préfecture de la Haute-Garonne par une société de crédit !

J'ai porté plainte pour escroquerie et ai attaqué mon vendeur ; celui-ci a été condamné en justice de Paix en remboursement du prix d'achat et aux dépens mais il a disparu sans laisser d'adresse.

Le dossier de ma plainte ayant été classé sans suite, du fait que j'avais obtenu satisfaction au civil, j'ai porté plainte à nouveau en expliquant les faits mais je ne sais si mon vendeur sera poursuivi au pénal.

Le résultat brutal de cette affaire est que j'ai perdu au total 150.000 francs par la faute de la Préfecture qui, sachant le scooter gagé, n'aurait pas dû à mon avis, me délivrer la carte grise mais qui, d'après l'enquête, n'est pas tenue de prévenir l'acquéreur que la machine est gagée.

J'ai posé la question à de nombreux patentés du motocycle et de l'auto ; je n'en ai pas trouvé un connaissant cette clause ; tous furent formels : du moment que le véhicule est gagé dans le département, la Préfecture ne doit pas délivrer la carte grise !

Il est à craindre dans ces conditions que d'autres soient victimes de ce genre d'escroquerie. Voulez-vous me dire ce que vous pensez de cette affaire et, le cas échéant, me donner vos conseils ?

M. H. NOUGUE, agent des P.T.T.,  
Gourdan-Pollignan (Hte-Garonne).

N.D.L.R. — Nous ne pouvons plus conseiller utilement notre lecteur, pour qui le seul recours possible et de retrouver son vendeur, et de lui faire exécuter le jugement au civil le condamnant au remboursement et aux dépens.

Il est exact que le changement de carte grise n'est subordonné à la présentation d'un certificat de non-gage que dans le cas où la nouvelle immatriculation du véhicule s'effectue dans un département différent de celui qui a délivré la première (ou la précédente) carte grise.

Dans le cas contraire, il semble que les services préfectoraux ne soient pas tenus de vérifier eux-mêmes et automatiquement si le véhicule considéré est gagé ou non.

Aussi ne pouvons-nous que conseiller à nos lecteurs, pour leur éviter de connaître la regrettable aventure narrée ci-dessus par M. Nougé, de réclamer personnellement au propriétaire du véhicule d'occasion qu'ils envisageraient d'acquiescer un certificat de non-gage, même si celui-ci ne leur est pas indispensable pour obtenir le changement de carte grise.

Donc, si vous désirez acheter un véhicule d'occasion, et même si celui-ci est immatriculé dans le département de votre propre résidence, exigez du vendeur, avant de régler votre achat, les pièces suivantes :

1°) Carte grise, revêtue de la mention « vendu le ... », de la main du vendeur.

2°) Attestation du vendeur certifiant que le véhicule considéré n'a subi depuis sa dernière immatriculation aucune transformation susceptible de modifier les indications portées sur la carte grise.

3°) Certificat de non-gage. Vous joindrez celui-ci au dossier si le véhicule acheté par vous est immatriculé dans un département autre que celui de votre résidence, ou vous le conserverez par devers-vous si le véhicule est immatriculé dans le département de votre résidence. Mais au moins vous saurez avant de payer que vous achetez un véhicule dont la propriété ne pourra pas vous être contestée par la suite.

**J**E viens à mon tour vous donner pour la 2<sup>e</sup> fois mes impressions sur mon vélomoteur 125 cc Peugeot 55 TCL (3 vitesses sélecteur au pied), acheté en juillet 1955.

Je l'utilise principalement pour me rendre à mon travail, mais j'ai eu l'occasion de m'en servir pour faire des courses de vitesse et du gymkana.

Le kilométrage parcouru avant de venir faire mon service militaire, c'est-à-dire de juillet 1955 à juillet 1956 est de 27.000 km.

Passons à la citation des faits.

**Le moteur.** — Souple et très nerveux contrairement au vélomoteur 55 TC de M. R. Maroux qui décrit les qualités et défauts de son vélomoteur dans le N° du Salon 56. L'embrayage est parfait et ne colle nullement à froid et ne patine pas à chaud.

Je monte mes vitesses comme suit : 1<sup>re</sup>, 25-30; 2<sup>e</sup>, 50-55; 3<sup>e</sup>, 60-75. La vitesse que j'ai atteinte au maximum et dans de bonnes conditions est de l'ordre de 80 à un faible 85 (au compteur).

Le moteur est très bon et très simple comme mécanique et les pièces moteur de rechange ne sont pas chères.

Ses défauts : **Partie moteur** : bruyant et d'un entretien peu pratique; causes de fuites d'huile un peu partout (carburateur - sortie d'échappement); axe de kick; pignon de sortie de boîte).

**Carburateur** : bon mais impossible à tenir propre à cause de fuites dues à la mauvaise étanchéité du carburateur.

**Allumage** : bon malgré des ennuis de volant magnétique. Mon condensateur s'étant dévissé par les trépidations à bloqué le volant à 70 kmh et a failli me faire faire un beau vol plané, de quoi prendre un engagement dans un cirque. Cet ennui se produisit 4 fois et pour y remédier il m'a fallu souder à l'étain la vis de fixation une fois bloquée. Malgré ces ennuis j'en ai été quitte, pour l'achat d'un condensateur.

**Partie cycle** : Cadre robuste mais un peu trop petit et bas.

**Fourche télescopique** : vraiment trop faible et trop simple pour être efficace, malgré les graissages fréquents, une usure plus qu'anormale des bagues de bronze. Obligation de les changer 3 fois. Mauvaise protection des bas de tubes, qui a pour effet d'asperger copieusement les bas de pantalon et les chaussures du pilote.

**Suspension arrière** : bonne en duo mais trop dure en solo; et il serait plus que temps que la maison Peugeot mette des suspensions oscillantes sur tous ses modèles.

**Freins** : 120 diam., nettement insuffisants après 10.000 km. Obligé de changer 4 fois les garnitures à l'avant et à l'arrière malgré une légère passe de tournage.

Gros ennuis avec la tige de frein arrière qui passe entre la chaîne secondaire et le cadre, et de ce fait se trouve cisailée par les frottements de la chaîne lors des cahots.

Mauvaise position de la pédale du frein arrière, qui est trop en avant.

**Roues** : Mauvais rayonnage à la roue arrière. Etant passé dans un nid de poule de 5 à 10 cm de profondeur, je me suis retrouvé avec 17 rayons de cassés. Cause diamètre des rayons trop faible.

**Pneus** : Défectueux et obligé de changer le pneu arrière à 12.000 km remplacé par un Avon.

**Câblage électrique** : mal gainé, perte de courant.

**Avertisseur** : trop médiocre, et insuffisant, hors d'usage à 11.000 km.

**Compteur** : Indicateur de kilométrage exact. Indicateur de vitesse exact après étalonnage.

Gaine et câble à changer après rupture à 17.000 km.

**Selle** : Insuffisante et obligation d'acheter un coussin mousse et une enveloppe pour rehausser la position et améliorer son confort.

**Guidon** : Mauvaise fixation sur la tête de fourche (mais améliorée avec le nouveau système cavalier monté par la maison Peugeot).

**Chromes** : Très bons même par temps de pluie et neige.

**Carter de chaîne secondaire** : Trop inefficace. Projection d'huile sur le pneu arrière et sur la jante.

**Béquille** : Centrale, robuste mais instable en certaines positions.

Voici ses qualités : car elle en a.

**Volant magnétique** : de marque ABG très bon et simple à démonter et à nettoyer.

**Outils** : Je félicite la maison Peugeot qui est une des seules maisons à fournir autant d'outillage.

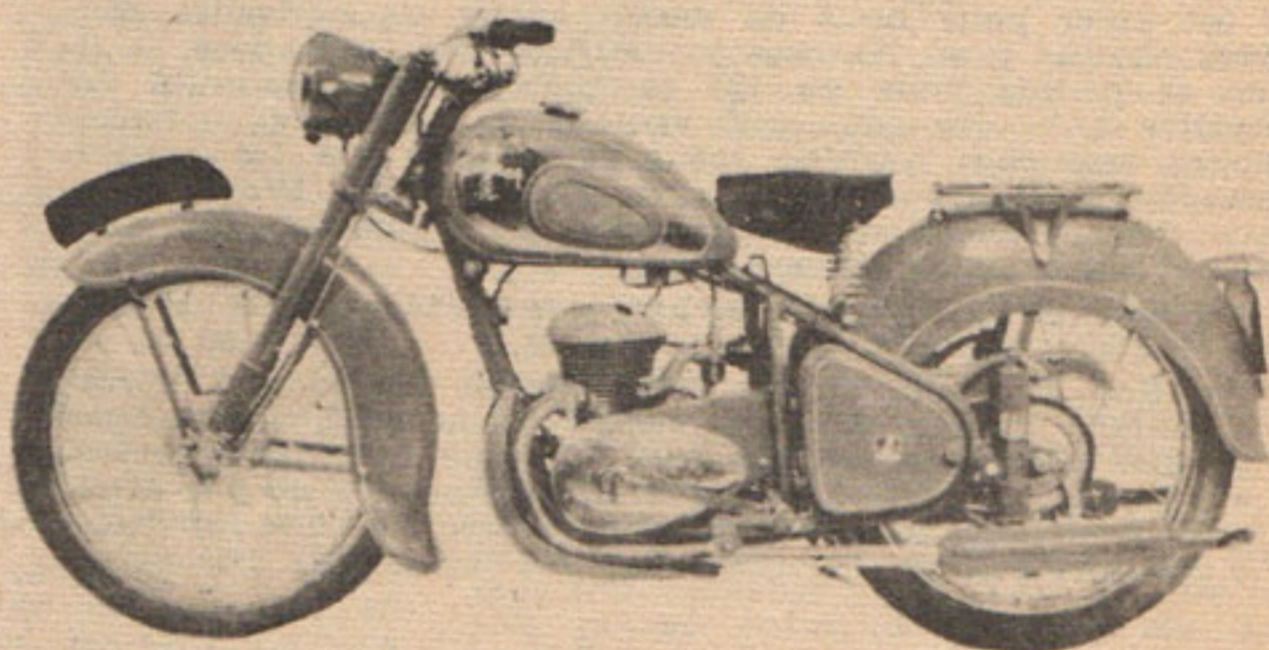
Une des bonnes qualités de la Peugeot est sa bonne tenue de route même dans des virages pris à vive allure et le repose-pied touchant terre.

Très nerveuse et peut faire souffrir pas mal de vélomoteurs français quand elle est bien utilisée surtout dans les démarrages.

Mon rêve : posséder une Tiger 110.

## CE QU'ILS EN PENSENT

# LA 125 PEUGEOT 55 TCL



## AU CRIBLE

### En conclusion :

Je considère cette petite machine bonne et je puis dire qu'elle m'a donné des satisfactions puisqu'elle m'a permis en outre de faire 600 km Aurillac-Paris en duo et bagages de camping à une moyenne de 50-55 avec de petits arrêts compris, et de gagner le gymkana de Vitry en catégorie Tourisme et Indépendant et 6<sup>e</sup> au classement général en 1955.

Dans mon parcours Aurillac-Paris, j'ai eu l'occasion de la mettre à rude épreuve car l'Auvergne est assez réputée pour ses routes sinueuses et ses grimpettes fréquentes (Mont-Dore-Bort-les-Orgues), et j'ai parcouru le trajet Paris-Dieppe en 3 h 30 avec la traversée de nombreuses villes.

M. G. AUZOLLE,  
Paris-7<sup>e</sup>.

N.D.L.R. — Bien entendu nos lecteurs ne seront pas sans remarquer que la majeure partie des critiques de notre correspondant ne peuvent plus s'adresser aux derniers modèles Peugeot.

# DEVANT LE PRINCE ALBERT ET 45.000 PERSONNES



AU GRAND PRIX DE BELGIQUE DE MOTO-CROSS

## BAETEN (ET NERI) BATTENT NILSSON

## LA CHANCE SERT CIZEK... ET TRAHIT TIBBLIN

## EN COUPE D'EUROPE

### DE NOTRE ENVOYE SPECIAL

C'est fini, le Prince regagne sa voiture, Baeten porte à Mineur — l'infortuné mécanicien amputé d'une jambe récemment — quelques-unes des fleurs qu'il vient de recevoir, et l'immense foule commence à s'écouler lentement dans le cadre grandiose de la citadelle de Namur, survolée en constant va-et-vient par les petites nacelles du téléférique.

Dans ce tableau de fin de course, brossé à l'issue du Grand Prix de Belgique, une touche manque cependant, qui fait que l'œuvre n'est pas parfaite. Où est en effet Bill Nilsson, splendide et malheureux adversaire du vainqueur, auquel il a laissé prendre aujourd'hui une sérieuse option sur le titre de champion du monde qu'il fut le premier à conquérir l'an dernier ?

Nilsson est déjà près de sa voiture, et il reballe, les dents serrées, le visage dur, se refusant à dire un mot dont nous devinons qu'il serait, s'il l'exprimait, de ceux que le gentil Suédois n'a pas coutume de prononcer tant est grande son habituelle courtoisie.

Mais que s'est-il donc passé ?

★

Nous touchons à la fin de la course ; depuis plus d'une heure, derrière René Baeten parti en tête sur start honteusement donné (le Campinois n'y étant

évidemment pour rien !) Bill Nilsson, dont le retard sur le leader atteignait 23" au quart de l'épreuve, effectue une remontée invraisemblable, gigantesque, coupant le souffle à tous ceux qui, haletants, suivent au chronomètre son terrible effort.

Et l'incroyable se réalise, Nilsson rejoint le sillage de son rude adversaire, s'apprête à entamer avec lui le dernier tour qui s'annonce bientôt, là-bas, à la sortie du sable. Mais Néri est là, que Baeten vient de doubler après tant d'autres durant sa course solitaire et qui s'intercale entre les deux géants, ne s'écarte pas, gêne ostensiblement Nilsson et contraint celui-ci à tenter un dangereux débordement par la gauche, là où le sable, labouré, chassé tout au long des passages a formé une terrible ornière à l'ex-

térieur du virage avant la ligne droite. Le Suédois n'a rien perdu de sa très grande classe, et il nous le montre, réus-

*Au départ des 500 cc, on voit nettement à gauche Baeten (14) emmené par Rombauts et protégé par Donnay et Neri (22 et 30), tandis que les autres partants s'ébranlent avec un retard appréciable ! Nilsson est au centre (48).*

*Ci-dessous, l'instant de la récompense. Bouquet brandi, en signe d'allégresse, bouteille d'apéritif en main.*





Une phase du duel Baeten (14). Nilsson (48), sur le sable devant les tribunes.

sisant de main de maître la délicate manœuvre et prouvant à Néri qu'un homme fort sait passer partout, quelque obstacle que d'aucuns veuillent opposer à sa progression !

Cependant, à quitter sa trajectoire pour se lancer à l'extérieur, Nilsson a perdu quelques mètres sur le champion de la FN maintenant lancé à l'assaut des trois derniers kilomètres. Le pilote de la « Crescent » se rue aux troussees de celui qui est en passe de lui prendre la couronne mondiale, le rejoint une fois de plus... Hélas un incident supplémentaire va le retarder à nouveau : il chutera (on parlait au parc d'un enfant qui traversa la piste juste devant lui), se fera passer par Lundin auteur d'une fin de course éblouissante, et finira troisième d'une course qu'il eut été digne de gagner, ceci sans faire injure à René Baeten car les deux hommes, honnêtement, sont à placer sur la même ligne !

★

Organisation de la FMB — dont les caisses vides se trouveront bien de la recette — le Grand Prix de Belgique a pour lui le cadre somptueux dans lequel il s'inscrit, le terrible parcours sur lequel il se joue.

Il eut encore pour lui cette année l'admirable lutte dont nous venons de re-

tracer la fin, les beaux moments aussi que firent naître sur les échelons intermédiaires ou en Coupe d'Europe les principaux protagonistes des deux grandes épreuves du programme.

Mais que de reproches à faire aux responsables, que de faiblesses dans la mise sur pied de ce Grand Prix, incapable de soutenir sur ce point la comparaison avec Imola, Cassel, Hawkstone Park ou Sint Anthonis !

Ce circuit inhumain — il faut le voir, le parcourir à pied pour s'en faire une idée exacte — n'a jamais reçu le moindre aménagement et c'est miracle absolument qu'aucun accident grave ne s'y soit jamais produit. La protection du public est inexistante : un simple fil de fer tendu à 80 cm de hauteur, et qui laisse passer qui veut, naturellement. Les coureurs ne sont pas mieux servis et nous avons enregistré avec stupéfaction l'absence de commissaires, de drapeaux aux points dangereux du tracé ! Il paraît que ceci est de règle en Belgique, et que c'est au public que l'on laisse le soin d'avertir les coureurs si la voie est barrée devant eux par la chute d'un concurrent !

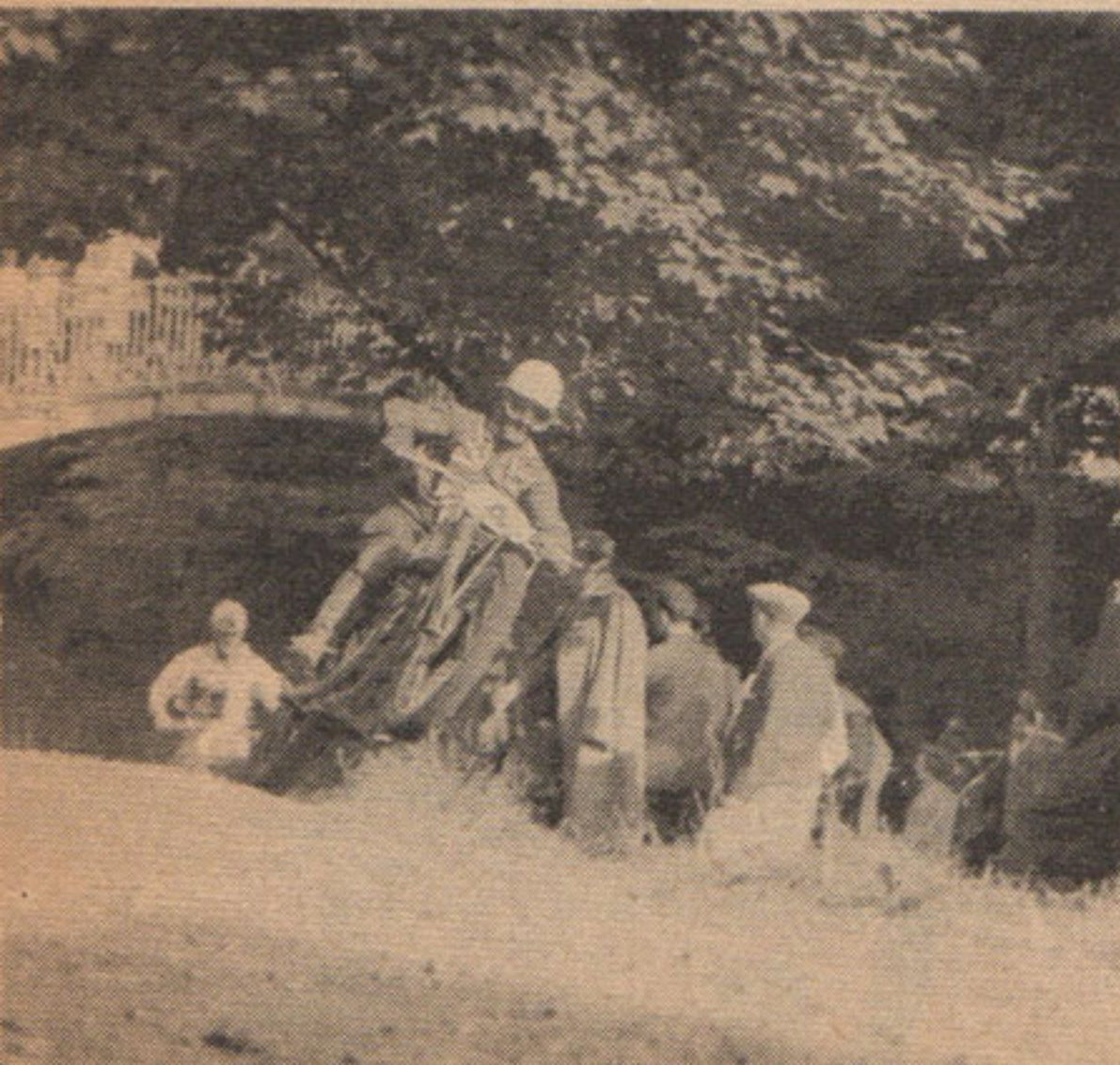
Les primes de départ, les prix étaient bien entendu à la mesure du besoin d'argent des organisateurs fédéraux. En Coupe d'Europe notamment, où les rétributions furent scandaleusement basses. Il est temps que cette question fasse l'objet d'une décision de la FIM, sinon les G. P. perdront un jour ou l'autre leurs meilleurs animateurs. Entre faire fortune à courir en cross et en être de sa poche pour disputer les Championnats du Monde ou la Coupe d'Europe, il y a un juste milieu dont il faudra bien prendre conscience !

Heureusement, comme pour nous faire oublier tout cela, la foule sut vibrer à l'unisson des événements qui se passaient devant elle, et sans tenir compte de la couleur des dossards.

Heureusement l'ambiance sportive se créa d'elle-même, tant chacun — du côté, non officiel — sut y mettre du sien, tant les Nic Jansen, les Mingels et autres se démenèrent au bord de la piste !

★

A droite, Lundin (50). A gauche, Draper (4).



en début d'année qu'il s'imposerait — continue à tourner en dedans de ses moyens réels. Mais pourquoi ? Enfin, pour ce qui est des Britanniques, notons encore la belle course de Curtis, un peu moins malchanceux à Namur qu'ailleurs et qui réussit à marquer 1 point

Nos deux représentants, bien partis l'un comme l'autre dans les 12 premiers, furent arrêtés presque aussi vite sur casse mécanique : câble des gaz pour Chuchart, embrayage pour Jacques Schmid. Ce fut grand dommage, car ils allaient bien.

Un mot encore pour Hubert Scallet : le poignet brisé (à Sint Anthonis) il dut, le cœur serré, renoncer à courir, après avoir couvert 4 tours d'entraînement qui

*Ci-contre : Le sable est difficile, semble penser Smith !*

*Ci-dessous : L'Allemand Kamper, à l'allure si particulière.*

furent un martyr pour lui.

Le Grand Prix de Belgique, une grande course ? Oui certes, et qui nous conduit à réunir dans un même hommage René Baeten et Bill Nilsson, deux pilotes, deux amis aussi, qui dominent le lot actuel des internationaux européens.

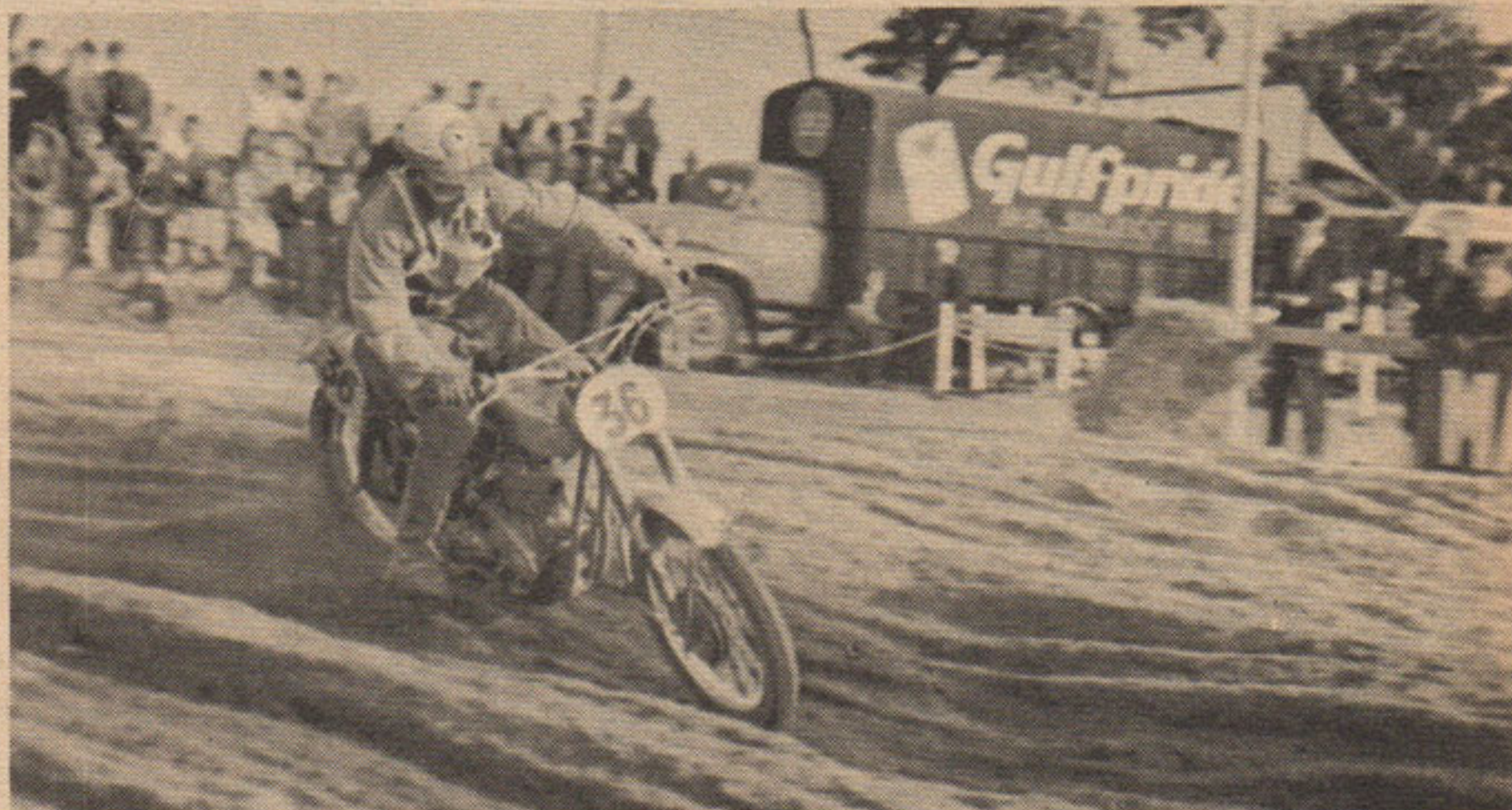
Derrière Baeten (et Scallet), les Belges n'ont personne : c'est l'enseignement majeur que nous retirons de Namur. Personne, en attendant que mûrissent tout à fait les De Soete, Van Obbergen, les Walter Baeten et Franz Schlechten enfin, mais qui, eux, ne sont encore que de prometteurs débutants.

Ce Grand Prix de Belgique, une grande réussite sportive ? Non pas, malheureu-

sement, et nous nous étonnons que la Presse belge n'ait pas cru devoir dénoncer le scandale des départs, l'inqualifiable carence du directeur de course aussi devant l'attitude incorrecte d'un Néri qui, étant doublé, devait laisser le passage à Nilsson, lequel jouait son titre de champion du monde !

Il existe, dans un tel cas, pour signaler à un coureur d'avoir à s'écarter, un drapeau bleu. Dommage que celui-ci ait manqué en Belgique, où l'on paraît avoir totalement perdu de vue que le Championnat du monde est une compétition individuelle et non une course par équipes nationales !

R. C. D.



## AU GRAND PRIX DE LUXEMBOURG

Il est évident que les reproches que nous adressons au Grand Prix de Belgique ne vont pas à René Baeten, dont la sportivité est au-dessus de toute critique, et qui portera un titre de champion du monde loyalement, magnifiquement gagné (n'avons-nous pas d'ailleurs été le seul, dans la Presse étrangère, à faire de lui notre favori bien avant que ne débute la compétition mondiale 1958 ?).

Les agissements dénoncés dans le présent article sont cependant doublement condamnables, d'abord de part leur caractère anti-sportif, ensuite parce qu'ils auraient pu jeter une ombre sur le succès définitif de Baeten si ce dernier, comme pour mettre d'avance un terme à d'éventuelles polémiques, n'avait consolidé sa position en remportant avec une netteté, un brio incomparables, l'avant-dernière manche du Championnat du monde, courue le 10 août à Ettelbrück.

Ici, départ correct (sinon réussi du premier coup !). Baeten est en tête, devant

Lundin et Draper. Nilsson, cinquième au premier passage, remonte, remonte, prend le commandement et fait le trou derrière lui. Et, alors que tout semblait dit, voilà Baeten qui « remet la sauce », rattrape le Suédois à 2 tours de la fin, suça sa roue, l'énerve... On sait que cette tactique a déjà payé à Genève, dans les mêmes circonstances : Nilsson, en effet, commet des erreurs dès qu'il se sent talonné. Il n'y manque pas cette fois encore, fait un écart, ce dont Baeten profite immédiatement, bondissant de toute la puissance de sa FN pour s'envoler vers une victoire absolument indiscutable !

En Coupe d'Europe, Rickardsson (vous voyez qu'il faut tabler sur lui) mène la course jusqu'au cinquième tour. A cet instant, Cizek bien remonté lui ravit la première place et triomphe sans plus de difficulté.

Le Français Faivre, seul à porter nos couleurs, obtient une méritante 14<sup>me</sup> place.

### RESULTATS TECHNIQUES

#### GRAND PRIX DE BELGIQUE (8<sup>me</sup> manche du Championnat du Monde, 500 cc) :

1. René BAETEN, les 56 km en 1 h 15' 30'' ; 2. Sten LUNDIN, 1 h 16' 06'' ; 3. Nilsson, 1 h 16' 07'' ; 4. Draper, 1 h 17' 01'' ; 5. Smith, 1 h 17' 10'' ; 6. Curtis, 1 h 17' 16'' ; 7. Johansson ; 8. Rombauts ; 9. Néri, à 1 tour ; 10. Gustavsson, etc...

Tour le plus rapide par Baeten et Lundin en 4' 07''.

#### GRAND PRIX DU LUXEMBOURG (9<sup>me</sup> manche du Championnat du monde, 500 cc) :

1. René BAETEN, 18 tours en 1 h 08' 54'' ; 2. Bill Nilsson, 1 h 09' 24'' ; 3. Lundin, 1 h 10' 11'' ; 4. Smith, 1 h 10' 13'' ; 5. De Soete, 1 h 10' 58'' ; 6. Draper, 1 h 10' 59'' ; 7. Curtis ; 8. Gustavsson ; 9. Rombauts ; à 1 tour ; 10. B. Dirks, etc...

Tour le plus rapide par Nilsson en 3' 45''.

★

#### COUPE D'EUROPE, 9<sup>me</sup> manche (Namur, Belgique) :

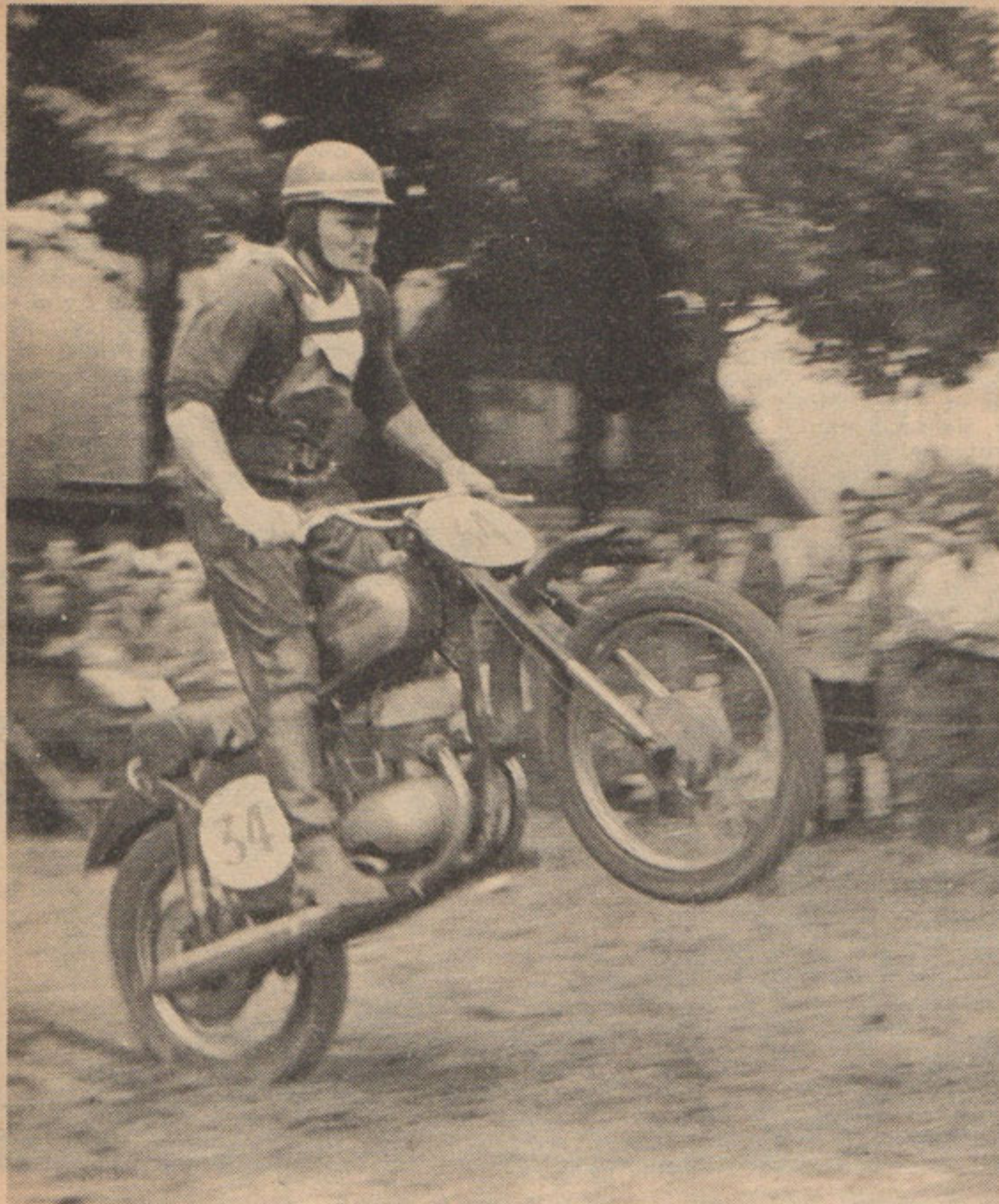
1. Jaromir CIZEK, les 33 km en 44' 21'' ; 2. Tibblin, 44' 41'' ; 3. Rickardsson, 45' 57'' ; 4. Ron, 45' 58'' ; 5. Van Pée, 47' 01'' ; 6.

Houssonloge, 47' 29'' ; 7. Puttemans ; 8. Kelly ; 3. Nier ; 10. Jackson... 13. Terrien, à 1 tour, etc...

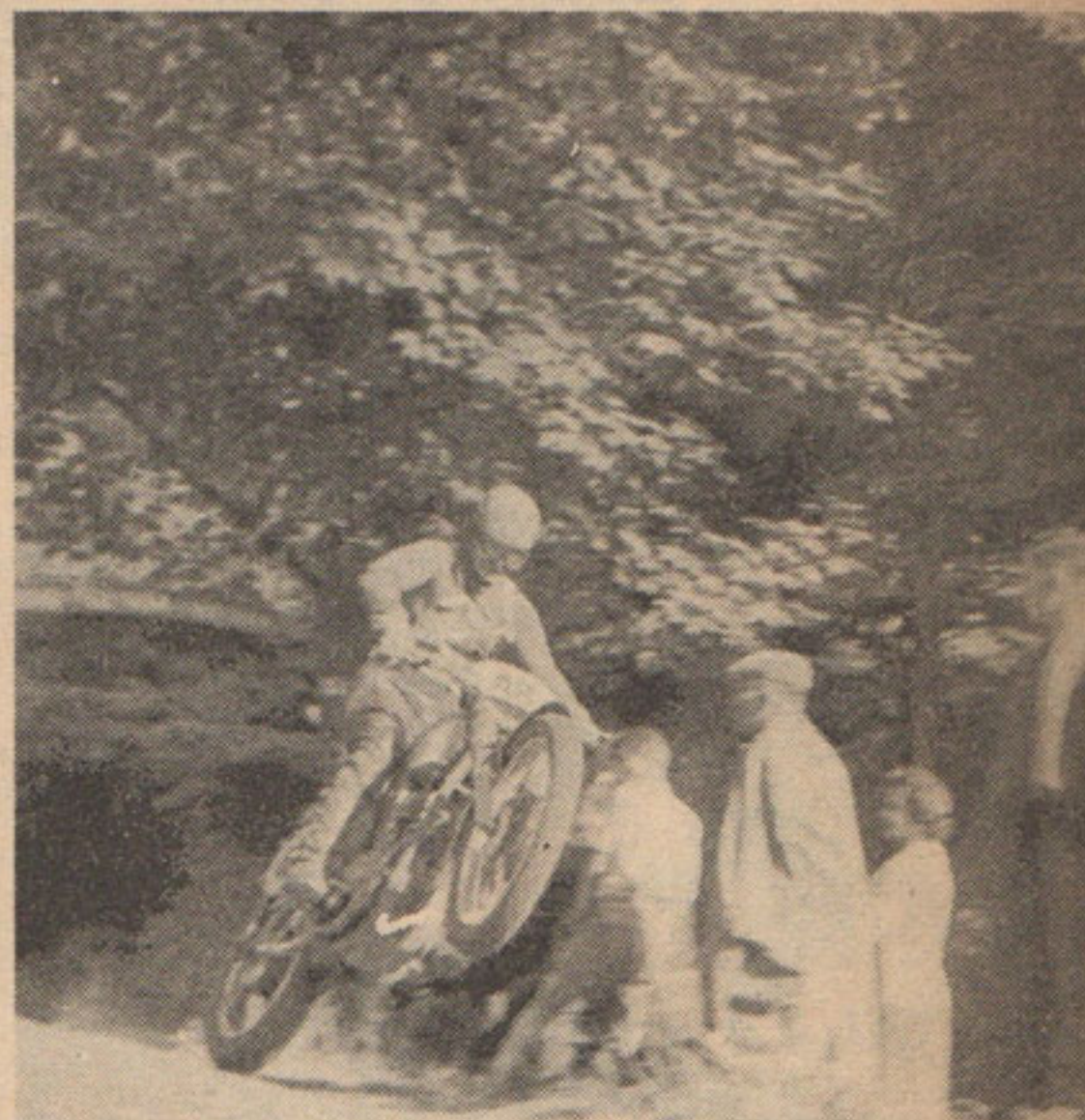
Tour le plus rapide par Tibblin, en 4' 17''.

#### COUPE D'EUROPE, 10<sup>me</sup> manche (Ettelbrück, Luxembourg) :

1. Cizek, 12 tours en 48' 48'' ; 2. Rickardsson, 48' 55'' ; 3. Kæmper, 48' 58'' ; 4. Tibblin, 49' 15'' ; 5. Muller, 49' 42'' ; 6. Betzlbacher, 50' 05'' ; 7. Crosset ; 8. Wolter ; 9. Lundby ; 10. Jackson... 14. Faivre, à 1 tour, etc.



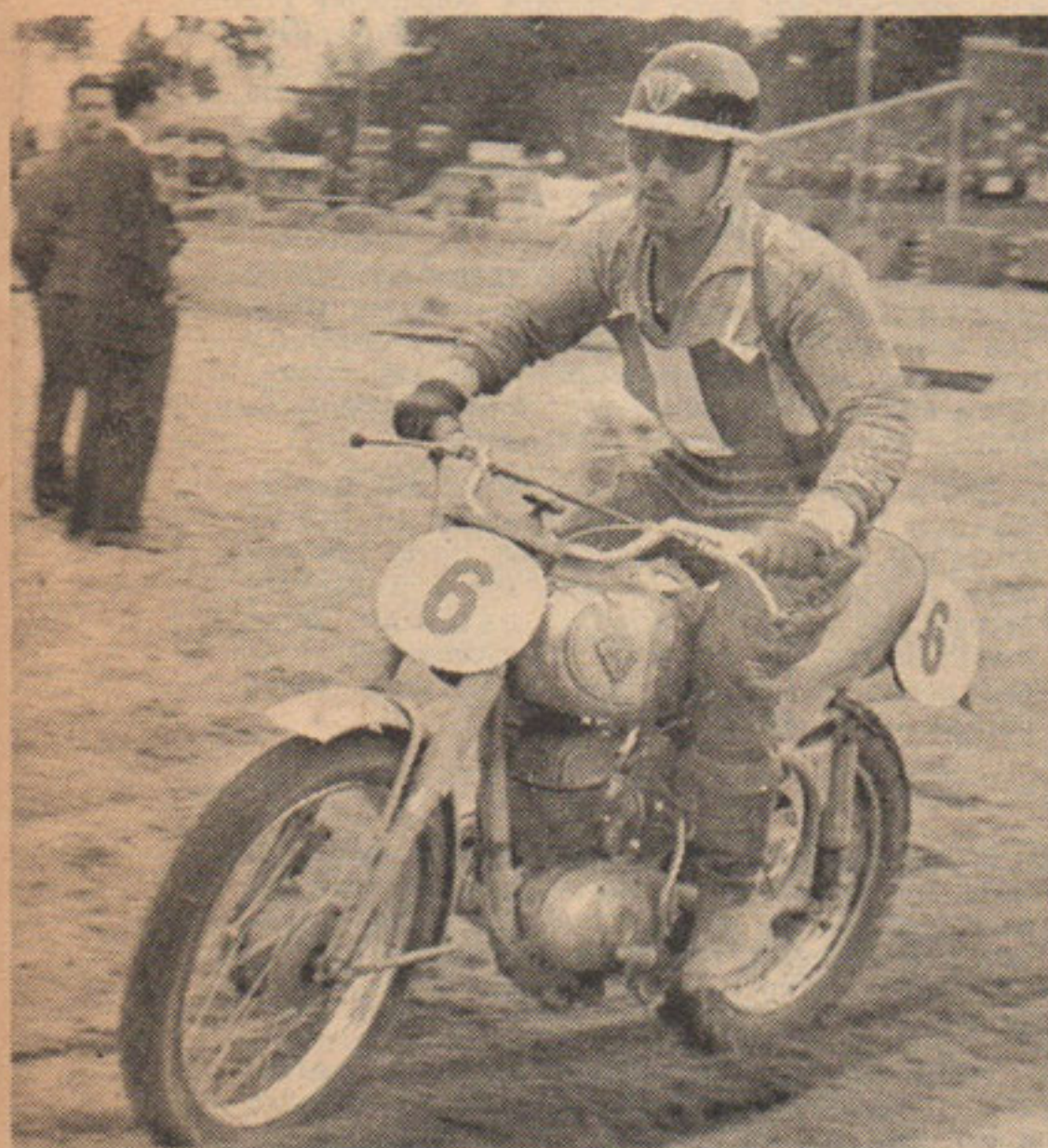
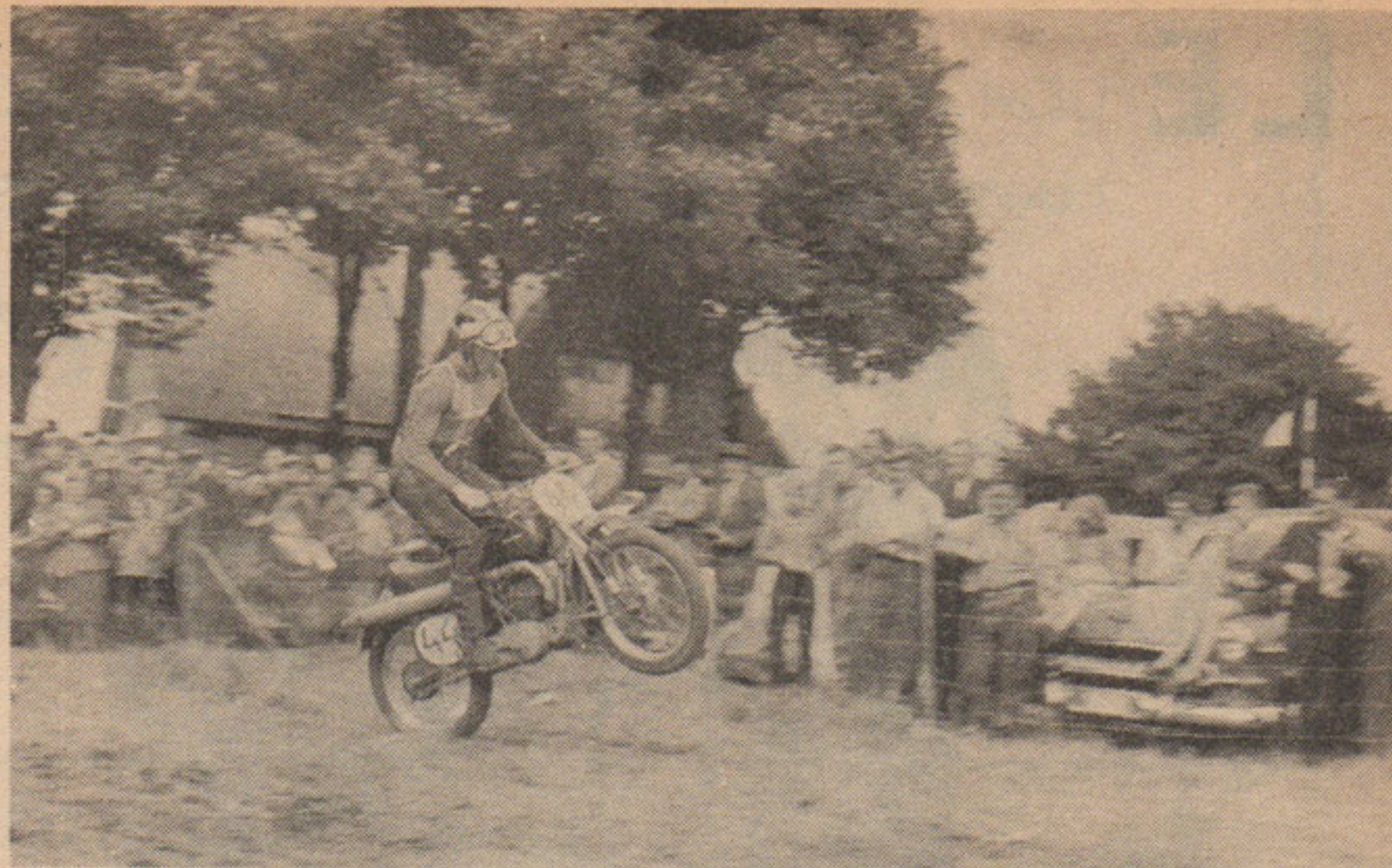
A gauche, un beau saut de Cizek (34).  
Ci-dessous, Nilsson (48) et, en bas,  
Baeten (14) sautant en biais au même  
point.



### CLASSEMENT ACTUEL DU CHAMPIONNAT DU MONDE

Place	NOM	Nationalité	Marque	Points	OBSERVATIONS
1	BAETEN ...	Belgique	FN d'usine	46	3 victoires, 3 secondes places, 1 troisième place!
2	Nilsson .....	Suède	Crescent (AJS 7R)	36	Champion sortant. N'a pas démérité.
3	Lundin .....	Suède	Monark d'usine	25	Termine mieux qu'il n'a débuté.
4	Draper .....	Angleterre	BSA d'usine	24	Seul Anglais victorieux (GP de France et Hollande).
5	Scallet .....	Belgique	FN d'usine	19	Blessé en Hollande, a manqué 3 manches.
6	Smith .....	Angleterre	BSA d'usine	17	Inférieur à sa réputation.
7	A. Dirks ....	Hollande	BSA	8	Excellent nouveau venu dans les Grands Prix.
7	Gustavsson .	Suède	Monark (BSA)	8	Vainqueur au GP d'Angleterre.
9	B. Martin ..	Angleterre	BSA d'usine	5	Bon métier, mais manque de rythme.
10	P. Taft ....	Angleterre	BSA d'usine	4	A couru 2 manches. A un très bel avenir.
10	Johansson ..	Suède	Crescent (BSA)	4	Irrégulier dans son comportement.
10	D. Rickman	Angleterre	BSA	4	Très bon pilote, mais n'a disputé qu'un G.P.
13	Godey .....	France	BSA	3	Participation réduite... Domage!
13	Archer .....	Angleterre	Norton ACT	3	N'est plus le grand champion qu'il fut en 56.
15	René Klym.	France	BSA	2	Résultat méritoire.
15	Curtis .....	Angleterre	Matchless d'usine	2	Très beau pilote, infiniment malchanceux.
15	Rasmussen	Danemark	Matchless	2	Participation limitée.
15	De Soete ..	Belgique	Matchless	2	Doit seconder Baeten et Scallet l'an prochain.
19	J. Jansen ..	Hollande	BSA	1	Participation très limitée.
19	V. Obbergen	Belgique	AJS 7R	1	Participation très limitée. A suivre en 1959.

Ci-contre, la merveille suédoise, Rolf Tibblin. Ci-dessous, Jacques Schmid (44) et Terrien (6).



### CLASSEMENT ACTUEL DE LA COUPE D'EUROPE

Place	NOM	Nationalité	Marque	Points	OBSERVATIONS
1	CIZEK .....	Tchécoslovaquie	Jawa d'usine	62	7 victoires, 1 seconde place !
2	Tibblin .....	Suède	Husqvarna d'usine	27	A marqué des points dans les 5 manches courues.
3	Muller .....	Allemagne	Maico d'usine	20	4 résultats seulement.
3	Kæmper ....	Allemagne	Maico	20	2 places de second, 2 places de troisième.
5	Ron .....	Tchécoslovaquie	Jawa d'usine	17	Sur 6 résultats.
6	Betzlbacher.	Allemagne	Maico d'usine	13	Vainqueur en 1957.
7	Rickardsson.	Suède	Husqvarna d'usine	10	En 2 résultats. Comingman !
8	Hamrsmid ..	Tchécoslovaquie	Jawa d'usine	7	Ne court plus : prépare les I.S.D.T.
8	Moretti .....	Italie	Mi-Val d'usine	7	Participation limitée à deux manches.
10	Schram ....	Hollande	Maico	6	Excellent pilote indépendant.
10	Ostorero ....	Italie	Mi-Val d'usine	6	1 seul résultat. Supérieur à ce classement.
10	Stonebridge.	Angleterre	Greeves	6	N'a disputé qu'une manche.
13	Roucka .....	Tchécoslovaquie	Jawa d'usine	4	Ne court plus : prépare les I.S.D.T.
13	Caroli .....	Italie	Bianchi d'usine	4	Participation limitée.
13	Van Pée ....	Belgique	Jawa	4	Indépendant. Assez malchanceux.
13	Sharp .....	Angleterre	Francis Barnet	4	N'a disputé qu'une manche.
17	Chara .....	Tchécoslovaquie	Jawa d'usine	3	N'a disputé que 2 manches.
17	Leask .....	Angleterre	Greeves	3	N'a disputé qu'une manche.
17	Ott .....	Allemagne	D.K.W.	3	Participation limitée.
17	Soletti .....	Italie	Bianchi d'usine	3	A disputé 3 manches.
21	Dahlen .....	Suède	Maico	2	N'a disputé qu'une manche.
21	Walz .....	Allemagne	Maico d'usine	2	1 seul résultat, en Allemagne.
21	Bricarelli ...	Italie	Mi-Val d'usine	2	Vu seulement en Italie.
21	Van der Mel.	Hollande	Adler twin	2	N'a disputé que la manche hollandaise.
25	King .....	Angleterre	Greeves	1	N'a couru qu'en Angleterre.
25	Oesterle ....	Allemagne	Maico d'usine	1	Second de la Coupe d'Europe 1957.
25	Houssonloge.	Belgique	Maico	1	Bon espoir belge.

# LE CROSS



Michel Jacquemin affrontera demain les étrangers à Leichlingen (Allemagne).

## DIMANCHE PROCHAIN, EN SUEDE : PUISSANTE EQUIPE FRANÇAISE AU CROSS DES NATIONS

Pour la seconde fois dans l'histoire du cross français notre pays sera officiellement représenté dans la plus grande compétition internationale par équipes qu'offre cette discipline.

Ceci, nous le devons pour une bonne part aux efforts des animateurs de la Sous-Commission de Moto-Cross de la FFM qui se sont employés à obtenir les crédits nécessaires, et à la compréhension du comité-directeur de la Fédération, lequel a eu un beau geste, débloquent un demi-million pour couvrir les frais de déplacement de notre représentation nationale.

Certes, la décision s'imposait car depuis l'an dernier, la Commission Sportive Internationale de la FIM menaçait de retirer le Grand Prix de France du Calendrier, arguant du fait que notre pays ne participait pas aux compétitions courues à l'étranger. Mais ne chicanons pas sur les motifs : ce qui compte, c'est que nous allons cette année en Suède comme nous sommes allés l'an dernier à Brands Hatch (Angleterre).

Une fois encore, c'est M. Guenix, l'excellent animateur du MC Nord auquel on doit le très beau G.P. de France présenté à Cassel cette année, qui représentera officiellement notre pays au sein du Jury International.

Pour avoir vu M. Guenix défendre âprement notre droit à la qualification en finale à Brands Hatch, nous nous féliciterons de cette désignation qui nous

garantit une surveillance attentive de nos intérêts sportifs.

Quant au team-manager, ce sera cette année comme l'an passé le dynamique Marcel Seery qui assurera cette lourde charge. Et nul plus que lui n'est mieux qualifié pour ce faire car il faut ici, pour réussir dans une telle fonction, être vraiment « dans le bain ». Ce que nul ne contestera au populaire président de la L.M.R. Anjou-Bretagne.

★

Soucieux de composer une équipe aussi représentative et aussi forte que possible, Marcel Seery a porté son choix sur les cinq premiers du Championnat de France Inter, auxquels s'ajoutera le seul pilote français ayant disputé dans sa quasi-totalité le Championnat du monde, nous avons nommé Jacques Schmid, fort aujourd'hui de son expérience des grandes courses à l'étranger.

Avec Robert et René Klym, Guy Bertrand, René Combes, Jean Cros et Schmid, nous présenterons donc une équipe solide, où ne manquent pas les éléments avertis tout autant que les tempéraments généreux. Et, sans prétendre à vaincre sur leur terrain les Suédois, sans même songer à éclipser en Suède les équipes belges et britanniques, nous pouvons légitimement penser que nos équipiers se feront remarquer et serviront honorablement la réputation du cross français devant le public étranger.

### EPHEMERIDE

A côté des réunions mentionnées par ailleurs dans cette même page, le calendrier international nous propose encore, pour le 31 août, la dernière manche de la COUPE D'EUROPE, épreuve qui se disputera en Pologne.

A LEICHLINGEN, en Allemagne, aura également lieu demain un moto-cross international auquel participeront nombre d'étrangers dont le Hollandais Clynk et notre compatriote Michel Jacquemin. Nous assisterons à cette course, dont vous trouverez le reportage dans un prochain numéro.

En France enfin, nous trouvons trace d'une réunion extra-nationale à la La Baraque, et de réunions nationales ou régionales à Montdidier, Roquista, Lanrelas et Moret-Fontainebleau. Toutefois, aucune confirmation de ces dernières épreuves ne nous est parvenue.

★

### GRANDE REUNION DE FIN DE SAISON A THOMER-LA-SOGNE LE 31 AOUT

La réunion internationale de clôture du très actif club normand comportera neuf courses et débutera à 14 h. 30 en raison de ce programme chargé ainsi composé :

3 manches de 6, 8, 10 tours pour l'épreuve des 350 cc (normandie) avec : Lejeune, Christophe, Ait Seddick, Erisay, Bonneville, Novack, Le Corre, Dolnel, Pailleaux, Sagette Martial, et Blanchard.

L'épreuve des 500 cc, très équilibrée, du fait de la présence des concurrents qui ont terminé en tête du Championnat de France national tels que : Beaumard, Drobecq, Butteau, Rambour, Brassart, Grout, Baulard, Blandin, Perrin et Echard... Cette liste n'est pas au complet du fait que les engagements en cours ne sont pas encore tous confirmés.

Dans la catégorie sidecars, plateau rarement réuni en France. Seront présents sur la ligne de départ : Perlin, vainqueur de la réunion 1957, Barat, Dubois, Denis, Plisson, Sagette, Théveney, Bourgeois ; à tous ces meilleurs de France sera opposé l'élite de Belgique, Lieckens le meilleur spécialiste d'Europe, Van Hoof, Cineger, et Bodart.

Il semble que cet après-midi du 31 août soit bien rempli et permette à des milliers de spectateurs de vivre de nombreux instants d'émotion sportive.

Le Moto-Cross des Nations 1958 se disputera le 7 septembre sur le circuit de Knutstorp, à 35 km de Helsingborg. Le développement du tracé atteint environ 2,5 km et la course comprendra deux manches éliminatoires de 10 tours, et une finale de 16 tours.

Marcel Seery a ainsi fractionné notre équipe (qui compte le maximum de pilotes autorisés par le règlement) : pour la première série éliminatoire, Robert Klym, Jean Cros, René Combes ; pour la seconde, René Klym, Bertrand, Schmid.

Rappelons que pour accéder en finale, chaque team national doit avoir au moins trois de ses pilotes qualifiés dans les séries. A l'issue de la finale, les 3 meilleurs temps de chaque équipe nationale sont additionnés, et le pays vainqueur est évidemment celui qui réalise le plus petit temps total ainsi calculé.

★

L'équipe de France de Moto-Cross quittera notre sol le 2 septembre, en convoi automobile, et emportant dans ses bagages ces fameux maillots tricolores que la Fédération, cette fois, a su acquérir à temps !

Nous serons du voyage, et vous conterons dans le détail, et dans notre numéro 1.407 du 20 septembre, tous les aspects de la magnifique compétition qui nous attend en Suède.



## DERNIÈRE HEURE : DRION - STOLL : UN EQUIPAGE QUE NOUS NE REVERRONS PLUS, AINSI QUE MONTANARI.

C'est avec une très profonde émotion qu'au moment de mettre sous presse nous avons appris le décès du grand sidecariste français, Jacques Drion et de sa passagère Inge Stoll.

L'accident mortel est survenu lors du G.P. de Tchecoslovaquie, à Brno, circuit qui avait déjà vu la mort de notre compatriote Mouty et de l'as allemand Baltisberger.

Nous reviendrons plus en détail la semaine prochaine sur la carrière de celui qui allait être sacré

champion de France 1958.

Mais là ne devait pas s'arrêter les nouvelles tragiques.

Peu de temps avant nous apprenions le décès de l'Italien Montanari, que les spectateurs du dernier Circuit de Pau avaient pu applaudir.

C'est des suites d'un accident automobile et pour avoir quitté la clinique trop tôt, que le célèbre pilote de la Guzzi devait disparaître.

## LE SUISSE KUNZ REMPORTE LE MOTO-CROSS DES REMPARTS, A LONGWY

Pas de pluie mais du beau sport motocyclistes à Longwy. C'est dans les douves des remparts dessinés par Vauban que la section motocycliste de l'Automobile-Club Lorrain organisait cette année encore son moto-cross annuel. Si l'année dernière l'épreuve n'avait pas eu lieu elle renaissait ce 20 juillet avec plus de vigueur, puisque M. Bœuf, président et surtout organisateur, avait pour la première fois dans la région fait appel à tous les équipages français de sides. Trois cylindrées différentes fournissaient six courses sur deux manches, à un public dense et enthousiaste, qui pouvait très facilement suivre les épreuves, puisque surplombant, d'une douzaine de mètres le circuit, et aussi grâce à l'excellent speaker (de Radio-Luxembourg) qui commentait fort à propos les péripéties de la course.

Celle-ci commença dès 15 heures par le départ des 250 cc. Soucieux du respect de la hiérarchie, Desbois prend immédiatement la tête, mais chute dans une descente, et Voreux le passe très rapidement. Desbois, qui a alors perdu quelques précieuses secondes, remonte tous les concurrents. Tandis que Voreux voit son avance diminuer, Desbois chute à nouveau au 11<sup>me</sup> tour et son suivant Millot crève sa roue arrière. Voreux terminera alors seul et très détaché.

En finale, le tandem Desbois-Voreux part en tête; au premier tour Desbois a passé Voreux, et lui prend une cinquantaine de mètres. Mais talonné par Millot Voreux sollicite sa Puch au maximum, les positions sont alors les suivantes: 1. Desbois; 2. Voreux; 3. Millot; 4. René Norbert. Dès le 2<sup>me</sup> tour la bielle de la 175 de Bordio devait rendre l'âme et contraindre un coureur courageux à l'abandon. Au cinquième tour René (US Métro) chute mais repart aussitôt sans avoir été doublé par ses poursuivants. Pour peu de temps d'ailleurs, car sa ma-

gnéto décalée devait l'obliger à rentrer définitivement au parc des coureurs. Puis c'est le tour d'Antoine, dont la Malco refusera d'accomplir les derniers tours. La course est alors jouée et Desbois passera en vainqueur la ligne d'arrivée.

★

La première manche 500 cc inter fut âprement disputée, sauf pour la première place que le Suisse Kunz conservera tout au long de la manche; derrière, Anglais et Belges roulaient très vite sans distancer nos inters Vouillon et Charrier. Mais Vouillon, qui n'était vraiment pas dans un jour où la chance vous comble, devait casser sa première roue.

En finale, Vouillon prend la tête et le Suisse Kunz gêné au départ n'est qu'à la cinquième place. Le Belge Vanderbecken est deuxième. Au troisième tour, Vanderbecken passe seul, et Vouillon ne profitera pas de son effort du début puisqu'il revlendra à pied ayant cassé une 2<sup>me</sup> roue et sa chaîne! Costich fait alors figure de second mais le Suisse Kunz, qui a passé tout le monde, saute tour à tour Costich et Vanderbecken, tournant alors en 2' 12", et s'installe à la première place qu'il conservera jusqu'à la fin...

★

La première manche en sidecars fut gagnée par Perlín qui tira une fois de plus un heureux effet de l'impressionnante cavalerie que contient sa Gold Star. La manche ne fut pas pour autant monotone puisqu'elle permit d'assister à une sélection de tête composée par le *triumvirat* Perlín, Garcia, Barat. Trois attelages, et trois styles différents, mais tous trois animés de la même ambition. Le doyen Clemot faisait bonne figure derrière bien que précédemment blessé à la main.

En finale, Perlín part en tête avec l'acro-

batique Ségal, rate un virage et Barat profite de cet instant pour prendre le commandement. Tous les concurrents passent sauf Perlín qui doit faire de la mécanique sur le circuit. Puis il repart et revient très fort, mais la course sera trop courte pour lui permettre de remonter tous ses adversaires. Barat, qui mène cette finale de bout en bout, conserve son avance, malgré les efforts répétés de Bourgeois et Garcia. Adnet, qui dès les premiers tours avait des ennuis de carburation, devait s'arrêter complètement au 4<sup>me</sup> tour pour ne repartir qu'à trois tours de la fin de course, qui se produisit sans que Barat fut inquiet. Sa course toute de régularité lui avait permis auparavant de s'installer confortablement en tête, et le vainqueur de Limoges devait rééditer son exploit à Longwy.

De notre correspondant, C. F.)

### RESULTATS TECHNIQUES

**Catégorie 250 cc :** 1. Voreux (Puch), 3 pts; 2. Desbois, 3 pts départagés au temps; 3. Marchand, 13 pts; 4. Antoine, 14 pts; 5. Henry, 15 pts; 6. René Norbert, 17 pts; 7. Millot départagés au temps; 8. Rademacher, 21 pts; 9. Forter, 22 pts; 10. Christofaro, 26 pts, etc...

**Catégorie 500 inter :** 1. Kunz (S., BSA), 2 pts; 2. Vanderbecken (B., AJS), 8 pts; 3. Charrier (BSA), 9 pts; 4. Von Arx (S., BSA), 10 pts; 5. Fruythof (B.), 11 pts; 6. Voreux (Matchless), 12 pts à 1 tour; 7. Fox (G.-B., BSA), 16 pts, à 3 tours; 8. Potter (G.-B., AJS), 16 pts, à 4 tours; 9. Bourgeois (BSA), 19 pts; 10. Wythmann (All.); 11. Vouillon; 12. Costich.

**Catégorie sidecars :** 1. Barat (BSA), 4 pts; 2. Garcia (Norton), 5 pts; 3. Bourgeois (BSA), 6 pts; 4. Perlín (BSA), 6 pts à 1 tour; 5. Clémot (BSA), 9 pts; 6. Adnet (Ariel), 12 pts.

## CHAMPIONNAT DE LA LIGUE ANJOU-BRETAGNE EN 250, LE 7 SEPTEMBRE A BREST

Le Motocycle-Club du Finistère, 14, rue Colbert à Brest, organise le 7 septembre 1958 une épreuve de moto-cross au cours de laquelle se disputeront le Championnat de la L.M.R. Anjou-Bretagne 1958, en catégorie 250 cc, et une course nationale en grosse cylindrée.

Pour réaliser ce Championnat, en 250 cc, il a fallu modifier quelque peu le terrain

de l'Hermitage. Les lignes de départ et d'arrivée ont été déplacées à l'opposé du terrain, et le circuit s'est trouvé allongé et développe maintenant 1.236 mètres.

Qui endossera le maillot de champion de moto-cross 250 cc, de la L.M.R. Anjou-Bretagne? La lutte s'annonce très serrée entre Pinetti, Houdoux, Terrien, Guillot, Le Breton, Le Boulc'h, etc...



# 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 imprimerie au besoin). Les Annonces doivent parvenir 8 jours (le VENDREDI) avant la parution. (minimum 2 lignes)

## VENDEURS !

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

## YDRAL

Vds cse dble emploi Pollis 175 Ydral sport, bon ét. et px int. Brisset, RU. J.-Zay-Antony.

## PEUGEOT

Peug. 175, fin 53, TC4, ét. nf. 75000. Roure, Mornant, Rhône

## MOTOBECANE

175 Motobécane NOV 52, t. bon état. 35.000. POR 90-61.

## MOTOS ANGLAISES

Spécialiste de la moto anglaise Révision et mise au point de toutes marques : Mazoyer, 66, rue Nationale, Paris (13<sup>e</sup>). POR. 93-65.

500 Norton 88 Featherbed, 14.000 k. impec. Slupionek, 6, r. Cavée, Angres, (P.-de-C.)

Norton Manx 500, mot. 58, AJS 7 R, 350, t b. ét., Ligier Guy route de Vichy, Abrest, Allier

Ariel 4 CV, culb. fin 53, semi-oscillante, 50. 12 mois à 9.670 Reprise, 17, r. Pajol, Paris-18<sup>e</sup>

BSA 350 B 32 g. s. Clubmann 1957, 3.500 km. Daric, 38, rue Octave-Mirabeau (17<sup>e</sup>).

V. 500 BSA Shoot-Star 55, pare-chocs, klax., clign., sac., etc., chromes ét. nf, px int. C. Remy, Ambonnay (Marne)

V. BSA 500 bicy 57, 15.000 k Marre, EDF, Mortagne (Orne)

500 cc Triumph T 100, 55, très saine, access. Bonne aff. Capraro, 10, r. J.-Guesde. Issy

Vends 500 BSA cross 1956, parf. état. Steffe, 6, av. Verdun, Valenciennes. Tél. 46.25.91.

BSA 650 Road Rocket, 57, état neuf, 6.500 k. 350.000. Magnin J Marcigny (S.-et-L.), tél. 125

Vends 350 1954 et 500 1955 BSA cross, tr. b. ét. Meullenet, 18, rue Lecourbe, Besançon, Doubs

Vds très belle 500 Norton. 55 Lung M. St-Dié, Vosges.

## MOTOS ALLEMANDES

Horex Résident, 9.000 k. éta. imp. acc. Boulnois, 14, rue Galipeau Antony (Seine).

## MOTOS AUTRICHIENNES

Puch 175 SV, 57, crédit reprise, 130.000, 17, r. Pajol, Paris-18<sup>e</sup>

Puch 250 SGS, ét. nf, px int. Montmayeur, r. Lyon, Auxerre

## MOTOS TCHEQUES

Jawa 4 CV, 57, très bon ét., 150. Crédit reprise, 17, rue Pajol

## MOTOS BELGES

Sarolea 350 culb., Salon 57, s. double, 2.900 km, 170.000 fr. Poirot, 42, r. Christiani (18<sup>e</sup>).

## MOTOS AMERICAINES

Vds ou éch. ctre + faible, 1200 Indian av. side civil + pièces rechange, 70.000. Guichard, 70, r. de l'Hôtel-de-Ville, Malo-les-Bains (Nord).

## MOTOS HONGROISES

Csepel 3 CV, 54, bon ét. 65.000. Crédit. 17, r. Pajol, Paris-18<sup>e</sup>

## MOTOS DIVERSES

### Chez ALAZARD

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

### 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.

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

### CYCLOMOTEURS

Cyclos neufs, remise 30% Vap-Lavalette. Crédit, 17, r. Pajol.

### ACHATS

M. Lambretta, Vespa, Rumi ou moto étrangère. GUT 02-98.

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

### DIVERS

Remorque Fulgur M 100, carrossée, parf. ét. TRE 06-19.

Vespa 57, 7.000 k. ou éch. ctre forte moto. Rech. moteur. BMW 500 culb. Foignet, 20, r. Bayard (8<sup>e</sup>), BAL 33.65.

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

## ECHANGES

Rep. MOTOS c/AUTOS GARANTIE s/contrat

Crédit 12 et 15 mois

## SELECT-AUTO-MOTO

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

BSA 250 culb., 55, grenat 125 ou éch. + argt ctre + forte. Bucher, 142, av. Ledru-Rollin.

## 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.

## LA PLUS FORTE VENTE DES PUBLICATIONS TECHNIQUES

LE NUMÉRO : 50 FRANCS

# Moto

La *revue*

Revue technique indépendante et de défense des usagers

FONDÉE EN 1913 — DIRECTEUR-FONDATEUR : C. LACOME

Rédaction-Administration-Publicité : 12, RUE DE CLÉRY, PARIS-2<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.

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

## 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 :

PUCH TERROT  
HOREX GUZZI

6, boulevard Richard-Lenoir PARIS-11<sup>e</sup> - ROQ. 29-28

Indiq. type moto, année, etc. Acpte mandat CCP 313.300 Exp. retour ctre rembours

# ASSURANCES IMMÉDIATES

Accidents Tiers Tous risques Vol Incendie

Services Assurances de MOTO-REVUE - 12, rue de Cléry, Paris (2<sup>e</sup>)

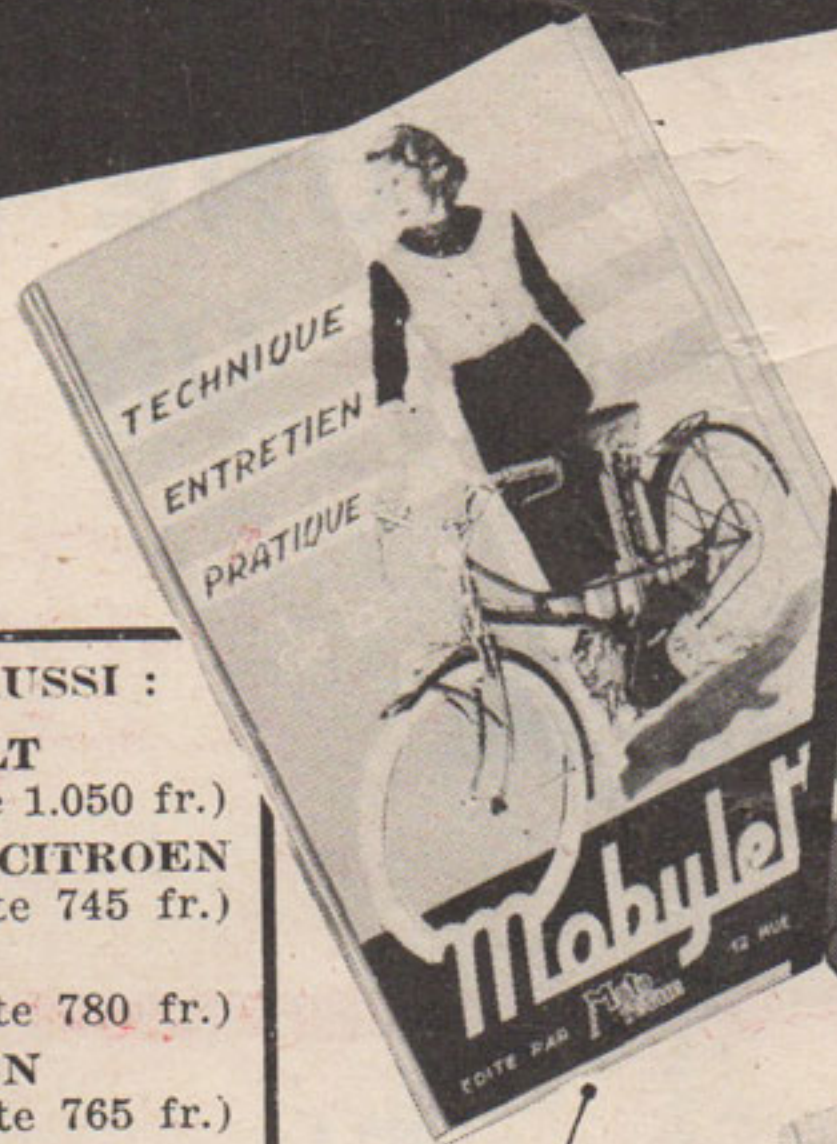
IMPORTANT : nous pouvons assurer les usagers habitant toutes les régions de France

# 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)



## 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, Vélocycleurs, Cyclomoteurs)**  
Prix : 495 fr. (par poste 555 fr.)

Prix : 480 fr.  
(par poste 535)



Prix : 605 fr.  
(par poste 665)

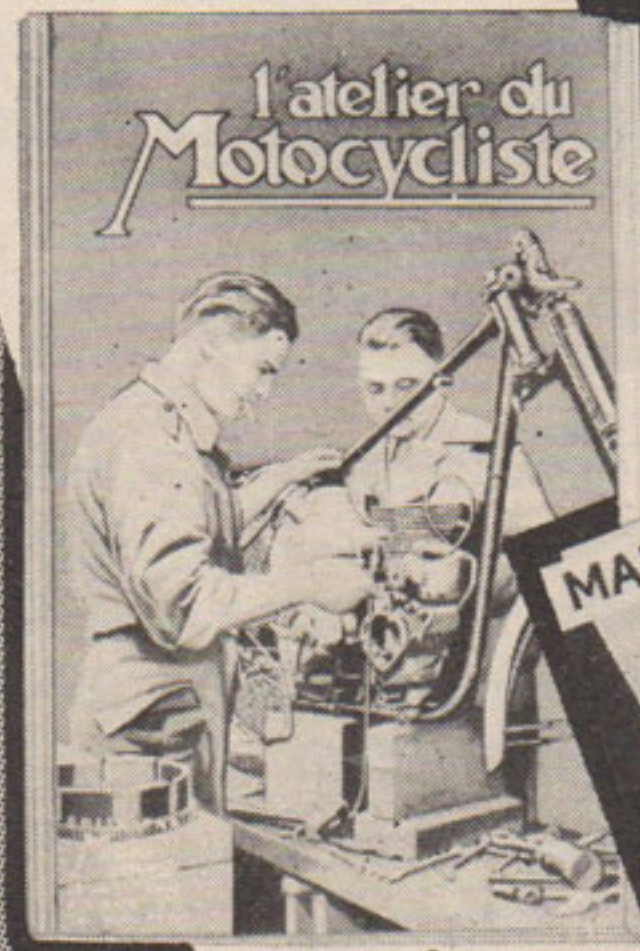
Prix : 570 fr.  
(par poste 630)

## 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



Prix : 575 fr.  
(par poste 635)



Prix : 565 fr.  
(par poste 625)



Prix : 560 fr.  
(par poste 620)

*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°
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°
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 Maico .....	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

**1958**

	N°
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
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

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>**