

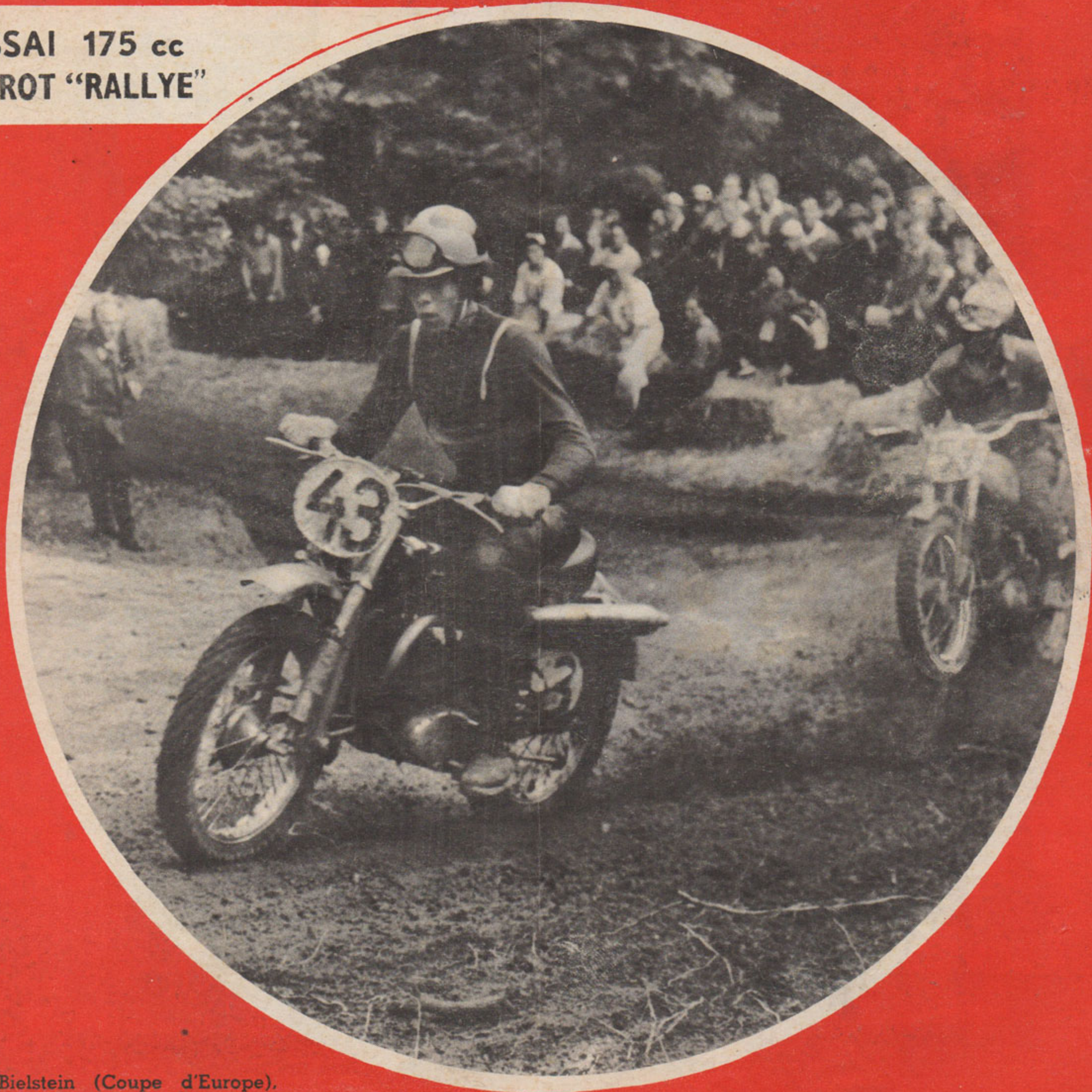
Moto revue

46^e ANNEE. — 26 JUILLET 1958. — N° 1.401

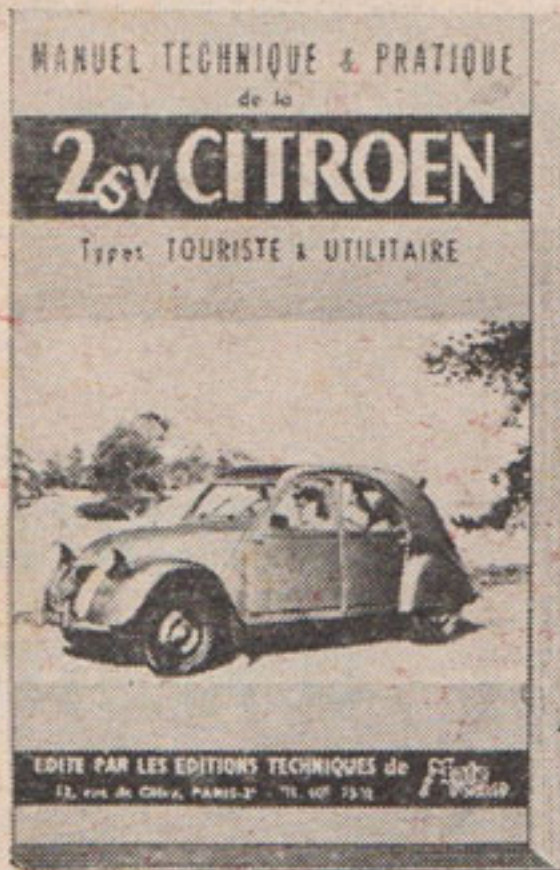
Tous les Samedis, le Numéro : 50 frs

REPORTAGES
COMPÉTITION

ESSAI 175 cc
TERROT "RALLYE"



A Bielstein (Coupe d'Europe),
nouvelle victoire suédoise, avec
Tibblin, sur Husqvarna.



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

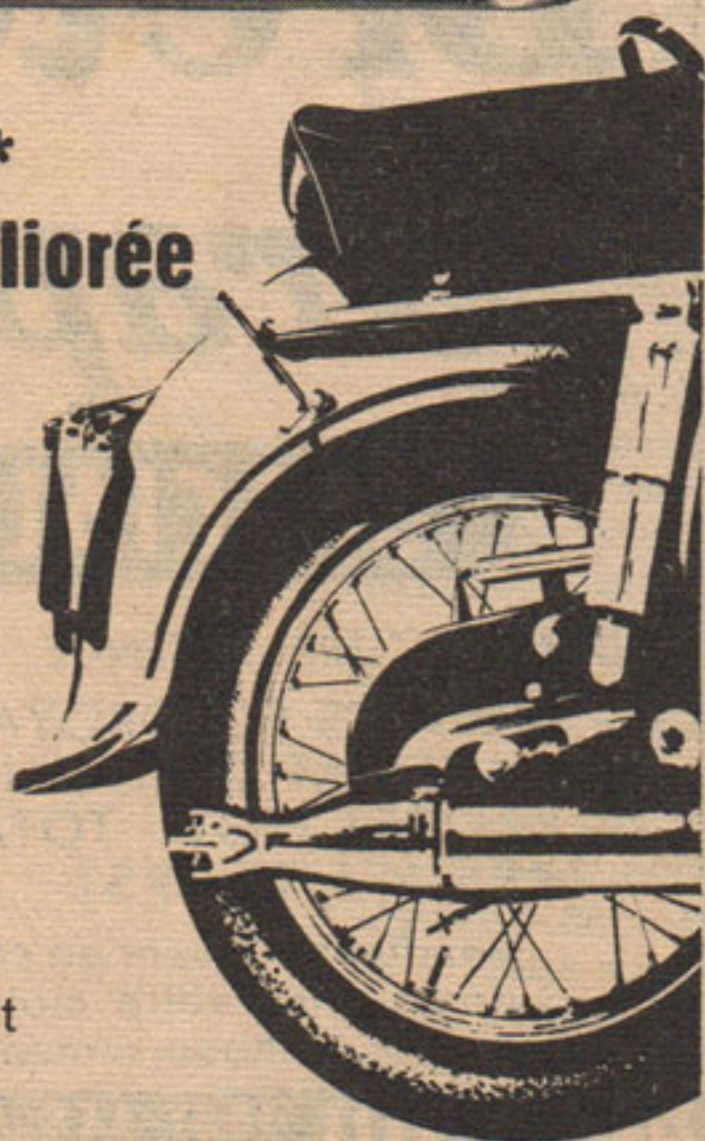


PUBLICIS 2 T 5822

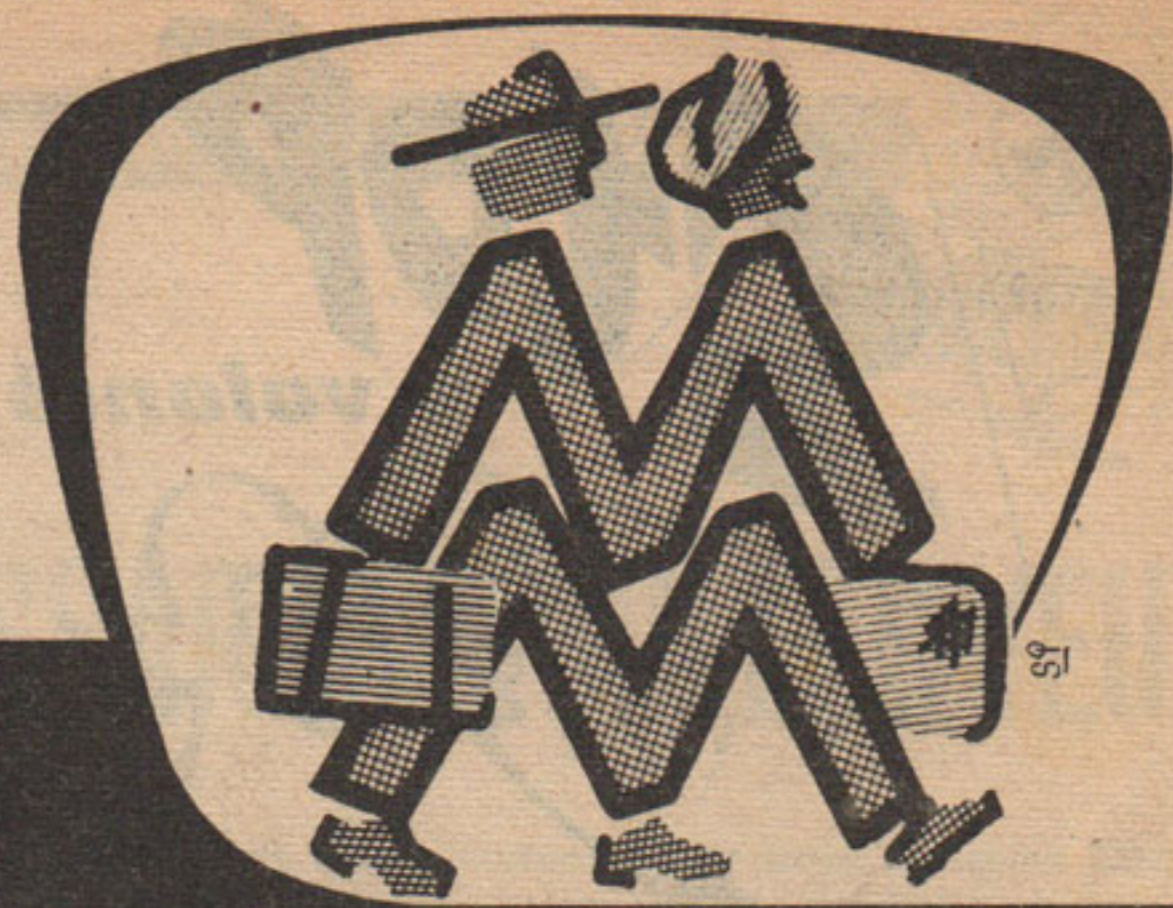
**la nouvelle
huile Shell 2 T*
est encore améliorée**

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.**



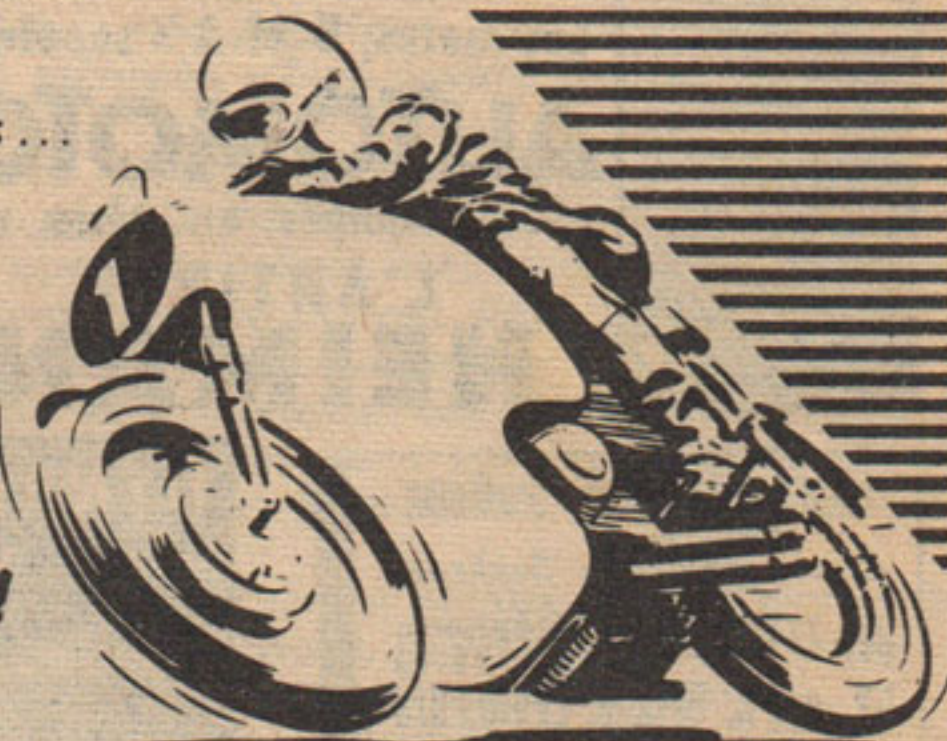
FOIRE DE LEIPZIG

7 - 14 SEPTEMBRE 1958

FOIRE D'ÉCHANTILLONS

pour tous renseignements :
REPRÉSENTATION EN FRANCE DE
LA FOIRE DE LEIPZIG
122, rue La Boétie - PARIS 8^e
Tél. BAL. 42-04

Pour ceux
qui aiment les...



**GRANDES
VITESSES!**

**CASQUE GENO MODÈLE
AVIATION**

EN POLYESTER

Sa forme étudiée pour les pilotes supersoniques, moule entièrement l'ensemble de la tête. Un bourrelet de caoutchouc spongieux recouvert de cuir, permet une parfaite adhérence. Trois pattes de cuir assurent le maintien parfait des lunettes.

MODELE DEPOSE



ET'S GUENEAU - GENO
VENTE EXCLUSIVE AUX GROSSISTES

6, RUE DU Fg SAINT-HONORÉ - PARIS 8^e

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

STOP
à volonté

Sécurité
des "2 Roues"
avec les
Garnitures
de FREINS
et d'EMBAYAGES

ALERTEX

21-23 AVENUE S^{te}-FOY - NEUILLY-sur-SEINE

Les motos, B.M.A & scooters
AUTOMOTO
sont équipés en série de
L'ANTIVOL
NEIMAN

PIÈCES DÉTACHÉES D'ORIGINE
Ariel - **BSA** - Sunbeam
A. DUBOIS, Téléphone
PER. 19-73
58, rue A. Briand, LEVALLOIS
Expédition contre remboursem.
REMISE aux RÉPARATEURS et MOTORISTES

Indispensable
à votre
Santé

MARKÉ DÉPOSÉE

MOTO-CEINTURES
en Cuir
A. BERL
20^{me} Rue des Jumeaux - TOULOUSE
Demandons et indiquons
Dépositaires
Documentation sur demande

DYNAMIC-SPORT
149, r. Montmartre (2^e)
Métro Bourse — GUT. 19-30
Concessionnaire des marques :
JAWA, BSA, NSU, TERROT, MZ,
FUCH, HOREX, SIMSON, MONET-
GOYON, RUMI, LAMBRETTA,
MANURHIN, VESPA, VELOSOLEX
OCCASIONS RECENTES:
Garantie totale (pièces et
main-d'œuvre gratuites)
choix de Lambretta, Vespa,
Puni, 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.

Pour toute correspon-
dance avec « **MOTO-
REVUE** », n'omettez
pas de joindre un
timbre pour la ré-
ponse.

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 FOUDROYANTS. GRAISSAGE
IMMEDIAT DES HAUTS DE CYLINDRES
PROTECTION TOTALE DES SOUPA-
PES. (4 TEMPS). ANTICALAMINANT

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

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

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



LES BRASSARDS A QUI LES VEUT!

TOUT dernièrement, au cours d'une conversation avec Jacques Charrier, l'inter bien connu de moto-cross, nous fûmes conduits à examiner différents problèmes d'organisation et de réglementation générale en matière de sport motocycliste, et ceci fera d'ailleurs très prochainement l'objet d'un article détaillé dans nos colonnes.

Mais il nous faut dès aujourd'hui, au lendemain du circuit de vitesse de Vesoul, dégager l'un des points particuliers alors mis en avant par Charrier, et qui vient d'être très regrettamment souligné par les faits au cours de l'épreuve précitée.

Il s'agit ni plus ni moins que de la manifeste incompétence des « commissaires » chargés de faire régner l'ordre, de faire observer les réglementations sportives, et encore d'assurer la sécurité des coureurs et du public.

En ce qui regarde le circuit de vitesse de Vesoul, trois aspects différents de cette inappropriation des « commissaires » par rapport à la tâche dont nous venons de définir le caractère sont à mettre en lumière :

Primo — et c'est ici l'aspect mineur — on n'a pas su faire la différence entre un resquilleur envahissant la piste sans motif et un journaliste accrédité travaillant dans les conditions particulières à sa profession.

Secundo, un coureur ratant son freinage en bas d'une descente a pu, au sortir de « l'échappatoire », faire demi-tour et s'engager librement sur la piste à l'instant où arrivait un autre concurrent. Durant cette manœuvre, le commissaire en service à cet endroit n'a pas bougé, alors qu'il aurait dû immédiatement se placer à l'entrée de « l'échappatoire » et ne laisser revenir le conducteur qui s'y était engagé qu'après s'être assuré que la piste était libre.

Tertio, l'ambulance étant sur le circuit, un commissaire n'a songé à utiliser son drapeau blanc qu'après y avoir été invité par notre reporter. Ce drapeau n'a pu être découvert qu'après de laborieuses recherches dans les bottes de paille et alors que plusieurs pilotes étaient déjà passés, ignorant par conséquent la présence sur la piste de l'ambulance!

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

Chacun sait pourtant qu'à Vesoul, nous avons affaire à l'un des clubs les plus sérieux. Comment, dans ces conditions, pouvons-nous relever à l'encontre de son organisation des défaillances aussi condamnables?

Simplement parce qu'en France peut être commissaire qui veut!

A l'origine, une responsabilité sportive requiert une somme de connaissances données, vérifiées au travers d'un examen approprié présidant à l'attribution de la licence correspondante.

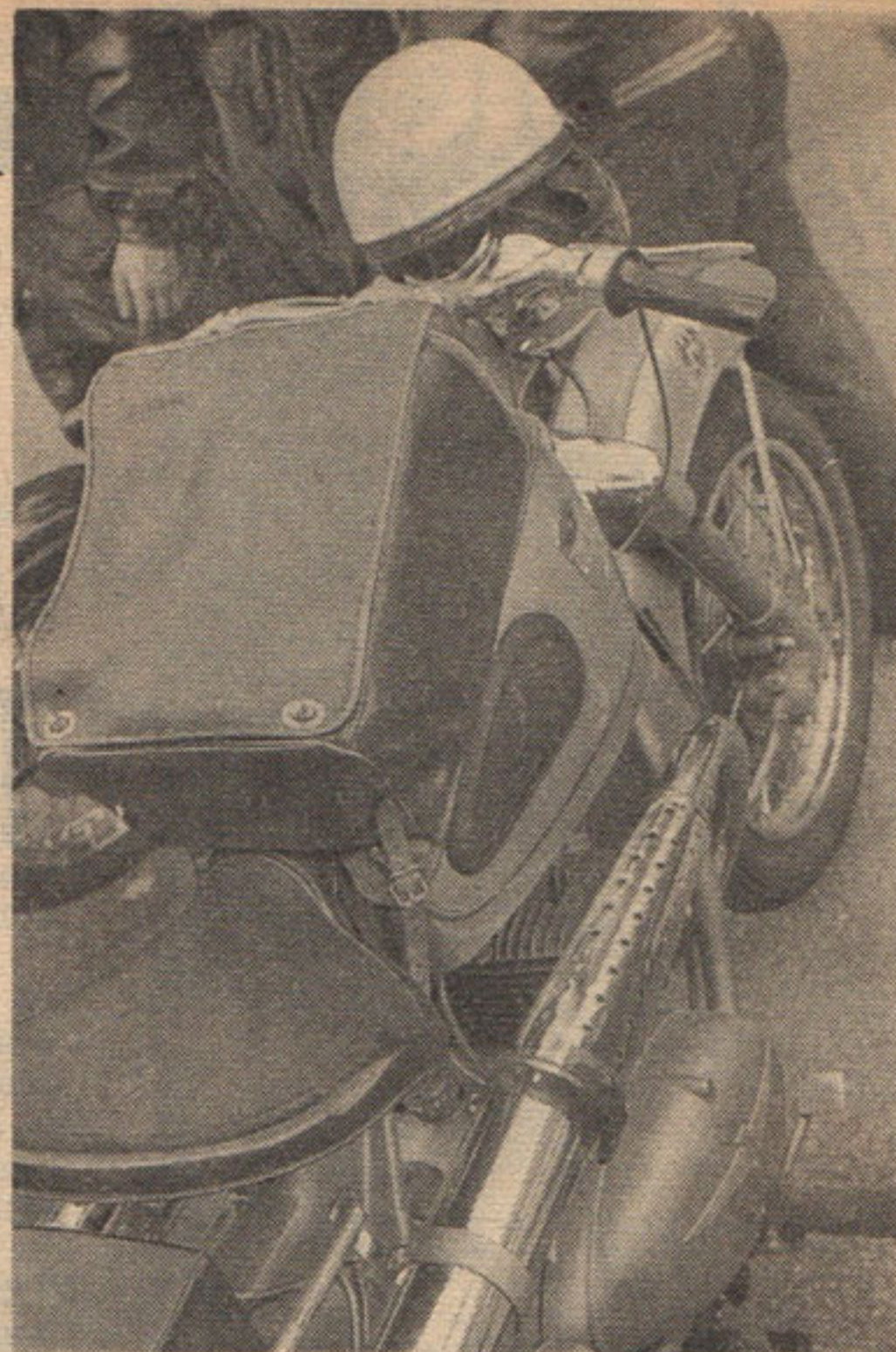
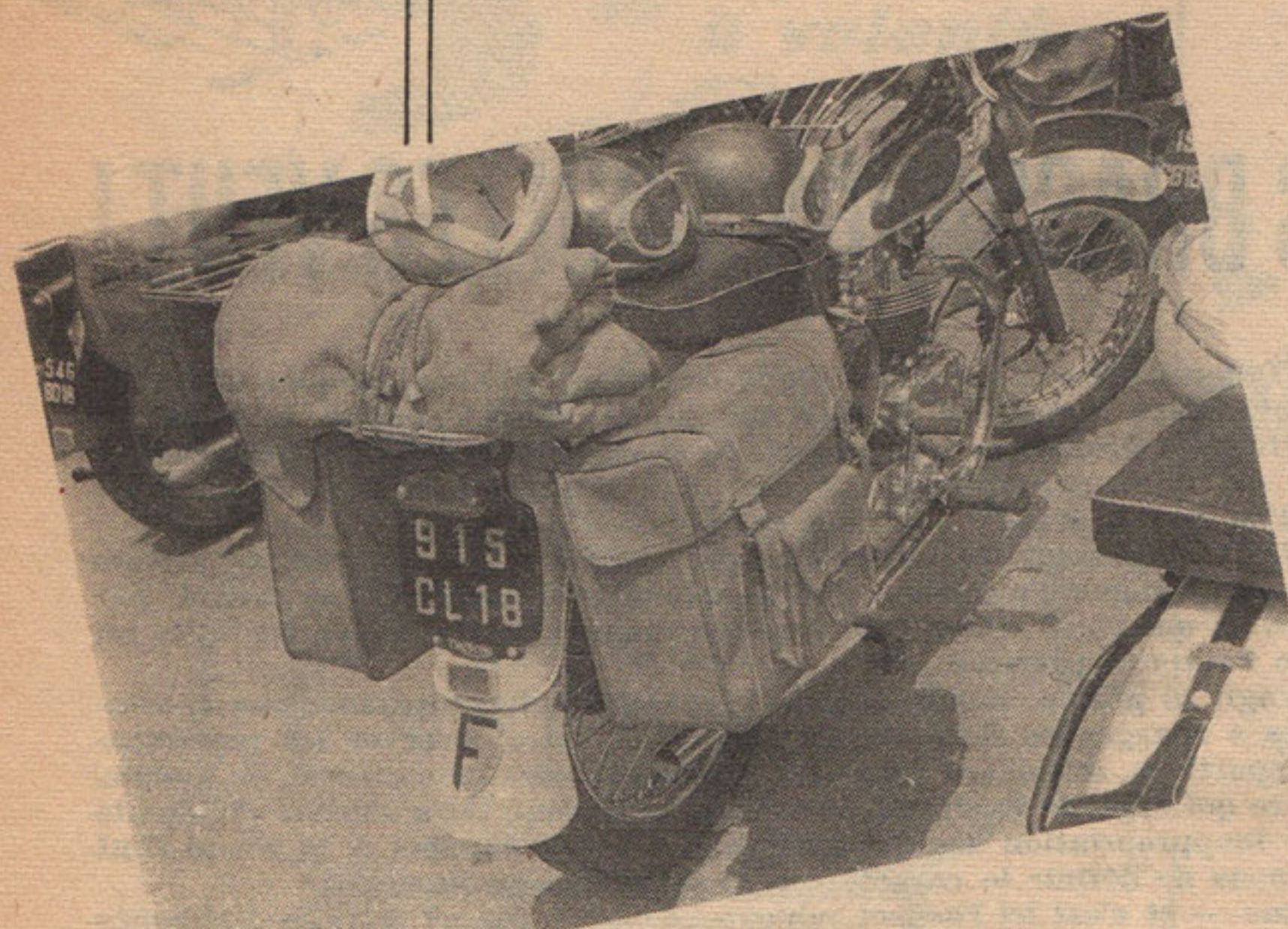
Mais en fait, il n'en est rien le plus souvent car la F.F.M., répugnant dans ce domaine comme dans tous les autres à prendre ses responsabilités, s'est débarrassée du soin d'attribuer les licences de dirigeant, commissaire, etc..., au profit des Ligues et, il faut bien le dire, celles-ci accordent ces licences sans s'entourer des garanties réglementaires.

Ceci explique cela, et c'est pourquoi la suffisance remplace généralement la plus élémentaire compétence chez les glorieux porteurs de brassards!

Nous n'ignorons pas qu'on ne gagne pas sa vie à être commissaire. Nous n'ignorons pas que les clubs n'ont présentement d'autre ressource que de recourir aux personnes de bonne volonté pour tenir de tels emplois. Mais justement, ceci n'est pas viable, à tout le moins en matière de sport motocycliste de compétition.

Dans ce domaine comme dans tant d'autres, une totale réforme s'impose. Mais d'abord, à la base, c'est la F.F.M. elle-même qu'il faut transformer, car comment faire grief aux ligues, aux clubs, aux commissaires de n'être pas ce qu'ils devraient être, alors qu'au sommet de la hiérarchie fédérale nous ne trouvons que vieillards pompeux, qu'habiles discoureurs et affairistes distingués, tous plus étrangers les uns que les autres aux élémentaires réalités du Motocyclisme!

RÉDIGÉE
PAR
DES MOTOCYCLISTES
POUR
LES MOTOCYCLISTES

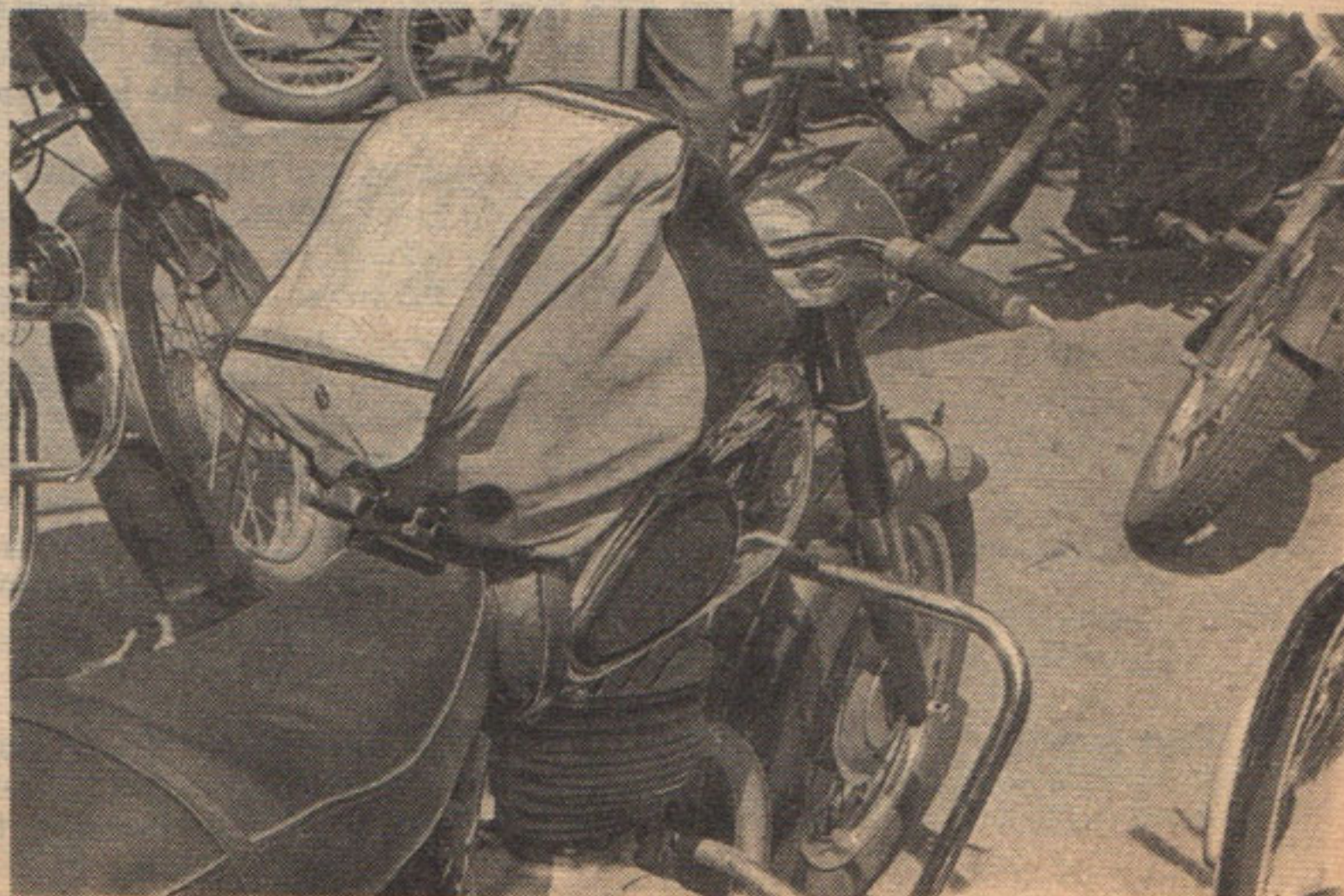
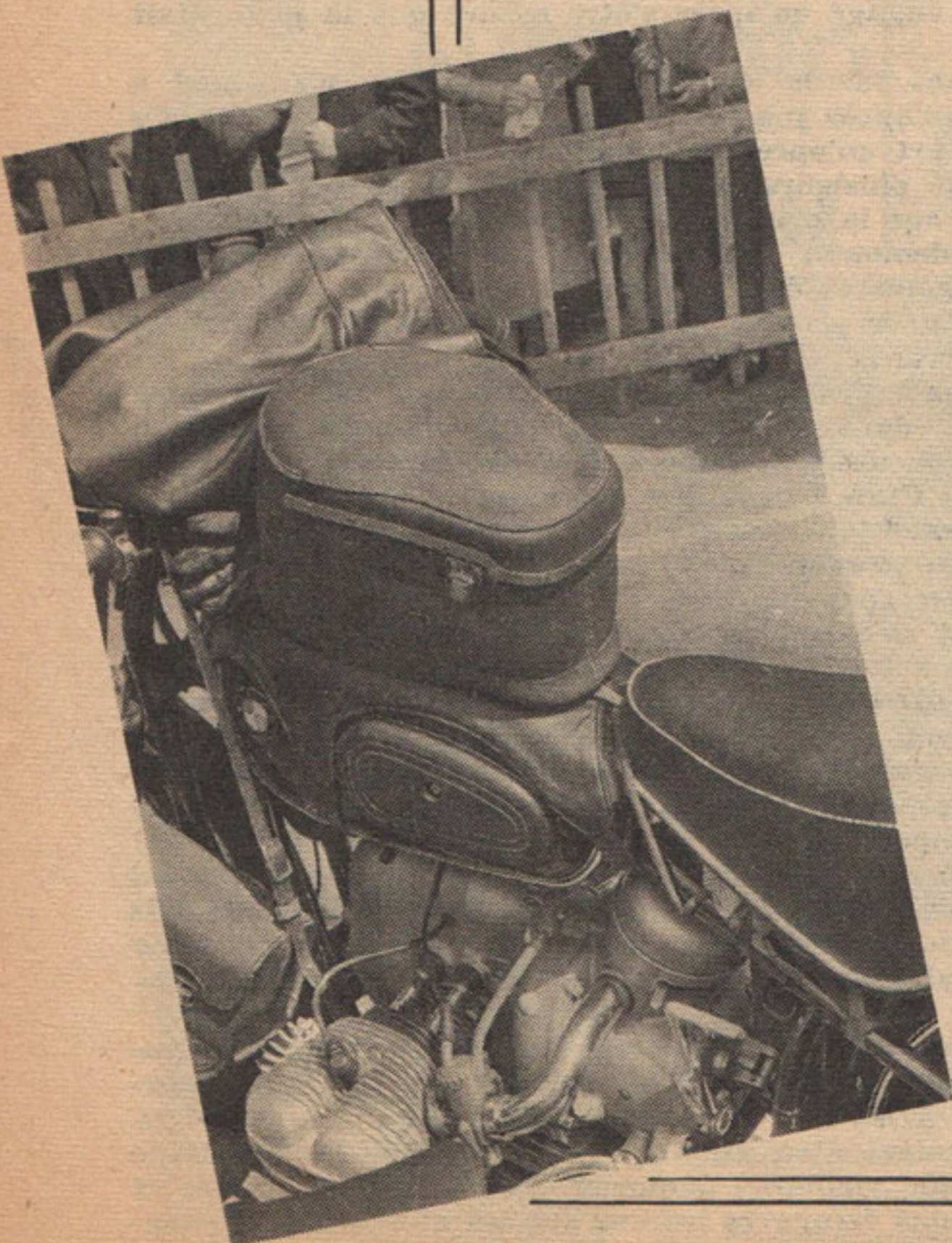


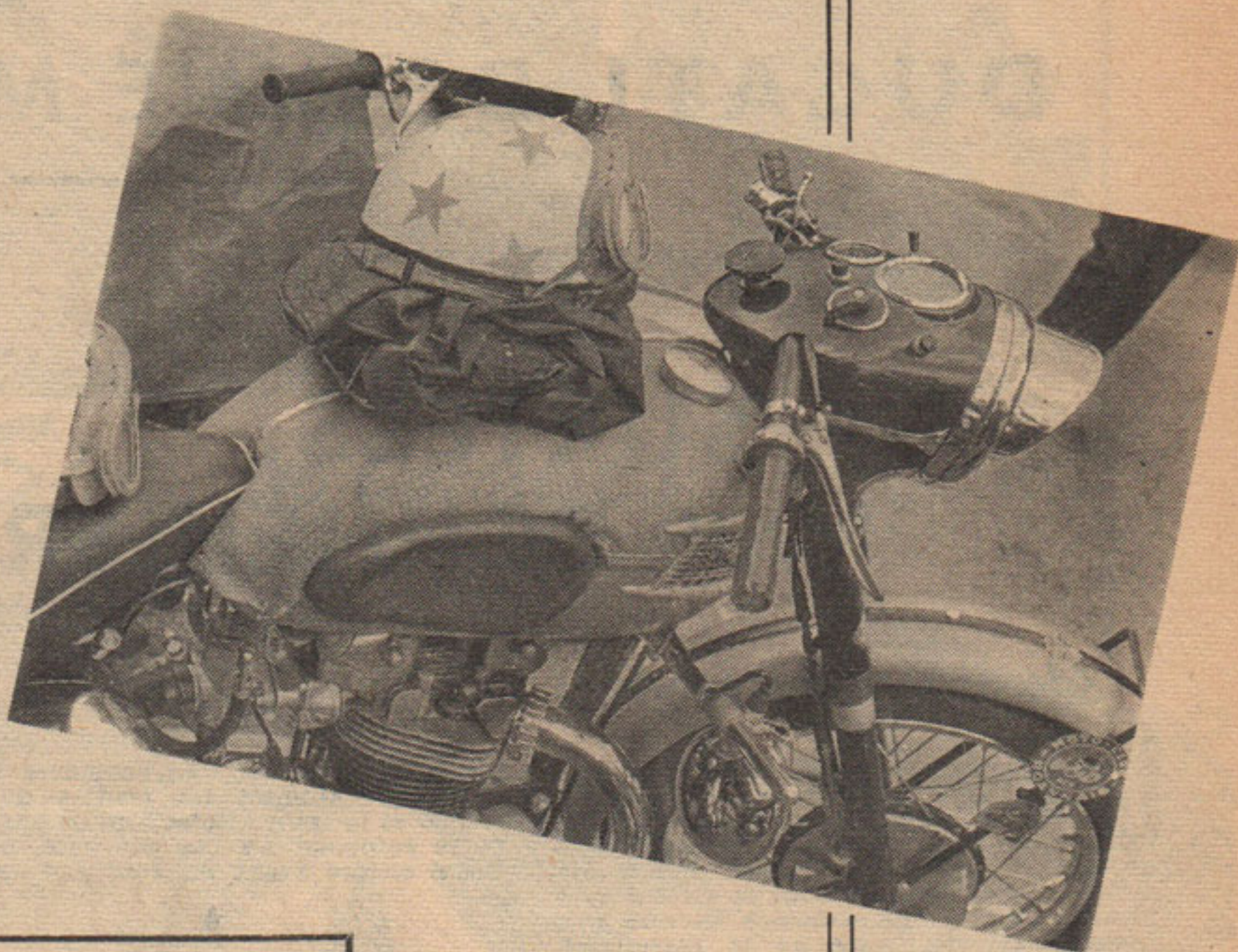
UN AUXILIAIRE PRECIEUX POUR LE TOURISME :

Le transport des bagages, sur une moto, n'est pas toujours chose aisée. Aussi, à votre intention, nos envoyés spéciaux au circuit de Moulins ont fait un petit tour dans le parc réservé aux machines participant à la concentration motocycliste.

Ils n'ont pas été sans remarquer l'ingéniosité de bien des motards qui ont su équiper leurs machines rationnellement.

Notamment, ceux-ci ont donné à la sacoche de réservoir l'importance qu'elle mérite.





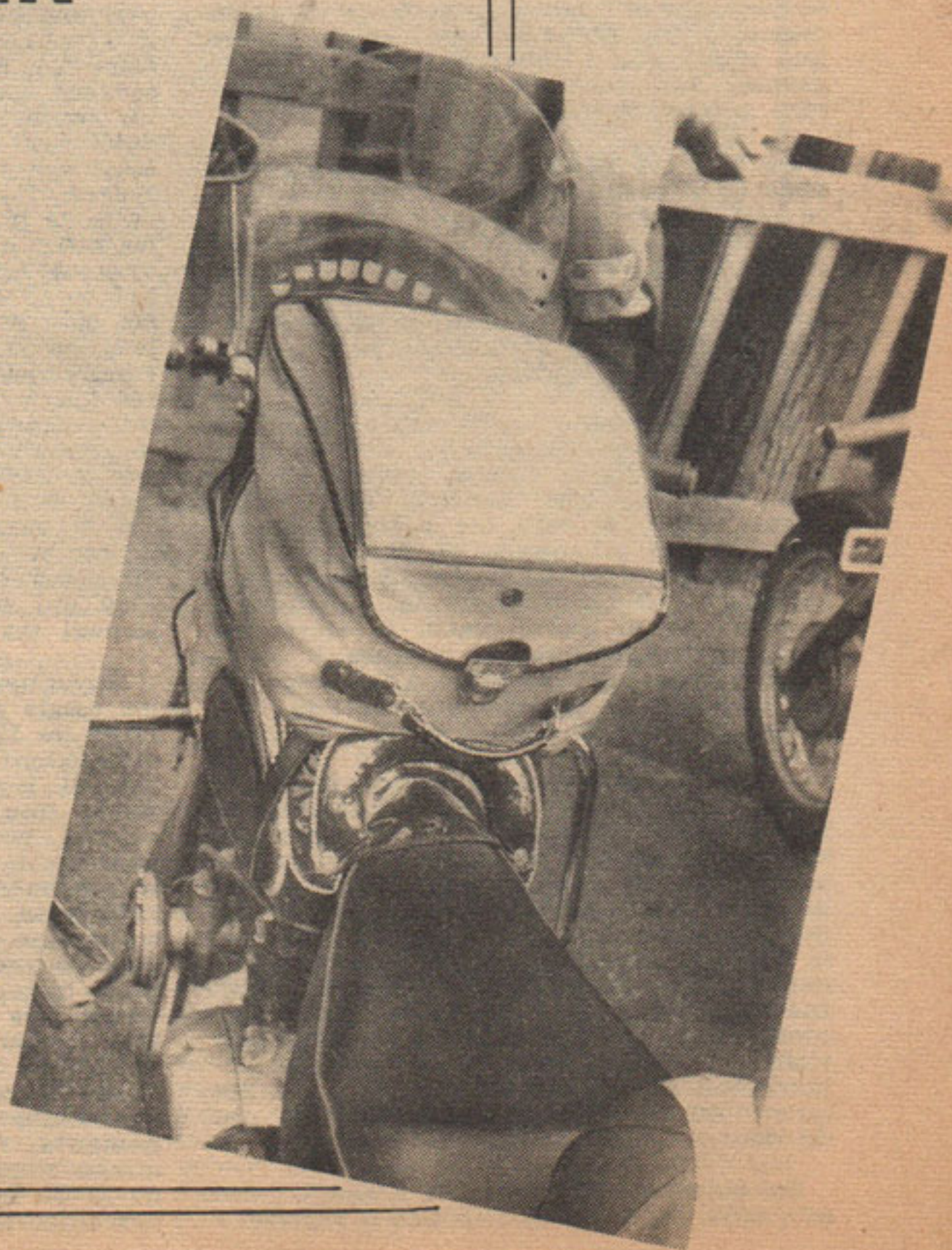
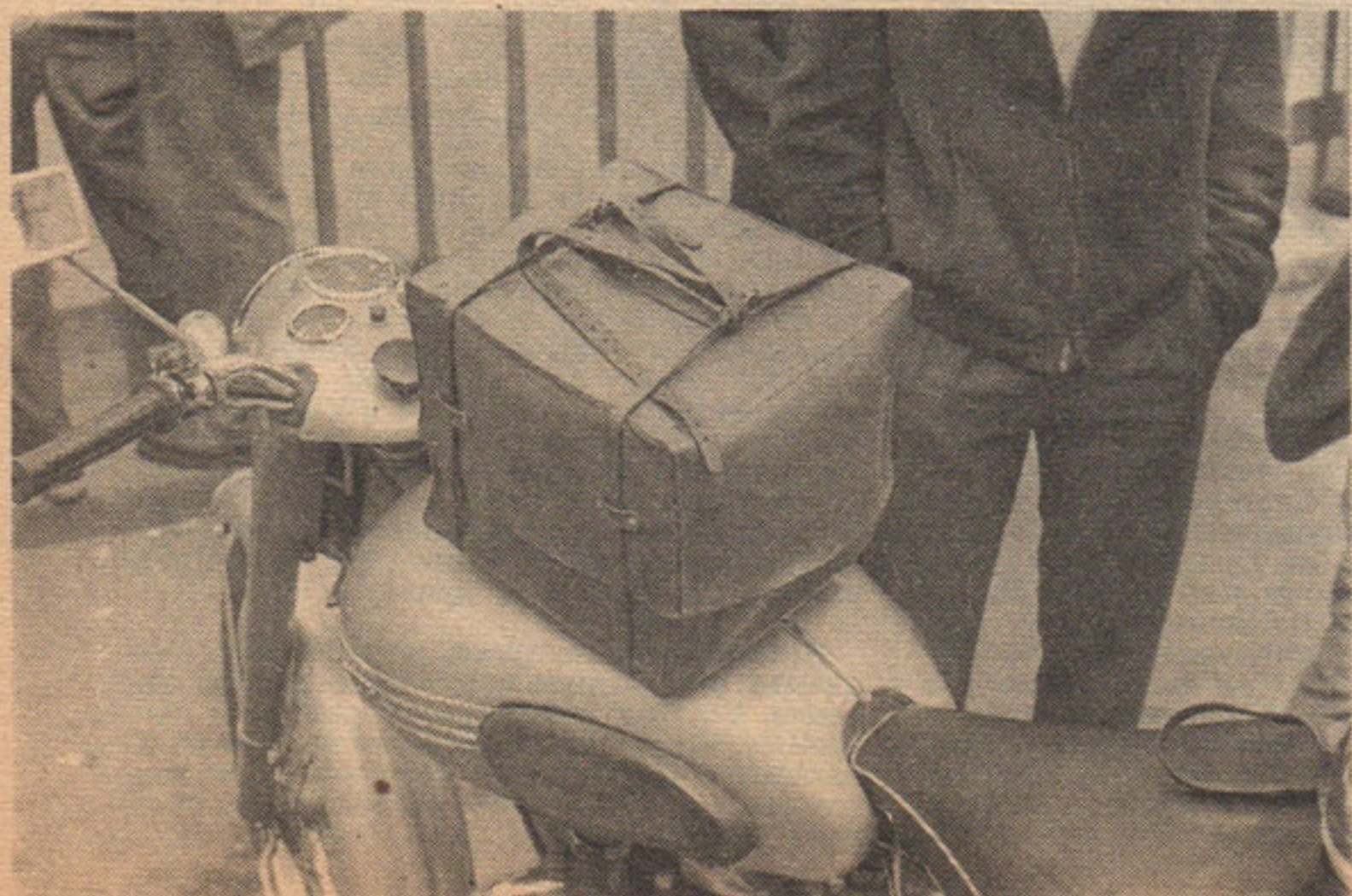
LA SACOCHE DE RESERVOIR

Des divers modèles présentés ci-contre, retenons l'exceptionnelle contenance et surtout le fini dans la réalisation.

Le rabat supérieur sert bien souvent de porte-carte.

Vous remarquerez également quelques beaux spécimens de couvre-réservoir, en cuir ou en matière plastique.

De bien belles réalisations, qui font honneur à leurs auteurs.



SURPRISE A

SPA

DUCATI DOMINE M. V. EN 125 cc

HABITUELLE DEMONSTRATION

DE

SURTEES,

MAIS SCHNEIDER DEVANCE

CAMATHIAS

(de notre correspondant)

CETTE fois encore, il nous faut ressasser le « slogan » que *Moto-Revue* a de nombreuses fois avancé à l'intention des motocyclistes amoureux de sport : « Si vous n'avez jamais été à Spa Francorchamps pour le Grand Prix annuel, allez-y, ne serait-ce qu'une fois dans votre vie, vous ne le regretterez pas... » Le circuit est en lui-même une pure merveille naturelle, ses 14 km se déroulant dans un site absolument unique, et son ruban sinueux bordant des perspectives grandioses de forêts dans lesquelles bruissent les innombrables sources qui ont fait la renommée de cette région : un paradis pour les campeurs qui n'ont que l'embarras du choix pour planter leur tente, de laquelle ils pourront suivre les entraînements et la course.

De plus la Fédération belge, organisatrice de l'épreuve, ne lésine pas pour tout ce qui concerne les détails pratiques, et bénéficie en outre de toutes les installations permanentes édifiées par le pulsant Royal Automobile Club de Belgique, aidé lui-même par l'Etat, et chaque année de nouveaux édifices améliorent encore ce qui existe déjà.

Aussi ne soyons pas étonnés si 100.000 spectateurs se dénombrent couramment pour le jour de la course, assurés chaque fois de vivre une journée inoubliable. Cette année, à part les ordinaires files de véhicules allemands et hollandais, et des enthousiastes supporters britanniques ayant traversé spécialement le « channel », nous avons eu grand plaisir à relever un assez grand nombre de plaques F, dont s'adornaient tant voitures que motos, et qui venaient de départements parfois lointains. Notamment MM. Levacher et Guérot, organisateurs du Club de Moulins s'étaient imposés ce long voyage pour apporter leur soutien à Ligier, membre de leur club. Notre compatriote (Ligier) qui venait sur ce circuit pour la toute première fois, fit une excellente impression, notamment en 350 cc, course pendant laquelle il lutta longtemps contre Bogaerd, le meilleur Belge actuel, se classant juste derrière celui-ci, après un valeureux duel. Insermini et Bayle, cependant plus routiniers de ce genre d'épreuve, manquaient visiblement de vitesse, et connurent d'ailleurs des ennuis mécaniques tant en 350 qu'en 500 cc, qui ne leur permirent pas de donner leur mesure.

En sidecars, le forfait de Duhem, laissait seuls Beauvais et Coudert à représen-

ter la France : si l'on considère la frénésie qui animait les leaders de cette course et le train affolant qu'ils ont mené, notre équipage n'a pas démerité, puisque classé encore avant un équipage belge...

★

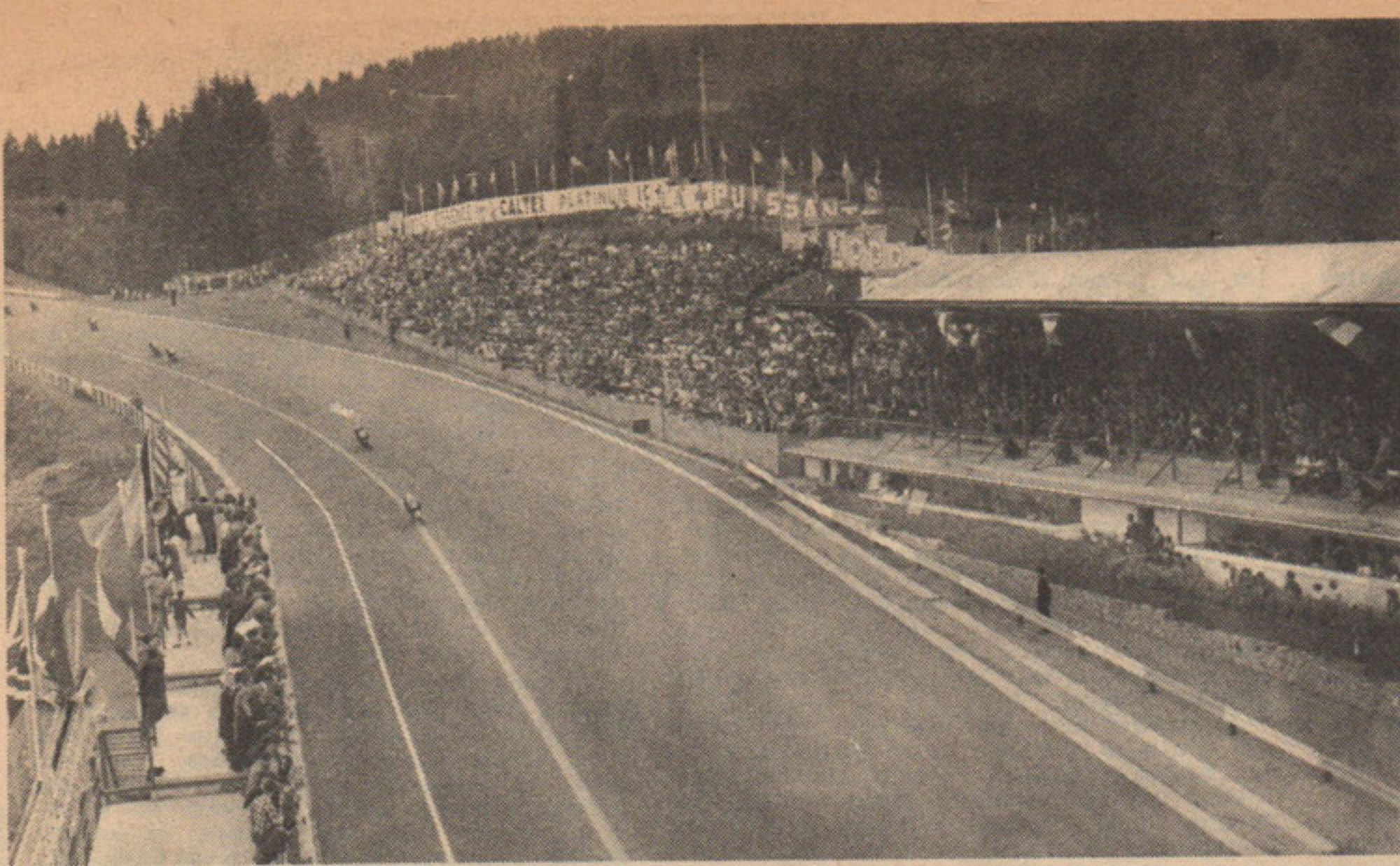
Les entraînements, qui débutaient dès le jeudi, se poursuivaient le vendredi et le samedi matin, ne furent guère favorisés par le temps, et les moyennes imposées par le règlement pour obtenir la qualification, ne furent, à deux ou trois exceptions près, jamais réalisées ni le jeudi ni le vendredi. Le ciel s'étant quelque peu éclairci le samedi matin, et les routes étant séchées, beaucoup de pilotes poussèrent un soupir de soulagement et la plupart, dont nos cinq compatriotes, subirent ce test avec succès. Certains autres dont des Belges, furent impitoyablement éliminés, et nous n'aurons pas le mauvais goût de les citer nommément. Rappelons que ces vitesses minima sur un tour sont de : 125 cc : 135 km/h ; 350 cc : 150 km/h ; 500 cc : 160 km/h et sidecars : 135 km/h. N'oublions pas que sur le circuit de Francorchamps, pour réaliser une moyenne de 160 km/h, il faut disposer d'une machine qui puisse dépasser en certains points, très nettement les 200 km/h. Duke lui-même sur sa BMW d'usine, n'avait, jusqu'à vendredi soir, que tout juste dépassé 159 km/h, sans atteindre les fatidiques 100 miles, et cela s'explique surtout par les violentes bourrasques, et même les grêlons qui sévissaient sur les pistes avant samedi matin !

Moyennes réglementaires mises à part, les essais furent pleins d'enseignements : Dans les 125 cc, considérant que les Mondial (client) sont très dépassées cette année, il n'y avait pratiquement en présence que les marques MV et Ducati, celle-ci voulant arracher à celle-là une suprématie qui s'affirme quelque peu insolemment cette saison dans toutes les catégories, et de la rivalité sportive, découle une rivalité commerciale, bien plus âpre encore. En conséquence, suivant un plan bien mûri, les Ducati firent leurs essais très au-dessous des possibilités de leur fameux moteur desmodromique, (qui trouve sa pleine puissance à près de 13.000 tours) et firent en sorte de ne pas s'attribuer le meilleur temps des entraînements, faisant réglages sur réglages, mines soucieuses, épiés par les mécanos de M-V. Le tout bien à la manière des descendants de Machiavel ! Il advint de

tout cela que Provini, qui ne doutait pas que sa machine pût facilement tenir tête à ses concurrents directs, eût la grande surprise de se voir moins rapide en ligne droite et dût prendre des risques inouïs pour garder une 3^{me} place.

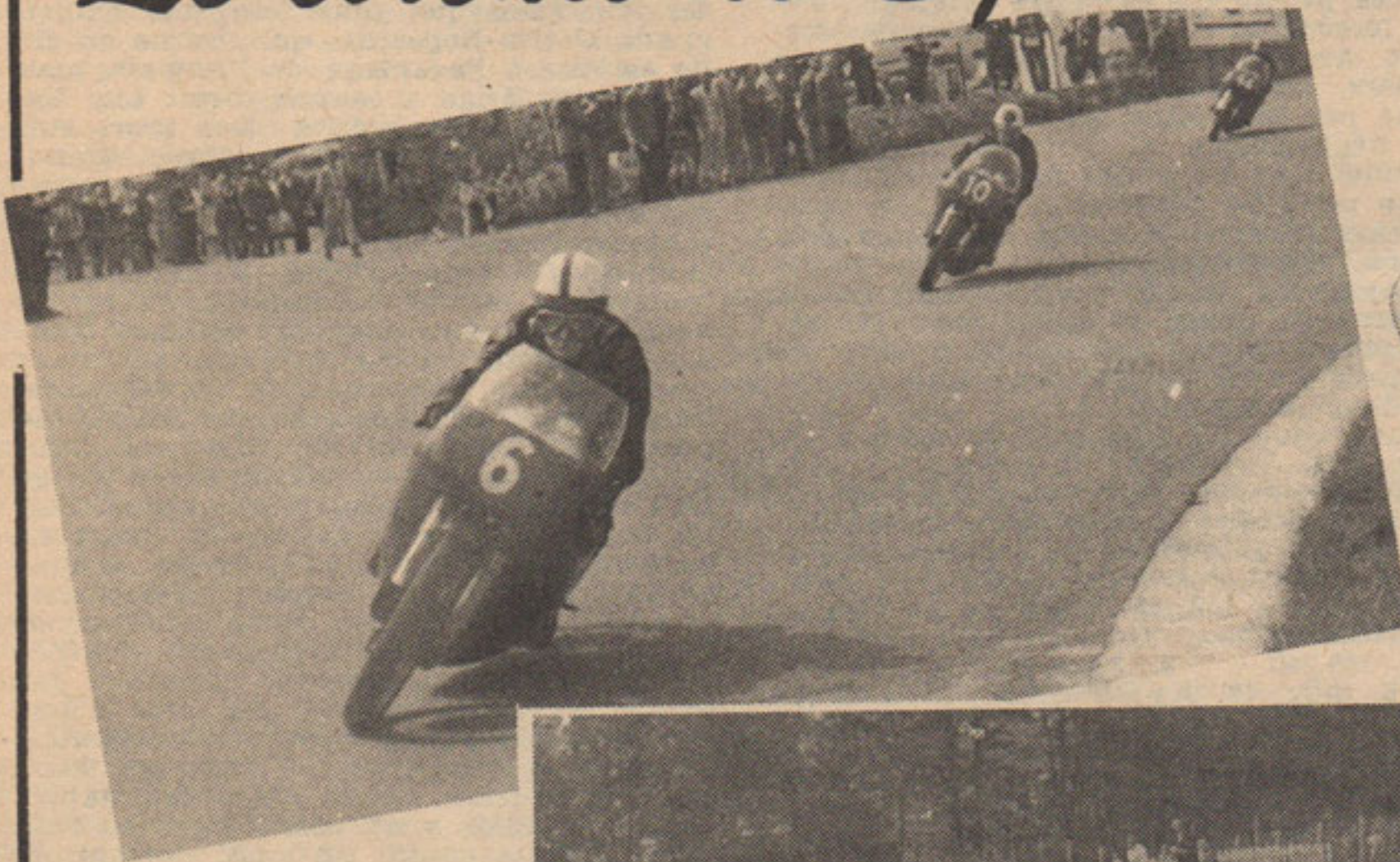
Mais ne quittons pas nos 125 et venons-en tout de go au dimanche : 12 h. 30 : le ciel n'est pas dégagé, mais le soleil dissimule comme « un certain sourire », ce qui est d'un heureux présage pour cette fête de la vitesse et pour qui évoque la romancière fameuse et vélocité ! M. Van Gelder, l'inamovible directeur des courses en Belgique, et ex-champion de sidecar lui-même, donne le départ à 10 coureurs dont 4 montent des Ducati, 2 des MV, deux des MZ, deux des Mondial. Six ont déclaré forfait ou n'ont pas été admis à la suite des essais. Aussitôt, Gandossi, la révélation de cette course, s'élance, poignée des gaz ouverte en plein, suivi immédiatement par Ferri, Provini et Chadwick, puis Ubbiali et Taveri. Les Mondial et les MZ sont distancés déjà quand les hommes de tête abordent le raidillon de Burnenville, et il apparaît tout de suite que l'enjeu va se disputer entre les seules MV et Ducati. A l'issue du premier tour, c'est Taveri qui mène mais pas pour longtemps, car il doit presque aussitôt laisser passer son co-équipier Gandossi, lui-même suivi de très près par Ferri, qui le couvre contre l'attaque éventuelle de Provini, qui cherche rageusement à reprendre dans les courbes ce qu'il perd dans les lignes droites ; son style est plein de fougue, et l'on reste pantalois lorsque l'on considère l'angle sous lequel il couche sa machine dans la montée de Burnenville. Les tours suivants se déroulent dans un ordre identique, Provini est toujours enfermé par les trois Ducati, et de toute façon, il apparaît bien que sa machine est légèrement moins rapide, car la classe du pilote est réellement transcendante. La machine d'Ubbiali semble moins puissante encore, et ce dernier ne peut absolument pas venir épauler son co-équipier. Les 8 tours se terminent dans le même ordre pour les leaders, sous les acclamations de la foule, qui se fait à chaque minute plus dense.

Il faut noter la quasi perfection de ces petites mécaniques, qui réalisent des vitesses à peine inférieures à celles de l'an dernier, alors que la suppression des vrais carénages désavantage bien plus ces cylindrées que les gros moteurs. Et elles sont presque toutes là à l'arrivée !

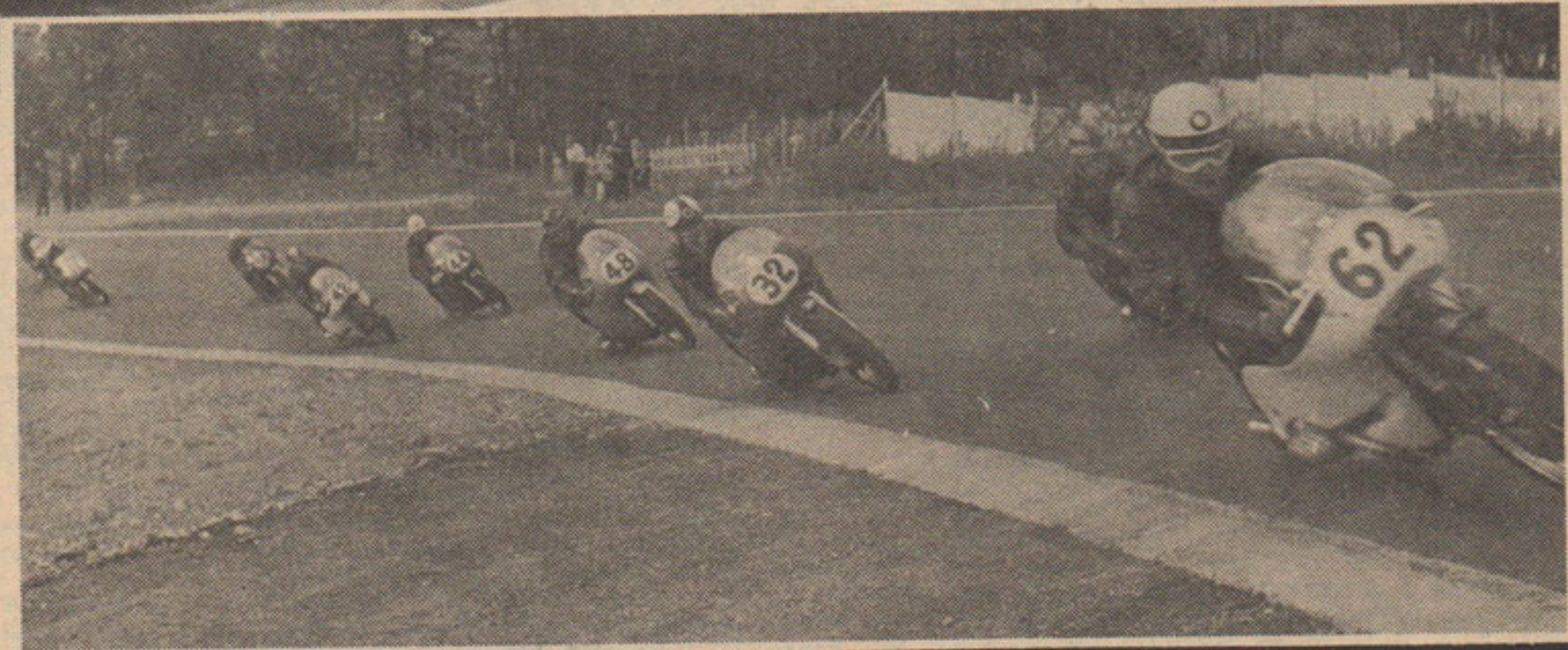
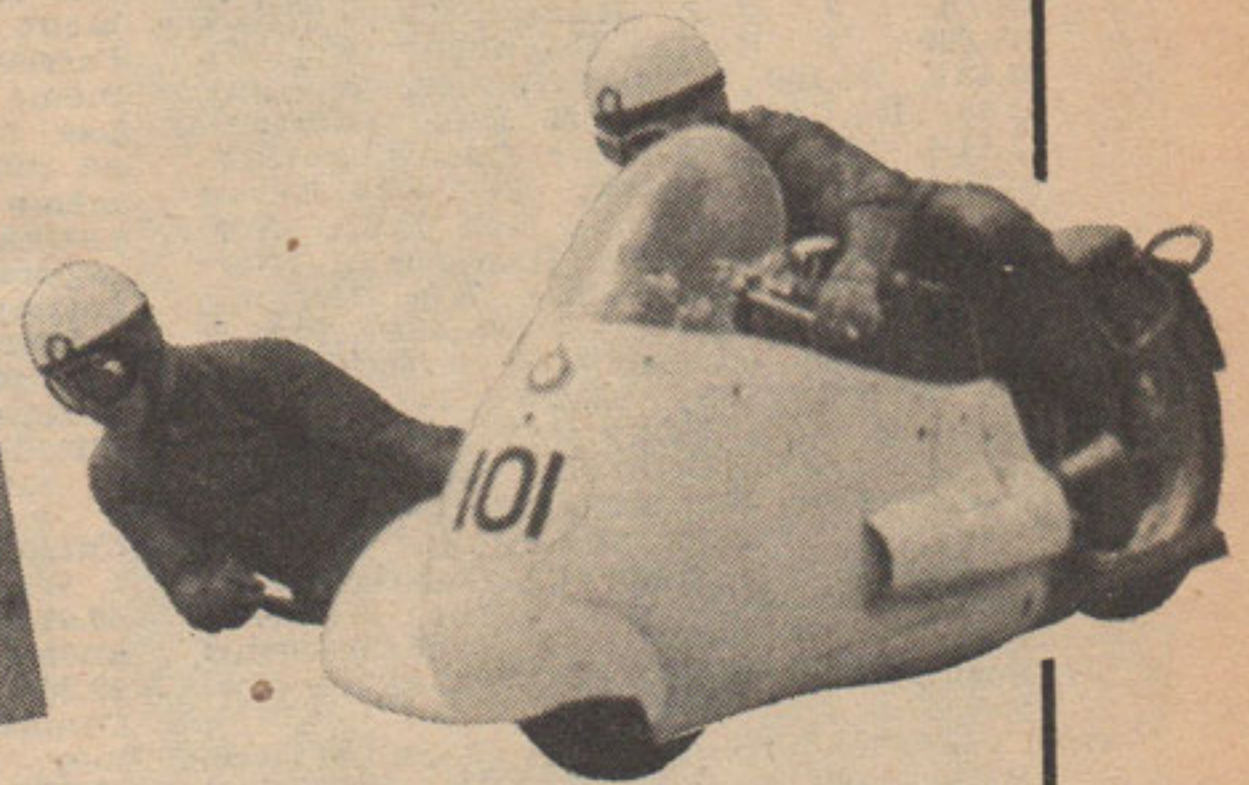


Ci-dessus, Surtees, qui a porté le record du tour, toutes catégories, à 193,5 km/h !...
Ci-dessous, Schneider-Strauss.

Le circuit de Spa en images



Ci-dessus, Minter (6) a bord de Burnenville, suivi de Duke (10).
Ci-contre, un impressionnant passage en groupe de : Hiller (62), Tanner (32), Trow (48), Redman (44), Dale (42), etc...



RESULTAT

Classe 125 cc (8 tours, 112,800 km) :
1. Alberto Gandossi (Ducati), 42.52.4, moy. 157,860 km/h ; 2. Ferri (Ducati), 42.57.1, moy. 157,572 ; 3. Provini (MV), 43.00.8, moy. 157,346 ; 4. Dave Chadwick (Ducati), 43.28.5, moy. 155,675 ; 5. Ubbliali (MV), 44.05.2, moy. 153,513 ; 6. Taveri (S., Ducati), 44.28.7, moy. 152,163 ; 7. Fugner (MZ), 45.07, moy. 150,011 ; 8. Luttenberger (Mondial), à un tour.

Tour le plus rapide par Alberto Gandossi, 5.18.4, moy. 159,422 km/h.

★

Le rideau, figuré par le drapeau à damier, à peine baissé sur ce premier acte qui a emballé le public, et déjà les 350 sont appelés sur la ligne : le soleil fait une timide apparition, ce qui fait étinceler les machines de mille feux. Dans ce groupe de 29 concurrents, est réunie

pour ce 31^{me} Grand Prix de Belgique, la quasi totalité des grands pilotes internationaux, l'élite prestigieuse du motocyclisme mondial, les « vétérans » dont quelques-uns ont déjà ceint les lauriers du Championnat mondial, et de nouveaux venus ici, qui ont prouvé leur valeur au TT et en Hollande cette année. Bougies changées après l'échauffement des moteurs, le silence se fait sur la piste, ce qui fait ressentir davantage l'instant émouvant où, le signal donné, le grondement des motos qui s'élancent s'enfile en un crescendo, d'où émerge la stridence des 4 cylindres MV...

Surtees démontre ce qu'est un départ « foudroyant », et il se trouve déjà à mi-côte de Burnenville, quand ses poursuivants immédiats virent à l'Eau-Rouge. Son équipier Hartle s'est laissé enfermer au départ, ainsi que Duke, et c'est la Jawa de Statsny qui se trouve à ce mo-

ment en deuxième position, mais dès la fin de ce premier tour, le coureur tchéco s'arrête quelques secondes au stand, et repart après avoir changé de bougies.

Hartle a pris sa place logique derrière Surtees. J. Anderson a des ennuis avec son AJS et abandonne à ce moment. L'intérêt majeur se porte sur le groupe des quatre indépendants formé de Minter, Duke, Chadwick et Campbell, qui se livrent un combat de toute beauté pour la 3^{me} place, et qui montent tous des Norton. Minter justifie amplement la réputation qu'il s'est faite au TT et tient la dragée haute à Duke. Plus loin, ce sont Brett, Taveri et Dale qui se tiennent pour ainsi dire roue dans roue. Les positions ne changent guère jusqu'aux deux tiers de la course, où l'on note le beau retour de Statsny qui après son arrêt qui l'avait relégué à la 28^{me} place, se retrouve alors 12^{me}, mais ne pourra faire mieux.

Campbell lance des attaques incessantes contre ses trois rivaux, mais qui n'aboutiront pratiquement qu'en fin de course, dans un véritable sprint, où le champion du monde 1957 devancera in-extremis Minter, suivi de Duke et Chadwick. De son côté, le Suisse Taveri réussira à prendre le meilleur sur Brett, et terminera à 7/10 de celui-ci ! Les autres coureurs, jusqu'au 18^{me} inclus, réussiront à terminer dans le même tour que le vainqueur Surtees, ce qui démontre l'ardeur et le talent de tous ces pilotes ! A un tour, nous voyons à l'arrivée le Belge Bogaerdt, qui, en réalité, appartient à la catégorie Senior, et dont la performance, de ce fait, est d'autant plus méritoire. Nous avons la satisfaction de voir terminer dans ce tour, très près du Belge, notre compatriote Ligier, ainsi que Bayle, ces deux bons coureurs ayant retiré certainement de cette compétition, des enseignements qui leur seront profitables dans l'avenir, car ce n'est pas souvent que nos tricolores ont la possibilité de se trouver en semblable compagnie !

RESULTAT

Classe 350 cc (11 tours, 155,100 km) :
1. John Surtees (MV), 52.20.3, moy. 177,804 km/h ; 2. John Harte (MV), 52.34.4, 177,099 ; 3. Keith Campbell (Norton), 53.43.8, 173,199 ; 4. Derek Minter (Norton), 53.44, 173,188 ; 5. Geoff Duke (Norton), 53.44.4, 173,166 ; 6. Dave Chadwick (Norton), 53.45.8, 173,140 ; 7. Luigi Taveri (S., Norton), 54.18 ; 8. Jack Brett (Norton) 54.18.7 ; 9. John Hempleman (Norton), 54.38.8 ; 10. Dickie Dale (Norton), 54.53.3 ; 11. Geoff Tanner (Norton), 54.56.5 ; 12. Frantisek Stastny (Jawa), 55.20.1 ; 13. Bob Brown (AJS), 55.20.2 ; 14. A. Montanari (Guzzi), 56.12.4 ; 15. Paddy Driver (Norton), 56.42.5 ; 16. Jim Redman (Norton), 56.42.6 ; 17. Miroslav Cada (Jawa), 56.56.9 ; 18. Cutcheon (Norton), 57.26.7.

A 1 tour : 19. Raymond Bogaerdt (Norton) ; 20. Guy Ligier (Norton) ; 21. Frantisek Helikar (Jawa) ; 22. Raphaël Orinel (Norton) ; 23. Jean-Pierre Bayle (Fr., Norton).

Tour le plus rapide : John Surtees, 4'42"9, moyenne 179,427 km/h. (186,784 en 57 par Libérati).

★

Et c'est maintenant l'appel des sidecars : le ciel, bien que couvert, demeure favorable, et les résultats des entraînements font augurer pour cette troisième course, de sensationnelles performances : que l'on veuille bien excuser ces continues considérations météorologiques, mais l'on comprend bien que l'état de la piste a ici une énorme importance... Sur les 17 équipages retenus, il y a six BMW et onze Norton ; jusqu'à présent, les Italiens ne paraissent pas désirer accoupler d'un « panier » leurs puissantes 4 cylindres (excepté à Monza) dans les grandes compétitions, et pourtant il semble bien que cela ferait du bruit ? Les huit tours de cette course vont nous faire vivre une fois de plus en ce jour mémorable, la magnifique empoignée de champions déterminés à prendre tous les risques pour s'assurer la victoire, et principalement les deux antagonistes, ex-aequo au classement du Championnat du Monde à l'aube de cette 3^{me} épreuve qualificative : Schneider-Strauss et Camathias-Cecco, sans oublier les Smith-Bliss, Fath, Ritter, et « tutti quanti », qui peuvent prétendre avoir eux aussi leur mot à dire dans cette affaire...

Les spectateurs ne seront pas déçus et leur enthousiasme ira en s'amplifiant au fur et à mesure du déroulement de l'épreuve : C'est le Suisse Camathias, qui réussit à prendre les devants, pourchassé immédiatement par l'Allemand Schneider, et il ne faudra guère que deux tours à ces deux équipages pour affirmer une avance sensible sur le reste de la file. Smith s'est dégagé lui aussi de ses poursuivants, suivi de près par Fath, cependant que Harris, Beeton et Neussner suivent le train. Dès le premier tour, notre compatriote Drion connaît des ennuis de bougie ; il en change au stand, mais doit perdre tout espoir de remon-

ter aux places d'honneur ; des difficultés mécaniques renouvelées le feront abandonner peu après.

Camathias accentue son avance sur Schneider (4 secondes au troisième tour) mais l'Allemand ne se décourage pas pour autant et commence une chasse effrénée contre Camathias, battant et rebattant le record du tour. Au sixième tour, Schneider a réussi à doubler le Suisse, qui le repasse quelques centaines de mètres plus loin, repard ensuite du terrain, le redépasse, ceci plus de quatre fois sur dix kilomètres, cependant que Harris doit abandonner au stand, et que Smith, maintenant son réservoir détaché en le pressant sur sa poitrine, essaie de ne pas perdre... Fath...

A l'abord du dernier tour, la lutte est toujours indécise entre l'Allemand et le Suisse, celui-ci étant chronométré moins rapide dans la ligne droite de Masta, mais reprenant dans la grande courbe de Stavelot, et c'est pour finir avec moins de deux secondes d'avance, que Schneider remporte avec l'aide de son passager Strauss l'une des plus belles victoires de sa carrière. Les yeux fixés sur ces protagonistes, notre attention s'était forcément émoquée sur le comportement des autres concurrents restés à l'arrière, pourtant les prouesses réalisées même par les moins bien classés ne sont pas négligeables, et le classement met en relief des moyennes impressionnantes, même pour les derniers arrivés. Nos compatriotes Beauvais-Coudert ont couru avec sagesse, régulièrement, leur machine insuffisamment rapide leur interdisant de briguer une place de tête, mais ils savent bien qu'ici, leur seule qualité de Français suffirait déjà pour que le public leur soit amical.

RESULTAT

Catégorie sidecars (8 tours, 112,800 km) :
1. Walter Schneider-Hans Strauss (BMW), 40.48.5, moy. 165,848 km/h (nouveau record, ancien record Schneider (BMW) en 1957, 42.28.3, moy. 159,353 km/h) ; 2. Florian Camathias-Hilmar Cecco (BMW), 40.50.1, moy. 165,740 ; 3. Fath-Rudolf (BMW), 42.33.8, moy. 159,010 ; 4. Smith-Bliss (Norton), 43.00.2, moy. 157,383 ; 5. Beeton-Bulgin (Norton), 43.22, moy. 156,064 ; 6. Neussner-Dieter Hess (BMW), 44.06.2, moy. 153,457 ; 7. Taylor-Glover (Norton), 44.15.8, moy. 152,903 ; 8. Boddice-Canning (Norton), 46.02.7, moy. 146,986 ; 9. Hanks-Partridge (Norton), 46.18.6, moy. 146,145 ; 10. Snajder-Radenic (BMW), 46.29.3, moy. 145,583 ; à un tour : 11. Beauvais-Coudert (Norton) ; 12. Ch. Baix-Mlle de Backer (B., Norton).

Tour le plus rapide par Schneider-Strauss, 5.01, moy. 168,637 km/h (nouveau record, ancien record par Camathias-Galliker en 1957, 5.15.8, moy. 160,734 km/h).

★

Et le dernier acte va se jouer en mettant en scène tous les ténors mondiaux dont la plupart déjà cités, mais qui montent cette fois les 500 cc. Pour essayer de tenir tête aux MV de Surtees et de Hartle, nous avons les BMW officielles ou semi-officielles de Duke, Dale et Hiller, et toute la cohorte des indépendants sur Norton « la machine de course de série ».

Cette fois, c'est Hartle qui s'élance en tête, mais laisse bientôt la place à son chef de file Surtees, les deux MV ayant à l'issue de la première boucle, une avance appréciable, ce qui laisse supposer qu'à l'instar de ce qui s'est passé en 350 cc la véritable course se jouera derrière, où K. Campbell s'affirme le maître. Lorsque l'on voit cette meute vrombrissante qui court après les inaccessibles quatre cylindres, on pense à ces courses de lévrier qui s'efforcent en vain d'atteindre le lièvre-robot livré à leur ardeur. Campbell s'est détaché assez nettement, d'un quintette formé de Bob Anderson, Duke, Dale, Trow et Brett, tous les autres suivant en une file déjà fort étirée. Au quatrième tour, le numéro 4 s'arrête au stand, où il perd environ deux minutes (changement de bougies) et repart impétueusement.

Surtees, bien que confortablement (?) installé en tête donne tout ce qu'il peut très sportivement, et bat le record du tour, le portant à la moyenne jamais atteinte à moto de 193,518 km/h, ralentissant ensuite sa cadence au vu des signaux... angoissés... qui lui sont prodigués par son père, de la tablette du stand. Il n'empêche que Surtees a eu raison de tenter, et de réussir cette gageure, prouvant ainsi que ses victoires ne sont pas uniquement le fait d'une machine réellement hors-classe, et qu'il est digne à tous points de vue du titre mondial qui ne saurait raisonnablement lui échapper cette année...

Au 8^{me} tour, peu de changements à signaler, sauf que Minter a dû abandonner sur ennuis mécaniques, et que Chadwick s'est arrêté quelques secondes, pour lui aussi abandonner peu après. Malgré ses efforts visibles, Duke ne peut se « dé-cramponner » de son groupe, et encore moins reprendre du terrain à Campbell, dont la Norton surclasse nettement les BMW. « Dickie » Dale, suit son ami « Geoff » comme son ombre, et paraît même négliger des occasions de le dépasser. On remarque plus loin une empoignée Catlin-Bogaerdt, qui tourne en fin de compte à l'avantage de l'Anglais, mais le « petit Belge » comme dirait Luc Varenne, a bien du mérite ! Les tours suivants donnent le spectacle d'une remontée remarquable de Hartle, qui « sautant » ses concurrents les uns après les autres, tente de revenir dans le « giron » de son chef de file, mais il ne parviendra pas toutefois à doubler Campbell et terminera en troisième position sautant Duke dans la dernière ligne droite, et affirmant malgré tout l'excellence de la Mécanica Verghera... et de son pilotage. Admirable prestation également de Bob Anderson, qui honore la lignée des pilotes d'outre-Manche. Le champion d'Allemagne Hiller chute peu avant la fin au virage de la Source, mais sans mal pour lui, sa machine étant hors de combat. Des inconnus ici, comme les Mac Cutcheon, Tanner, Hempleman et autre Anglais ou Néo-Zélandais, ont fait la preuve que le « réservoir à pilotes » n'est pas près d'être tari pour les habitués du « Continental Circus ». Qu'ont fait nos coureurs français ? : Ligier, après s'être honorablement comporté, a dû abandonner au 9^{me} tour, Bayle a connu lui aussi des ennuis de mécanique, qui l'ont contraint à l'abandon, et Insermini, comme en 350, disposait d'une machine visiblement trop lente (?) pour une épreuve de cette classe.

Et la grande pendule de la tour de contrôle annonçait 17 h. 45 quand sous les ovations d'une foule énorme, la remise du bouquet rituel se fit à Surtees, aux accents du God save the Queen... chacun en se retirant se faisant la promesse « in petto », de revenir l'année prochaine !

RESULTAT

Classe 500 cc (15 tours, 211,500 km) :
1. John Surtees (MV), 1.08.22.6, moyenne 185,589 (nouveau record, ancien record Libérati (Gilera) 1957, moy. 184,958) ; 2. Keith Campbell (Norton), 1.09.08.5, moy. 183,540 ; 3. John Hartle (MV), 1.09.24.2, moy. 182,844 ; 4. Geoff Duke (BMW), 1.09.25.3, moy. 182,800 ; 5. Dickie Dale (BMW), 1.09.26.2, moy. 182,756 ; 6. Bob Anderson (Norton), 1.09.26.4, moy. 182,747 ; 7. Alan Trow (Norton), 1.10.19.1, moy. 180,467 ; 8. Jack Bret (Norton), 1.10.19.5, moy. 180,447 ; 9. Geoff Tanner (Norton), 1.10.48.3, moy. 179,224 ; 10. Noël Mc Cutcheon (Norton), 1.10.53.1, moy. 179,022 ; 11. John Hempleman (Norton), 1.11.42.5 ; 12. John Anderson (Matchless), 1.12.17.6 ; à un tour : 13. G. A. Catlin (Norton) ; 14. Raymond Bogaerdt ; à quatre tours : 15. Bob Brown (Norton) ; 16. Jacques Insermini (Norton).

Tour le plus rapide par John Surtees, 4.22.3, moy. 193,518 km/h (nouveau record, ancien record Campbell (Guzzi) 1957, 4.26, moy. 190,827 km/h).

H. F.

LOHMANN (250), KLAGER (350) DRION (SIDES). ET SALT (500)

VAINQUEURS AU 3^e CIRCUIT INTERNATIONAL D'OBERNAI

Le succès du 3^eme circuit international d'Obernal a encore surpassé celui des deux précédents ! Il est vrai que toutes les conditions étaient réunies pour cela. Inutile d'insister, désormais, sur la haute qualité d'une organisation aujourd'hui parfaitement rodée, sur l'ambiance joyeuse et dynamique, chauffée à bloc par un speaker à l'accent... du Midi, ce qui n'est évidemment pas couleur locale, mais contribue à mettre de l'entrain (bien entendu, vous avez reconnu à ce court portrait, l'amé Landureau). Le temps, quoique couvert, s'avéra cependant clément, et aucune ondée ne vint gâcher le plaisir des spectateurs ni freiner la marche des participants. Seule cause de déception, deux concurrents de valeur, brillants protagonistes du circuit d'Obernal 1957, l'Espagnol Gonzalès et l'Anglais Grace, de Gibraltar, manquaient à l'appel. La camionnette qui transportait les pilotes et leur matériel fut prise en écharpe par un train à un passage à niveau mal gardé, et si les hommes s'en tirèrent miraculeusement sans mal, leurs motos furent totalement et définitivement hors d'usage ! Quand se décidera-t-on à supprimer les passages à niveau ?

La Presse locale évalue à 50.000 spectateurs la foule qui se pressait, le 29 juin, sur le circuit de la plaine de Bernardswiller, et que l'enthousiasme agita à plusieurs reprises. Le fait est remarquable, car le public alsacien (et plus spécialement Bas-Rhenan) a la réputation d'être difficile à dégeler ! Mais de nombreux amateurs étaient venus d'autres départements et, pour une bonne part, de l'étranger. Cette année, nous n'assistâmes pas à la double victoire de Collot, que beaucoup escomptaient. Opposé à des conducteurs disposant de machines sensiblement plus rapides que les siennes, Collot maîtrisa sa fougue et atteignit son objectif, qui était de consolider sa position au Championnat Inter en 350 et 500 cc, en terminant premier des Français dans les deux courses. Le succès de Drion, dans la catégorie sidecars 500 cc, après un match qu'on peut qualifier d'épique, consola notre amour-propre national. Les Allemands enregistrent deux victoires en 250 et 350 cc, tandis que l'Angleterre triomphe dans la catégorie 500 cc solo.

LA COURSE DES 250 cc

Douze concurrents se rangent face aux tribunes. Suivant un cérémonial qui sera d'ailleurs observé tout au long de l'épreuve, chaque coureur vient se placer sur la ligne de départ à l'appel de son nom, et fait l'objet d'une présentation individuelle au public, soit une présentation dans le plus pur style Landureau.

Les deux Adler victorieuses l'an passé ont accompli les meilleurs temps durant les essais, avec 99.300 km/h pour Lohmann et 98.276 km/h pour Beer, moyenne également réalisée par Jacquier-Bret.

Lohmann et son Adler furent les meilleurs en 250 cc, tandis que Jacquier-Bret (au centre) se classait 1^{er} des Français.

Au départ, Beer s'élance en tête, suivi de Lohmann. L'an passé, ces deux pilotes terminèrent respectivement 1^{er} et 2^{me} à 1/5 de seconde d'écart. A douze mois de distance les Adler « Rennsport » n'ont rien perdu de leur mordant. En troisième position, vient l'Adler « normale » de Meier, suivie de peu par Jacquier-Bret (Mondial) précédant lui-même Klæger (NSU) et Deschamps (NSU). Ce dernier a été contraint de partir avec un joint de culasse défectueux, ce qui l'oblige à mener une course d'attente et lui interdit d'attaquer les leaders, comme il le fit avec tant de courage en 1957.

Beer et Lohmann se détachent du lot. Les bolides argentés filent comme deux flèches, précédés et suivis du miaulement suraigu de leurs échappements, répercuté par l'écho des montagnes environnantes. Les temps des essais sont surclassés de loin, et les records du tour tombent comme châteaux de cartes. A son 9^{me} passage, Beer a couvert le circuit à 105,451 km/h !

Bientôt, Jacquier-Bret passe à l'offensive, saute Meier et comble une partie de son retard. Ces deux pilotes, ainsi que Klæger se tiennent de très près. Puis un changement brutal se produit parmi les conducteurs de tête, Beer doit abandonner à la suite d'une rupture de chaîne, laissant le champ entièrement libre à Lohmann.

Derrière celui-ci, Klæger parvient à passer Jacquier-Bret, troisième du classement et premier des Français ; ce dernier a fait une splendide course et partage avec Lohmann les applaudissements du public.

Classement :

1. Siegfried LOHMANN (Adler), 25 tours, 66.200 km en 38' 44" 2/5, moyenne 102,538 ; 2. Fritz Klæger (NSU), en 39' 33" ; 3. André Jacquier-Bret (Mondial), 1^{er} des Français, en 39' 38" 3/5 ; 4. Rudolf Meier (Adler) en 40' 9" 1/5 ; 5. René Deschamps (NSU), 24 tours en 39' 22" 4/5 ; 6. Ludwig Malchus (NSU) ; 7. René Barone (MV Agusta) ; 8. René Guérin (Guzzi) à 2 tours ; 9. Jules Verd (Guzzi), à 3 tours ; 10. Valentin (NSU), à 4 tours.

LA COURSE DES 350 cc

Ayant endommagé sa distribution, Collot n'avait pu effectuer au cours des essais le parcours réglementaire, ce qui le reléguait, en application du règlement, à la dernière place pour le départ. La



réparation de la machine effectuée en hâte, faisait craindre une nouvelle rupture, si bien que Collot dut ménager son moteur durant toute l'épreuve.

L'Allemand Klæger, sur la 350 cc Horex « twin », s'était avéré la plus rapide à l'entraînement, devant l'Anglais Salt, sur Norton, et les Français Bayle et Wolf.

Au début de la course, Salt prend un bref avantage, mais Klæger (qui vient de terminer second de la précédente épreuve) le dépasse bientôt. Le bas du carénage de sa machine rabote l'asphalte dans les virages, notamment au carrefour d'Ottrott, où un début de dérapage faillit bien lui coûter le succès, mais l'Allemand et sa bicylindre au bruit si caractéristique volent irrésistiblement vers la victoire, malgré la tenacité de Salt. Collot, premier des Français, vient ensuite, ayant à peine disputé la 3^{me} place au champion de Belgique Dauwe. Il faut signaler la belle remontée de Paul Wolf, qui réussit, sur la fin, à gagner deux places et à améliorer sensiblement sa moyenne. Parmi les malchanceux, citons l'Allemand Heiss, sur NSU et Jean-Pierre Bayle, dont le frein avant se bloqua à plusieurs reprises.

Classement :

1. Fritz Klæger (Horex), 30 tours, 79,440 km, en 43' 55", moyenne 108,532 km/h ;
2. George-Thomas Salt (Norton), en 44' 13" 4/10 ;
3. Jacques Collot (Norton), premier des Français, en 45' 19" ;
4. Firmin Dauwe (Norton), en 45' 25" ;
5. René Casset (Norton) en 44' 1", à 1 tour ;
6. Maurice De Polo (Norton), en 44' 2", à 1 tour ;
7. Paul Wolf (Norton), en 44' 9" ;
8. Jean Touzalin (Norton), en 44' 20" ;
9. Jacques Insermini (Norton) en 44' 48" 4/10 ;
10. Guy Ligier (AJS), en 45' 11" ;
11. François Morel (Norton), en 43' 47", à 3 tours ;
12. Albert Montagne (Norton) ;
13. Jean-Pierre Bayle (Norton).

L'ÉPREUVE SIDECARS 500 cc

Les vitesses atteintes à l'entraînement sur un tour par le Suisse Scheidegger (105,218 km/h), par l'Allemand Ritter et le Français Drion (ex-aequo avec 103,168 km/h) laissent présager un spectacle de haute classe. L'espoir des spectateurs ne fut pas déçu, malgré l'abandon prématuré du champion helvétique, dont la BMW cassa avant l'accomplissement du premier tour. Celui-ci fut bouclé en première position par Ritter suivi de Neussner, mais ce dernier s'empare du commandement au second tour. Nos représentants Drion et Murit suivent à faible distance. L'Allemand Polhers connaît des ennuis mécaniques et doit s'arrêter à plusieurs reprises à son stand.

On pouvait, au début de cette course, s'attendre à une victoire germanique, mais Drion ne l'entend pas ainsi. Dès le 4^{me} tour, il s'empare, et avec quelle ardeur, à faire mentir le proverbe « jamais deux sans trois » ! Dans un élan irrésistible, il attaque, et dépasse le second, puis le premier. La foule trépigne littéralement, guettant chaque virage avec anxiété. Sur le passage de Drion, c'est une véritable mer de programmes, de mouchoirs, de foulards agités par les spectateurs enthousiastes. A plusieurs reprises, Neussner s'approche dangereusement du premier, l'écart entre les deux hommes variant de 3 à 5 secondes seulement. L'équipage allemand se donne à fond, mais le team Drion-Stoll témoigne d'une véritable frénésie, chacun de ses virages donnant le frisson aux assistants. Finalement, Drion l'emporta de 4" 1/10, après avoir battu le record du tour à 105,218 km/h. Sa moyenne générale ressort à 103,042. Ces chiffres en disent long, lorsqu'ils sont réalisés sur un circuit court et sinueux. L'arrivée se transforme en ovation pour le pilote et sa passagère, à laquelle le speaker ne résiste pas à la tentation d'appliquer « l'article 12 » !

Classement :

1. Jacques Drion (Norton Watsonian), 30 tours, 79,440 km, en 46' 15" 2/10, moy. 103,042 km/h ;
2. Neussner (BMW), 46' 19" 3/10 ;
3. Alwin Ritter (BMW), 46' 46" 2/5 ;
4. Jean Murit (BMW), 47' 8" ;
5. Marcel Beauvais (Norton), 29 tours en 46' 35" ;
6. Otto Schmid (BMW), 46' 35" 2/10 ;
7. Joseph Rogliardo (BMW), 47' 50" ;
8. Jules Verd (Norton), 46' 56", à 2 tours.

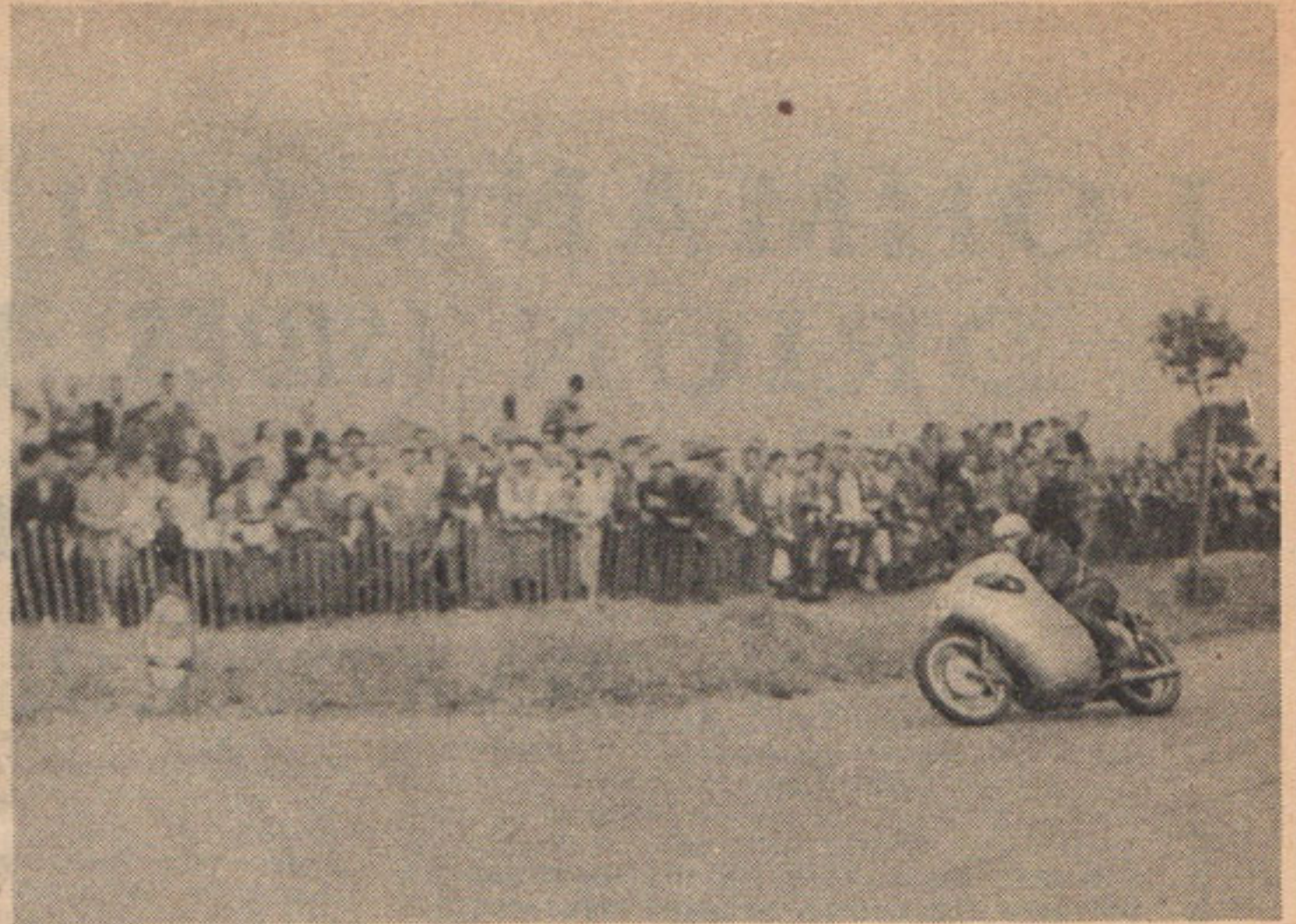
LA COURSE DES 500 cc

Treize concurrents sont au départ de l'épreuve la plus attendue, celle qui doit normalement, en raison de l'état de la piste, amener la chute du record général de la course (il faut noter que celle-ci se dispute dans le sens opposé à celui choisi, au cours des deux années précédentes).

La BMW de l'Allemand Jaeger s'était révélée la plus rapide à l'entraînement, avec 112,153 km/h. Son temps avait été approché de 1/5 de seconde par Salt, Collot venant pour sa part en 3^{me} position avec 110,846 km/h.

Cependant, c'est Salt qui, parti le premier, prit l'avantage pour ne plus le quitter, talonné de bout en bout par Jaeger et sa redoutable BMW « Rennsport ». Ces deux concurrents tournèrent

Etonnante démonstration de la 350 cc twin Horex qui, aux mains de Klæger, semble connaître une nouvelle jeunesse.



littéralement autour de leurs rivaux, prenant un tour au mieux classé d'entre eux, c'est-à-dire à Collot. Comme dans l'épreuve des 350 cc, notre champion dut se défendre avec ardeur contre Dauwe, qui fut d'ailleurs le seul à terminer dans le même tour que lui. La malchance accabla plusieurs participants, parmi lesquels De Polo, qui creva son pneu arrière, et Ligier qui fit une chute impressionnante dans une courbe, à la suite d'une rupture de guidon. Heureusement, Ligier put se relever avec de simples contusions, sans aucune gravité apparente.

La victoire de Salt et de sa Norton, avec 112,339 km/h, marqua la fin de la manifestation. Debout sur la voiture officielle, aux côtés d'une gracieuse alsacienne en costume local d'Obernai, qui venait de lui offrir le bouquet traditionnel, l'Anglais se vit gratifier de longs applaudissements durant son tour d'honneur, puis la foule se retira très satisfaite, après que le speaker lui eût donné rendez-vous... pour le circuit d'Obernai 1959 !

Classement :

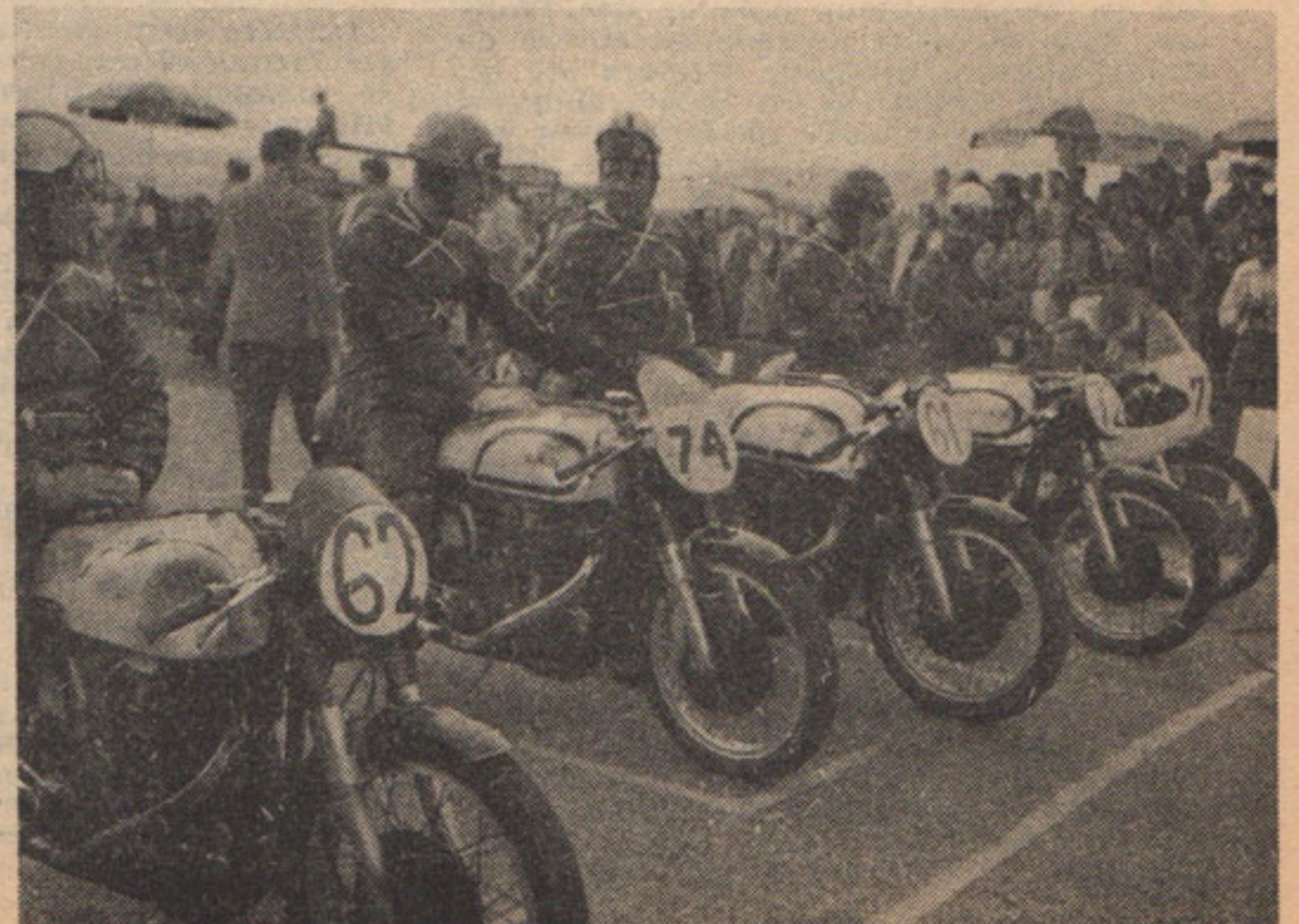
1. George Thomas Salt (Norton), 35 tours, 92,690 km, en 49' 30", moyenne 112,339 km/h ;
2. Hans-Günther Jaeger (BMW), 49' 34" ;
3. Jacques Collot (Norton), premier des Français, 49' 36" 2/10, à 1 tour ;
4. Firmin Dauwe (Norton), 50' 28" 3/10 ;
5. Jacques Insermini (Norton), 50' 6", à 2 tours ;
6. Jean-Pierre Bayle (Norton), 50' 31" 2/10 ;
7. René Deschamps (Norton), 50' 56" 4/10 ;
8. Valentin (Norton), 49' 47" 3/10, à 3 tours ;
9. Albert Montagne (Norton), à 4 tours ;
10. Henri Peter (Norton), à 7 tours ;
11. René Casset, à 10 tours.

C. Bordino.



Drion et sa passagère, que nous voyons ici félicités à l'arrivée.

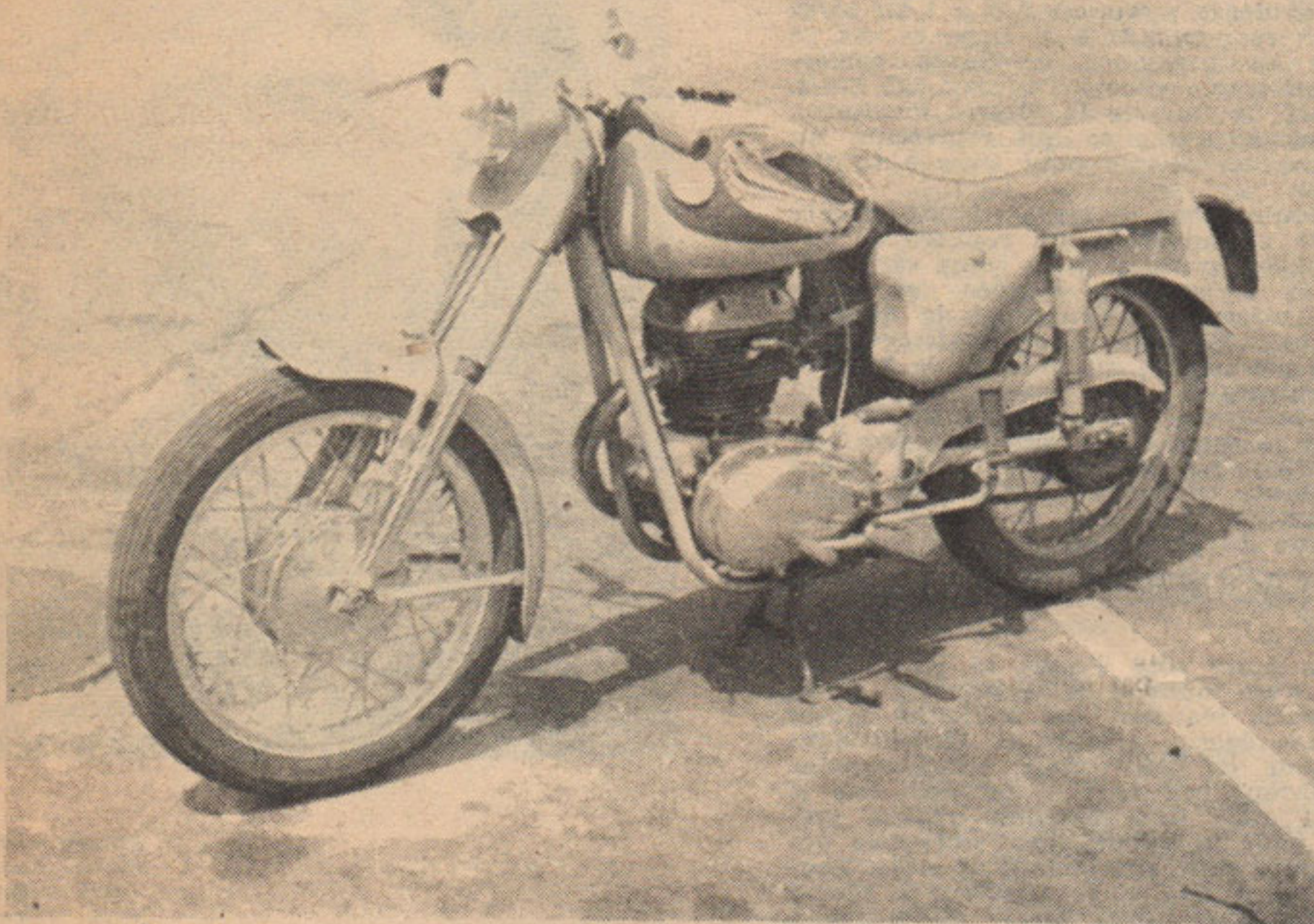
Peu avant le départ des 500 cc, nous reconnaissons, de g. à dr. : Ligier (62), Dauwe (74), Collot (61), Salt (72) et Jaeger.





BRILLANT DÉRIVÉ SPORT DE LA "TOURNOI"

VOICI LA 175 cc TERROT RALLYE



L'ANNEE 1957 a marqué un tournant décisif dans la production de la firme Terrot avec la commercialisation de la 175 « Tournoi » dont nous avons effectué l'essai (M-R 1.355).

Lors du Salon 1957, la firme de Dijon présenta un dérivé sportif de la « Tournoi » dénommé « Rallye ». Dès son apparition, cette machine suscita l'intérêt de la clientèle jeune, des amateurs de petites cylindrées à prétentions sportives. Et en ce qui nous concerne, nous avouons que nous étions fort impatient d'essayer cette nouvelle 175.

C'est maintenant chose faite !

UNE VERSION SPORTIVE DE LA TOURNOI

En fait, la 175 « Rallye » n'est pas une nouvelle machine ; elle s'apparente étroitement à la Tournoi : beaucoup de pièces sont d'ailleurs communes aux deux machines.

Cette conception offre de nombreux avantages parmi lesquels nous citerons la facilité de trouver des pièces détachées chez n'importe quel agent puisque ces pièces se montent indifféremment sur les machines de série et de sport. En outre, cette standardisation très poussée permet d'abaisser d'une manière sensible le prix de revient de la machine et Terrot a réussi à commercialiser une véritable machine de sport dont le prix n'est pas beaucoup plus élevé que celui de la machine de série : vingt mille francs, dans le cas de la Rallye, par rapport à la Tournoi.

Mais chaque médaille a son revers et si cette conception présente des avantages, elle présente également des inconvénients : certaines solutions valables sur une machine de tourisme en fonction d'une utilisation donnée ne conviendront plus sur une machine de sport dont les performances sont plus élevées et dont l'utilisation sera bien différente. C'était le cas avec la Royal-Enfield Constellation qui n'était qu'une « Meteor » gonflée, c'est un peu le cas avec la « Rallye » mais dans une mesure beaucoup moins importante comme nous

le verrons au cours de cet article.

MACHINE SPORT DE TOURISME !

Ces deux épithètes sont apparemment inconciliables et pourtant c'est de cette manière que nous jugerons la « Rallye », car cette machine capable de performances exceptionnelles pour la cylindrée, est en même temps la 175 la plus facile à piloter que nous ayons connue.

Démarrage au kick très facile, et malgré le taux de compression élevé, nous n'avons pas enregistré de retour de kick. Dès que le moteur est chaud, il tient le ralenti d'une manière parfaite, et reprend sans trou à la moindre sollicitation de la poignée tournante : c'est la machine idéale pour la circulation urbaine où l'on peut avancer à très basse allure en première sans avoir à toucher à l'embrayage. Il suffit d'ouvrir les gaz pour repartir sans à-coups ni cognements. Voilà pour le pilote tranquille ; quant au sportif, il lui suffira de maintenir le moteur en régime en jouant sur la boîte et de faire légèrement crier l'embrayage à la reprise pour laisser toutes les voitures sur place, sans compter les motocyclettes d'une cylindrée bien souvent supérieure.

L'extrême maniabilité de cette machine permet des évolutions aisées dans le flot de la circulation, et à cylindrée égale nous connaissons peu de machines capables de tenir tête à une « Rallye » dans Paris.

LES 15 CV SONT LÀ !

Nous étions curieux de vérifier par nous-même le slogan de la firme Terrot « 15 CV... 125 km/h » ; c'est maintenant chose faite... et bien faite puisque les résultats obtenus au cours de notre essai de vitesses maxima plaçant la « Rallye » non seulement largement en tête de la production française de série dans la catégorie, mais encore devant toutes les 175 cc qui sont passées à notre service d'essai.

Jugez plutôt ! En position effacée, nous avons obtenu 127 km/h en quatrième soit

un régime de 7.175 t/mr ; ce résultat est pour le moins exceptionnel si l'on considère que cette machine est livrée avec un équipement routier complet et que le silencieux est vraiment efficace.

En position assise, la vitesse tombe à 110 km/h (6.215 t/m) tandis qu'en duo, on plafonne à 99 km/h (5.595 t/m).

MAIS ON TIRE TROP LONG

Mais ces résultats appellent quelques commentaires : nous avons déjà parlé des conceptions en vigueur chez Terrot en matière de rapport de démultiplication finale. Nous disions même « tirer long, ce pourrait être la devise de Terrot ». Cet état de chose n'a pas changé, bien au contraire, et la « Rallye » suit fidèlement en cela les concepts qui ont présidé à l'élaboration de ses devancières.

Considérons en effet les résultats obtenus : on s'aperçoit d'une part que même en position effacée, on se trouve très loin du régime de puissance maximum ; ici 525 t/m, ce qui est encore plus important sur un moteur sport dont la courbe de puissance est par définition assez pointue.

D'autre part, on remarque immédiatement l'écart important existant entre la vitesse maximum en position effacée et la vitesse maximum :

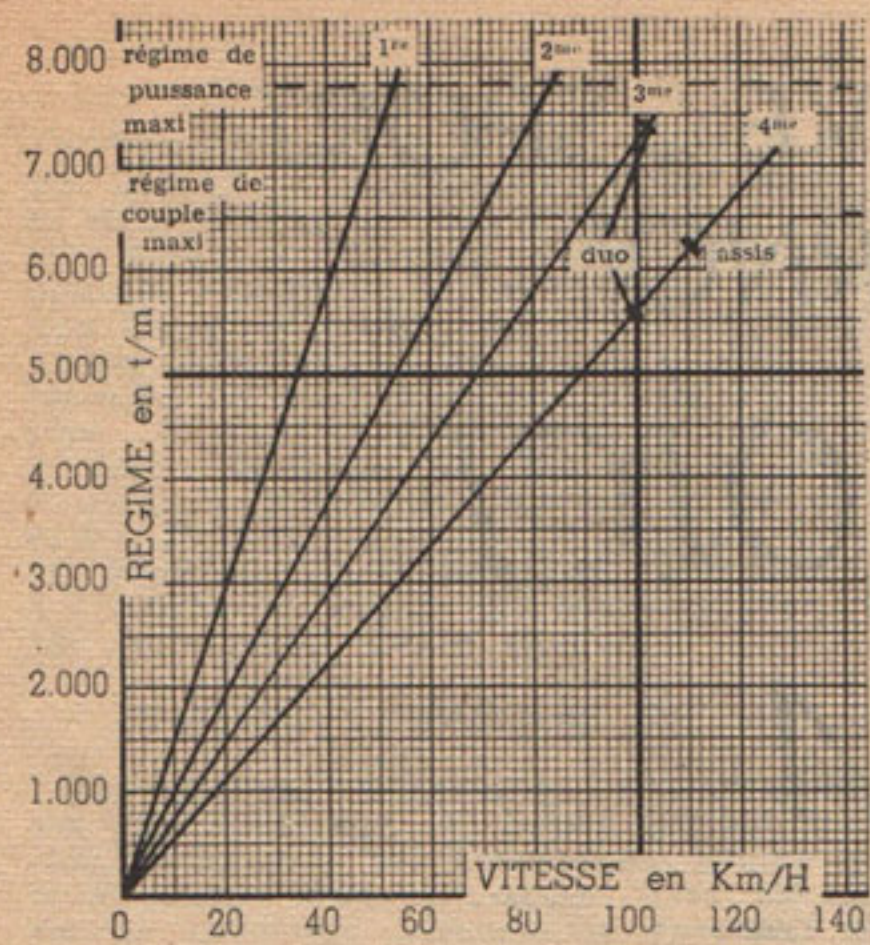
- en position assise.
- en duo.

Dans le premier cas, nous relevons un écart de 17 km/h qui se traduit par un écart de régime de 960 t/m. On se trouve alors à 1.485 t/m du régime de puissance maximum. Dans le second cas, nous relevons un écart de 11 km/h avec la vitesse maximum en solo position assise, ce qui est très important pour une 175 cc. Dans ce cas, l'écart de régime est de 620 t/m avec la vitesse de pointe en position assise et de 2.105 t/m avec la vitesse de pointe en position couchée.

En effet, à cette vitesse de 99 km/h, soit un régime de 5.595 t/m, nous ne disposons plus que de 10,7 CV !...

★

Dans le même ordre d'idée, considérons



RÉGIMES - VITESSES

les résultats obtenus en troisième :

- 104 km/h en solo : 7.514 t/m,
- 102 km/h en duo : 7.365 t/m.

Nous nous apercevons immédiatement que nous avons été plus vite en troisième en duo qu'en quatrième.

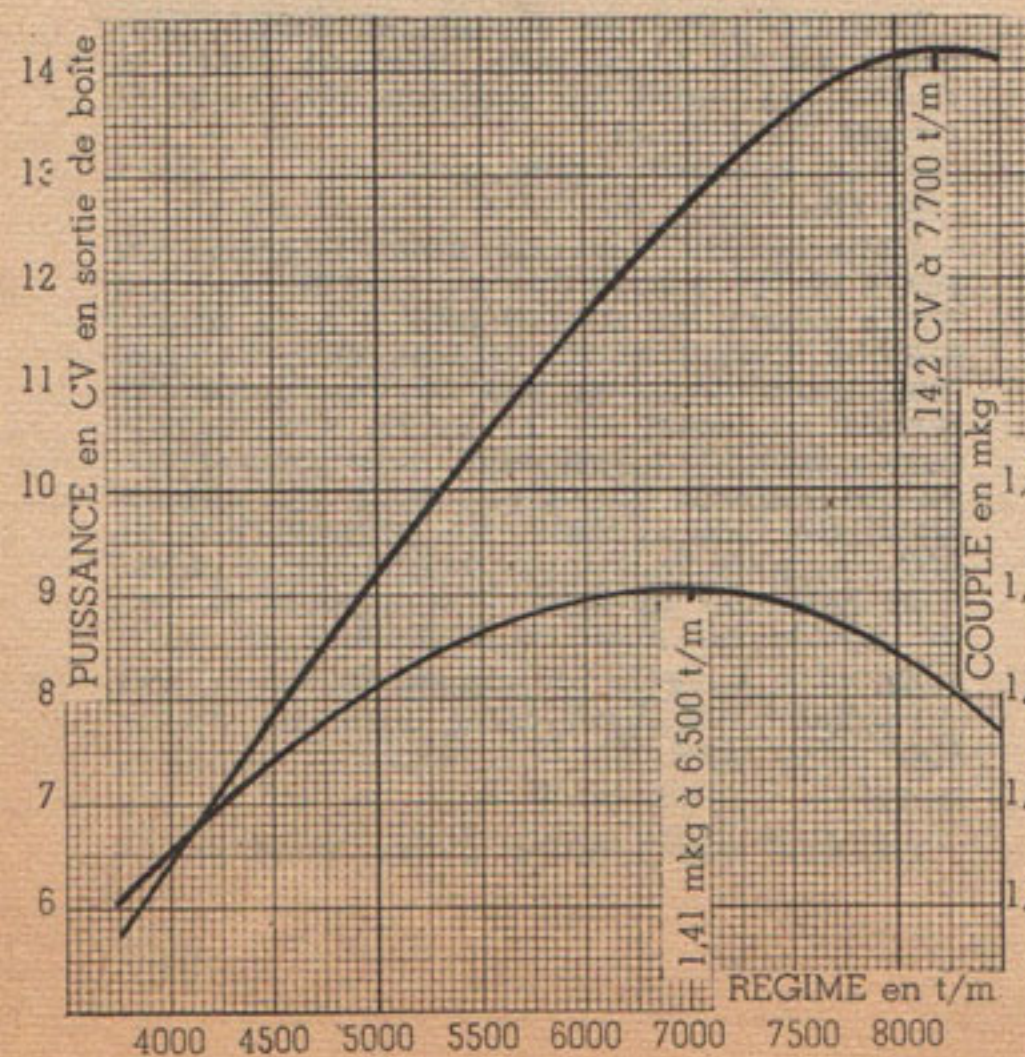
Tout ceci explique le peu « d'endurance » dont fait preuve la « Rallye » dès que l'on se trouve en quatrième : la moindre dénivellation, le plus léger vent debout, un virage tant soit peu fermé... et c'est l'obligation de repasser en troisième.

Au risque de nous répéter, nous reviendrons une fois encore sur les avantages que procure l'adoption d'une démultiplication finale courte, principalement quand il s'agit d'une petite cylindrée où la puissance relativement faible doit être entièrement utilisée : capacités d'accélération et aptitude en côte accrues en quatrième, obligation de repasser sur les intermédiaires moins fréquente, même en duo ou sur parcours sinueux ou encore par vent debout assez violent.

QUELLE DEMULTIPLICATION ADOPTER ?

Si l'on envisage d'utiliser la « Rallye » à des fins sportives ou en compétition par exemple, on aura intérêt à adopter un rapport de démultiplication finale tel que le régime de puissance maximum corresponde très sensiblement à la vitesse maximum atteinte en position effacée, soit un rapport final en quatrième de 6,63 à 1 au lieu de 6,07 d'origine. Pour cela il faudra remplacer le pignon de sortie de boîte et la couronne arrière de 17/47 dents respectivement par un pignon de boîte et une couronne arrière de 16/48 dents, soit un rapport de démultiplication secondaire de 3 à 1.

PUISSANCE



Si l'on envisage une utilisation plus touristique ou en duo, il faudra adopter un rapport final encore plus court de l'ordre de 7,2 à 1 en quatrième. Là encore, on jouera sur le rapport de démultiplication secondaire qui devra être de 3,28 à 1 sensiblement.

Il faudra donc monter un pignon de sortie de boîte et une couronne arrière de 14/46 dents : rapport 3,29 à 1 ou 15/49 dents : rapport 3,27 à 1. Dans ce cas, le régime de puissance maximum correspondrait à une vitesse d'environ 115 km/h soit à 5 km/h près la vitesse maximum en position assise ce qui représente un excellent compromis pour l'usage touristique.

De toute façon, il n'y a aucune crainte à avoir en adoptant un rapport de démultiplication finale plus court car l'usinage et le montage soignés des différentes pièces qui composent le moteur, ainsi que le système de graissage très étudié permettent au moteur de tourner sans risques à des régimes élevés. En outre, la vitesse linéaire moyenne du piston de ce super-carré (rapport course/alésage 0,93) ne prend jamais de valeur inquiétante, puisqu'à 7.700 t/m régime de puissance maximum, la vitesse linéaire moyenne du piston est de 14,85 m/s.

REMARQUABLE DANS LA COTE...

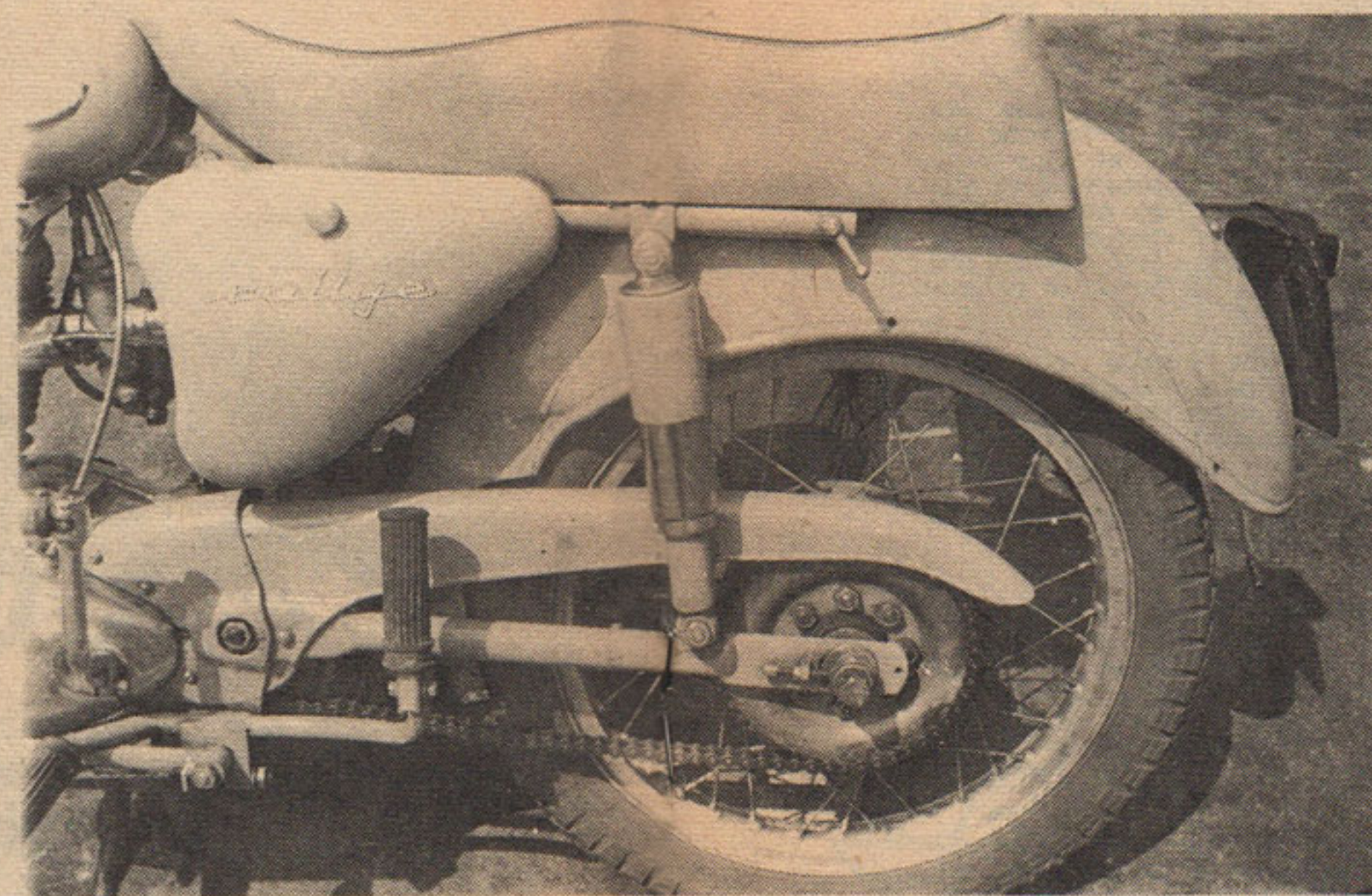
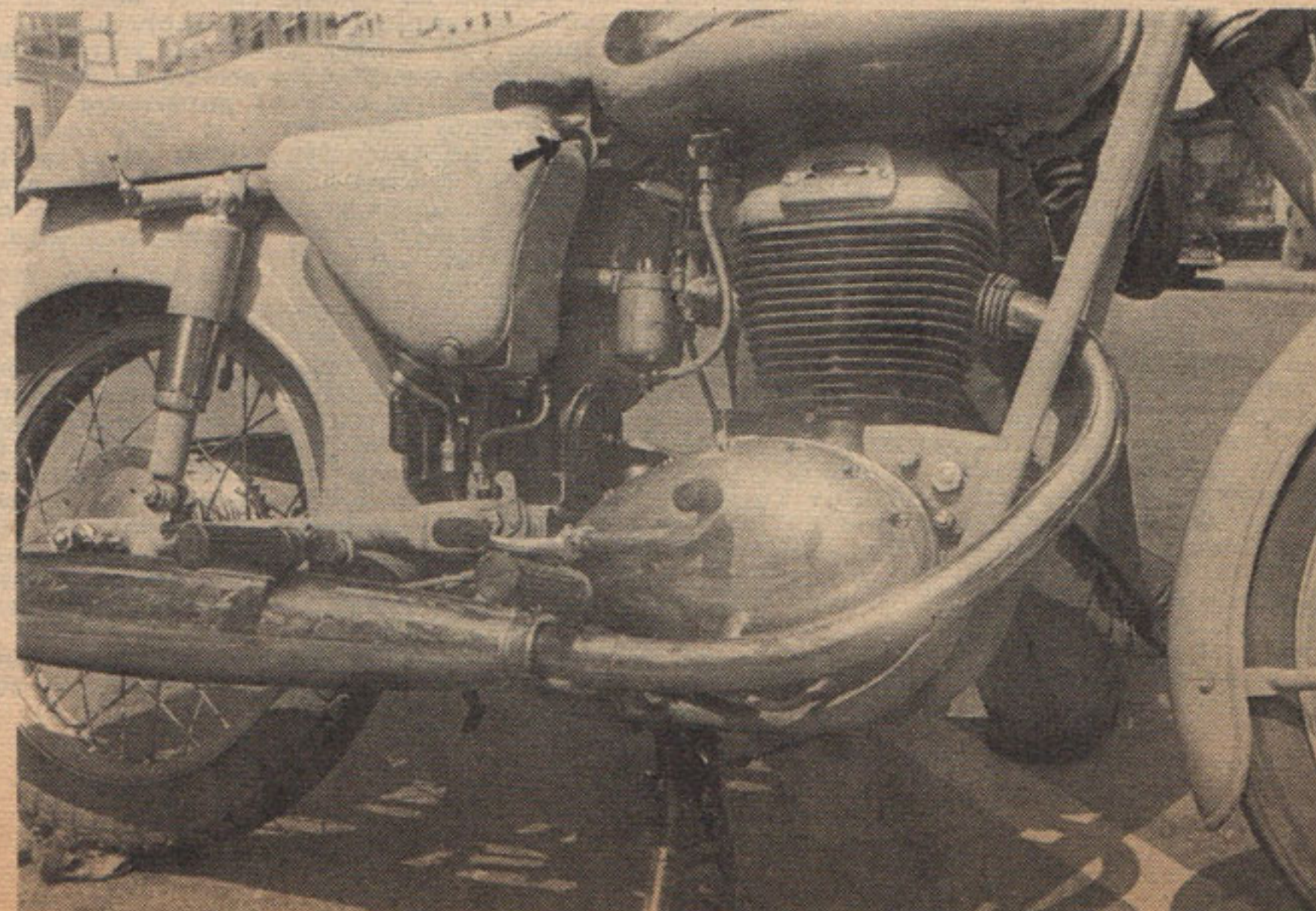
Dans notre côte d'essai, la 175 « Rallye » s'est montrée à la hauteur de sa réputation réalisant les meilleurs temps de la catégorie, excepté la Motobi dont l'aptitude en côte était exceptionnelle. Ne perdons pas de vue toutefois que la Motobi était une machine d'usine préparée pour la compétition, alors que notre Terrot était strictement de série. Toujours est-il que votre serviteur a réalisé 19" 4/5, moy. 63,65 km/h en utilisant les trois premiers rapports.

En duo, en utilisant uniquement première et seconde, nous avons obtenu 23" 4/5 soit une moyenne de 52,95 km/h. Nous pensons que ces performances représentent un minimum et que l'on peut faire mieux : n'oublions pas la longueur de la démultiplication finale, ni le fait que nous avons une première assez haute à 38,4 % de la quatrième ce qui ne facilite pas les démarrages en côte principalement en duo.

...AINSI QU' AUX ACCELERATIONS

Là encore, la « Rallye » a nettement surclassé les autres 175 exceptée la Motobi.

Remarque le dessin de la branche avant du sélecteur qui oblige à quitter le pied du repose-pied pour effectuer les changements de rapport. A l'attention des futurs propriétaires de « Rallye », la flèche qui figure ci-dessous indique l'endroit où débouche la tuyauterie de mise à l'air libre du réservoir d'huile. Cette tuyauterie trop courte laisse suinter abondamment l'huile qui coule sur le garde-boue et... sur le pneu arrière. Le remède, il est fort simple : prolonger cette tuyauterie jusqu'à la plaque arrière d'immatriculation au moyen d'une durite. Le défaut est radicalement supprimé et puis... cela donne un petit air « compétition ».



Le coffre à outils est d'un accès très pratique et sa contenance est suffisante. Bien qu'ayant un air « sport » le carter de chaîne secondaire assure une protection suffisante.

Comparée à la Tournai, la « Rallye » réalise des temps sensiblement inférieurs. D'ailleurs, le petit tableau que nous publions ci-dessous illustre le fait plus que tout commentaire.

	Tournai		Rallye	
	temps	moy. km/h	temps	moy. km/h
100 m	8" 4/5	40,9	7" 4/5	46,15
200 m	13" 3/5	52,9	11" 4/5	61,0
300 m	17" 4/5	60,65	15" 2/5	70,15
400 m	21" 4/5	66,05	18" 4/5	76,6
500 m	25" 3/5	70,3	22"	81,8
1000 m	44" 2/5	81,1	37" 1/5	96,75

Si l'on compare la Terrot aux autres 175, nous relevons également un net avantage en faveur de la « Rallye » : une course « sur le papier » entre la « Rallye », la Ducati et la Motobécane du Bol d'Or 1957 amène des résultats convaincants. Aux 100 m, la « Rallye » fait jeu égal avec la Ducati dont on connaît les capacités d'accélération. Avec le même temps nous trouvons également la 175 Motobécane du Bol d'Or 1957. Aux 200 m la Ducati et la « Rallye » sont coude à coude, tandis que la Motobécane spéciale accuse 1/5 de seconde de retard. Aux 300 m la « Rallye » se détache, prenant 1/5 de seconde à la Ducati et à la Motobécane. Aux 400 m, la « Rallye » conserve son avance sur les 2 machines citées

tandis qu'aux 500 m l'avance est de 2/5 de seconde sur ses poursuivantes. Enfin aux 1.000 m, la « Rallye » remporte l'épreuve précédant la Motobécane de 4/5 de seconde alors que la Ducati est reléguée à 1" 2/5 en raison de sa vitesse de pointe plus limitée.

Là encore, ces résultats ne reflètent pas exactement les possibilités de la machine car la longueur du rapport de démultiplication finale adopté se fait lourdement sentir, d'autant plus que la boîte est assez serrée avec une première haute.

Le phénomène est nettement perceptible à l'accélération : sur les trois premiers rapports, la courbe d'accélération est très régulière, la montée en régime se fait très franchement. Nous obtenons à titre indicatif, 51 km/h en 4" en première, 77 km/h en 7" 2/5 en seconde, 102 km/h en troisième en 14" 2/5.

Lorsque l'on enclenche la quatrième, le moteur s'assoit manifestement et la montée en régime est assez lente, la machine accélère moins brillamment. Cette impression de conduite est confirmée par la courbe d'accélération qui s'infléchit dès que l'on passe la quatrième ; c'est ainsi qu'il faut 25" 2/5 pour atteindre 117 km/h et que les 120 km/h sont finalement atteints en 32" 2/5.

On peut voir là encore, tous les avantages qu'entraînerait une démultiplication plus courte.

LE FREINAGE

Nous nous contenterons de publier les résultats obtenus au cours de notre essai, nous réservant de commenter plus loin les considérations inhérentes au freinage de la Rallye. A 50 km/h, l'arrêt complet est obtenu en 15,40 m avec le frein avant seul (décélération moyenne 6,3 m/s²), 18,70 m avec le frein arrière seul (décélération moyenne 5,15 m/s²), tandis qu'en utilisant simultanément les deux freins on obtient l'arrêt complet en 10,45 m soit une décélération moyenne de 9,25 m/s². Le freinage est à la hauteur des performances de la machine !

LA COMPETITION : UN BANC D'ESSAI IMPITOYABLE

Plus que tout autre test, la compétition constitue un banc d'essai impitoyable dont le verdict est sans appel, car la machine est sollicitée au maximum de ses possibilités, qu'il s'agisse du freinage, de

la tenue de route ou du comportement du moteur. De là, à dire que nous devrions courir avec toutes les machines qui passent entre nos mains, il n'y a qu'un pas que nous ne franchirons pas cependant, car tous les motocycles ne sont pas aptes à cette utilisation.

Néanmoins, un heureux concours de circonstances nous a permis de participer à une compétition avec une Terrot « Rallye ». En effet, sollicité par M. Taurignac, d'Agen, qui mit très sportivement sa machine à notre disposition, nous avons disputé le circuit de vitesse de Cadours avec une « Rallye » strictement de série. Il est évident que nous n'avions aucune chance contre les Mondial, Morini ou MV simple et double ACT, néanmoins ce test nous a permis de porter un jugement plus complet sur la « Rallye ».

LA POSITION

Pour un usage normal, la position du pilote est déjà mal étudiée car le guidon est trop large, trop plat et se trouve trop en avant, ce qui fait que le poids du pilote est uniquement supporté par les poignets. Quant aux repose-pieds, ils se trouvent au même endroit que sur la Tournai ; cet emplacement valable pour l'usage tourisme est inapproprié à l'usage sportif où il est préférable d'avoir les repose-pieds plus en arrière. Quant au sélecteur, nous retrouvons le traditionnel sélecteur « made in France » qui oblige à quitter le repose-pied pour effectuer les changements de rapports, ce qui est absolument inadmissible.

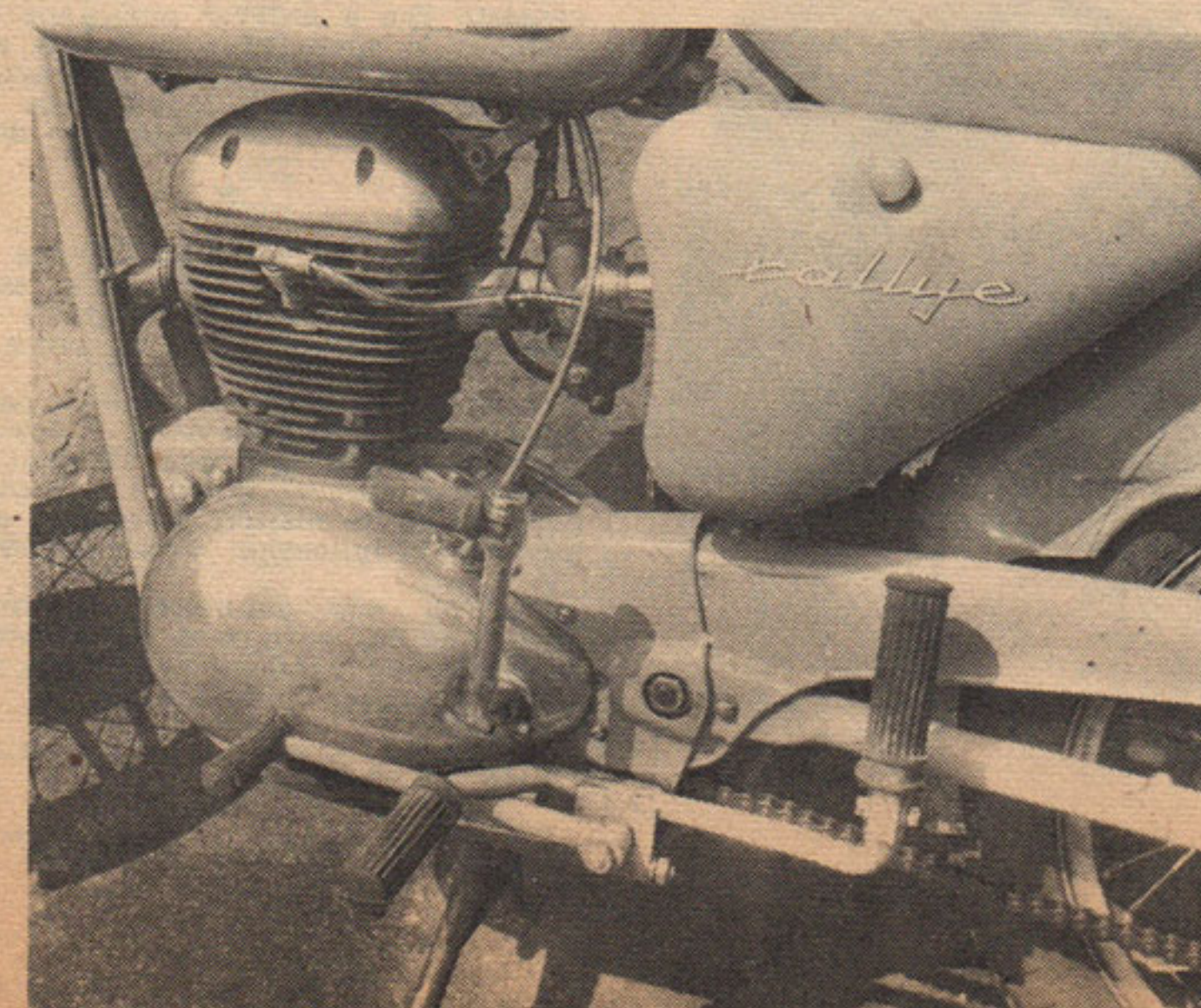
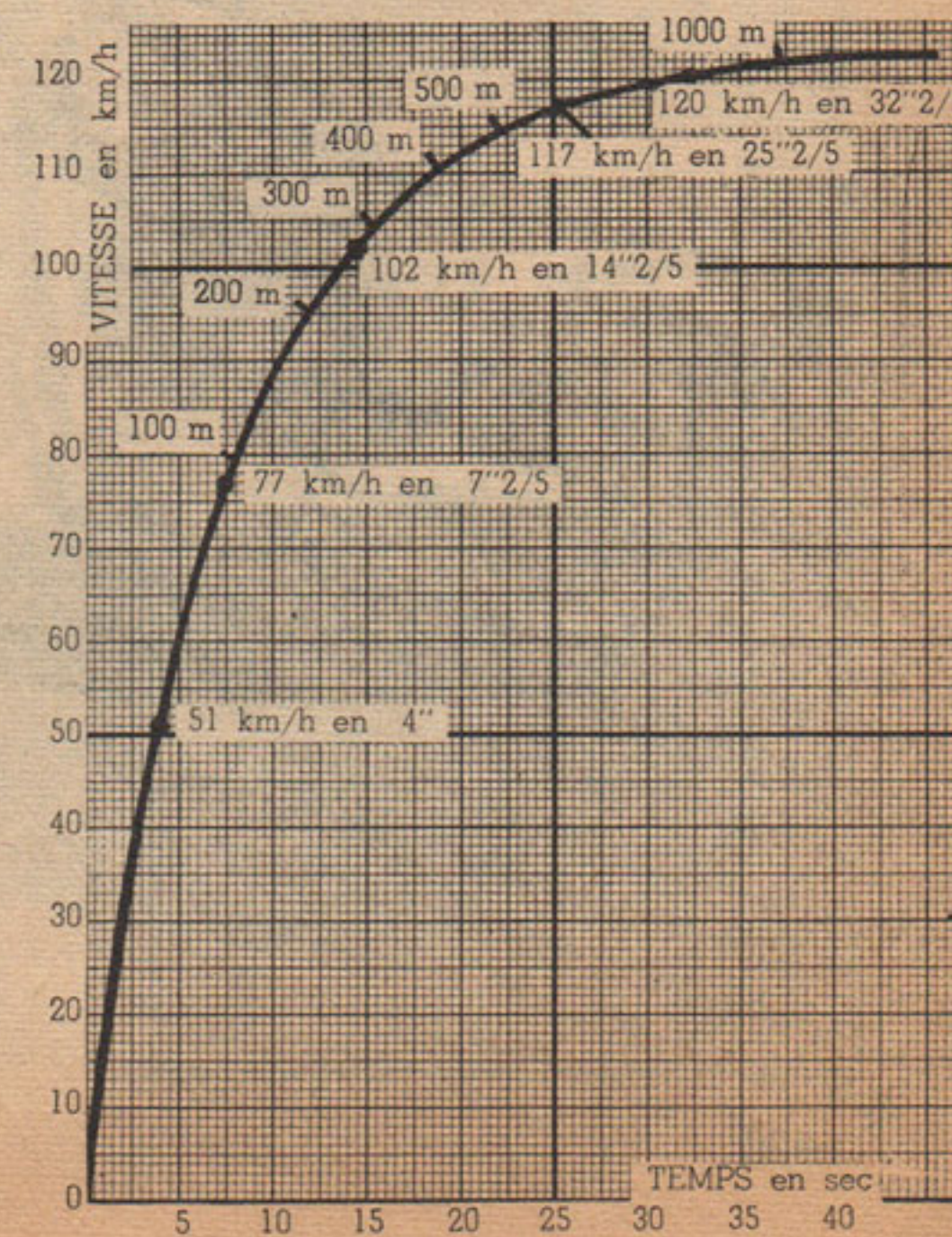
En course, ces défauts sont encore plus nettement ressentis, la position est très fatigante et ne permet pas un contrôle aisé de la machine.

LA TENUE DE ROUTE

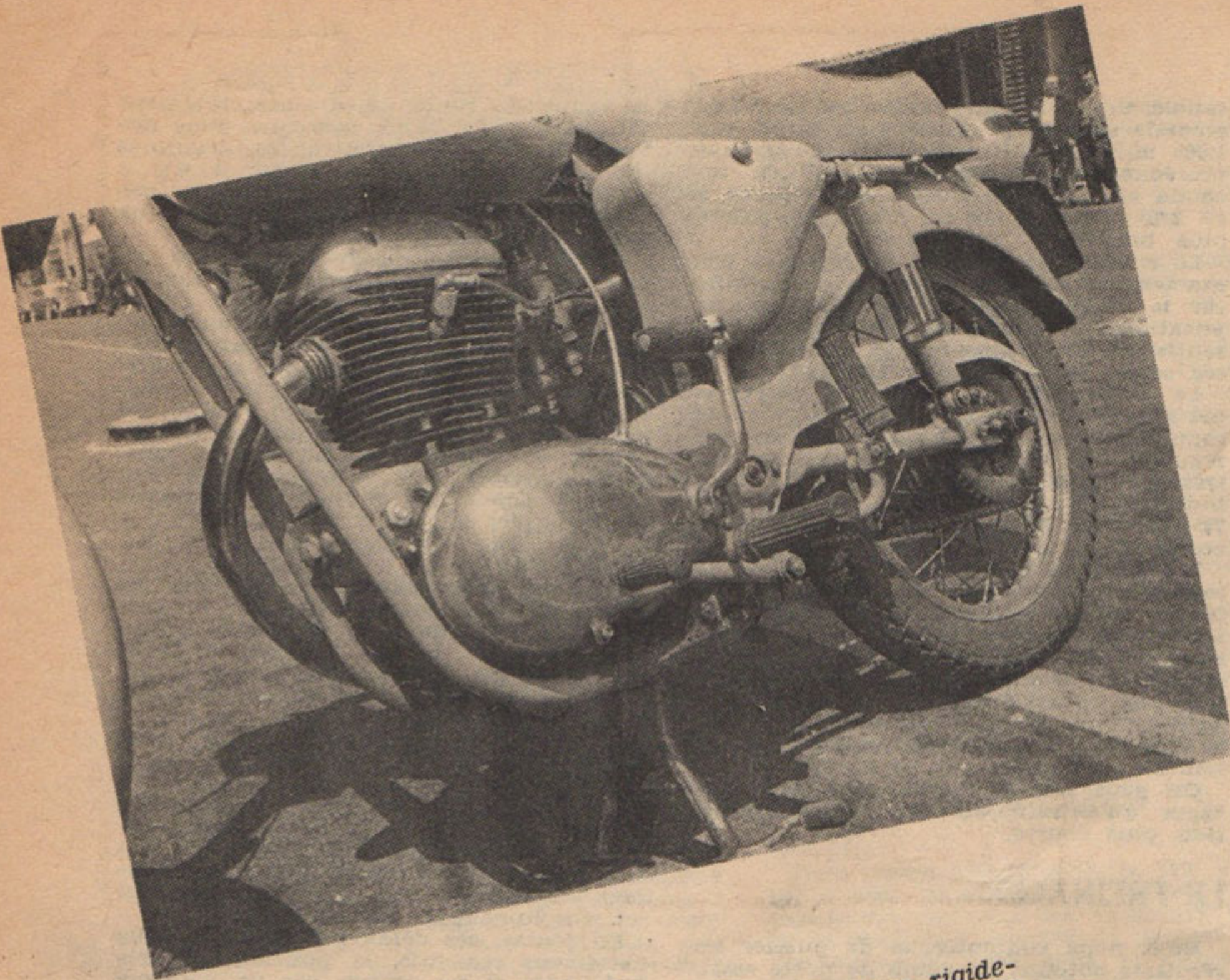
Dans l'ensemble, la tenue de route de la « Rallye » est excellente. Sur bon revêtement la machine tient sa ligne sans aucune réaction, de même les virages peuvent être négociés à vive allure en toute sécurité sans que la machine n'ait tendance à serpenter. Sur des revêtements moyens présentant des ondulations où sur route bombée, la tenue de route est toujours aussi bonne ; malgré tout, le manque de rigidité de la fourche télescopique se fait sentir et à grande vitesse nous avons eu quelques amorces de guidonnage facilement corrigibles.

En course, où il en va tout autrement, du fait que l'on peut utiliser toute la largeur de la route pour la négociation des virages et des courbes ; le manque de rigidité de la fourche télescopique se fait nettement ressentir. Le guidonnage

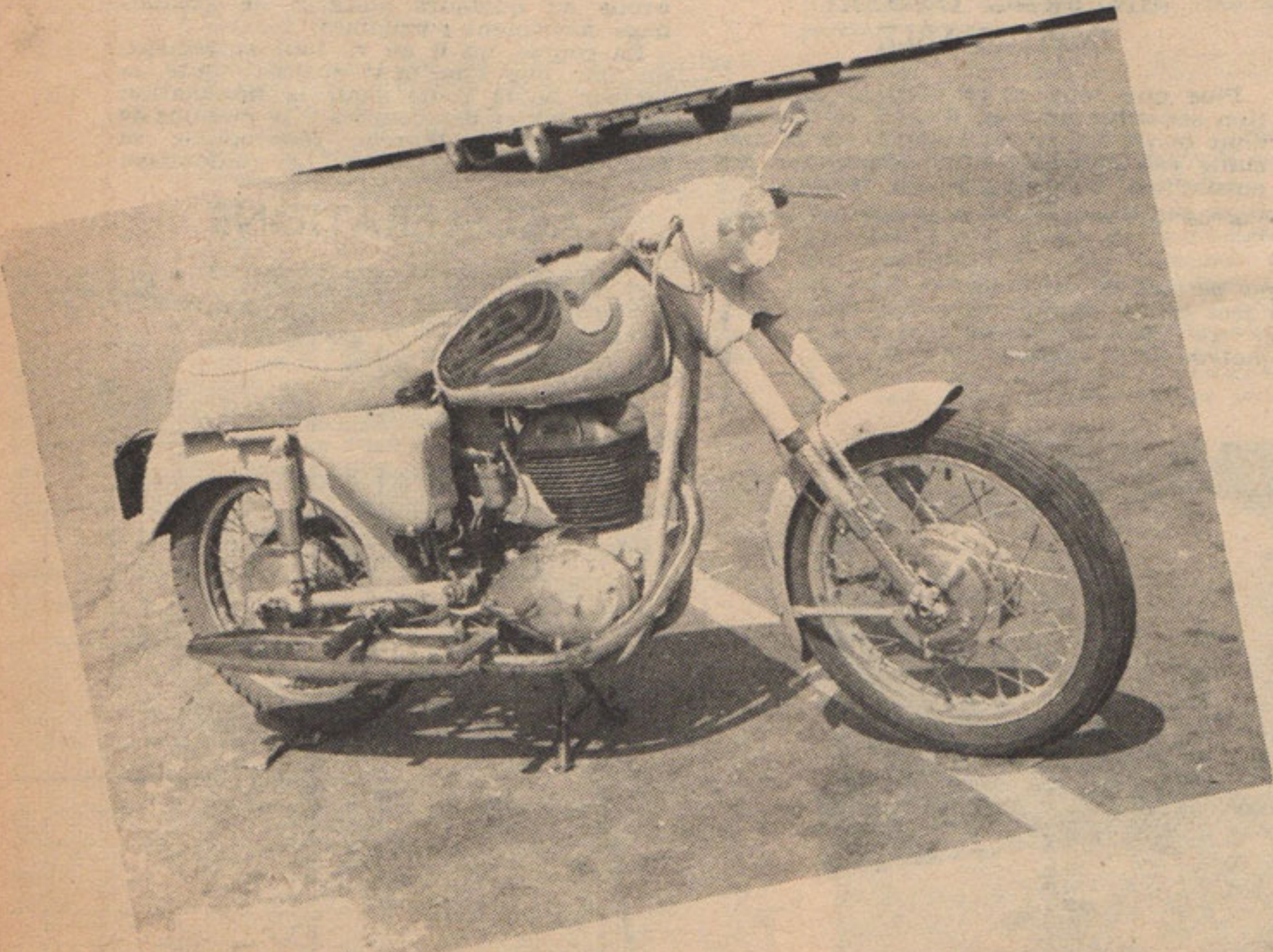
ACCÉLÉRATIONS



On remarquera l'astuce qui permet de fixer les deux repose-pieds avec un seul boulon au moyen d'une plaque montée sur un emmanchement carré. La netteté du bloc-moteur est à souligner.



Ci-dessus, on remarque le double berceau rigidement entretoisé qui équipe cette machine. La tête de direction est renforcée par l'emploi d'un gousset en tôle. Notez la longueur du pavillon d'entrée d'air monté sur le carburateur. On aperçoit derrière le gousset de renfort de la direction, le dispositif Terrot de fixation rapide du réservoir. Ci-dessous, vue générale de la machine, côté distribution.



est plus important et prend une amplitude qui peut être dangereuse pour un pilote non averti. Dans les courbes rapides, la machine est nettement sous-vireuse mais dans l'ensemble, elle se ratrape assez facilement.

Malgré tout, nous pensons que sur une machine aussi rapide, la fourche gagnerait à être plus rigide et plus dure également. Cette opinion confirme ce que nous disions au début de notre article concernant les inconvénients d'une standardisation trop poussée : une fourche qui tient à 110 km/h ne tiendra pas obligatoirement à 130 km/h.

Dernière remarque enfin, commune celle-ci à de nombreuses machines : les repose-pieds, et le silencieux sont placés trop bas et touchent trop facilement. Nous en avons fait l'expérience à différentes reprises ce qui nous a ramené à une plus juste appréciation des possibilités d'inclinaison de la « Rallye ».

LE FREINAGE

Nous avons cité brièvement au chapitre du freinage les résultats obtenus au cours de notre essai, résultats, rappelons-le, excellents. Mais là encore, la course nous a permis de porter un jugement plus complet.

L'efficacité du freinage est remarquable, le frein arrière est progressif et ne bloque que pour une pression très importante sur la pédale de commande ce qui évite ainsi toute fausse manœuvre.

Le frein avant est « méchant », mais il nécessite des réglages fréquents pour conserver son efficacité. Autre avantage : malgré un usage intensif, ces freins n'accusent aucune tendance au « fading ». Enfin, ils conservent leur efficacité même sous une pluie battante.

Le seul inconvénient c'est que l'on ne peut utiliser le frein « à mort » en raison du manque de rigidité de la fourche, car malgré la présence du pont d'équilibrage, la réaction de l'ancrage de frein est nettement perceptible, allant jusqu'au « vrillage » des bras de suspension dans les cas extrêmes.

★

Il va de soi que toutes les observations qui figurent ci-dessus ont été faites dans des conditions d'utilisation rarement rencontrées en usage normal. Néanmoins, mis à part la rigidité de la fourche télescopique, il est intéressant de savoir que la Rallye s'est bien comportée dans une épreuve sportive, et que le brio de son moteur est incontestable.

De série, avec le silencieux très efficace, les 15 CV sont bien là. Et pour le metteur au point qui sait régler cette machine en échappement libre et (cela ne consiste pas à enlever purement et simplement le silencieux) la Rallye apparaît comme une exceptionnelle machine de sport comblant une lacune que la jeunesse sportive ne manquait pas de signaler.

★

Terminons, en regrettant de ne pouvoir présenter à nos lecteurs nos essais de consommation, une défaillance de la fourche avant en étant la cause.

Mais ce n'est en réalité que partie remise, car, prochainement, l'usine nous confiera à nouveau une 175 Rallye, qui serait par ailleurs dotée d'un autre rapport de transmission primaire, donnant une démultiplication finale supérieure.

Un de nos souhaits, se trouverait ainsi comblé, et il sera alors intéressant de vérifier le bond en avant que ne peuvent manquer d'effectuer les performances.

J.-C. B.

FICHE D'ESSAI **Moto** revue

ESSAI 175 TERROT " RALLYE "

DESCRIPTION TECHNIQUE

MOTEUR

Monocylindre quatre temps à soupapes en tête.
Alésage : 62 mm.
Course : 57,8 mm.
Cylindrée : 174,5 cc.
Taux de compression : 9,5 à 1.
Puissance : 15 CV.
Régime correspondant : 7.700 t/m.

BOITE DE VITESSES

Transmission primaire par pignons 31 x 71 dents.
Rapport de démultiplication primaire 2,29 à 1.
Transmission secondaire par chaîne 17 x 47 dents.
Rapport de démultiplication secondaire : 2,76 à 1.
Rapports internes : 0,96 (100 %) - 1,23 (78,1 %) - 1,57 (61,2 %) et 2,50 (38,4 %) à 1.
Rapports finals : 15,82 - 9,99 - 7,76 - 6,07 à 1.

PARTIE CYCLE

CADRE : tubulaire double-berceau.
SUSPENSION AV : fourche télescopique, munie d'un pont d'équilibrage, amortisseurs hydrauliques à double effet, débattement 140 mm.
SUSPENSION AR : oscillante à éléments de suspension séparés, munis d'amortisseurs hydrauliques, débattement 70 mm.
JANTES : 17" en alliage léger.
FREINS : moyeux-freins centraux en alliage léger, de 170 mm de diamètre.

PNEUS : AV 2,75 - 17 — AR 3,00 - 17.
RESERVOIRS : essence 12 l — huile 3 l.
POIDS : 105 kg.

REGLAGES-ENTRETIEN

ALLUMAGE : volant magnétique Morel ABG 40 W, muni d'un dispositif d'avance automatique.
Calage de l'avance :
plein retard 15° soit 4 mm avant PMH
plein avance 36° soit 7 mm avant PMH
Ecartement des vis platinées : 0,4 mm
Bougies : 14 x 125 filetage long
degré thermique 225 usage normal
degré thermique 260 usage sport
Machine de l'essai : Marchal course RR 33 H
Ecartement des électrodes : 0,4 mm.

JEU AUX CULBUTEURS (à froid) :
Admission : 15/100
Echappement : 20/100.
CARBURATEUR : Gurtner muni d'un pavillon d'entrée d'air.
Ø de passage des gaz : 24,5 mm.
Gicleur principal : 38.

GRAISSAGE :
Moteur : 3 l huile SAE 40 (été), SAE 30 (hiver).
Boîte de vitesses : même viscosité.
Fourche télescopique : 75 cc d'huile fluide SAE 20 par élément.

PRESSION DES PNEUS :
solo duo
AV 1,5 kg 1,8 kg.
AR 1,7 kg 2,2 kg.

RESULTATS OBTENUS

Vitesses maxima :

	solo	duo
1 ^{re}	54 km/h (7.955 t/m)	
2 ^{me}	85 km/h (7.905 t/m)	
3 ^{me}	104 km/h (7.514 t/m)	102 km/h (7.365 t/m)
4 ^{me}	110 km/h (6.215 t/m)	99 km/h (5.595 t/m)
	assls.	
	127 km/h (7.175 t/m)	
	couché.	

Epreuve de côte :

(350 m, pente moyenne 8,7 %)
J.-C. B. 60 kg : 19" 4/5, moy. 63,65 km/h 1-2-3
Duo 60 + 60 kg : 23" 4/5, moy. 52,95 km/h 1-2

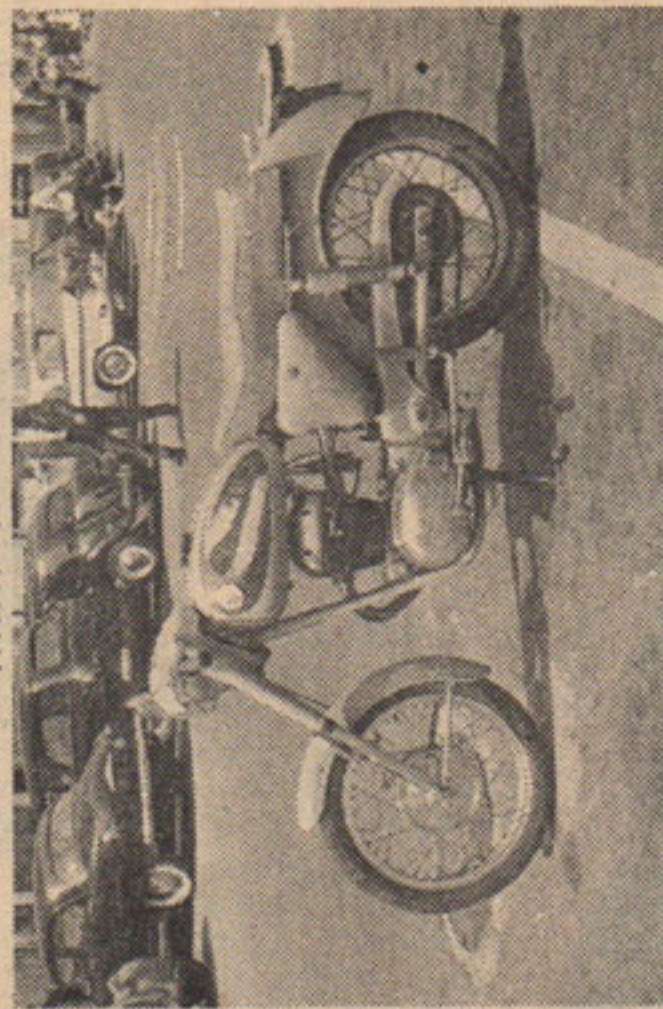
Accélération :

100 m départ arrêté	7" 4/5, moy.	46,15 km/h
200 m »	11" 4/5, moy.	61,0 km/h
300 m »	15" 2/5, moy.	70,15 km/h
400 m »	18" 4/5, moy.	76,6 km/h
500 m »	22" moy.	81,8 km/h
1000 m »	37" 1/5, moy.	96,75 km/h

Freinage :

(50 km/h chrono à l'arrêt complet)

AV seul 15,40 m, décélération moyenne 6,3 m/s²
AR seul 18,70 m, décélération moyenne 5,15 m/s²
les deux 10,45 m, décélération moyenne 9,25 m/s²



RÉSUMÉ DE L'ESSAI

Avec la 175 cc « Rallye », Terrot a su commercialiser une véritable machine de sport de classe internationale. Le moteur particulièrement brillant, allié souplesse, nervosité et performances de pointe élevées. Malheureusement, l'adoption d'une démultiplication finale trop longue ne permet pas d'apprécier ces qualités à leur juste valeur.

La tenue de route est excellente ainsi que le freinage, néanmoins l'adoption d'une fourche télescopique plus rigide s'impose. C'est la seule critique importante que l'on puisse formuler contre cette machine qui ne souffre par ailleurs que de défauts mineurs concernant surtout la position du pilote : forme et position du guidon, des repose-pieds et du sélecteur.

Terminons en soulignant la présentation et l'esthétique générales de cette machine, qui font de celle-ci une réussite dont la firme Terrot peut s'enorgueillir.

PRIX : 254.000 frs + T. L.

CONDITIONS D'ESSAI

Kilométrage effectué 500 km
Taille de l'essayeur 1,70 m
Poids de l'essayeur 60 kg
Réglages spéciaux ou modifications néant
Date et lieu de l'essai : du 1^{er} au 10 juillet (Seine et S.-et-O.).
Conditions atmosphériques : pression 750 mm de mercure, température 26° C, humidité relative 57 %, vent faible.

ROBERT KLYM EST CHAMPION DE FRANCE

La F. F. M. ayant malheureusement situé la dernière manche du Championnat de France Inter de moto-cross le jour même où avait lieu à Bielstein la 6^{me} course comptant au titre de la Coupe d'Europe de la Petite Cylindrée (voir dans ce même numéro), nous n'avons pu nous rendre à Rocroi pour voir Robert Klym endosser un maillot tricolore qu'il s'était d'ailleurs assuré dès l'épreuve précédente à Périgueux.

Nous reviendrons en fin de saison sur le déroulement des Championnats de France 1958.

En attendant, voici les résultats de Rocroi :

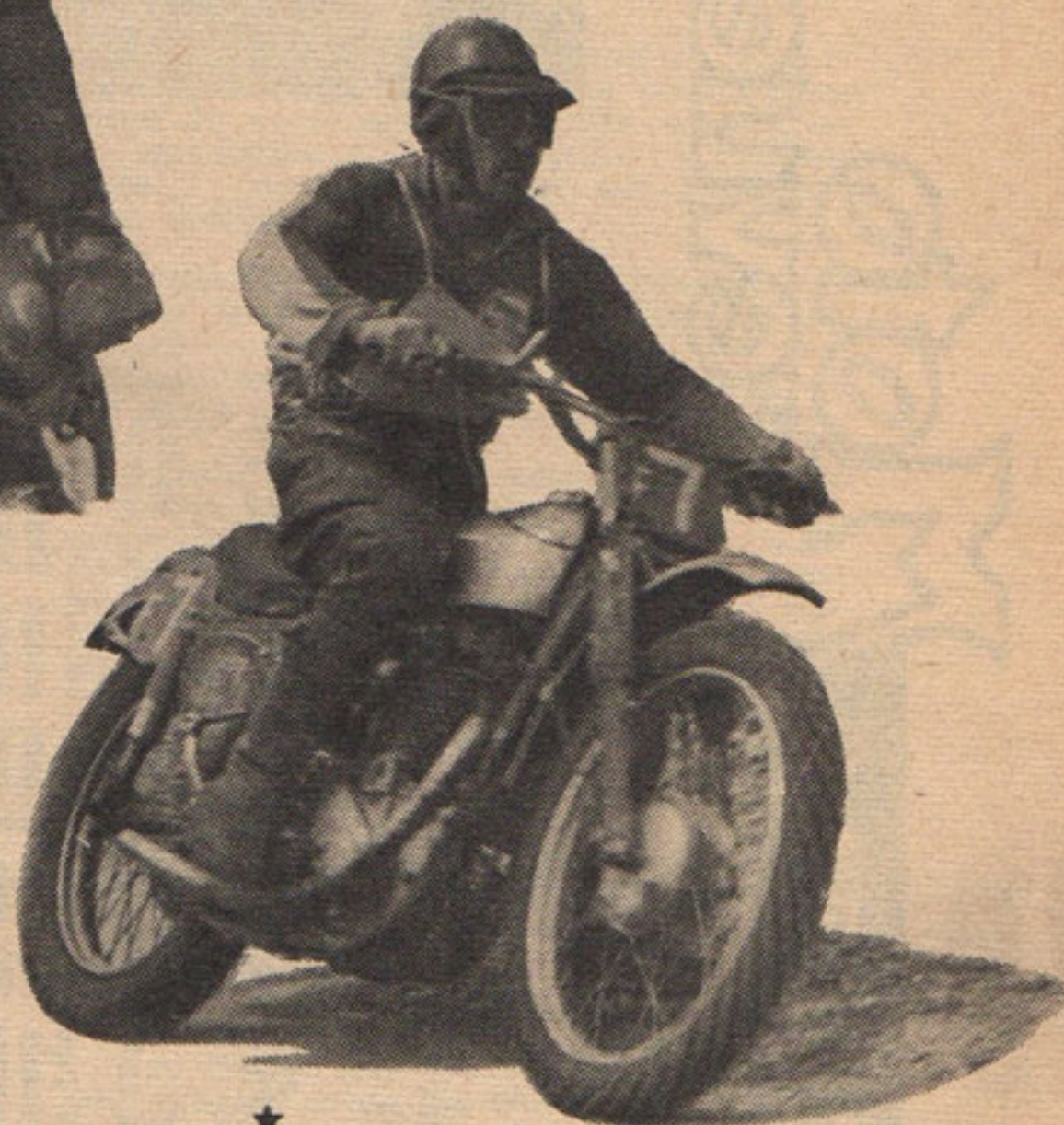
1. Cros (BSA, 1 h 05' 58" ; 2. Combes (BSA), 1.06.06 ; 3. Rob. Klym (BSA), 1.06.23 ; 4. Bertrand (BSA) ; 5. Schmid (BSA) ; 6. Julienne (Gilera) ; 7. Vanlerberghe (BSA) ; 8. Chuchart (BSA) ; 9. Jacquemin (Matchless) ; à un tour : 10. Charrier (BSA) ; 11. Bloquet (BSA) ; 12. Darrouy (BSA) ; 13. Mélioli (Matchless) ; à sept tours : 14. Godey (BSA) ; à douze tours : 15. Brassine (BSA) ; 16. René Klym (BSA).



G. Bertrand



Rob. Klym



J. Cros

CHAMPIONNAT DE FRANCE INTER 1958 CLASSEMENT GENERAL OFFICIEUX

Place	NOM	Marque	Thomer	Montargis	Périgueux	Rocroi	Pts (3 meilleurs résultats)	OBSERVATIONS
1	Robert Klym	BSA	1	1	3	3	5	Champion de France inter 1958.
2	G. Bertrand	BSA	3	2	8	4	9	Vice-champion de France.
3	René Klym	BSA	4	4	2	16	10	Ne put que figurer à Rocroi (blessure).
4	R. Combes	BSA	2	8	13	2	12	Excel., mais malchanceux à Périgueux.
5	J. Cros	BSA	15	7	6	1	14	Très brillant, en constant progrès.
6	M. Jacquemin	M	5	5	14	9	19	Meilleure saison. Malchance à Périgueux
7	J. Schmid	BSA	11	11	4	5	20	Venu tard en forme, termine bien.
8	A. Chuchart	BSA	9	14	5	8	22	Bon résultat du pilote du MCNF.
9	G. Ledormeur	BSA	17	6	1	17	24	A cassé à Thomer et Rocroi.
10	P. Godey	BSA	7	10	9	14	26	Le Pernois est toujours là !
11	Vanlerberghe	BSA	14	16	7	7	28	N'a pris la cadence que sur la fin.
12	P. Vouillon	BSA	6	12	11	17	29	Conserve sa place chez les inters.
13	R. Julienne	Gilera	8	18	16	6	30	Malchanceux, mérite mieux.
14	Alfio Melioli	M	13	9	10	13	32	Saison honnête.
15	J. Charrier	BSA	10	13	18	10	33	Régulier (éclate son mot. à Périgueux).
16	G. Brassine	BSA	16	3	17	15	34	Malchanceux dans 3 manches sur 4 !
17	M. Bloquet	BSA	12	17	12	11	35	Ne s'est pas imposé chez les inters.
18	A. Darrouy	BSA	18	15	15	12	42	Dernier des participants effectifs car :
19	J. Maisonneuve	BSA	21	21	21	21	63	Ne s'est pas présenté aux épreuves.
19	J. Hazianis	BSA	21	21	21	21	63	N'a pu courir (soldat au Maroc).

N.D.L.R. — Selon le Règlement FFM, les 5 premiers classés du Championnat de France de seconde catégorie (licenciés nationaux) doivent remplacer chaque année les 5 derniers classés du Championnat de France de première catégorie (licenciés inters).

Sachant que le nombre des participants au Championnat de France de première catégorie ne peut excéder 20, sachant encore qu'il ne saurait être question d'en écarter Jean Hazianis, dont l'absence en 1958 a été motivée par son appel sous les drapeaux en Afrique du Nord, la sous-commission de moto-cross de la FFM va donc être amenée à retenir pour 1959 les 14 premiers du Championnat inter 1958, les autres (moins Hazianis) conservant leur licence inter, mais étant obligés de disputer le Championnat de seconde catégorie (national), ainsi que le précise un tout récent additif au règlement général des Championnats de France.

A moins que, retenant les 15 premiers plus Jean Hazianis, la FFM ne fasse monter en première catégorie que les 4 premiers (et non plus les 5) du Championnat national 1958 ?

Ceci, qui est possible, sauverait Charrier. Mais pour les suivants au classement des inters 1958, aucune chance d'éviter la « relégation » en seconde catégorie ne semble exister. Or, si Bloquet et Darrouy ne peuvent pas prétendre raisonnablement à demeurer parmi les 20 participants au Championnat de France inter, le cas de Gilbert Brassine est tout différent : sa situation dans le groupe des « reléguables » n'est due qu'à la plus noire malchance !

Espérons que la sous-commission saura trouver pour le cas Brassine une solution satisfaisante, sans pour autant augmenter le nombre des partants dans le Championnat inter 1959 (20 étant un chiffre à ne dépasser sous aucun prétexte), et sans pour autant réduire exagérément le nombre des nationaux admis en catégorie supérieure (4 étant ici un minimum à maintenir).

Tâche malaisée, reconnaissons-le !

R. O. D.

EN 250 COMME EN 500, LES SUEDOIS SONT LA!

JUSQU'ICI, nous n'avions pas eu l'occasion de suivre une manche de la Coupe d'Europe de la Petite Cylindrée qui ne fut pas présentée en addition à l'un des Grands Prix du Championnat du Monde de moto-cross en 500 cc.

Une manière de « lever de rideau » en somme, et bénéficiant de plus ou moins de sollicitude de la part des organisateurs, d'où — et même là où les 250 cc furent traitées avec un minimum d'égards — la désagréable impression que nous éprouvions, quelque chose comme si nous étions demeuré sur notre faim!

Sans nul doute, les luttes étaient belles, les pilotes présents ne ménageant pas leurs efforts. Certes encore, l'intérêt technique de ces courses était grand, par la diversité des machines employées. Mais d'abord, l'effectif habituellement réuni nous paraissait traduire insuffisamment le développement du moto-cross en petite cylindrée de par l'Europe entière, d'autre part manquait aussi l'ambiance, l'attention du public comme les soins des organisateurs allant, on le devine, aux 500 cc annoncées comme « clous » des programmes!

Il nous semblait pouvoir espérer mieux de la Coupe d'Europe et la confirmation de ce que nous pensions, nous sommes allé la chercher à Bielstein, en Allemagne, l'une des terres d'élection du moto-cross en quart de litre.

Et dieu sait si nous l'y avons trouvée!

★

C'est qu'à Bielstein, plaisante et hospitalière cité de l'Oberberg en pays rhénan, la manche de la Coupe d'Europe était comprise en tant que manifestation majeure du calendrier allemand de moto-cross.

Ici, c'étaient les 500 cc qui figuraient en complément, pour achever de meubler l'après-midi avec une course — de qualité d'ailleurs — à participation internationale mais sans aucun grand nom, course ne revêtant, faut-il le dire, aucun caractère officiel.

Dès lors, tous les efforts des organisateurs, toute la publicité, tous les moyens matériels dont ils disposaient étaient orientés en direction de la grande épreuve en 250 cc dont ils allaient faire une compétition absolument digne des plus beaux « Grands Prix »!

Et c'est à cela que nous voulons en venir: il est temps que chacun prenne conscience de ce qu'est devenue en moins de deux ans d'existence la Coupe d'Europe de la Petite Cylindrée, qui a conquis à la fois sur les plans technique et sportif une position exceptionnelle dans le domaine du sport motocycliste, atteignant à la plus large audience et ralliant au moto-cross international des nations, des usines aussi qui, sans elle, l'eussent ignoré, qui, par elle, le découvrent et s'apprentent à le servir!

Voici la leçon de Bielstein, une leçon que doivent étudier jusqu'à l'avoir comprise les Fédérations nationales comme la F.I.M. elle-même: les manches de la Coupe d'Europe doivent dès l'an prochain être situées sur le même plan que les manches du Championnat du Monde, et tenir la vedette au sein des meilleures organisations.

★

Onze nations — oui, vous lisez bien, onze! — étaient représentées sur le terrain de Bielstein en ce qui concerne la seule épreuve des quarts de litre. Onze

ROLF TIBBLIN

(Husqvarna d'usine)

fait la loi à

BIELSTEIN



nations mettant neuf marques en concurrence et dont trois au moins s'alliaient avec des modèles d'usine!

De Tchécoslovaquie, de Belgique, de Hollande, Suède, Finlande, Norvège, Pologne, Autriche, Luxembourg, de France enfin étaient venus 23 pilotes, attirés par des primes de déplacement honorables et reçus avec une courtoisie, une gentillesse qui dépassent la valeur des mots, des nôtres en tous cas car les Allemands, pour traduire l'ambiance, les petits soins, l'amitié dont ils surent nous entourer, disposent d'un terme sans équivalent en français: *gemütlich!*

Logement, repas gratuits pour les hôtes étrangers du Motorsportclub Drabenderhohe-Bielstein. Mais aussi une réception officielle accompagnée d'une remise de cadeaux, mais encore une joyeuse distribution de prix — dont certains en nature, tel le vaste linoléum remporté par notre champion de France Desbois — et le tout aux accents mélodieux d'un excellent trio musical.

A la table française, nous fûmes particulièrement gâtés, notre petit effectif,

augmenté d'un groupe d'hôtes sympathiques, entourant lui-même la ravissante Renate Hartman, interprète bénévole mise à notre disposition par le comité d'organisation.

Il n'est pas jusqu'au maire de Bielstein qui voulut s'asseoir quelques instants à nos côtés, le temps de nous faire goûter à l'excellent vin de la Moselle en nous entretenant dans notre langue de ses souvenirs de captivité!

★

Ceci pour vous donner une idée de l'accueil chaleureux qui nous fut réservé. Mais dans le domaine de l'organisation technique et sportive, la qualité des réalisations fut du même niveau que celle de la réception.

Installations soignées, commissaires parfaitement au courant des tâches qui les attendaient, sonorisation impeccable, aucun incident dans le déroulement des épreuves, tout cela dit bien qu'à Bielstein une expérience de huit années a porté ses fruits pour aboutir à la grandiose manifestation dont il est question en ces lignes.

Et puis, nous étions en Allemagne, pays motophile, pays sportif à l'image de l'Angleterre. Aussi retrouvons-nous ici les camions-ateliers, les postes d'essence, les voitures des marques d'équipements, d'accessoires sans quoi l'atmosphère du parc des coureurs, du pesage n'eut pas été tout à fait ce qu'elle devait être.

Entre la fin des entraînements chronométrés, qui décidèrent de la place de chacun au départ, et la mise des machines en parc fermé, prit place une « conférence des coureurs » au cours de laquelle le directeur de la course exposa en détail les divers points du règlement, se tenant à la disposition des intéressés par le canal des interprètes, présents sur le terrain comme ils l'étaient la veille dans la salle de danse de l'hôtel Heraus.

★

Mais venons-en aux diverses phases de cette 6^e manche de la Coupe d'Europe.

Après une magnifique cérémonie de présentation des nations — seul manquait l'hymne polonais, remplacé au « pied levé » par une allègre marche — 21 coureurs s'alignent sur la ligne de départ pour concourir en première série. Aucun « cafouillage » dans le « start », donné ici au drapeau, avec une étonnante maestria, et c'est le grand Fritz Betzlbacher qui passe en tête, devant son compatriote Kremers, le Norvégien Hamar, l'Allemand Walz, le Suédois Lundell et notre champion de France Michel Desbois qui a réussi un excellent départ, précédant le Belge Van Pee et bien d'autres pilotes encore, très rapprochés les uns des autres car personne ne s'est encore détaché.

Cependant, dès le 3^e tour, c'est un autre Suédois qui s'annonce en tête, remplaçant le chef de file de la Maïco, Tibblin, puisque c'est de lui qu'il s'agit, ne nous est pas absolument inconnu, ayant inscrit son nom au bas du palmarès du Championnat du Monde 1957 en grosse cylindrée. Le voici donc qui tourne régulièrement, sur une Husqvarna expérimentale dont le poids n'excède pas 90 kgs réservoir plein (roues de 3-19 en alliage, petits moyeux-freins en alliage également, comme aussi le réservoir). Cette machine possède une fourche du type Earle et semble extrêmement maniable. Nous vous la présenterons bientôt.

Durant ce temps, Rolf Muller, second au classement provisoire de la Coupe d'Europe après sa victoire de Vienne et

Pour sa première grande sortie internationale, notre champion de France Desbois fut excellent en série.



une seconde place à Prague, pousse sa Maïco d'usine du mieux qu'il peut et double Betzlbacher, lequel demeure 3^e devant Walz, Kremers, Lundell, Hamar, Hamrsmid, qui remonte légèrement, et Desbois qui se maintient à deux places près.

Pour les quatre premiers, l'ordre ne changera plus, mais derrière, Hamrsmid refera du terrain, pour terminer 5^e. De son côté, le Belge Van Pee (Jawa « client ») se hissera à la 6^e place au détriment de Hamar, devenu 7^e. Enfin, Michel Desbois, très sûr de lui, terminera avec une très belle 8^e place dans cette série qui comptait encore des hommes comme Kremers (sérieusement rétrogradé), le Tchèque Chara (officiel Jawa), etc...

★

Ce sont 24 pilotes qui figurent au départ de la seconde série, dont notre second représentant, Joseph Terrien, qui est allé la veille chez Maïco, où son moteur a été refait à neuf. Bénéficiant d'une évidente « cote d'amour » à l'usine, lié d'amitié avec le grand Fritz Betzlbacher, Terrien y a gagné d'avoir un cylindre modifié, et aux entraînements il a été visible que sa Maïco avait encore plus de CV qu'auparavant.

Nous verrons que les choses n'en sont pas allées mieux pour notre jeune espoir, lequel n'est cependant pas parti de Bielstein sans profit : non seulement le nouveau montage de la selle et du garde-boue AR lui a permis de trouver enfin la bonne position sans laquelle la Maïco est impossible à discipliner, mais encore il a découvert pourquoi il ne pouvait le plus souvent tourner sans avoir de continus ennuis de bougie : avec la Maïco, les chevaux sont en haut et viennent tout d'un coup. Il s'agit donc de rester en régime, même dans les descentes, même là où la nature du terrain tend à vous faire couper d'instinct ! Sinon, c'est l'engorgement... et l'arrêt inévitable.

Reste que conduire de cette manière (celle des Allemands du team officiel) n'est pas à la portée de tout le monde. Mais Terrien, dont la persévérance n'est pas entamée par les nombreux ennuis qu'il connut cette saison, a regagné la France fermement décidé à s'entraîner longuement selon la « méthode Muller ». Et nous sommes persuadé que tant de bonne volonté, tant d'obstination dans la recherche d'un meilleur résultat recevront leur récompense dès la saison 1959, d'autant que Terrien veut faire du trial cet hiver, ce qui contribuera énormément à enrichir son expérience.

★

Mais revenons à notre seconde série : c'est encore un Suédois, Rickardsson cette fois, qui se met en avant, se détachant dès le premier tour pour mener solitairement sa Husqvarna (type normal) vers une victoire sans discussion. Le Belge Marcel Verhaegen (Jawa « client ») prend la tête du peloton des poursuivants, bientôt supplanté par Cizek (Jawa d'usine). Viennent ensuite Kamper, (le second à Cassel), Oesterlé (officiel Maïco), Ott, dont la DKW est remarquable, puis un lot d'Allemands et de Polonais parmi lesquels l'officiel Jawa Ron, auquel le terrain ne semble pas convenir tellement.

Joseph Terrien, bien parti, rétrograde puis s'arrête après avoir changé de bougie, et les choses suivent leur cours.

La remontée la plus sérieuse sera celle de Willi Oesterlé, qui terminera second, ayant passé donc Kamper et Cizek. Verhaegen ne sera pas payé de ses efforts, crevant son piston avant la mi-course, et l'arrivée se fera sur les passages successifs de Rickardsson, Oesterlé, Cizek, Kamper, Ott, etc...

★

La finale promet d'être disputée, avec 30 hommes au départ ! On y admet en effet les 15 meilleurs temps de chaque série et, comme la ligne de départ, pour belle qu'elle soit, n'autorise pas un



L'une des révélations de la journée, le Suédois Rickardsson.

« start » en ligne avec autant de pilotes, ceux-ci seront répartis en deux rangs, les places étant fixées en fonction des temps réalisés précédemment.

Nous n'avons jamais beaucoup prisé les départs sur deux lignes. Mais ici, l'attribution des places s'effectuant selon le verdict du chronomètre, nous ne pouvons guère critiquer, d'autant qu'il n'est pas mauvais de donner leur chance à un maximum de concurrents et fatalement, dès qu'on en arrive à 30 partants ou plus, quel terrain peut permettre le « start » sur un rang unique ?

Pour nous, en matière de Grand Prix, nous retirons de ce que nous avons vu l'impression que la meilleure formule est encore celle qui fut choisie en Angleterre : 2 manches de bonne durée, auxquelles participent tous les inscrits, qui sont classés ensuite par addition des points obtenus dans l'une comme l'autre. Mais il faut tenir compte d'un nombre d'engagés supérieur au chiffre retenu à Hawkstone Park (27), notamment en Coupe d'Europe où la participation internationale est bien plus large qu'en 500 cc. Avec plus de 30 inscrits, il n'est plus possible d'éviter les séries éliminatoires, et alors c'est la disposition allemande qui nous paraît la meilleure, parce qu'elle se fonde sur les temps et admet en finale 75 % des engagés.

★

Deux victoires suédoises dans les séries (sans compter la victoire supplémentaire de Tibblin dans la course en 500 cc courue ensuite, avant la finale de la Coupe d'Europe), c'était assez pour nous laisser supposer que les Nordiques allaient à nouveau partir en tête.

Effectivement, c'est encore Rickardsson qui signe le premier tour, talonné pourtant par Betzlbacher, lequel le rejoint dans un virage, le balance proprement et s'installe au commandement. Nous avons alors, derrière le chef de file de la Maïco, Herbert Ott, Kamper, Rolf Muller, Walz, soit toutes les vedettes allemandes en 250 (moins Oesterlé), Rolf Tibblin et son camarade Rickardsson qui est reparti après son accrochage avec Betzlbacher, enfin Van Pee, Ron, Hamar,

le Hollandais Boom, etc., Cizek et Hamrsmid sont loin, et Michel Desbois, en 11^e position au 3^e tour, va bientôt casser son cadre !

Oesterlé remonte très fort, Walz passe un moment Müller pour ensuite rétrograder, Kamper s'assure la seconde position au détriment de Ott et, durant cet intermède intrinsèquement allemand, Rickardsson entreprend de revenir sur les leaders, refait effectivement un peu de terrain mais reperd celui-ci en ratant devant nous l'un de ses spectaculaires virages toute roue arrière bloquée, en savant dérapage autour de l'axe formé par la fourche AV.

Le bloc allemand reste homogène en tête, et derrière, c'est Cizek qui revient maintenant, se hissant de la 13^e à la 8^e place, tandis que l'intérêt de l'épreuve rebondit car Betzlbacher, leader apparemment bien assuré de sa position, est contraint à l'arrêt : comme en Autriche, son moteur neuf et fortement sollicité se met à serrer !

Voici donc Klaus Kamper au commandement, toujours devant Muller et Ott, mais le 4^e est le vainqueur de la première série, le Suédois Tibblin, dont la Husqvarna spéciale d'usine n'a pas dit son dernier mot ! Walz et Betzlbacher suivent, devant Cizek, Rickardsson, etc...

Ott est bien vite absorbé par Tibblin qui, ensuite, poursuit en direction de Kamper et Muller (Maico l'un comme l'autre). Et les quatre derniers tours sont bouleversants à suivre, le Suédois grignotant mètre par mètre, rejoignant d'abord Muller que toute sa classe ne parvient pas à sauver, le passant au 18^e tour puis chassant follement derrière Kamper qui fait le maximum.

Mais il n'y a rien à faire, Tibblin est manifestement le plus fort : il rejoint son adversaire en un tour à peine, le double sans hésitation, et file vers une splendide victoire dans cette 6^e manche de la Coupe d'Europe, vierge jusqu'ici de tout succès suédois !

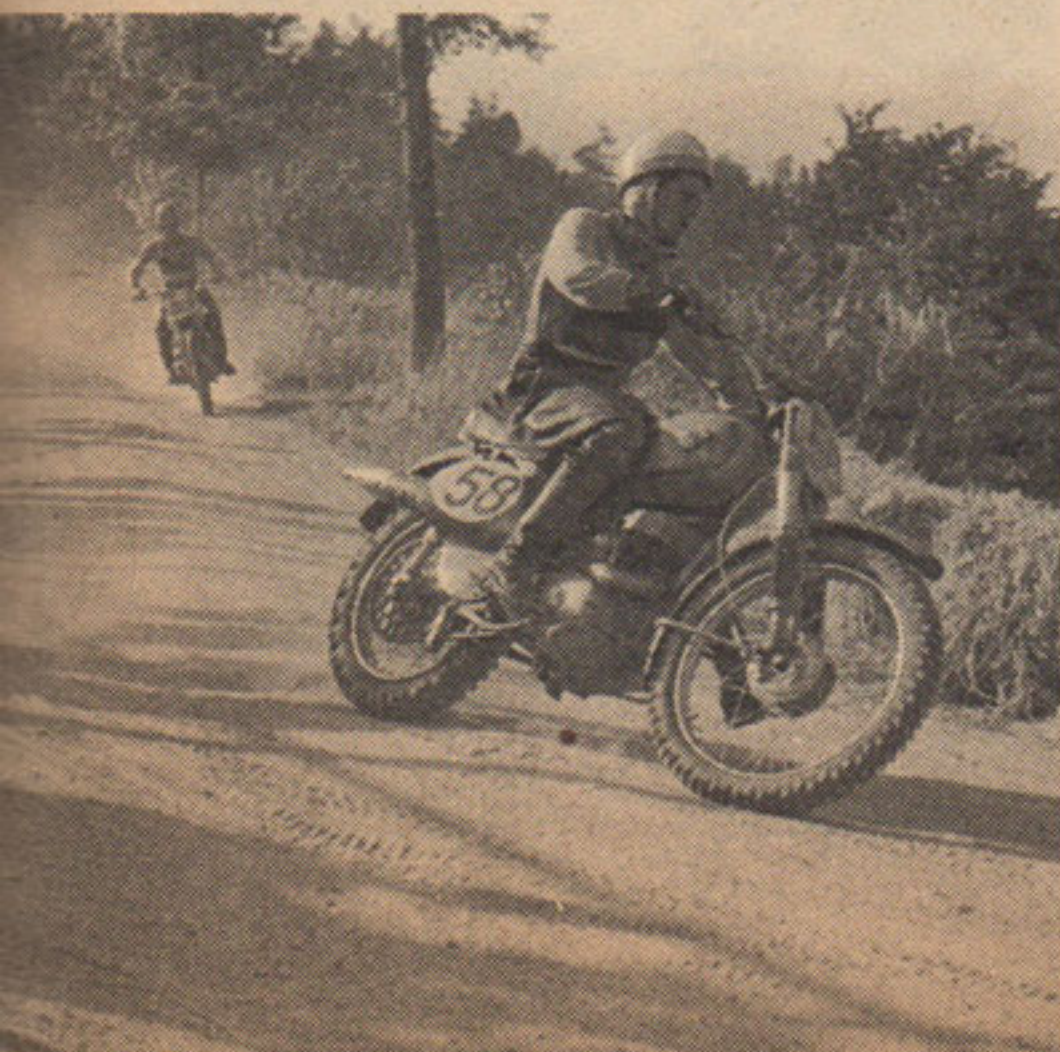
★

Ainsi, ni les Tchèques (qui usent toujours des Jawa 2 temps, l'A.C.T. étant encore aux essais), ni les Allemands (pourtant très forts, disposant de machines très rapides, très brillantes), n'ont pu empêcher que la Suède s'affirme en 250 cc comme elle l'a fait cette année en 500 cc, avec aussi bien des pilotes (Tibblin, Rickardsson) que des machines (Husqvarna) directement issus de chez elle !

Nous attendrons pourtant les confrontations ultérieures pour nous prononcer tout à fait, mais d'ores et déjà il est clair que la saison 1958 de moto-cross est toute à la gloire du drapeau bleu frappé d'une croix jaune !

R. C. D.

Kamper, meilleur Allemand, mène devant Muller, durant la finale.



CLASSEMENT DE LA COUPE D'EUROPE APRES LA SIXIEME MANCHE

Place	NOM	Nation	Marque	Points	Vienne	Genève	Cassel	Prague	Reading	Bielstein
1	Cizek	Tch.	Jawa	38	6	8	8	8	8	—
2	Muller	All.	Maico	18	8	—	—	6	—	4
3	Ron	Tch.	Jawa	13	4	4	3	—	2	—
4	Kamper	All.	Maico	12	—	—	6	—	—	6
5	Tibblin	Suède	Husqvarna	8	—	—	—	—	—	8
6	Hamrsmid	Tch.	Jawa	7	3	—	4	—	—	—
7	Ostoro	Italie	Mi-Val	6	—	6	—	—	—	—
7	Stonebridge ..	G.-B.	Greeves	6	—	—	—	—	6	—
9	Roucka	Tch.	Jawa	4	2	2	—	—	—	—
9	Betzlbacher ...	All.	Maico	4	—	—	—	4	—	—
9	Sharp	G.-B.	F. Barnett	4	—	—	—	—	4	—
12	Schram	Hol.	Maico	3	1	—	1	1	—	—
12	Caroli	Italie	Bianchi	3	—	3	—	—	—	—
12	Chara	Tch.	Jawa	3	—	—	—	3	—	—
12	Leask	G.-B.	Greeves	3	—	—	—	—	3	—
12	Ott	All.	DKW	3	—	—	—	—	—	3
17	Van Pee	Belg.	Jawa	2	—	—	2	—	—	—
17	Dahlen	Suède	Maico	2	—	—	—	2	—	—
17	Walz	All.	Maico	2	—	—	—	—	—	2
20	Moretti	Italie	Mi-Val	1	—	1	—	—	—	—
20	King	G.-B.	Greeves	1	—	—	—	—	1	—
20	Oesterle	All.	Maico	1	—	—	—	—	—	1

N.D.L.R. — Rappelons que la Coupe d'Europe 1958 est loin d'être attribuée, puisque restent à disputer les épreuves d'Italie, de Hollande, Belgique, Luxembourg, Suède et Pologne.



Remplissage des réservoirs. On reconnaît les Jawa de Hamrsmid (33), Chara (35), Ron (34). Au fond, les Husqvarna victorieuses de Tibblin (43) et Rickardsson (42).

RESULTATS TECHNIQUES

COUPE D'EUROPE, 6^e MANCHE :

1^{re} série : 1. Rolf TIBBLIN (Suède, Husqvarna expérimentale), 10 tours, 18,2 kms en 23'03"2 ; 2. Muller (Allemagne, Maico d'usine), 23'13"6 ; 3. Betzlbacher (Allemagne, Maico d'usine), 23'40"6 ; 4. Walz (Allemagne, Maico d'usine) ; 5. Hamrsmid (Tchécoslovaquie, Jawa d'usine) ; ... 8. Desbois (France, Maico « client »), etc...

2^e série : 1. RICKARDSSON (Suède, Husqvarna), 10 tours, 18,2 kms en 23'38"2 ; 2. Oesterlé (Allemagne, Maico d'usine), 23'48" ; 3. Cizek (Tchécoslovaquie, Jawa d'usine), 23'50" ; 4. Kamper (Allemagne, Maico « client ») ; 5. Ott (Allemagne, DKW), etc... Terrien a abandonné sur ennui de boue.

Finale : 1. Rolf TIBBLIN ; 2. Kamper ;

3. Muller ; 4. Ott ; 5. Walz ; 6. Oesterlé ; 7. Cizek ; 8. Ron (Tchécoslovaquie, Jawa d'usine) ; 9. Rickardsson ; 10. Van Pee (Belgique, Jawa « client ») ; 11. Chara (Tchécoslovaquie, Jawa d'usine) ; 12. H. W. Wustenhaegen (Allemagne, Maico « client ») ; 13. Hamrsmid ; 14. Specht (Allemagne, Maico « client ») ; 15. Wirths (Allemagne, Maico « client »), etc...

★

Additionnellement, une course internationale en 500 cc a été également remportée par le Suédois TIBBLIN (BSA), devant son compatriote Lundell (Monark), les Allemands Rademacher (BSA), Wolter (Matchless), le Suisse Hubler (AJS), etc... Dans cette épreuve, notre compatriote Desbois (sur 500 BSA) s'est très honorablement classé 12^e sur 29 partants.

DANS LE VISEUR

DE MON

24 x 36

ASPECTS TECHNIQUES

des CHAMPIONNATS du MONDE

1958

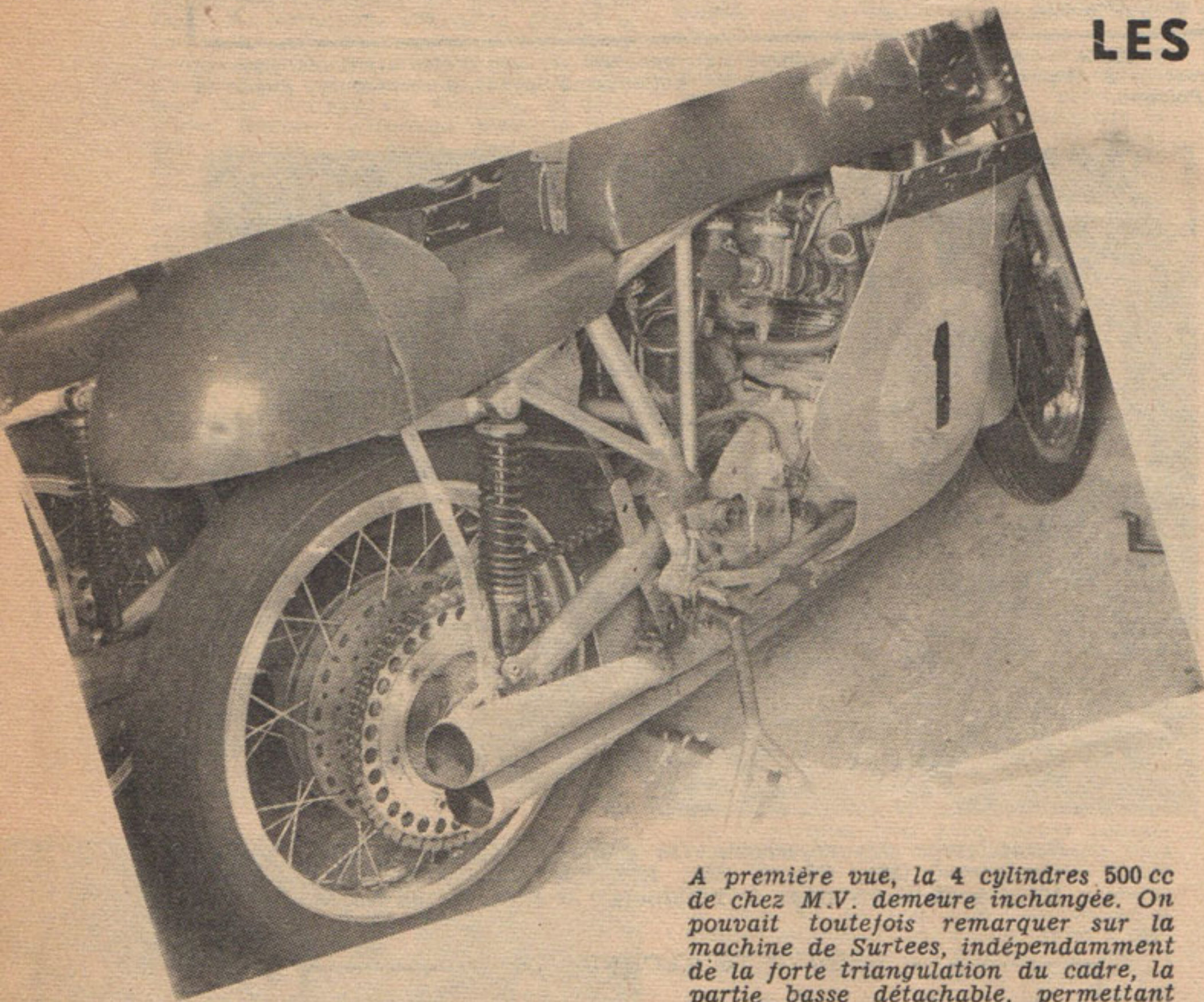
Après les trois premières épreuves du Championnat du Monde, il est techniquement possible de commencer à faire le point.

La semaine passée nous avons présenté les prototypes Norton et A.J.S., ainsi que plusieurs réalisations de sidecaristes anglais.

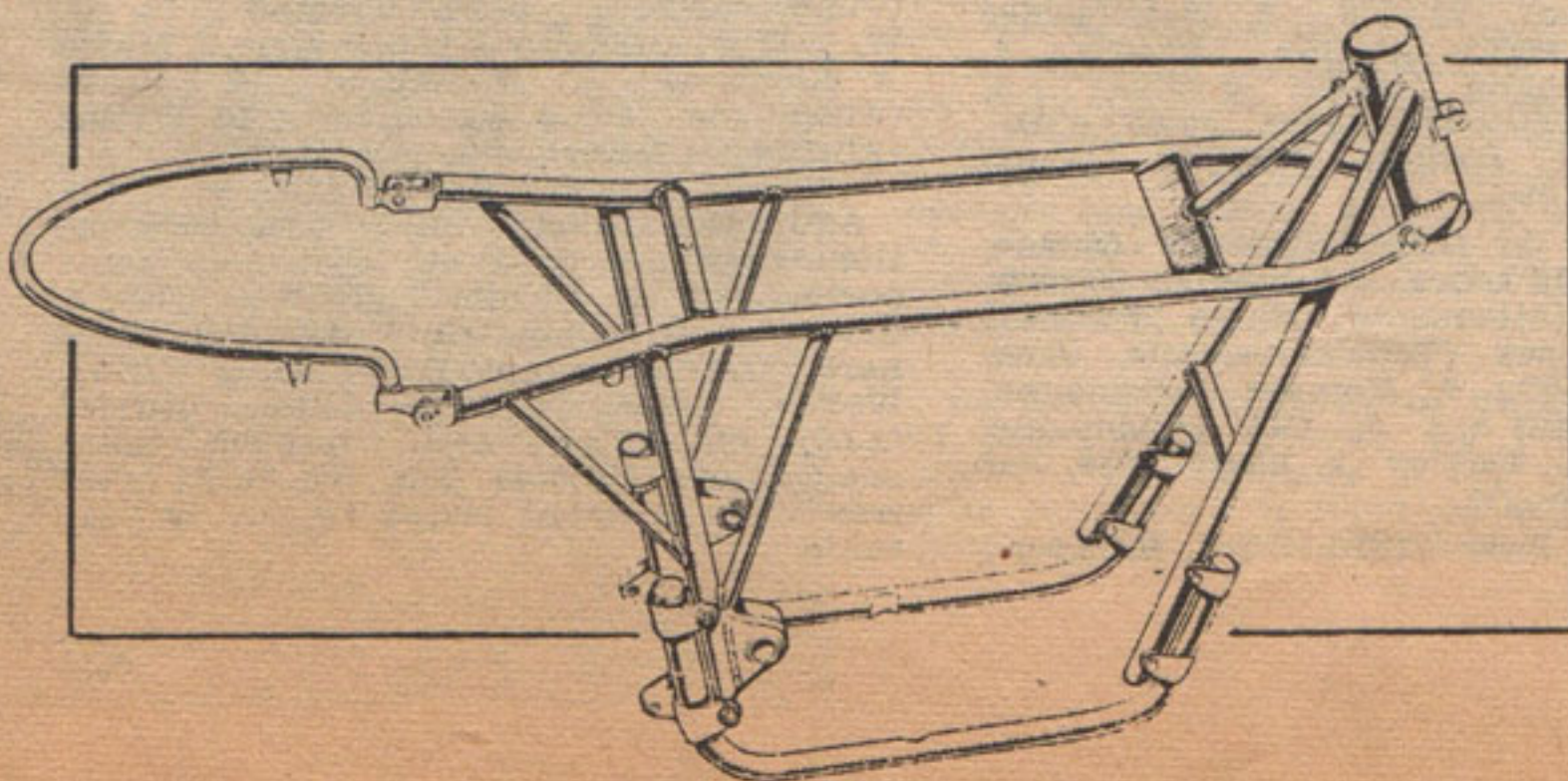
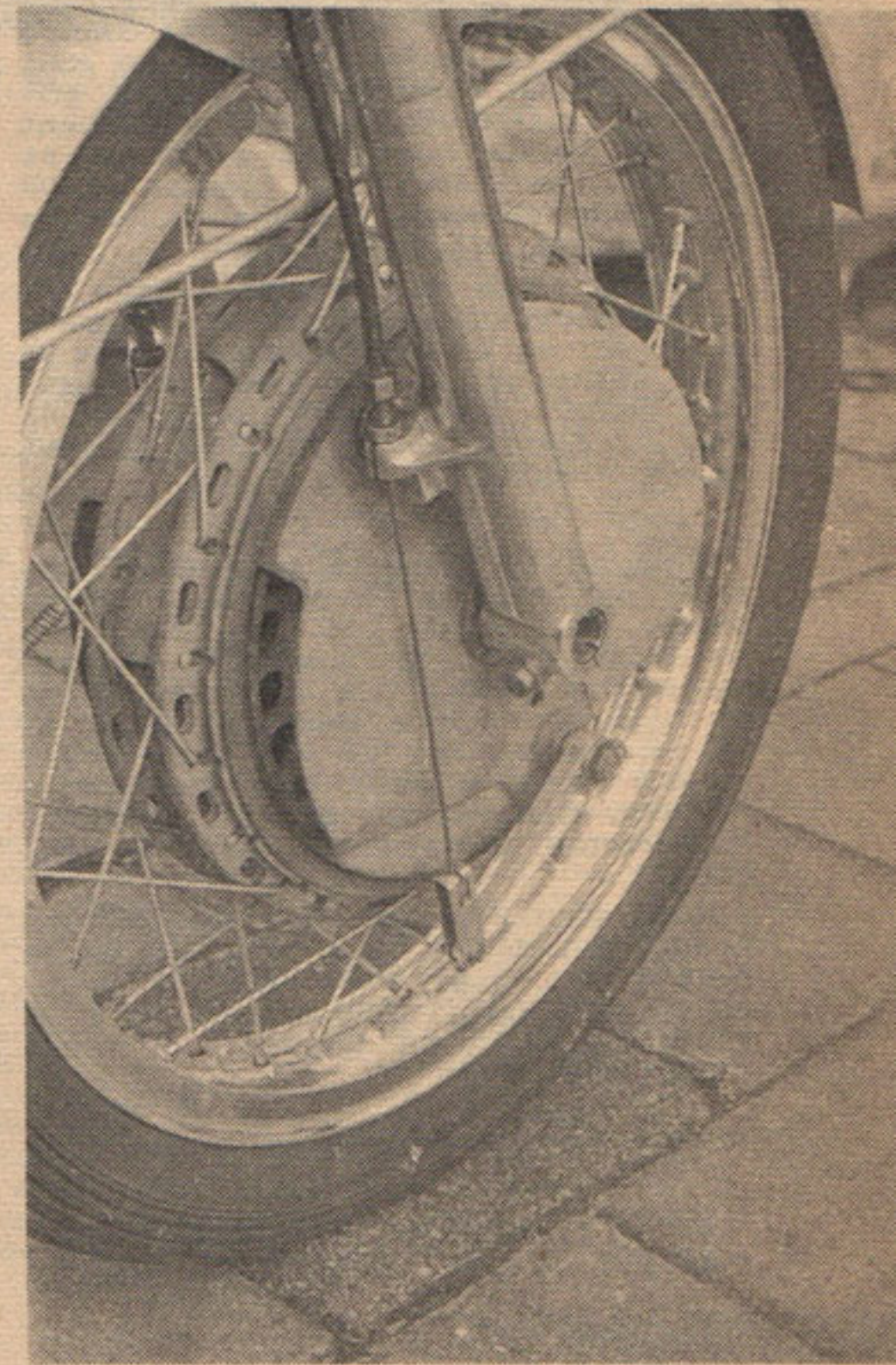
Nous terminons par un coup d'œil sur les machines allemandes.

Cette semaine, nous terminerons ce tour d'horizon avec les réalisations de deux grandes firmes transalpines : M.V. et Ducati.

LES ITALIENS



A première vue, la 4 cylindres 500 cc de chez M.V. demeure inchangée. On pouvait toutefois remarquer sur la machine de Surtees, indépendamment de la forte triangulation du cadre, la partie basse détachable, permettant de sortir le moteur plus rapidement.



Avec une 500 cc de la puissance de la M.V., et qui, plus est, carénée, le freinage ne souffre pas d'être traité médiocrement. Voici, ci-dessus, l'imposant tambour AV, avec double jeu de mâchoires. Ventilation à air forcé, avec évacuation sur le pourtour extérieur de la frette.

DANGLETERRE, passons en Italie, et arrêtons-nous chez Ducati qui crée la grande surprise technique de ces Championnats 1958.

Ducati s'aligne exclusivement en 125 cc, avec des monocylindres super-carrés de $55,2 \times 52$ (rapport 0,94). La puissance de ces moteurs serait de 18 CV au moins, à 12.500 t/m environ.

Mais fait remarquable, à 14 ou 15.000 t/m ces moteurs tiennent encore parfaitement, autorisent donc les pilotes à d'importants sursrégimes, des rétrogradages trop hâtifs, etc..., en un mot les libèrent du souci d'accrocher les soupapes ou de briser un ressort. Car, vous le savez sans doute déjà, les Ducati ont une distribution desmodromique, donnant un rappel des soupapes commandé entièrement mécaniquement.

Deux arbres à cames classiques agissent sur les soupapes par l'intermédiaire de linguets, tandis qu'un troisième arbre à cames assure le rappel des deux soupapes, par l'intermédiaire de basculeurs.

Cette très belle réalisation de l'ingénieur Taglioni nécessite un grand soin dans l'usinage des pièces, ce qui n'est pas pour faire peur à la main-d'œuvre italienne spécialisée.

Le restant du moteur est très classique, mais d'un moteur à l'autre certaines solutions diffèrent (emplacement de la 2^e bougie d'allumage, boîte à 5 vitesses, ou 6 vitesses pour la machine de Taveri, etc...).

Ce remarquable petit moteur qui permet des vitesses de pointe de 185-190 km/h, n'était pas logé à ses débuts, dans une partie cycle à sa hauteur.

Le cadre interrompu fut renforcé au début de saison par un double berceau sous le carter moteur.

Mais à Assen notamment, toutes les cinq machines officielles avaient un simple berceau, très classique, procurant une tenue de route égale à celle des M.V. Au T.T., sur la machine de Ferri, on pouvait remarquer la fourche avant très raccourcie et dont chaque tube était muni d'un petit clapet laissant échapper l'air, qui ne manquait pas d'être comprimé à chaque débattement de la fourche.

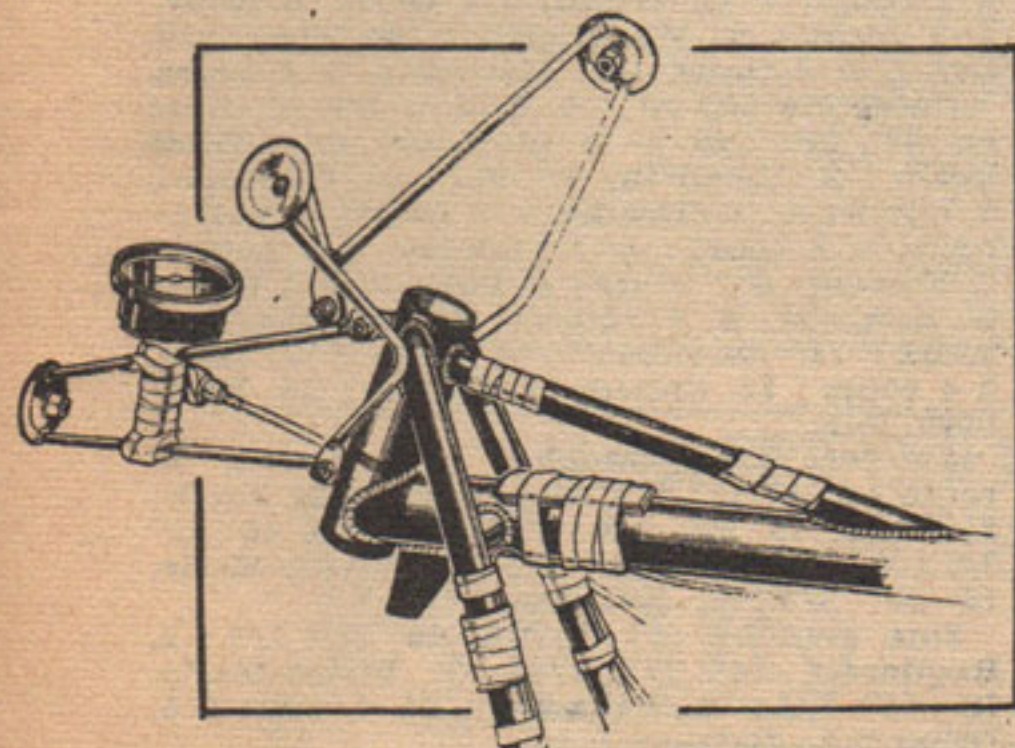
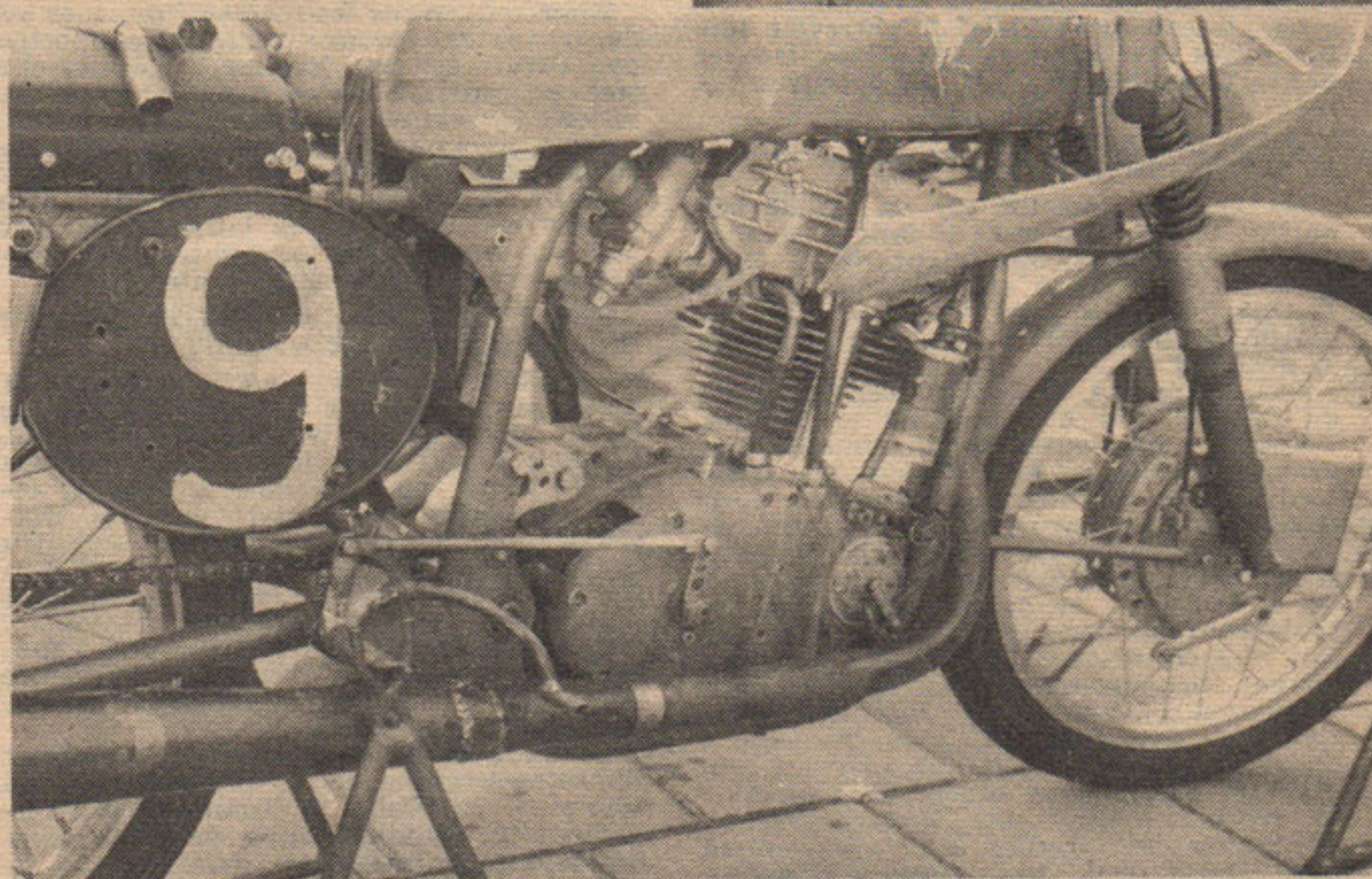
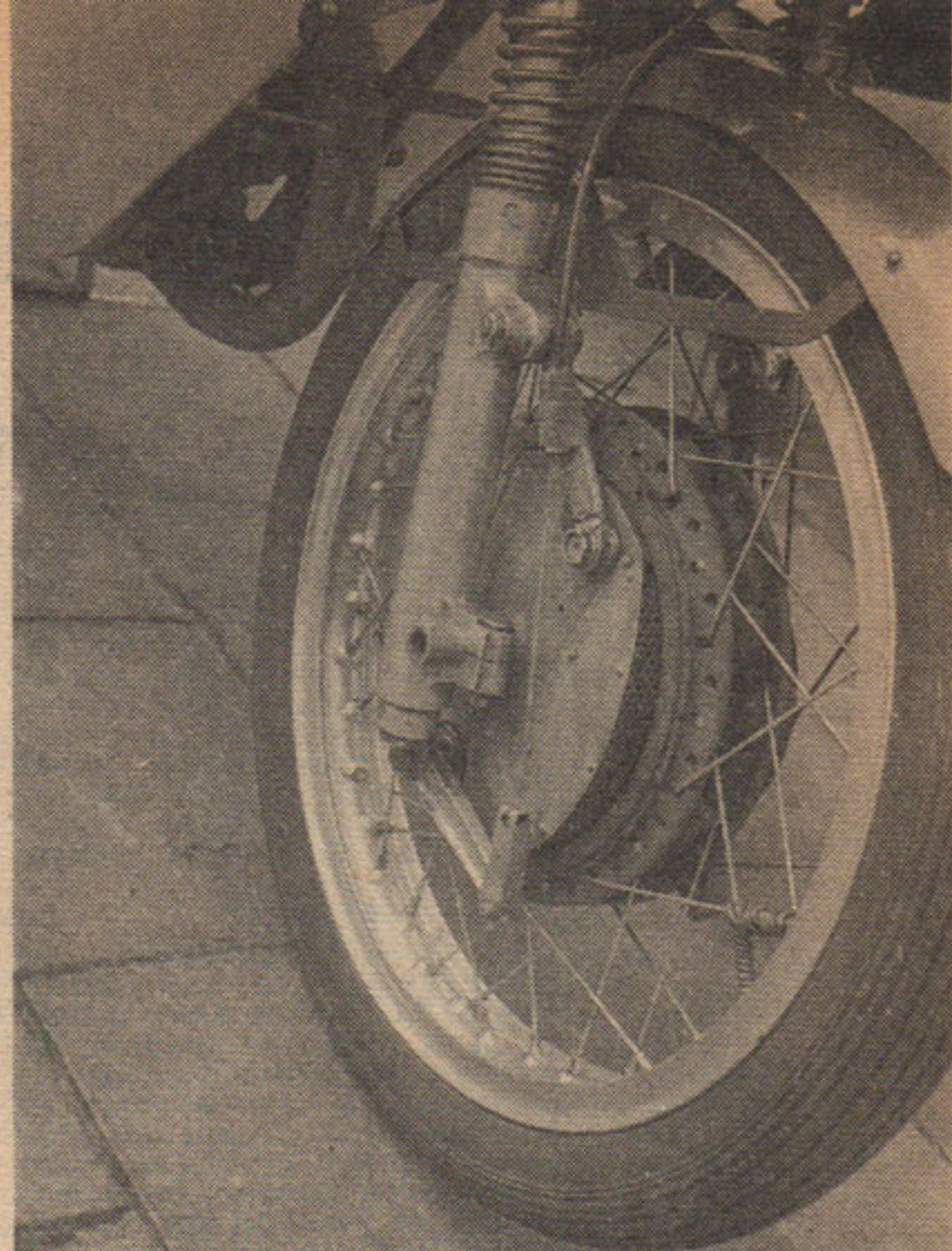
Toujours est-il que les Ducati se montrent aussi brillantes que les M.V. et ne cassent pas.

Pour leur première apparition dans les championnats mondiaux, c'est tout bonnement formidable !...

*

Chez M.V. on ne semble pas avoir tellement travaillé sur les 125 et 250 cc mono, toujours à double allumage et boîte 6 vitesses.

Par contre, quelques modifications de détail sur la 4 cylindre : les carburateurs sont plus inclinés, le régime de puissance maximum est à 10.800 t/m et d'après Surtees, la 350 M.V. ne serait supérieure que de 5 km/h aux meilleures Norton, mais aurait par contre des accélérations nettement plus franches et une tenue de route très améliorée cette saison (nouvelle fourche, nouvel angle de colonne de direction, etc...).

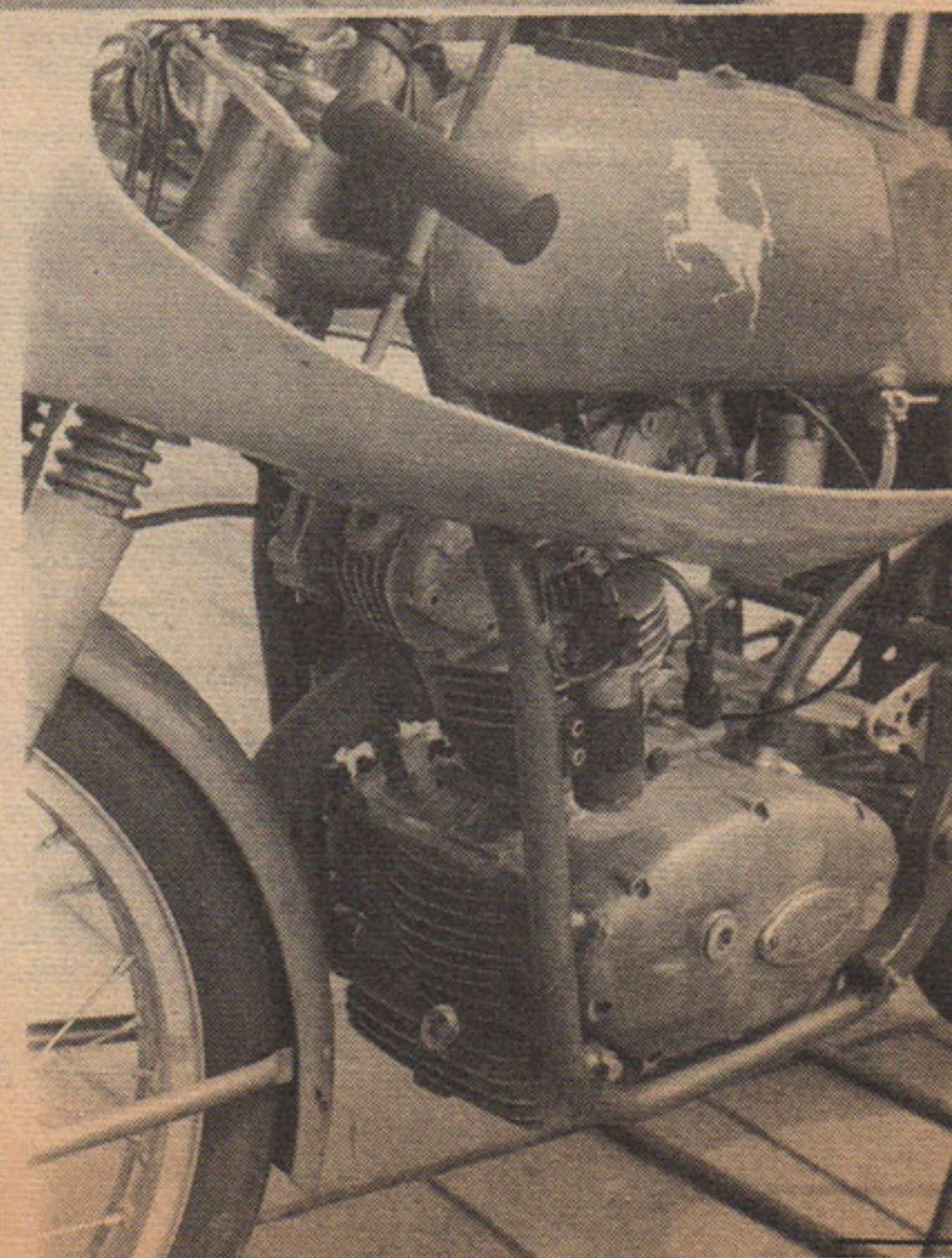


En haut, à droite : D'une technique générale comparable à celui de la 500 cc, voici le frein AV de la 250 cc M.V.

Les trois autres illustrations se rapportent à la 125 cc Ducati, à distribution desmodromique, qui, maintenant, possède un cadre à la hauteur des performances du moteur.

Il s'agit d'une partie cycle très classique, avec cadre tubulaire double berceau.

Le double allumage nécessite le montage de deux bobines H.T.



LE CIRCUIT DE VITESSE DE CHARLEVILLE

La cinquième édition du Grand Prix Jean Rolland s'est déroulée le 15 juin sur le traditionnel circuit de Lonny-Renvez-Cliron. Cette année, seule la catégorie « course » était retenue et ce, dans les cylindrées 175, 250 et 500. Autre innovation, le circuit était ouvert aux sidecars pour une épreuve disputée en trois manches, le classement s'effectuant par l'addition des points obtenus dans chaque manche.

★

Tout comme l'année précédente, les courses se disputèrent par une chaleur torride qui rendit le circuit assez dangereux du fait de la fusion du goudron. En outre, la présence de gravier dans les virages n'était pas faite pour arranger les choses. Heureusement, il n'y eut pas d'accident grave à déplorer, et les quelques chutes qui survinrent au cours des épreuves n'eurent pas de conséquences fâcheuses pour les malchanceux pilotes.

Le plateau relevé laissait entrevoir une lutte très vive pour la première place et dans l'ensemble en effet, les épreuves furent très animées.

TOUZALIN CHUTE... ET DESCOUREAUX GAGNE !

En 175 cc Touzalin sur sa rapide MV partait favori. Toutefois il fallait compter avec Descoureaux, vainqueur de la catégorie en 1957, Diou et Couturier sur des Morini Settebello très rapides, enfin Valentin et Susini fort capables de jouer les « outsiders ».

Dès le départ, Touzalin s'envole suivi de Descoureaux qui emmène le peloton. Touzalin augmente régulièrement son avance à chaque tour tandis que Descoureaux se maintient en seconde position suivi de Couturier. La casse est sévère, notamment Diou qui est contraint à l'abandon, victime du bris de sa cuve de carburateur, et de nombreux concurrents sont éliminés ainsi que Bettiol qui fait une chute sans gravité. Les positions restent inchangées jusqu'au moment où... Descoureaux passe en tête suivi de Couturier. Qu'est-il arrivé ? Eh bien, Touzalin a chuté et perdra un temps précieux qui lui fait perdre tout espoir de remporter la victoire malgré une chasse effrénée. La course se termine sans changement pour Descoureaux qui remporte ainsi la victoire pour la seconde fois consécutive suivi de Couturier très régulier, qui s'assure une très belle seconde place.

PREMIERE MANCHE DES SIDECARS : VICTOIRE DE DRION AU SPRINT !

Belle lutte en perspective également dans cette catégorie avec Drion, Baix et Vivier-Merle sur Norton opposés aux BMWistes Strub et Rogliardo.

Départ en flèche de Strub suivi de Drion. Ces deux équipages vont se détacher nettement du peloton et vont se livrer une lutte sans merci qui tournera tantôt à l'avantage de Strub, tantôt à l'avantage de Drion. Derrière ces deux équipages la lutte est très vive est nous assistons à une belle course de Rogliardo en progrès constants et qui semble avoir maintenant sa « Rennsport » en main.

La course se termine par une belle victoire de Drion qui coiffe son adversaire au sprint après une lutte passionnante qui dura toute l'épreuve.

EN 250 cc, SAVOYE TRIOMPHE D'UN TOUZALIN ETONNANT

Savoie, sur 250 cc Mondial d'usine, partait grand favori, Touzalin participait à l'épreuve avec sa 175 cc, tandis que nous retrouvons Descoureaux sur sa fidèle Gnome et Rhône, Rittaud dit « Mollets blancs » sur Guzzi et Valentin sur une

très belle spéciale à moteur NSU Max. Enfin, Deschamp et sa Sportmax.

Touzalin laisse tout le monde sur place au départ au grand étonnement des initiés. Savoie part plus lentement ainsi que Deschamps et Descoureaux. Dans le premier tiers de la course Touzalin conservera la tête fournissant une très belle prestation au guidon de sa MV. Deschamps grand malchanceux cette saison, doit s'arrêter dès les premiers tours. Savoie entreprend une belle remontée ; battant et rebattant le record du tour, il réduit insensiblement son écart sur Touzalin et le passe finalement aux trois quarts de la course. Dès lors, il n'y aura plus de changement, Savoie remporte cette épreuve nettement détaché devant un Touzalin étonnant qui a dû s'incliner devant la Mondial.

STRUB S'ADJUGE LA SECONDE MANCHE DES SIDES

Nous retrouvons les mêmes équipages au départ de la seconde manche remportée par Strub devant Rogliardo décidément très en progrès. Drion semble avoir de sérieux ennuis et finit 5^{me} au classement.

Nous avouons avoir très peu suivi la course des sidecars, car nous devions prendre le départ immédiatement après en 500 cc, ce qui nous laissait que fort peu de temps pour contempler les évolutions des autres concurrents.

FACILE VICTOIRE DE COLLOT DEVANT UN REMARQUABLE VALENTIN

« A tout seigneur, tout honneur » ; il ne faisait de doute pour personne que Collot allait remporter l'épreuve des 500. La lutte aurait donc lieu pour la seconde place. Parmi les prétendants sérieux, citons Touzalin qui partait pour sa troisième épreuve de la journée, Valentin opposés aux Belges Randhaxe et Toussaint, ce dernier sur Matchless G 45. Trois prétendants pour le classement national : les Cannois Maubert et Tomesani disposant des splendides Triumph mises au point par Lhuissier, et Bargetzi sur sa Manx « longue course ».

Le Cannois Maubert effectue un départ foudroyant et boucle le premier tour en tête suivi par Collot et Tomesani qui emmènent un peloton groupé. Bargetzi, après un départ pénible, passe dans la roue de Vasseur après avoir remonté Lamboley, Billotte et Diou. En tête la course se dessine et le champion de France Collot après avoir laissé Charly (Maubert) « faire sa petite folle » selon sa propre expression, Collot donc prend la tête qu'il ne quittera plus, établissant au cours de cette épreuve le record du tour.

Valentin dont la course a été remarquable occupe la seconde position suivi des Cannois dont les Triumph semblent très à l'aise sur ce circuit.

Plus loin, nous trouvons Toussaint sur sa G 45, talonné par Bargetzi qui précède Vasseur d'une centaine de mètres.

En tête, l'ordre des concurrents est inchangé : Collot mène avec un tour d'avance suivi de Valentin. Dans les nationaux, Maubert et Tomesani tiennent la tête quand Maubert est obligé de s'arrêter à son stand, ayant grillé son embrayage. Il pourra repartir néanmoins, mais terminera à allure réduite. Dès lors, le classement national est assuré pour Tomesani qui possède une avance confortable sur Bargetzi. Ce dernier d'ailleurs, devra s'arrêter à son stand à mi-course, victime d'une panne extrêmement rare : magnéto partiellement désaimantée. Il repartira après avoir changé de bougie, reprendra un demi-tour sur Vasseur qui le précédait, mais ne pourra faire mieux que troisième au classement national.

La course se termine sur la victoire de Collot, suivi de Valentin et de Tomesani qui réussit à surclasser les Belges.

STRUB ENCORE DANS LA TROISIEME MANCHE

Drion ne prend pas le départ de la 3^{me} manche : bris de la commande de distribution. Dès lors, Strub a course gagnée et fera cavalier seul de bout en bout. En deuxième position, Rogliardo qui devance Vivier-Merle. Regrettons l'absence forcée de Drion ce qui ôta beaucoup d'intérêt au déroulement de cette 3^{me} manche, Drion et sa passagère Inge Stoll étant les seuls capables de donner la réplique à l'équipage helvétique.

ET LES CLASSEMENTS ?

Les lecteurs s'étonneront de ne pas trouver les classements complets des différentes épreuves courues à Charleville comme il est d'usage. Nous sommes les premiers à regretter cet état de choses, malheureusement l'Union Motocycliste des Ardennes n'a pas cru devoir nous communiquer les résultats que nous avons demandés, et cela malgré deux réclamations.

Nous nous sommes adressé alors à la Fédération Française de Motocyclisme, qui nous adressa par retour la réponse suivante :

« En réponse à la lettre que vous avez adressée à M. Bouvet le 1^{er} juillet dernier, nous vous informons que nous ne pouvons pas, pour l'instant, vous donner le classement du Grand Prix Jean Rolland organisé par l'U.M. des Ardennes. Ce club, malgré votre réclamation, ne nous a toujours pas adressé le rapport de clôture de l'épreuve qu'il organisait. »

Il y a plus d'un mois maintenant que s'est disputé le V^{me} Grand Prix Jean Rolland, et les choses en sont toujours là. Aussi nous sommes-nous décidé à faire paraître le compte rendu du circuit sans publier les résultats.

Nous ne pouvons que regretter la mauvaise volonté dont font preuve les dirigeants de l'Union Motocycliste des Ardennes. A titre comparatif, le M.C. d'Eure-et-Loir et l'Union Motocycliste du Midi nous ont fait parvenir les résultats complets des circuits de Chartres et de Caen trois jours après le déroulement respectif de leurs épreuves.

Sans commentaire !

Néanmoins nous publions un classement extrait de la presse locale du 16 juin 58, classement qui n'a aucun caractère officiel.

J.-C. B.

Catégorie 175 cc : 1. Descoureaux, les 20 tours en 35' 45" à la moyenne de 92,240 km/h ; 2. Couturier, 35, 54" ; 3. Touzalin, 36' 07" ; 4. Escoubas, 36' 44" ; 5. Tourte, à 1 tour ; 6. Rittaud, à 1 tour ; 7. Leroy, à 1 tour.

Catégorie 250 cc : 1. Savoie, les 20 tours en 32' 54" 1/5 ; 2. Touzalin, 33' 14" 2/5 ; 3. Valentin, à 1 tour ; 4. Descoureaux, à 1 tour ; 5. Rittaud, à 2 tours ; 6. Aubert, à 2 tours ; 7. Couvreur, à 2 tours ; 8. Roby, à 3 tours ; 9. Wauthélet, à 4 tours ; 10. Leroy, à 4 tours ; 11. Mérienne, à 4 tours.

Catégorie 500 cc : 1. Collot, les 30 tours en 46' 22" 1/5 à la moyenne de 105,386 km/h ; 2. Valentin, 47' 05" ; 3. Tomesani, à 1 tour ; 4. Toussaint, à 2 tours ; 5. Randhaxe, à 2 tours ; 6. Lamboley, à 2 tours ; 7. Vasseur, à 2 tours ; 8. Parizot, à 2 tours ; 9. Bargetzi, à 4 tours ; 10. Billotte, à 4 tours ; 11. Escoubas, à 4 tours ; 12. Diou, à 4 tours ; 13. Callède, à 4 tours ; 14. Maubert, loin.

Sidecars (1^{re} manche) : 1. Drion, 10 tours en 16' 32" 1/5, moyenne 99,720 km/h ; 2. Strub, 16' 32" 2/5 ; 3. Rogliardo, 16' 42" 3/5 ; 4. Baix, 16' 50" 2/5 ; 5. Vivier-Merle, 16' 50" 3/5 ; 6. Sauzereau.

2^{me} manche : 1. Strub, 16' 27" 1/5 ; 2. Rogliardo, 16' 37" 1/5 ; 3. Vivier-Merle, 16' 44" 1/5 ; 4. Sauzereau, à 1 tour ; 5. Drion ; 6. Baix.

3^{me} manche : 1. Strub, 16' 39" 4/5 ; 2. Rogliardo ; 3. Vivier-Merle ; 4. Sauzereau.
Classement général : 1. Strub ; 2. Rogliardo ; 3. Vivier-Merle ; 4. Sauzereau ; 5. Drion ; 6. Baix.

CAMPBELL N'EST PLUS...

Pour la quatrième fois en quinze jours, le sport motocycliste a payé un lourd tribut à la mort. Après Clark, Carson et Higgins, nous devons déplorer la perte de K. Campbell qui fit une chute dans le premier tour de l'épreuve des 500 cc au circuit de Cadours.

★

D'origine australienne, K. Campbell vint pour la première fois en Europe en 1951 pour disputer les Manx Grand Prix. Il disputa également cette épreuve en 1952, finissant sixième du Junior. Ce n'est qu'en 1953 que Keith Campbell fit partie des membres du « Continental Circus » où il glana rapidement de nombreuses places d'honneur.

L'année 1954 le vit participer aux Grands Prix qualificatifs pour les Championnats du Monde, notamment à Spa où il termina cinquième dans l'épreuve des 500 cc et premier des privés. On le voit au départ des classiques françaises : Vesoul où il remporta l'épreuve des 350 et des 500 cc, Villefranche-de-Rouergue où il termina cinquième en 350 cc, etc.

Brillante saison en 1955 : Sixième et second des privés en 500 cc à la Coupe d'Or Shell à Imola, à Florença, second derrière l'officiel Guzzi

Dickie Dale, à Bourg-en-Bresse où il remporta l'épreuve des 350 cc, Grand Prix de Belgique à Spa : troisième et premier des privés, pour ne citer que ces épreuves.

En 1956, il fit ses débuts de pilote officiel au Meeting de Senigallia où Guzzi lui confia une machine. Keith Campbell confirma les espoirs mis en lui en surclassant ses camarades d'écurie Dale et Kavanagh, ce qui lui valut un contrat pour la saison 1957.

1957 fut une grande année pour Keith Campbell, première monte Guzzi. Second au T.T., il remporta successivement les G.P. d'Assen, de Belgique et de l'Ulster, ce qui lui valut le titre de champion du monde en catégorie 350 cc.

Et les spectateurs du Grand Prix de Spa 1957 n'ont pas oublié la splendide démonstration que fit K. Campbell au guidon de la V8 Guzzi, établissant le record du tour à 190 km/h de moyenne avant de disparaître victime d'un incident mécanique.

★

Pilote de très grande classe, son palmarès 1958 laissait augurer une saison brillante : troisième en 350 cc et cinquième en 500 cc du classement provisoire des Championnats du Monde, il comptait également une



victoire en 350 cc au récent circuit de Moulins et il devait encore magnifiquement remporter cette catégorie à Cadours avant l'épreuve des demi-litres qui lui fut fatale.

Agé de 27 ans, Campbell était marié depuis le mois de septembre dernier avec la belle-sœur de Geoff Duke.

Que Madame Campbell veuille bien trouver ici l'expression de notre sympathie attristée.

CROSS : G. P. DE HOLLANDE

Ce dimanche 27 juillet sera marqué par deux grandes compétitions internationales, à savoir les manches hollandaises de la Coupe d'Europe de la Petite Cylindrée, et du Championnat du Monde en grosse cylindrée. C'est à SAINT-ANTHONIS, sur un circuit sablonneux, que Baeten et Nilsson, auxquels ce type de terrain convient parfaitement, essaieront de se départager (ils comptent jusqu'ici 26 pts l'un et l'autre au classement provisoire). Enfin, dans la course des 250 cc, on peut s'attendre à une victoire de Betzlbacher, qui a remporté toutes les courses qu'il a disputées en Hollande, montrant que le sable est pour lui un élément d'élection. Mais, tant en 500 qu'en 250 cc, il serait peu sage de vendre tout à fait la peau de l'ours, car les surprises n'ont pas manqué jusqu'ici et il n'y a pas de raison pour que nous en restions là sur ce point !

DONT ACTE

Dans son récent article relatif à la lubrification des moteurs 2 temps et aux huiles spéciales destinées à ces moteurs, notre collaborateur J. B. a mentionné, en parlant de la « TIDE WATER OIL Cy » (Veedol), un chiffre d'affaires annuel de

60 à 65 millions de dollars (voir numéro 1.399, page 772).

En réalité, il manque un zéro à ces chiffres puisque le chiffre d'affaire de la « TIDE WATER OIL Cy » en 1957 a été de 623 millions de dollars exactement !

LE 3 AOÛT : VILLEFRANCHE-DE-ROUERGUE

L'abondance des matières ne nous permet pas de nous étendre aujourd'hui sur cette manifestation internationale qui, comme à l'habitude, comptera parmi les plus belles que nous puissions voir en France et réunira l'élite mondiale du motocyclisme.

En attendant de vous commenter par le détail la très importante liste des engagés que nous vous présenterons dans notre numéro 1.402, du 2 août, voici des noms qui vous édifieront : Harry et Eric Hinton, Ahearn, Phillis, Mac Cutcheon, Hempleman, John Anderson, Pawson, Driver, Redman, Hocking, Jaeger, Kassner, Salt, plus probablement Tanner et

Webster, ces étrangers représentant l'Australie, la Nouvelle-Zélande, l'Afrique du Sud, la Rhodésie, l'Allemagne, l'Angleterre et le Canada.

Du côté français, on verra Collot, Insermini, Bayle, de Polo, Ligier, Casset, Burggraf, Barone, Touzalin.

Enfin, en lever de rideau, une épreuve 500 sport réunira les meilleurs spécialistes français, dont Tomesani, Maubert, Ciffreo, Bargetzi, Paba, Secousse, Dumas de Vaulx, Foccardi, Comy.

N'hésitez donc pas à réserver votre dimanche 3 août pour aller assister, à Villefranche-de-Rouergue, à l'un des plus beaux circuits de vitesse de la saison.

ASSURANCES IMMÉDIATES

Accidents — Tiers — Tous risques — Vol — Incendie

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

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

LA PLUS FORTE VENTE DES PUBLICATIONS TECHNIQUES

LE NUMÉRO : 50 FRANCS

Moto
La
Moto **revue**

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

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

ABONNEMENTS

	France	Etranger	France	Etranger
24 N ^{os}	1.100 fr.	1.400 fr.	50 N ^{os}	2.000 fr. 2.500 fr.

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

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

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

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

A. DUBOIS

LIVRAISON IMMÉDIATE DE TOUS MODÈLES

BSA **ARIEL** **SUNBEAM**

LEVALLOIS MOTOS

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

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

STOCK COMPLET PIÈCES DÉTACHÉES
Envoi contre remboursement

S.I.D.A.M.

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

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

250cc JAWA 350cc
ADLER
PANNONIA

NEUVES ET D'OCCASION
CIVRABLES IMMÉDIATEMENT

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

CRÉDIT - REPRISE

PARÉFLEX

OYONNAX (Ain)

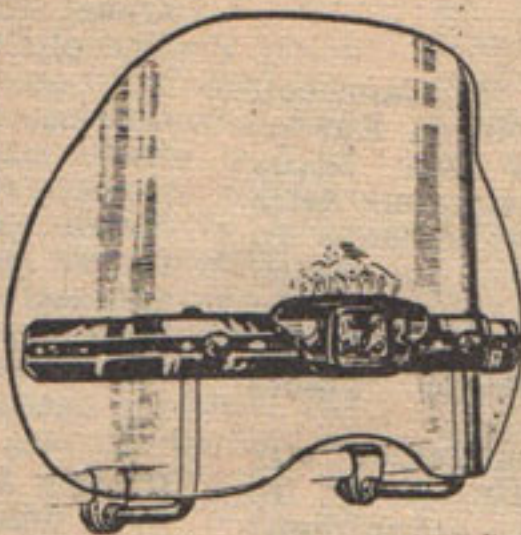
Le Spécialiste
du
PARE-BRISE

POUR MOTOS-SCOOTERS-
CYCLOMOTEURS

Modèle d'ÉTÉ
TOUT CRISTAL

Fluorescent Rose ou Vertil

En vente chez votre fournisseur habituel



80 CASQUES MOTO

Marque "ROEMER"

Toutes tailles, couleur marron
à céder au prix de :

1.600 fr. pièce

PALAVEEV, 29, avenue
Trudaine - PARIS (9^e)

Téléph. TRU. 26-78

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

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

Toutes pièces en stock
EXPEDITION

STOCKISTE : Remise aux
réparateurs et motoristes

LES PETITES ANNONCES DE Moto revue

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

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

MOTOBECAINE

175 Motobécane ét. nf., équ. hiver. 95.000. Quinto, 23, r. André-Joineau, Le Pré-Saint-Gervais (Seine). Tél. VIL. 06-86.

PEUGEOT

175 Peugeot, 54, bonne aff. Fumat, marché St-Germain-6^e.

MOTOS ANGLAISES

Excelsior 250 bi-cylindre, bi-carb. 90.000 frs. Champion, 25, r. Armorique, Paris (15^e).

V. cse sce mil. twin 650 BSA 52, acc. 130. Dupin, Odé. 09-52. Triumph T100 oscill. 100. et 12 mois à 16.540. 17, rue Pajol.

500 BSA 51. Px 120.000. Bollaert, 12, rue des Bûchettes, Argenteuil (Seine-et-Oise).

Urg. BSA 650 Road Rocket 56, exc. état. Duvernay, 20, r. Locarno, Suresnes. Prix int.

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

Vincent 53 Shadow Lightning spécial usine, 200 k/h. Unique. 350.000 net. Goudou, 121, r. Legendre, Paris-17^e. MAR. 06-60.

Norton 99 août 57, 9.500 km. Jamet, 50, r. Liancourt (14^e).

Ariel 500 twin 53, parf. état. 120.000. Conc. 7, r. Mathis-19^e. 190.000. LON. 06-16.

Norton 99, fin 57, 3 mois garantie. 330.000. Crédit. 17, rue Pajol

BSA 650 GF, 4.200 km., oscill. 340. BSA 350 B31 nve à imm. 340. Parking, 133, av. St-Ouen-17^e

Aris, 11, rue Lable, Paris-17^e. Fermeture annuelle : août. Prix except. Garantie totale : Matchless 350, nve, équ. 340. Roy. Enf. 350. Bullet, imp. 160.

Norton 99, Featherb. c. nve. 370. Pièces Matchless, Roy. Enf.

500 BSA, 8.000 k, parf. état. Madrange, Chanu (Orne).

Ariel 4 CV. Culbut., semi-oscil. 60, et 12 mois à 8.740. 17, rue Pajol.

MOTOS ALLEMANDES

NSU Max 15.000 kms. 200.000. Horex Resident 2.000 k. 250.000. Hoffmann bi-cyl. 10.000 k. 180. 16, r. Jules-Guesde, Levallois.

BMW R 68. Horex Imperator bi-cyl. 400. DAN. 42-37.

BMW 600 67/2. 220.000. Portal, 15, r. du Plâtre, Paris.

Urgent, Zundapp KS 601. 30.000 km. Px 250.000. Chausod, 4, r. Séguler, Figeac.

BMW R 51/4 impec. 40.000 km. Visib. Paris Valence. Urgent. Gagnol 102. CMT Nouatre (IL)

BMW 5 CV cub. origine, rare. Cocas, 15, av. Grammont, Tours

Tout pour les MOTOS DKW Persin, 92, av. de Rigny, à Bry (Seine). Tél. 272.

NSU Max parfait état. GOB. 50-31.

MOTOS AUTRICHIENNES

250 Puch, 13.000 k., ét. nf. Gil, 17, al. Carnot, Livry-Gargan (S-O), bus Eglise Pantin 147.

Puch 175 SV, 55, 25.000. Barthel, GRA. 27-04.

Puch 175 SV, 55, filt. air, silenc. Bacot, 31, r. Biomet, ap. 19 h., ou VAU. 25-70, poste 616, hres bureau.

Puch SG 55. T. b. ét. 8, r. de Nice. Wag. 26-41. Créd. Repr.

MOTOS TCHEQUES

350 Jawa, 40.000 k. 60.000 f. Duvernoy, 3, r. de l'Essai-5^e.

350 Jawa 56, tte équ. Tr. b. ét. 20.000 k. 150.000. Aimé, Col Aviernoz, Hte-Savoie.

350 Jawa 54, impec. 23.000 k. Nb acc. 100.000 f. Gig. 103, r. des Couronnes, Paris (20^e).

350 Jawa mod. 1953, bon état, access. Prochasson, cité Finances, Brévannes (S.-et-O.).

Jawa 250 mod. 58, 20.000 k. Tr. b. état. Px int. Fautrad, r. de Thorigni, St-Lô (Mche).

MOTOS ITALIENNES

Moto Guzzi 160 4 tps, t. b. état. Desfarge, 22, av. Pasteur, Sartrouville (S.-et-O.).

MV Agusta 175 cc simple ACT. 140 kh. Px 200.000. Marie, 7, r. Antoine-Marie-Colin, Vitry-sur-Seine (Seine).

MOTOS de COURSE

NSU 250 OSL spéciale cross. BSA 500 Gold Star 52 cross. Landas, av. Navés, Castres (T)

NSP 250 Sportmax-ex-Bayle. Valentin, 6, r. Lamartine, Lyon.

Norton Manx 58, carénée, av. sidecar. Nbres pièces. Px : 650. Beauvais, 11, r. Level, Paris (17^e). MAR. 57-81.

MOTOS DIVERSES

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^e. Métro Lamarck. MON. 24-40.

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

Ouvert jusqu'à 22 h. même dim.

300 MOTOS

soldées à tous prix
Permis moto gratuit

3

PLACE CLICHY

Reprise de motos sur autos.
300 autos exposées

Gima 175 Amc., b. ét., tte équ. 90.000. 22, r. Dr-Roux, Viroflay.

UNIQUE A PARIS

Ancien prix - Super Crédit. BSA twin oscill. 55 et 56 255 BSA A7 ts types et B33 165 Ariel 350, oscill. et B31 145 Jawa 350 ts types à part. 120 250 Puch, Jawa, BSA, etc. BMW, Norton, Royal, etc. + 100 motos ttes marq. ts Px + 40 scooters Vespa, Lambret. + 30 vélomoteurs ts modèles.

ALAZARD

47, av. de Clichy, Paris (17^e) (Passage) (Accès et parking dans la cour).

Sportif ! 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. J.-Jaurès, Lyon. CREDIT.

Les Ets Beausoleil, spécialistes de la moto d'occasion, disposent d'un stock de scooters, motos, vélomoteurs, vendus avec garantie à des prix très intéressants (env. liste 40 fr. timb.). Toutes pièces détachées neuves ou d'occasion pr motos anciennes ou récentes. Terrot, Peugeot, Motobécane, Monet, Gnome, etc. Moteurs 2 et 4 tps pour tous usages. Toutes réparations sur devis. Prix spéciaux aux mécaniciens. 9, rue St-Sabin. ROQ. 59-46.

Avis à tous motoristes consciencieux. Alexis, 5, av. Jean-Jaurès, Lyon, fait des conditions exceptionnelles pour lots de motos occasions dans toutes les marques anglaises et allemandes, et Peugeot, Motobécane. Besoin place. Choix unique. Grandes possibilités dans les meilleures marques. Norton, BMW, Zundapp, Universal, BSA, Ariel, Puch, etc., etc. Motos et scooters de toutes marques. Crédits spéciaux par nos soins. Une visite s'impose !

SCOOTERS

Vespa 54 équipé. 50.000. 16, rue Jules-Guesde, Levallois.

Moby-Scooter état neuf. Cor-millot, 133, rue Maréchal-Leclerc, Saint-Maurice.

Vespa 55, 23.000 km. Px 55. Vis. 65, r. Brancas, Sèvres-SO.

CYCLOMOTEURS

50 cc NSU c. neuf. 40.000 f. Chevalier, 11, r. 3-Frères-18^e.

50 cyclos neufs, soldés. Remise 25 %. Vap, Lavalette. Crédit. Leclerc, 17, r. Pajol.

VOITURES

60.000 et 6 mois à 10.000. COUPE ROVIN 3 CV CABRIOLET MOCHET 1 CV COUPE SIMCA-6 Gd LUXE Visibles même dimanches. 136, route de Versailles, Petit-Clamart - Villacoublay.

ACHATS

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

DIVERS

A vendre s.-car spécial pr 125, 175, 18.000 f. Tél. Cha. 04-04.

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

Rem. Fulgur nve adapt. s/ttes motos. Px int. Garcia, 62, rue Louis-Castel, Gennevilliers.

ECHANGES

Rep. MOTOS c/AUTOS GARANTIE s/contrat
Crédit 12 et 15 mois

SELECT-AUTO-MOTO
72, rue Clisson, Paris (13^e)
Ouv. ts les jrs. Dim. et fêtes
Echange 203 carrosserie camping contre moto ou scooter. Crédit. 62, av. de Choisy, à Paris-13^e. GOB. 87-87.

St échange ou vend. moto I.F.A. nf 350 cmc, ctre petite. Tél. VIL. 03-61.

FONDS DE COMMERCE

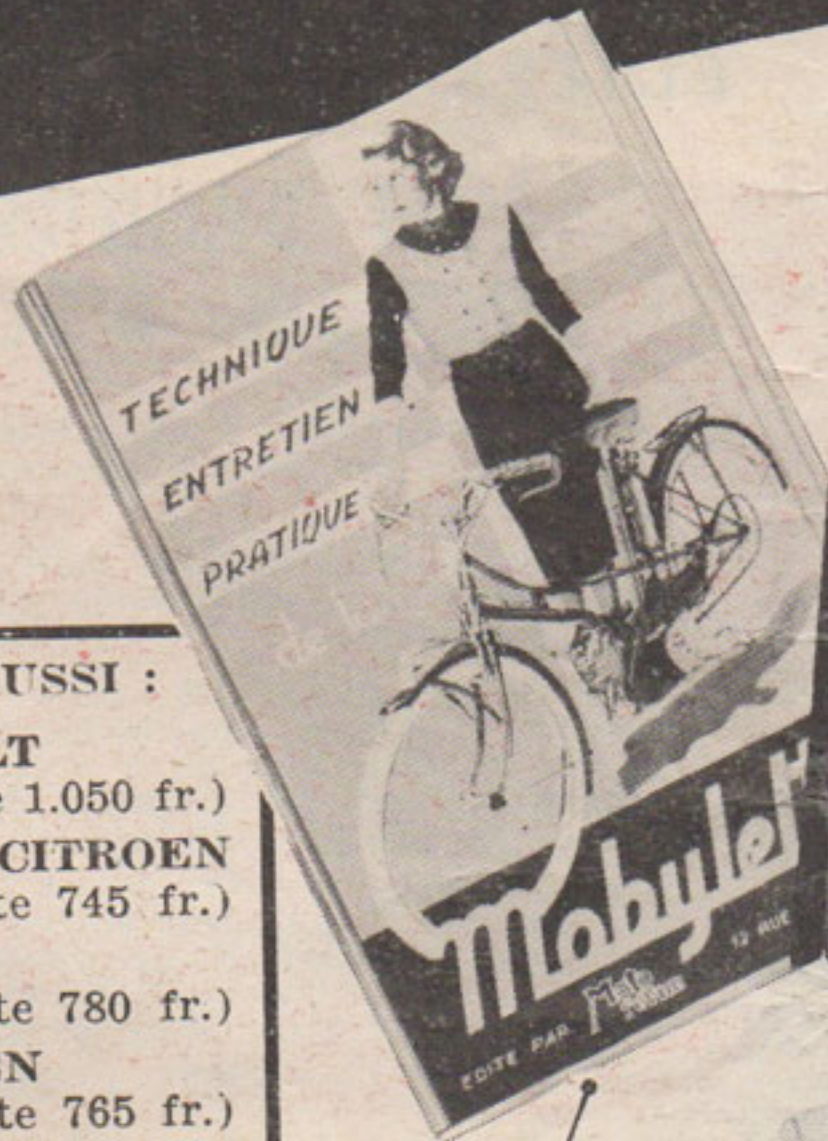
Vends fonds de commerce motos, cycles, etc., dans grande ville de France. 8 vitrines. Sur grand cours. Facilités. Ecrire M.-R. 1401.

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)

MANUELS TECHNIQUES ET PRATIQUES

EDITES PAR **Moto
revue**

L'ART D'ACHETER VOTRE VOITURE D'OCCASION

AVANT-PROPOS : une introduction nuancée et documentée sur les transactions de voitures d'occasion.

EXAMEN D'ENSEMBLE SUR PLACE : première étape dans la détermination du choix d'une voiture d'occasion.

EXAMEN DETAILLE SUR PLACE ET SUR ROUTE : examen approfondi de la voiture. Une grande expérience mise à votre service, qui vous mettra à l'abri des surprises désagréables en matière automobiles d'occasion.

Cet intéressant ouvrage est complété par une nomenclature des principales fraudes, par de nombreux éléments d'identification des principaux modèles et par un mémento automobile, raccourci des principales connaissances automobiles utiles.

PRIX : 760 fr. (fco 820 fr.)

L'art d'acheter

LA VOITURE
D'OCCASION



EDITIONS TECHNIQUES C. LACOME

LA 203

Peugeot

Tous les secrets de la mise au point

INTRODUCTION

CARACTERISTIQUES GENERALES : le Moteur, la Carburateur, l'Embrayage, la Boîte de Vitesses, la Transmission, etc...

DEMONTAGES et REMONTAGES : du moteur, de la distribution (réglages divers), etc...

ETUDE APPROFONDIE DE : l'allumage, la batterie, le carburateur, le refroidissement, l'embrayage, la boîte de vitesses, le pont arrière, la direction, le train avant, les roues, les pneus.

ENTRETIEN et GRAISSAGE.

L'édition la plus complète indispensable au réparateur, pour la mise au point. (Documents de l'Usine.)

PRIX : 750 fr. (fco 810 fr.)

Pour l'USAGER...
Pour le RÉPARATEUR

TECHNIQUE ET
PRATIQUE DE LA



Peugeot

Tous ces Manuels sont en vente à **MOTO-REVUE**,
12, rue de Cléry, Paris (2^e). Pas d'envoi contre
remboursement. Envoi contre mandat ou mieux
versement (ou virement) compte postal **MOTO-
REVUE : 297-37 Paris.**