

Moto revue

47^{me} ANNEE. — 23 MAI 1959. — N° 1.442

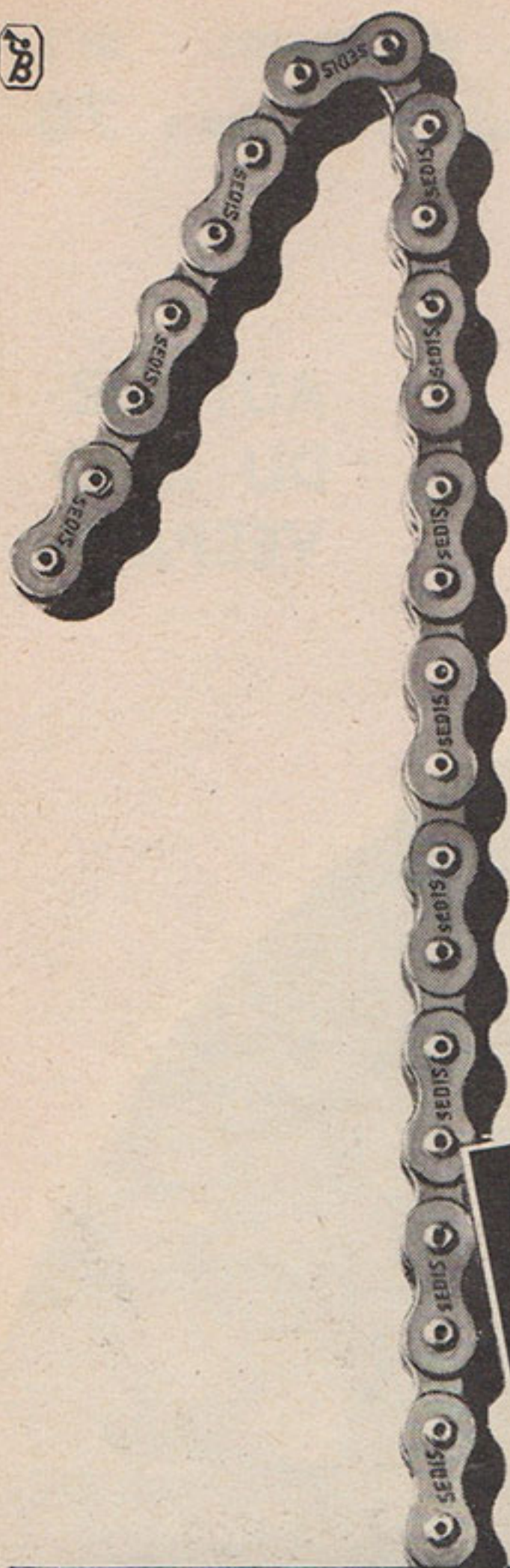
Tous les Samedis, le Numéro : 70 frs

AUTOUR
DU RAID
VESPA

ESSAIS 50 cc
"SPORT" ITALIENS



La relève semble assurée en France, avec Rogliardo-Godillot, 2^{me} derrière Camathias à Bourg.



1 chaîne
qui en vaut 3

la *Spéciale Cyclo*
A TRAITEMENT DELTA Δ

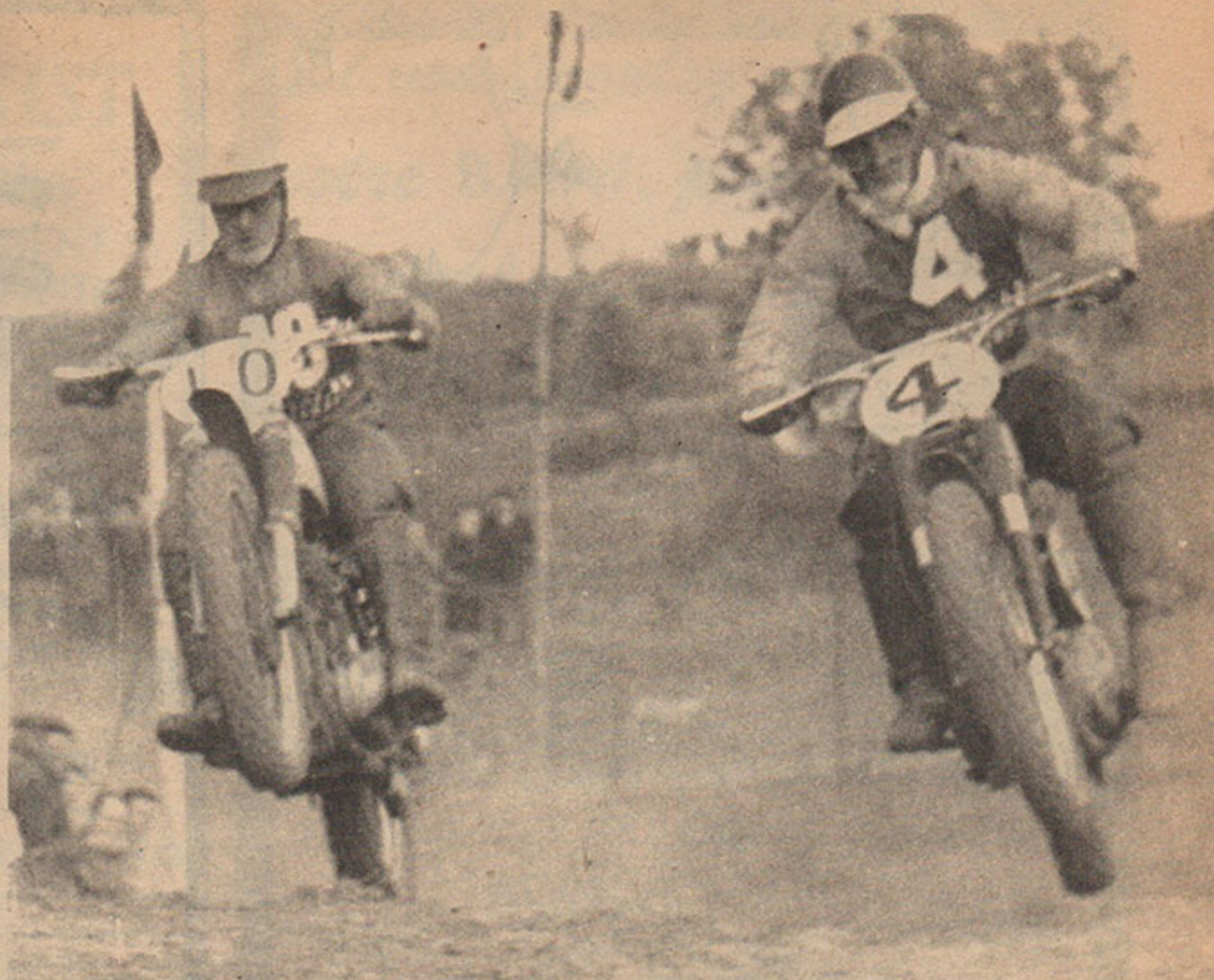
3 fois moins d'usure
pour le
même prix



la chaîne française de qualité

En moto
Cross
les
BSA

Volent
de
Victoires
en



Victoires !...
er

250 agents
à votre Service
dans toute
la France

MOVEA

79, Av. Grande Armée
PARIS - XVI^e

Tél. : KLÉber 40-65

POITIERS-CHARDONCHAMP :

1. Delpeyrat (BSA).

FRANGY :

1. Chuchart (BSA).

CHATEAU-DU-LOIR :

1. Rasmussen (BSA).

THOMER-LA-SOGNE :

1. Burton (BSA).

THOUARS :

1. Hazianis (BSA).

ROUEN :

1. Chuchart (BSA).

PERNES-LES-FONTAINES :

1. Bertrand (BSA).

ST-THIBERY :

1. Smith (BSA).

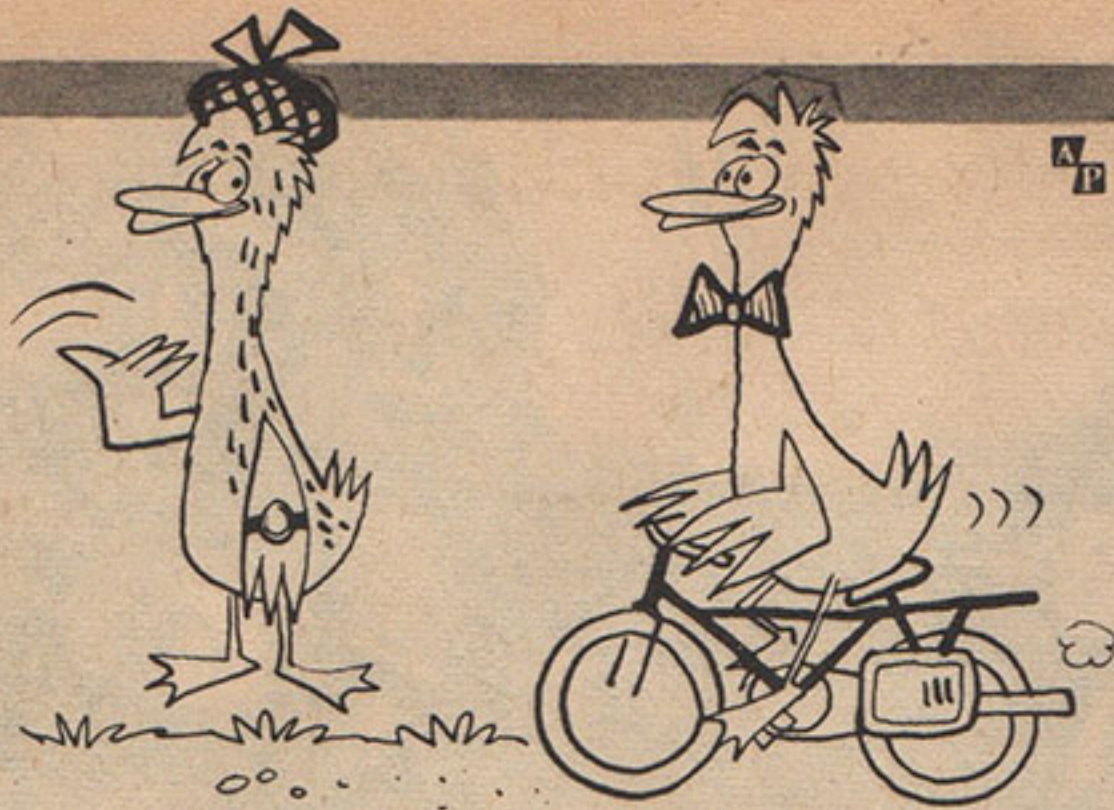
VANNES :

1. Hazianis (BSA).

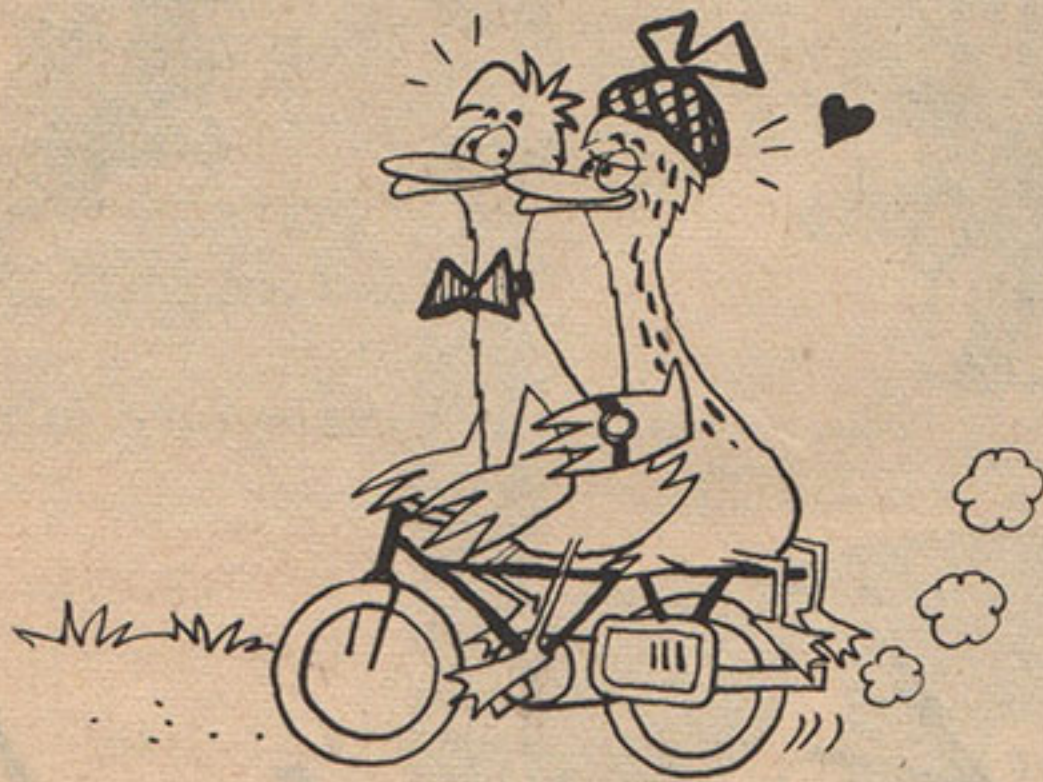
SURGERES :

1. Delpeyrat (BSA).

SADEB - 1, Rue d'Assus - ALGER 644-42



l'amie cane ...



ma câline ...



aié! calamine ...

... tandis qu'avec

SOLEXINE

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



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

En vente partout

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

ACCESSOIRES
POUR
MOTOCYCLETES-VELOMOTEURS-CYCLOMOTEURS

SAKER
ET'S ANDRE PORTERIE

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

Raglan compétition
Modèle police « A l'Aigle »

Motocyclistes!
pour votre Confort et votre Protection
SPORT
VETEMENT-MOTO
BASTILLE
6, Bd Richard-Lenoir, PARIS-XI^e
Téléphone ROQ. 85-69
Tous les meilleurs équipements et vêtements spéciaux

Vulcanisé après confection

DYNAMIC-SPORT
149, r. Montmartre (2^e)
Métro Bourse - GUT. 19-30
Concessionnaire des marques :
JAWA, BSA, NSU, TERROT,
PUCH, HOREX,
LAMBRETTA, MANURHIN,
RUMI, VESPA, VELOSOLEX
Cyclos Sport :
NSU - VICTORIA - BIANCHI
OCCASIONS RÉCENTES
Garantie totale (pièces et main-d'œuvre gratuites. Peinture et moteur neufs.)
choix de Lambretta, Vespa, Rumi, Manurhin et motos franç. et Etr. ttes marques
CRÉDIT : 2 à 15 mois
expéditions en province
TOUTES RÉPARATIONS
Achat ferme moto, scooter
Liste Occasions ctre 3 timb.

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

PIECES ORIGINE
HOREX
IFA - SIMSON - AWO
166, rue Lafayette, Paris-10^e
Tél. : NOR 07-59
Remise aux Réparateurs et Motoristes

BSA STOCKIST
 Motos et Pièces disponibles
 ENVOI CONTRE REMBOURSEMENT
 OCCASIONS AVEC CONTRAT DE GARANTIE
RAPID'MOTO
 6, rue Dailly, St-CLOUD - MOL. 21-29
 Dr J. CHARRIER, International de Moto-Cross

HOREX IMPÉRIATOR RÉSIDENT
 Livrables de suite
 NEUVES et OCCASIONS CREDIT
 Service garanti après vente
 Agent exclusif : BEAUVAIS, 11, Rue Emile Level - PARIS - Mar 57-81

Sté MOTOCYCLE
 166, rue Lafayette, Paris 10
 Gare du Nord Tél. :
 Gare de l'Est Nor. 07-59
 Livrables de suite :
MOTOS ALLEMANDES
 Toutes Marques
 Occasions Récentes
 Garantie total (pièces et
 main-d'œuvre gratuites)
CRÉDIT - REPRISES
 Scooters :
 VESPA, LAMBRETTA, RUMI
 neuf et occasion
 Prix spéciaux aux Agents S.N.C.F.
 et Administration


 Clinique des
 cadres. Réserv-
 voirs et Roues
 tél. PER. 20-68
MARCHAND Frères
 16, rue Danton LEVALLOIS
 Ne pas confondre, bien no-
 ter n° 16, la maison n'a
 pas de succursale.

Pièces **BSA**
 origine **ARIEL - SUNBEAM**
 6, Bd Richard Lenoir - 11-
 ROQ. 29-28
 Toutes pièces en stock
EXPEDITION
STOCKISTE : Remise aux
 réparateurs et motoristes

*Si vous voulez avoir
 votre B.M.W. pour
 les vacances...*



... N'ATTENDEZ PAS
 POUR PASSER VOTRE
 COMMANDE CHEZ :

LEVALLOIS-MOTOS
A. DUBOIS
 58, rue Aristide-Briand, LEVALLOIS-PERRET
 PER. 19-73 (SEINE)

REPRISES AUX MEILLEURES CONDITIONS
AGENT OFFICIEL
 RÉPARATIONS PIÈCES DÉTACHÉES
 Crédit 9 12 15 mois

Avant de passer commande
 Demandez à voir
 l'atelier de votre vendeur

Les scooters
Lambretta
 sont équipés en série avec
L'ANTIVOL
NEIMAN




REALESAGE - RECTIFICATION - GLAÇAGE
 Tous cylindres - Fourniture piston origine ou alliage traité spécial
REFECTION VILEBREQUIN en PIÈCES ORIGINE - ECHANGE STANDARD MOTEURS
 A.M.C. - SACHS - GNOME-RHONE - YDRAL - VILLIERS - MOTOBECANE
REMISE en ETAT : tous moteurs et volants magnétiques
R. MAUCOURANT : 147, bd. Ney, PARIS 18^e - Téléphone : Mar. 46-78
 Pièces Détachées - Expédition Province
 Réparation

PISTONS SEGMENTS
MONOPOLE-POISSY
 53, bd Robespierre - POISSY (S.-&-O.)
CHEMISES SOUPAPES 

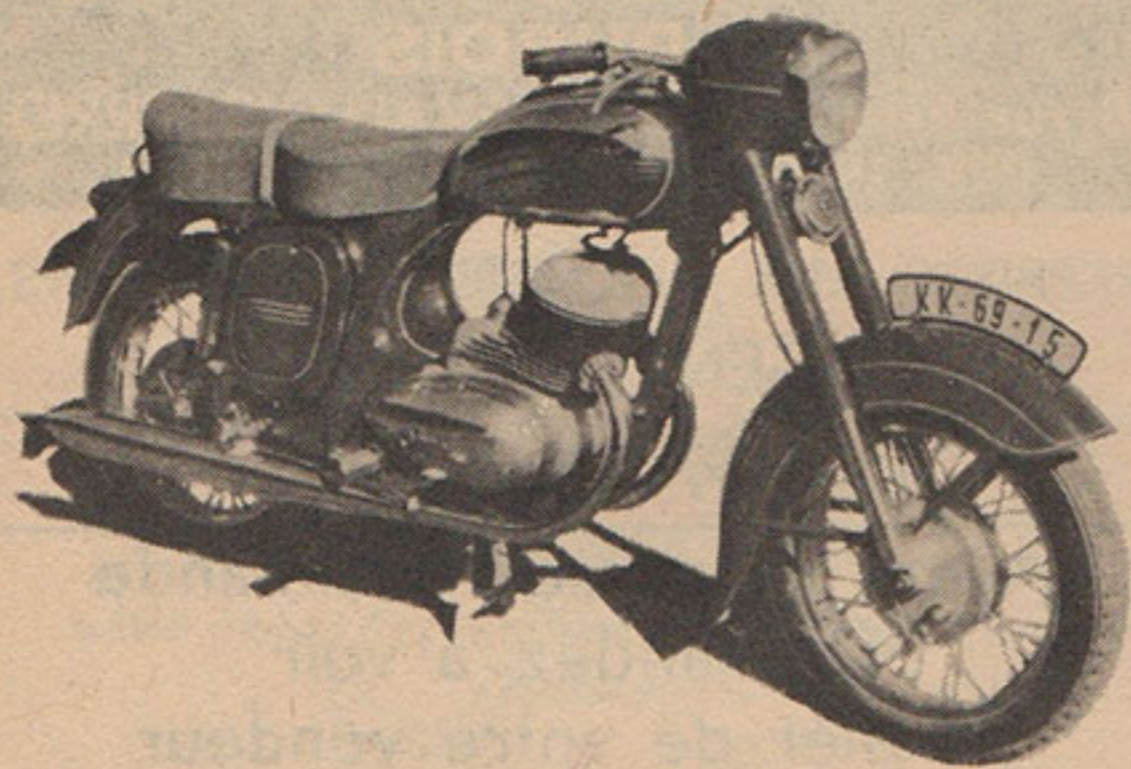
1^{er} Enfin une 500 Française de Série triomphe en Sport
 AUX DEUX HEURES...
 (Machine de série avec...)
 MOTOS 500 cc 150 km/h
 MOTOS 600 cc 160 km/h



... à 124,579 km/h de moyenne
 ... silencieux, phares, etc...
 Pièces détachées pour CEMEC et RATIER
 Pièces détachées adaptables pour flat-twin
 grosses cylindrées

Ets RATIER - 97, Avenue Pierre Brossolette, MONTROUGE (Seine) - Tél. : ALE. 43-60

JOIE JEUNESSE JAWA



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

| | | |
|--------|-------|-------------------|
| 175 cc | . . . | 205.000 Fr + T.L. |
| 250 cc | . . . | 249.000 Fr + T.L. |
| 350 cc | . . . | 282.000 Fr + T.L. |
| 250 cc | CROSS | 365.000 Fr + T.L. |

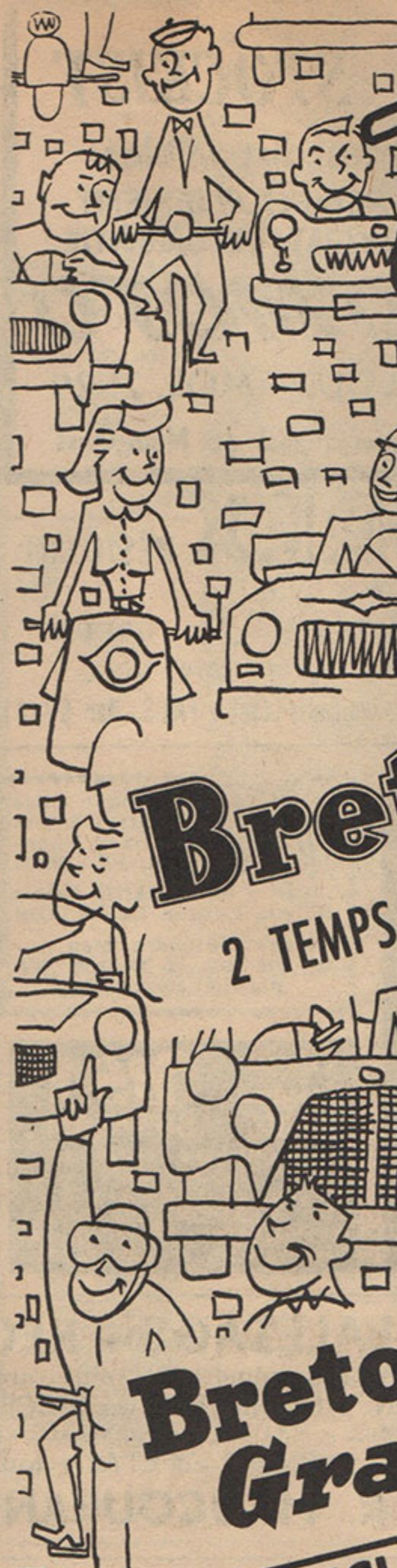
Franco de port et d'emballage

200 Concessionnaires sont à
votre disposition

Liste sur demande

GARANTIE TOTALE
LARGES FACILITÉS DE PAIEMENT

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



Tout!

**nous
faisons
confiance
à l'huile**

Bret-oil

2 TEMPS et 4 TEMPS

**et
au
nouveau**

Bretocyl Graphité

"SPECIAL-MOTO"

DANS VOTRE ESSENCE
OU VOTRE MÉLANGE

DANS SA NOUVELLE PRÉSENTATION
ÉLÉGANTE ET PRATIQUE EN
CHARGEURS DE 5 DOSES OU EN
COFFRETS DE 15 FLACONS-DOSES
CHEZ VOTRE MOTOCISTE OU A
DÉFAUT CONTRE REMBOURSEMENT
DE 995 Frs A :

BRET-OIL

ISSY-LES-MOULINEAUX
(SEINE)

4, rue Jeanne-d'Arc MIC. 48-40





COUP D'ESSAI... COUP DE MAÎTRE !

MAGNIFIQUE réussite du Grand Prix de France de Vitesse sur le Circuit de Montagne à Clermont-Ferrand ! Le compte rendu de cette épreuve sera publié dans notre prochain numéro, mais nous n'avons pas voulu attendre pour dire toute notre satisfaction d'avoir assisté, dans un cadre splendide, sur un circuit que l'on peut sans hésitation classer parmi les plus beaux que nous ayons jamais vus, à des courses qui savent passionner un public nombreux et enthousiaste.

Car c'est vraiment sous ce double aspect, qu'il faut apprécier cette organisation. Le circuit et le « plateau », d'une part, qui nous firent revivre les plus belles journées des « Grand Prix » français dont nous étions sevrés depuis trop longtemps. Les spectateurs, d'autre part, qui vinrent nombreux (et parfois de fort loin) et qui nous rappelèrent, par leur nombre et leur enthousiasme, certains circuits étrangers.

La conclusion ? Le sport motocycliste de vitesse en France peut vivre et prospérer. Lorsque les conditions voulues sont réalisées : compétence et dévouement des organisateurs, plateau d'un niveau élevé, circuit intéressant mettant en valeur la science du pilote et la puissance des machines, publicité bien faite, collaboration étroite entre Fédération et organisateurs, le succès doit venir récompenser les efforts de tous.

Il est bien certain qu'en ce qui concerne Clermont-Ferrand, des points de détail de l'organisation devrait être perfectionnés. Mais, pour une première tentative, nous pouvons dire que c'était une réussite exceptionnelle et — puisque la Fédération a accordé pour trois ans l'organisation du Grand Prix de France au Moto-Club d'Auvergne — on peut espérer que la réussite de l'an prochain dépassera encore celle de cette année, et que le public viendra encore plus nombreux.

Excellentes journées, donc, qui ont fait renaitre en nous l'espoir d'un avenir meilleur pour le sport motocycliste de vitesse en France.

DANS LES DUNES DE RJENBERG :

**Déroute Suédoise
et victoire d'ARCHER
au G. P. du DANEMARK
de MOTO-CROSS.
BAETEN se classe et
B. DIRKS se maintient.**

De notre envoyé spécial

Troisième épreuve du Championnat du Monde 1959 (500cc), le Grand Prix du Danemark retenait d'autant plus notre attention qu'il devait, à notre sens, favoriser une surprise quant au résultat final et à ses incidences sur le classement provisoire.

Pourquoi cette quasi conviction, dès avant que fut courue l'épreuve ? Parce que, tout simplement, ce que nous avions appris de la nature du circuit nous laissait présager de nombreux coups de théâtre : une piste de sable, de sable marin plus encore, rien de tel en effet pour provoquer des renversements de situation en course, des pannes mécaniques capables de bouleverser tous les pronostics logiques.

Et nous ne nous trompons pas, étant même très éloigné de supposer jusqu'à quel degré le circuit de Rjenberg serait meurtrier, fatal à la plupart des favoris qui, dans les deux Grands Prix précédents avaient justifié pleinement les espérances placées en eux.

Pas un Suédois classé, pas un Suédois en état de prendre le départ de la seconde manche, avouez qu'il y a là de quoi vous stupéfier. Pis encore : aucun Suédois n'a pu terminer la première manche ce qui, de longue date, ne s'était plus vu !

★

Est-ce à dire que le circuit appelé à recevoir au Danemark les concurrents du Championnat du Monde était irrecevable ? Sincèrement, nous ne le pensons pas. Il s'agissait sans doute d'une piste d'un caractère un peu inhabituel, tant par son dessin que par la nature du sol, mais il

n'y avait dans tout cela rien qui ne convienne à la pratique du moto-cross telle qu'elle peut se définir en accord avec la réglementation internationale. Longueur, largeur du parcours, dispositions générales ne sauraient être incriminées et, si nous devons adresser une amicale critique aux organisateurs, aux sportifs et sympathiques animateurs de l'Aabenraa og Sonderborg Amters Motosportsklub, elle ne viserait que la protection insuffisante pour les coureurs du côté de la grande descente en bordure de mer.

Sinon, l'épreuve était bien préparée, et elle se déroula dans de bonnes conditions de régularité, dans une excellente atmosphère aussi. Il n'y a que deux ans qu'existe ce circuit, pour l'établissement duquel quelques dévoués membres du club — comme partout, ceux qui tra-

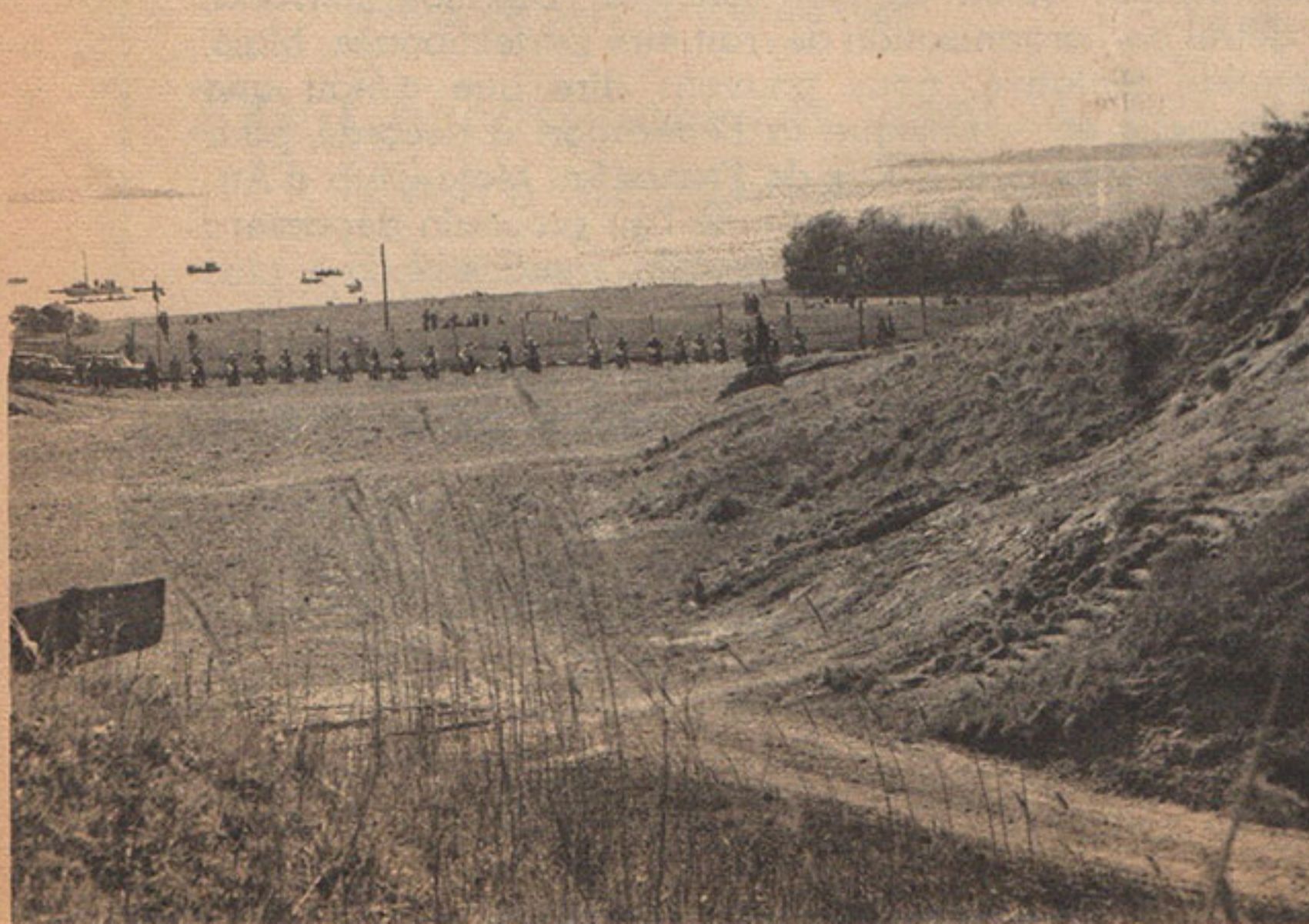
vailent sont rares — se sont dépensés sans compter : drainage du sol, construction d'une gigantesque tour de contrôle, installation d'aménagements indispensables, tout cela témoignait de la volonté de faire de cette course du 10 mai une épreuve digne du nom de « Grand Prix »

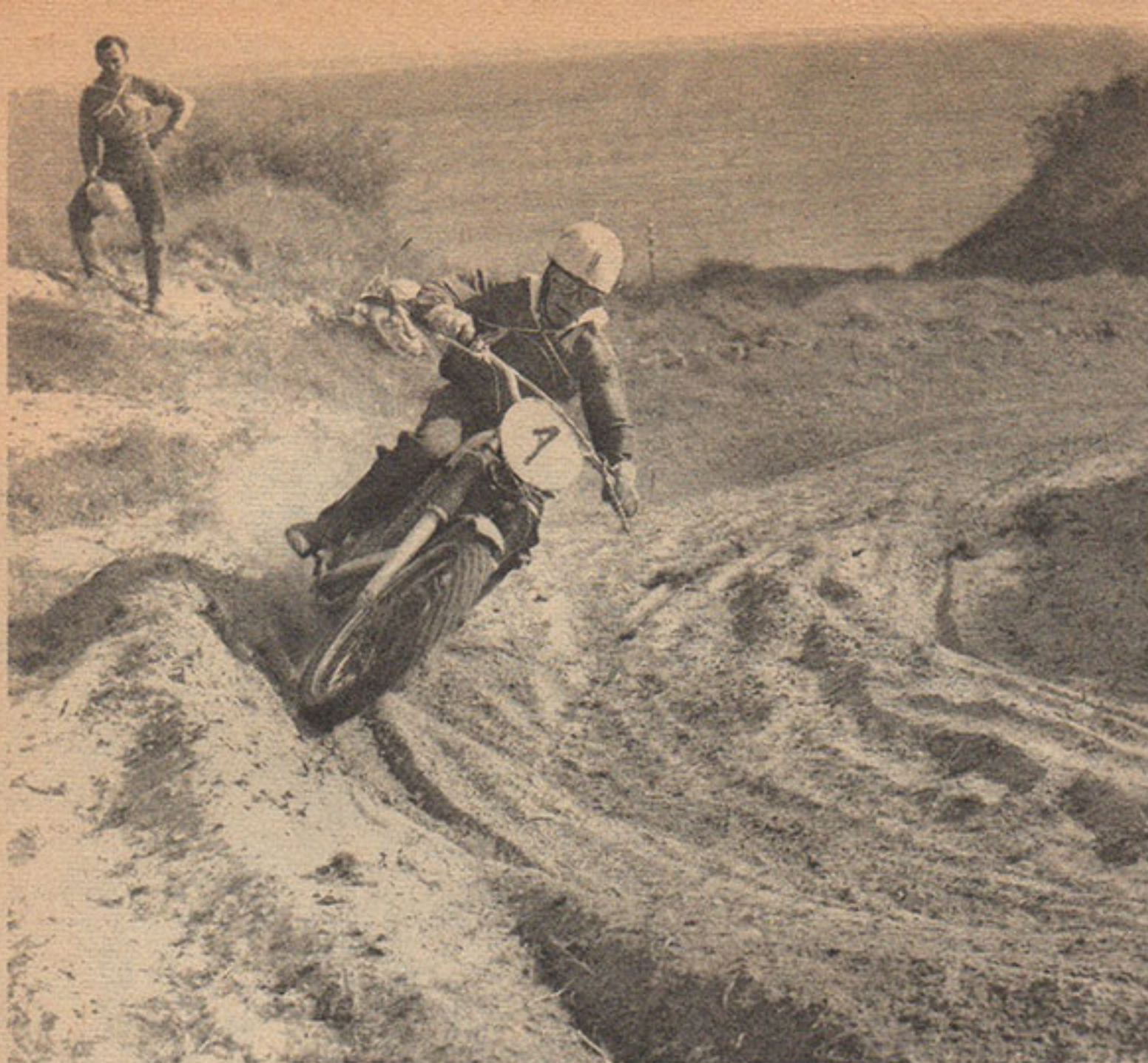
Ci-dessous, à gauche, départ de la première manche du Grand Prix du Danemark, sur le circuit de Rjenberg, au fond de la baie de Sonderborg.

A droite, Archer (3) qui nous a montré tout ce que peut faire un champion britannique pourvu d'une irréprochable mécanique.



Sur le podium, à côté des promoteurs du Grand Prix du Danemark 1959, les trois « grands » du jour : de gauche à droite Baeten (second), Archer (vainqueur) et Broer Dirks (troisième).





et si ce dernier ne fut pas ce que nous connaissons de mieux dans le genre, sa qualité n'en fut pas moins satisfaisante, plus satisfaisante que celle de deux au moins des épreuves de Championnat du Monde par nous visitées la saison dernière.

★

Alors, quelles circonstances particulières menèrent-elles les Suédois — généralement excellents dans le sable et nullement dépayés au Danemark — vers un tel désastre ?

A notre avis, il y en a deux : d'abord le vent, un vent d'une exceptionnelle violence, qui saturait constamment l'air de sable, au point que nous-même, les yeux rougis, larmoyants, restions en panne avec notre appareil photographique dont le mécanisme grippait !

Ce vent, ce sable fin, un sable de plage, voilà qui, conjugués, devait ruiner bien des moteurs. Mais c'est là justement qu'intervient la seconde circonstance : seuls les mécaniques suédoises payèrent un lourd tribut à la casse, ce qui donnerait à penser qu'elles n'étaient pas suffisamment bien préparées, protégées pour résister à l'atmosphère granuleuse dans laquelle elles furent appelées à fonctionner.

D'où, croyons-nous, l'élimination massive des Nordiques qui nous ont habitués à les retrouver depuis si longtemps parmi les hommes de tête à l'arrivée et qui, au Danemark furent tous écartés du résultat.

CLASSEMENT PROVISOIRE DU CHAMPIONNAT DU MONDE

| Place | Noms | Pays | Marques | Points | | |
|-------|-----------|------|----------------|----------|--------|----------|
| | | | | Autriche | Suisse | Danemark |
| 1 | Lundin | S | Monark off. | 8 | 6 | 14 |
| 2 | Archer | GB | Norton | — | 4 | 8 |
| 3 | Nilsson | S | Crescent - 7R | 3 | 8 | 11 |
| 3 | B. Dirks | H | BSA | 6 | 1 | 4 |
| 5 | Baeten | B | AJS - 7 R | — | — | 6 |
| 6 | Scaillet | B | Matchless | 4 | — | 4 |
| 7 | Curtis | GB | Matchless off. | — | 3 | 3 |
| 7 | Rasbro | D | BSA | — | — | 3 |
| 9 | Rombauts | B | BSA | 2 | — | 2 |
| 9 | Tibblin | S | Husqvarna off. | — | 2 | 2 |
| 9 | Jansen | B | Matchless | — | 2 | 2 |
| 12 | Johansson | S | Crescent - BSA | 1 | — | 1 |
| 12 | E. Hansen | D | BSA | — | — | 1 |

Ceci dit, rendons à ceux qui surent tourner vite sans pour autant aller à la gamelle, à ceux qui surent accomplir quarante-cinq tours dans ces conditions exécrables le juste hommage qui leur revient : Des hommes comme Archer, Baeten, Jansen ont montré là toute leur grande classe, tout le métier de coureur, métier qui consiste autant à prévoir côté moteur qu'à se dépenser sur la piste. Des hommes comme Rasbro et E. Hansen sont à féliciter pour avoir su tirer le meilleur parti de leur connaissance du terrain, en présence de milliers de supporters ardents.

Enfin un homme à qui nous réserverons un paragraphe spécial : le Hollandais Broer Dirks. Ce garçon là, que nous avons vu l'an dernier foncer comme un taureau, mais sans aucun discernement, a conservé toute sa puissance, toute sa vaillance, mais l'esprit lui est venu. Résultat : seconde place au G. P. d'Autriche, cinquième place au Grand Prix de Suisse, troisième place au G. P. du Danemark. A ce jour, B. Dirks est le seul des 13 classés du tableau provisoire à avoir réalisé cette performance : marquer des points dans chacune des courses disputées jusqu'ici !

Si un homme nouveau s'est authentiquement confirmé en grosse cylindrée depuis un an, c'est bien Broer Dirks, un garçon modeste et méritant, ce qui ne gêne rien !

★

Voyons maintenant la course. Au départ, Ludin, Nilsson, Johansson, Tibblin pour les Suédois ; Archer et Curtis côté britannique (Draper et Smith étant retenus en Angleterre ; Baeten, Jansen, Scaillet chez les Belges (Rombauts se consacrant maintenant au Championnat de Belgique, dont il est le leader) ; A. et B. Dirks pour la Hollande ; Michel Jacquemin côté français, des Allemands aussi, Wolter, Walz, Dreisilker, enfin les Finlandais Honkala et Rein et quatre Danois : Rasmussen, E. Hansen, Andersen et Rasbro.

Baeten part en flèche dans la première manche, tournant devant Curtis, si à l'aise sur ce sable mouvant, Archer qui va nous donner un festival de pilotage « à l'anglaise », Rasbro qui ne tiendra pas cette place jusqu'au bout, Tibblin qui va lui aussi rétrograder, etc...

Rapidement, les positions se précisent. Johansson occupe la cinquième place dès le quatrième tour tandis que Nilsson, moins bien parti que ses adversaires, amorce un retour impétueux.

A gauche, un passage de Baeten (1). Au fond, Jacquemin, arrêté en seconde manche du fait de la perte de son levier de sélecteur. A droite, Broer Dirks, un grand champion, la révélation de ce Championnat du Monde 1959 où il a marqué des points dans chacune des trois manches disputées à ce jour.

★

Deux tours plus loin, Curtis, incomparable, rejoint et dépasse Baeten. En troisième position vient toujours Archer, qu'essaie de rejoindre Tibblin. A peu de distance vogue le duo Johansson-Nilsson, enfin, mais déjà distancés, passent Rasbro, B. Dirks, Jansen, Andersen, Hansen, etc...

Lundin est loin, il passe lentement et bientôt rentrera au parc : boîte cassée. Scaillet lui-même a des ennuis mécaniques qui provoqueront son abandon.

Voici que Nilsson passe en cinquième place, immédiatement suivi par Rasbro que talonne B. Dirks. Johansson, lui, n'est plus là : chutant au bas d'une descente, il s'est brisé une jambe !

B. Dirks accentue sa pression, avance comme une horloge et s'installe derrière Nilsson, à la cinquième place. En tête, aucun changement. Mais voici que Nilsson revient sur Archer qui, en deux tours, rattrape Baeten et le passe en entraînant le Suédois dans son sillage. Nous pointons alors Curtis, Archer, Nilsson, Baeten, B. Dirks et, loin, Rasbro, Jansen très sage et régulier, E. Hansen, etc...

Au 18^{me} tour, plus de Nilsson, dont le moteur n'a pas résisté au sable, pas plus d'ailleurs que celui de Tibblin, disparu de puis un moment déjà.

Et les choses ne changeront plus, l'arrivée s'effectuant sur les passages successifs de Curtis, Archer, Baeten, B. Dirks, Rasbro, Hansen, etc...

★

A nouveau, le meilleur départ est le fait d'un britannique, Archer cette fois, qui prend le commandement en seconde manche.



Ci-dessus, sur le circuit de sable marin, les Danois ont particulièrement bien tenu leur place. Ici Ejvind Hansen (20), 6^{me} au classement général.

En haut, à droite, voici sans conteste le meilleur crossman danois : Boris Rasbro (22) qui a déjà inscrit son nom au palmarès du Championnat du Monde 1958, et compte maintenant 3 pts au classement provisoire 1959.

Le suivent Curtis, B. Dirks déjà en avant du groupe formé par Baeten, Jansen, Rasbro. Plus loin encore E. Hansen, Andersen, A. Dirks, etc...

Et, tandis que Jacquemin abandonne devant nous, ayant perdu son levier de sélecteur dans le sable, Jacquemin dont le cadre avait été brisé lors d'une chute en première manche — mais il avait courageusement continué, en dépit de la difficulté éprouvée à conduire — voici que Baeten se rapproche du trio de tête à l'intérieur duquel un changement important se produit : Dave Curtis crève, et disparaît. Le malheureux et très bon pilote n'a décidément aucune chance dans les Grands Prix, ce qui ne l'empêche pas d'être du niveau des plus grands internationaux.

Pas de chance ? La preuve : ayant changé de roue, Curtis revient... et casse sa chaîne.

Voici donc, derrière Archer, B. Dirks second, Baeten troisième, Jansen, Rasbro ensuite, puis le Finlandais Rein que doublera bientôt E. Hansen.

Et l'ordre des choses ne changera plus jusqu'à l'arrivée, dans cette manche de 20 tours (contre 25 tout à l'heure), beaucoup moins disputée que la précédente du fait de la disparition de l'équipe suédoise au grand complet. Au classement général, victoire d'Archer avec une première et une seconde places, soit 3 points.

Archer est ainsi second derrière Lundin au classement provisoire du Championnat du Monde. A la veille du G. P. de France, c'est important : le Britannique peut gagner à Mayenne, aiguilloné par la proximité de son rival direct, qui ne le précède que de 2 points.

R. C. D.



Ci-dessous, Nic Jansen (7), il a repris contact avec les Grands Prix en s'alignant au Danemark, où il prend la cinquième place. Un excellent résultat.

RÉSULTATS TECHNIQUES

G. P. DU DANEMARK, 3^{me} manche du Championnat du Monde (500 cc) :

Première manche : 1. Dave CURTIS, 51' 11" 9 ; 2. Archer, 51' 12" 9 ; 3. Baeten, 51' 14" 3 ; 4. B. Dirks, 51' 56" 7 ; 5. Rasbro, 52' 40" 6 ; 6. E. Hansen, 52' 44" 0 ; 7. Nic Jansen, 53' 05" 3 ; 8. A. Dirks à 1 tour ; 9. Andersen ; 10. Honkala ; 11. Dreisilker, à 2 tours ; 12. Walz ; 13. Jacquemin, à 5 tours. (25 tours pour cette manche, longueur du circuit 1.600 mètres environ.)

Deuxième manche : 1. Leslie ARCHER, 40' 37" 8 ; 2. B. Dirks, 40' 42" 8 ; 3. Baeten, 40' 46" 6 ; 4. Jansen, 42' 34" 2 ; 5. Rasbro, 42' 43" 7 ; 6. E. Hansen, à 1 tour ; 7. Andersen ; 8. Dreisilker ; 9. Wolter, à 2 tours ;

10. Honkala ; 11. Rein, à 3 tours. (20 tours pour cette manche.)

Classement général : 1. Leslie ARCHER (G-B, Norton), 3 pts ; 2. René Baeten (B, AJS 7R), 6 pts ; 3. Broer Dirks (H, BSA), 6 pts, départagé au meilleur temps ; 4. Boris Rasbro (D, BSA), 10 pts ; 5. Nic Jansen (B, Matchless spéciale), 11 pts ; 6. Ejvind Hansen (D, BSA), 12 pts. Ces 6 hommes marquent respectivement 8, 6, 4, 3, 2 et 1 points au classement provisoire du Championnat du Monde 1959.

Viennent ensuite : 7. Andersen (D, BSA), 16 pts ; 8. Dreisilker (A, BSA), 19 pts ; 9. Honkala (Finl., BSA), 20 pts. Les autres concurrents ne sont pas classés, n'ayant pas accompli les 25 tours requis réglementairement.



CROSS * CROSS * CROSS *

A DIVION

Environ 2.000 spectateurs ont assisté à cette réunion qui fut animée en 350 cc par Devoldre R., Brassart, Cathelain, etc...

En 500, Barbara résista longtemps à l'Anglais, Heanes, qui le doubla cependant sur la fin.

350 cc : 1. Devoldre R. ; 2. Cathelain ; 3. Brassart ; 4. Lemaire ; 5. Devoldre H., etc...

500 cc : 1. Heanes (G.-B.) ; 2. Barbara ; 3. De Doncker ; 4. Devoldre ; 5. Pieters (B.), etc...

A GRASSE

250 cc : 1. Geil ; 2. Audemard ; 3. Romano ; 4. Tomatis ; 5. Laugier, etc...

500 cc : 1. Amedeo ; 2. Vidal ; 3. Darmain ; 4. Geil ; 5. Lucas, etc...

A SOURDEVAL

Non loin de la Suisse Romande dans un site de verdure et un climat d'affabilité, le Moto-Club Aiglon patronne chaque année, l'effort désintéressé d'un tout petit pays épris de la cause du cross.

Le succès de plusieurs années permit de constituer un plateau de choix d'où devait se détacher l'Anglais Burton qui marqua de son assurance et d'une force peu communes les trois manches de cette intéressante réunion.

Pourtant derrière Robert Klym, toujours combattif, qui fut l'égal d'un Vouillon en pleine forme, Guy Bertrand s'il

n'avait ou cassé ou chuté eut peut-être modifié le classement général que voici :

1. Burton (G.-B.) ; 2. Klym Robert ; 3. Vouillon ; 4. Bertrand ; 5. Beaulard ; 6. Jacquemin ; 7. Brassine.

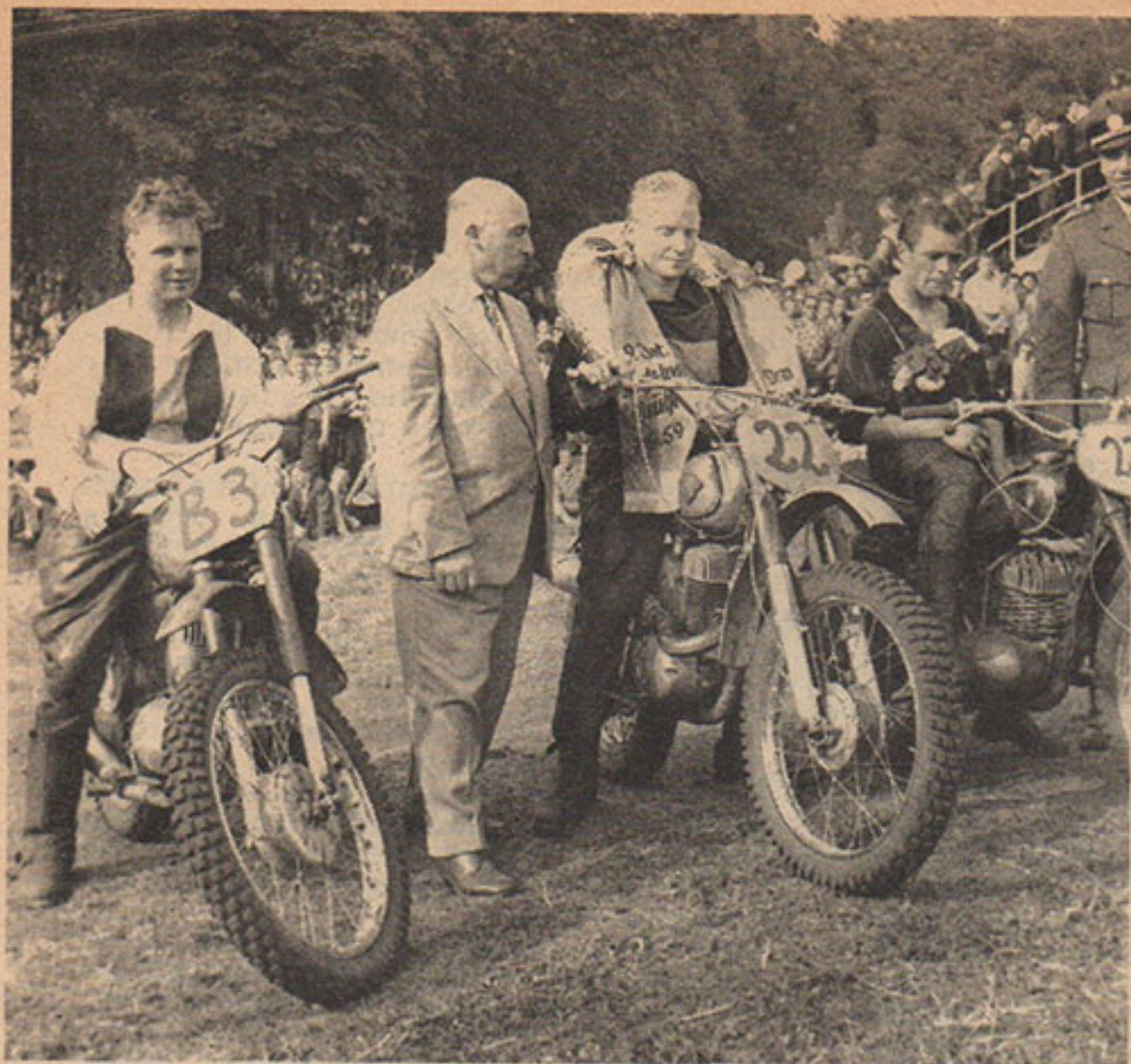
Le Belge Liekens et l'Anglais Tate remplaçant Bowerman ne firent aucune prestation.

★

En 350, le petit Boulard (de Montfort) perdit avec sa chaîne en début de finale, le bénéfice de ses deux premières places. Et sur ce terrain court, mais épuisant, c'est Blanchard, devant Perrin et Doissnel qui marquèrent les phases les plus intéressantes de cette catégorie.

(De notre correspondant P. S.-C.)

DES RÉSULTATS...



De gauche à droite, les grands animateurs des 2 courses : Jean Crosset, Oesterle, Ott.

Ci-dessous : Phil Nex, meilleur pilote en grosse cylindrée.

ment conscients de leurs responsabilités et pas un détail ne cloche, rien ne manque au dispositif général important mis en place pour la circonstance. Il y a de l'ordre — et il en faut, avec les quatre-vingt ou quatre-vingt-dix coureurs présents ici pour la journée et les 25.000 personnes qui ceintureront le circuit durant l'après-midi — de l'ordre, mais aucune tracasserie et tout se passera dans le contentement général, jusqu'au terme de la *Sieger Ehrung*, cérémonie classique en Allemagne au soir de l'épreuve et où l'on fête les héros du jour en leur remettant des prix d'honneur, représentés par des objets de réelle valeur.

Mais avant d'en venir à la *Sieger Ehrung*, abordons plutôt les courses... ce qui est davantage dans l'ordre logique des choses !

★

Venant du parc où, honnêtement, l'on est à l'étroit et logé sur un sol exagérément rugueux, voici que s'avancent les pilotes de la catégorie 250 cc, ceux dont nous vous avons donné tout à l'heure les noms, au moins pour les principaux engagés.

A BRUHL

QUE le moto-cross participe en Allemagne de cette évolution dont il bénéficie maintenant un peu partout dans les pays qui n'y sont venus qu'après l'Angleterre, la Belgique et la France, c'est là chose claire et dont vous avez pu vous faire déjà une idée en suivant nos relations des réunions de Bielstein et Leichlingen en 1958.

En Allemagne toutefois, c'est d'une évolution par la base qu'il s'agit, d'une progression qui s'exerce à partir de l'adhésion toujours plus large du petit monde sportif. Et c'est ainsi que le calendrier, s'il porte trace d'un assez grand nombre de courses réservées aux licenciés nationaux, ne compte encore que trois grandes épreuves de niveau international.

Ayant déjà rendu visite à deux d'entre-elles la saison précédente, nous avons voulu connaître et vous faire connaître à son tour la troisième, Brühl, près de Cologne.

Il est d'ailleurs curieux de constater que ces trois cross internationaux qui constituent le meilleur du calendrier allemand de moto-cross — Bielstein-Leichlingen-Brühl — se situent tous à proximité de la grande ville dont nous parlions tout à l'heure. On peut, pensons-nous, en conclure que la région de Cologne est un peu la pépinière du moto-cross d'Outre-Rhin, à l'image de l'Anjou-Bretagne chez nous, où abondent les réunions tant grandes que petites, où se forment encore quantité de crossmen.

★

Que devait-être ce 9^{me} moto-cross international de Brühl ? A l'origine, on avait prévu de confier au *Brühler Club für Motorsport* l'organisation de la manche allemande du Championnat du Monde en 500 cc, épreuve d'autant plus considérable qu'elle signe l'entrée de l'Allemagne dans le concert des nations organisatrices de la grande compétition internationale annuelle.

Ceci montre que le club de Brühl a déjà un passé qui répond de lui, car les pouvoirs sportifs allemands n'auraient pas songé, sans cela, à engager le prestige de leur pays sur son nom. Cependant, pour des raisons d'ordre pratique, c'est finalement à Bielstein que le Championnat du Monde a été donné, et de cela nous vous reparlerons bientôt.

Restait donc au M.C.M. Brühl à se retourner vers une manifestation internationale dont l'ampleur ne put faire

TRIOMPHE DE LA PETITE CYLINDRÉE

OESTERLE VAINQUEUR EN 250 cc

... ET EN 500 cc AVEC SA MAICO!...

MEILLEURS ÉTRANGERS :

P. NEX et J. CROSSET

regretter le projet initial. Nous trouvons ainsi au programme deux épreuves inters 250 et 500 cc, avec une nombreuse participation étrangère, sans compter tous les meilleurs Allemands où presque.

En plus, naturellement, des courses réservées aux débutants et aux « nationaux », qui ne vous sont pas connus et attendront dès lors de monter dans la classe supérieure pour vous être présentés.

★

En 250 cc, course en une manche unique, sur 18 tours d'un circuit de plus de deux kilomètres de développement, avec la participation étrangère dont l'importance se trouve diminuée du fait de l'absence des Polonais qui, sans doute, n'ont pu obtenir leur visa.

Notons quand même l'Anglais Bill Gwynne, sur Greeves, les Belges Verhaegen, sur Greeves à moteur NSU, Crosset, sur une Jawa préparée par Chevolet, Van Pee, sur Jawa également, etc...

Côté allemand Oesterle, Muller, Betzlbacher, le fameux trio Maico auquel ne manque que Walz — mais alors c'est d'un quartette qu'il faudrait parler ! — Herbert Ott est là aussi, avec sa petite DKW aux étonnantes possibilités et encore Matthes, qui court beaucoup en 500 mais emploiera aujourd'hui une Maico.

Enfin, quelques noms de complément. Présentation des coureurs, sans trop de longueurs et de bonne allure. C'est aussi que la ligne droite compose un magnifique décor avec ses immenses flammes aux couleurs des nations, avec les taches éclatantes que forment au long des barrières les banderoles publicitaires, avec aussi et surtout les milliers de spectateurs enthousiastes qui créent une ambiance de la meilleure qualité à mesure que s'avancent les opérations préluant au premier départ.

Le temps est magnifique... et nous dégusterons beaucoup de poussière. Mais qu'y faire ? Les organisateurs, comme à Leichlingen ou Bielstein, sont pleine-



Voici près de nous Jean Crosset, ce jeune Belge qui s'impose de course en course et que son metteur au point, l'habile Chevolet, ne quitte guère. Alors, la Jawa est-elle prête? L'on nous assure que oui et que son pilote pense bien obtenir ici encore un excellent résultat. Par ailleurs, nous apprenons qu'Alex Colin, si longtemps lié à la mécanique NSU, est finalement passé chez Jawa ces derniers jours, confiant la préparation de sa nouvelle monture au même Chevolet qui travaille déjà pour Crosset.

Mais M. Flimm, directeur de la course, s'appête à donner le départ tandis que Bartl Kohler, qui a renoncé depuis l'an dernier, se tient un peu de côté, son rôle ne l'amenant à intervenir que plus tard : il est préposé à la manipulation du drapeau à damier avec lequel, tout à l'heure, il saluera le vainqueur.

Légèrement en pente ascendante et bien courte, trop courte, cette ligne droite qui ne permet pas un départage suffisant des coureurs avant qu'ils entament le premier virage à gauche où, déjà, le circuit se rétrécit notablement.

D'où nous sommes, nous ne voyons les pilotes que de dos, à l'instant où ils disparaissent à nos regards. C'est Herbert Ott qui est parti en tête, entouré par Matthes, Crosset qui a pris un très bon départ, Oesterle qui démarre rarement en tête, l'Anglais Rolf Muller encore handicapé par une blessure reçue huit jours avant à Schwerin, en Championnat d'Europe. Les autres suivent de près, mais leurs chances semblent déjà compromises car sur ce parcours étroit, peu de possibilités de remonter une série d'adversaires.

La première action vient de Willi Oesterle, qui passe Crosset dès le troisième tour. Derrière les quatre hommes de tête, en paquet, suivent Gwynne et Muller, puis l'espoir de Bielstein, Wirths, accompagné par Marcel Verhaegen dont le « bitza » va bien et qui nous a dit tout à l'heure vouloir le montrer en France. Avis à nos organisateurs!

Mais Crosset ne s'endort pas sur ses lauriers et, vexé par la progression d'Oesterle à ses dépens, porte immédiatement son attaque sur Matthes qu'il double de belle façon. En tête donc, Ott et sa merveilleuse DKW, puis Oesterle et Crosset dans un mouchoir.

Cette course ne risque pas de sombrer dans la monotonie : Oesterle est irrésistible dans sa progression et Herbert Ott doit bientôt lui laisser le commandement, s'évertuant maintenant à résister à la poussée exercée par Crosset, déchaîné, admirable de volonté et de puissance.

Déjà des trainards sont doublés, sans que l'ordre vienne à se modifier : Oesterle fait son petit « trou », Ott et Crosset tournent presque roue dans roue, Matthes conserve le sillage et, plus loin, Gwynne, Muller, Verhaegen restent sur leurs positions. Le restant des concurrents, doublé ou très distancé, en est réduit à faire de la figuration.

Et chacun conservera sa place, sans que pourtant l'action ne se ralentisse. Oesterle bien sûr a semé ses suivants et marche solitairement vers une victoire acquise sans discussion mais, derrière lui et jusqu'à l'arrivée, Crosset ne désarmera pas, arrivant à hauteur de Ott, repardant quelques mètres, les reprenant au tour suivant, terminant enfin sur un rush éblouissant sans parvenir cependant à remonter le valeureux Ott qui a su tirer le meilleur parti du terrain pour compenser l'infériorité de sa mécanique côté vitesse.

Plus loin, Matthes, Gwynne, Verhaegen, aux places d'honneur. Muller a disparu peu après la mi-course et les suivants n'ont rien fait qui vaille d'être mentionné, mis à part Wirths, bon 7me.

★

En 500 cc, les engagés allemands et étrangers sont si nombreux qu'il a fallu les répartir en deux séries de 17/18 hommes. L'on prendra tout à l'heure une dizaine

des meilleurs classés dans chacune des courses préliminaires et l'on composera de la sorte le plateau d'une finale dite « Prix des Nations ». Cette finale fera en outre l'objet d'un classement par équipes nationales, en sus du classement individuel. Et comme ces équipes sont composées de trois coureurs, notre Michel Jacquemin, seul Français au départ, sera versé dans une équipe « mixte », avec un Danois excédentaire et le Suisse Von Arx. Ce team tripartite s'assurera en fin de compte une honorable quatrième place.

Au départ, en première série, Jacquemin donc, Von Arx, le Suédois Hammarstedt, le Belge Hubert, les Danois Hansen, Sorensen, Christiansen, Gwynne qui a troqué sa Greeves pour une BSA, Betzlbacher, qui monte pour la circonstance une Matchless, Muller sur AJS, plus nos meilleurs concurrents de la classe 250 de tout à l'heure, qui ont conservé leurs petites montures : Verhaegen, Crosset, Oesterle, Ott, etc...

Grande explication donc entre petites et grosses cylindrées, mais où il est clair que les machines moins puissantes ont leur chance : outre qu'il ne laisse guère la possibilité de doubler, le circuit ne comporte pratiquement aucune droite où les CV puissent arbitrer la situation. La partie rapide et plane est très brève, trop sinueuse pour favoriser les 500 cc et le reste de la piste, en sous-bois, est une succession de montées, de descentes, de virages où intervient surtout la maniabilité.

★

En tête dès le départ, l'Allemand Matthes, sur Maïco... ce qui confirme d'autant mieux ce que nous venons d'écrire qu'il restera leader durant les 14 tours!

Derrière, Betzlbacher, dont la seconde place au premier tour sera tout aussi conservée jusqu'à l'arrivée, puis Jean Crosset, Hammarstedt, Ott, Jacquemin fort bien parti, Von Arx, Hubert, Muller, Oesterle, etc...

Dès les premiers tours, Ott attaque Hammarstedt et l'estoque rapidement. Les trois hommes de tête restent groupés tandis que les suivants naviguent à quelque distance les uns des autres. Cependant, le Suisse Von Arx, dans un très bon jour, fonce vers l'avant, absorbant Jacquemin qu'Oesterle devancera également dans le même mouvement.

Le petit Herbert Ott, infatigable, entreprend la tâche difficile qui consiste à passer Crosset bien accroché à sa troisième place et, plus heureux que son adversaire dans la course précédente, y parviendra assez rapidement.

Seuls changements d'importance par la suite, le recul de Hammarstedt qui cède sa place à Oesterle, et celui de Von Arx rétrogradé en 10me position par suite d'ennuis mécaniques. Michel Jacquemin, 8me au 7me tour, le reste jusqu'au bout ce qui constitue une bonne performance.

★

En seconde série, le Belge Cordonnier, les Anglais Cheney et Nex, le Suédois

Ackerblom, le Hollandais Baudoin, les Danois Hansen Ejvind et Andersen seront les protagonistes essentiels de la course côté grosses machines, la réplique leur étant valablement donnée par la Maïco de l'Allemand Wirths, moins brillamment cependant que dans la première série.

Comme tout à l'heure, l'homme parti en tête gagnera — ah, ces terrains étroits! — Cet homme, se sera Cordonnier, très vite détaché, qui ne sera plus inquiété par la suite.

Derrière lui, Baudoin, le vétéran hollandais, bientôt en proie aux attaques de Cheney, qui réussira à s'assurer la seconde place. Mais Phil Nex, à son tour, entreprend de revenir de loin et, gravissant un à un les degrés de cette dure remontée, passe successivement Hansen et Wirths pour ne citer que ceux de ses adversaires qui resteront dans les dix premiers à l'arrivée.

Voilà donc Baudoin rétrogradé à la 6me place, qu'il conservera, devant Ackerblom, Andersen, Niesel et Selbach.

★

Venons-en à la finale, sur 20 tours, ce qui s'avèrera un peu long. C'est encore Cordonnier qui file en tête, suivi de Hammarstedt, Oesterle (jamais premier, mais rarement loin au départ), Von Arx décidément dans un grand jour, Nex, Crosset. Un peu plus loin, un second groupe, avec Hubert, E. Hansen, Ackerblom, Jacquemin assez bien placé, puis Ott, Matthes, Cheney, Baudoin, Wirths, etc...

En tête, rien ne bouge jusqu'au 6me tour, où Oesterle se rapproche de Cordonnier. Hammarstedt est seul en 3me position mais déjà Nex a passé Crosset qui tourne devant E. Hansen.

Et un peu plus tard, le tour est joué : voici Oesterle qui s'annonce en tête, ayant largement distancé le second qui se trouve être désormais Hammarstedt, suivi par Von Arx, Nex, Crosset, E. Hansen. Cordonnier, dans sa lutte avec le pilote de la Maïco, a perdu 7 places, dont il ne pourra reprendre que deux.

C'est ensuite à la remontée de Ott que nous vibrerons, à celle aussi de Cheney que voici bientôt 3me tandis que Von Arx, lui, est retombé à la 6me place.

La course est passionnante, des changements de situation intervenant sans cesse sauf pour Oesterle, bien installé au leadership. Cheney, malchanceux, disparaît ainsi sur la fin, mal récompensé de son bel effort et Crosset lui-même perd des places mais finit par se maintenir en septième position.

Et l'arrivée voit à nouveau triompher Willi Oesterle qui, par ses succès répétés en petite et grosse cylindrées est indiscutablement l'un des crossmen de l'année, Oesterle qui a prouvé que la 250 cc peut victorieusement se mesurer aux 500 cc sur de nombreux terrains tant français qu'étrangers.

Au point que, chez nous, la formule « mixte » apparue cette année est en passe d'être adoptée sur un large plan.

R. C. D.

RESULTATS TECHNIQUES

250 cc Inters, 18 tours : 1. OESTERLE (A. Maïco), 37' 33" 5; 2. Ott (A. DKW), 37' 42"; 3. Crosset (B. Jawa), 37' 42" 5; 4. Matthes (A. Maïco); 5. Gwynne (G.B. Greeves); 6. Verhaegen (B. Greeves-NSU); 7. Wirths (A. Maïco), à 1 tour; 8. Niesel (A. Maïco); 9. Niesel (A. Maïco); 10. Kiel (A. DKW), à 2 tours, etc...

500 Inters, 1re série, 14 tours : 1. MATTHES (A. Maïco), 30' 09"; 2. Betzlbacher (A. Matchless), 30' 13" 5; 3. Ott (A. DKW), 30' 14"; 4. Crosset (B. Jawa); 5. Oesterle (A. BSA); 6. Hammarstedt (S. AJS); 7. Hubert (B. BSA); 8. Jacquemin (F. AJS 7R); 9. Gwynne (G.B. BSA); 10. Von Arx (CH. BSA), etc...

500 Inters, 2me série, 14 tours : 1. CORDONNIER (B. BSA), 30' 47" 2; 2. Cheney (G.B. BSA), 30' 59"; 3. Nex (G.B. BSA), 31' 16"; 4. Hansen (D. BSA); 5. Wirths (A. Maïco); 6. Bauduin (H. Mat-

chless); 7. Ackerblom (S. BSA); 8. Andersen (D. BSA), à 1 tour; 9. Niesel (A. Maïco); 10. Selbach (A. BSA), etc...

500 Inters, finale, 20 tours : 1. OESTERLE (A. Maïco), 42' 39"; 2. Nex (G.B. BSA), 43' 05"; 3. Ott (A. DKW), 43' 29"; 4. Hansen (D. BSA); 5. Cordonnier (B. BSA); 6. Von Arx (CH. BSA); 7. Crosset (B. Jawa); 8. Ackerblom (S. BSA); 9. Hammarstedt (S. AJS); 10. Hubert (B. BSA); 11. Wirths (A. Maïco); 12. Bauduin (H. BSA); 13. Jacquemin (F. AJS 7R), etc...

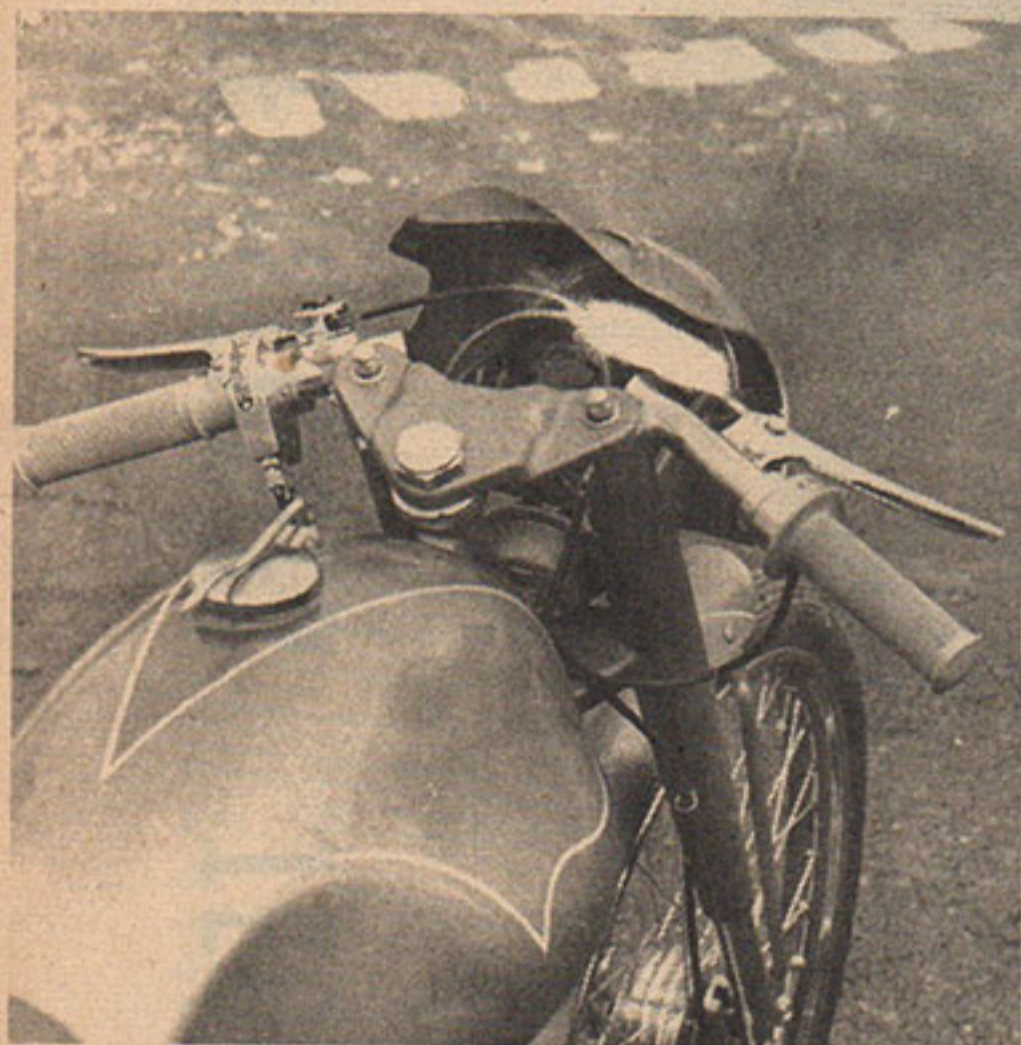
Challenge par équipes : 1. Allemagne II (Matthes, Ott, Wirths), 14 pts; 2. Belgique (Cordonnier, Crosset, Hubert), 15 pts; 3. Suède (Hammarstedt, Ackerblom, Jansen), 17 pts; 4. Danemark et équipe mixte (France, Danemark, Suisse), 19 pts, etc...

DES MOTOS "SPORT" DE 50 cc ?

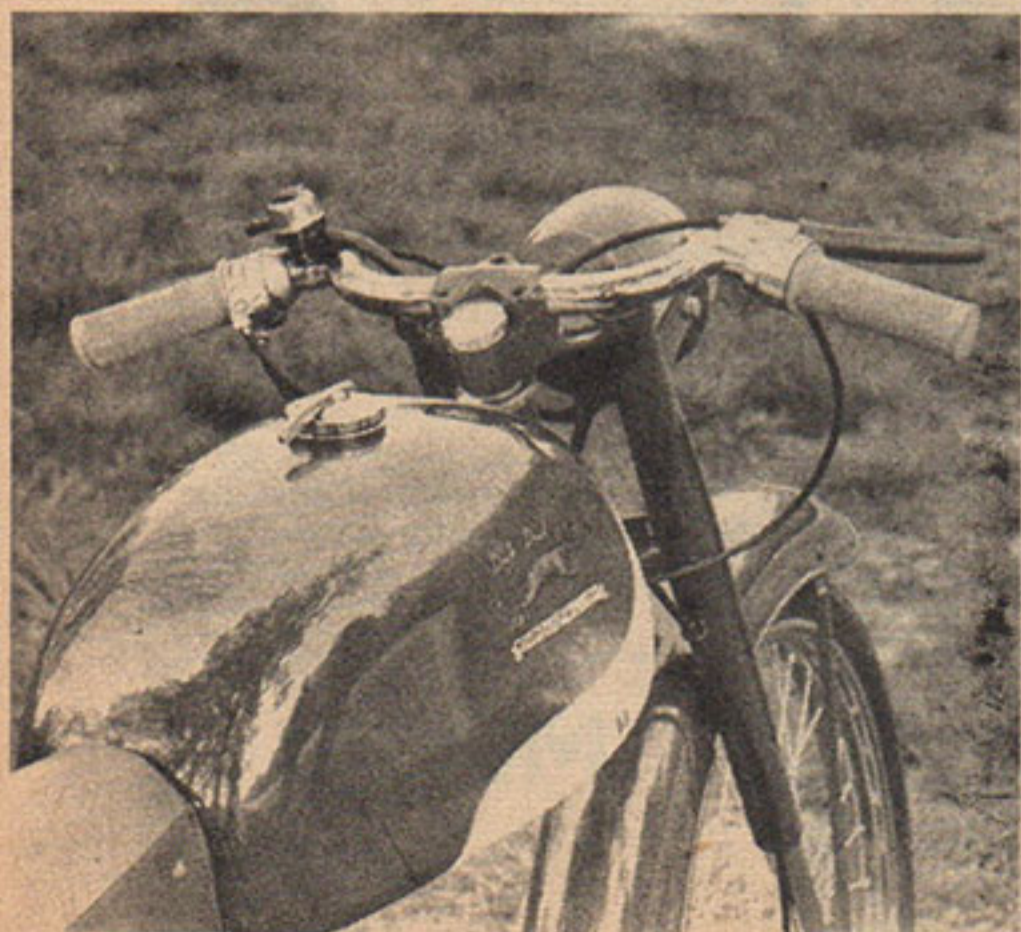
NOUS EN AVONS ESSAYÉ DEUX :

LE PERIPOLI "SUPER-SPORT" 2 TEMPS

LE DEMM "SPORT" 4 TEMPS



Le dessin des guidons est dans les deux cas « sport », mais celui du Peripoli étant à bracelets l'est encore plus.



DEPUIS quelques temps, la jeune clientèle française a découvert les « cyclomoteurs sport ». Cette clientèle est, pour une bonne part, celle qui, il y a quelques années, ne jurait que par le scooter. Mais, la hausse de la T.V.A., l'augmentation des tarifs d'assurance ont rapidement mis le scooter hors de portée de cette clientèle jeune, donc peu fortunée, qui s'est alors tournée vers le cyclomoteur, dont la consommation réduite et la faible prime d'assurance constituaient les atouts majeurs. Mais, généralement, ces nouveaux cyclomotoristes demandent à leur 50 cc ce qu'ils demandaient à leur scooter 125. Aussi se sont-ils précipités sur les 50 cc « sport », catégorie à laquelle la plupart des modèles français n'appartiennent que par l'allure générale, le moteur restant le même que celui des modèles « touriste ».

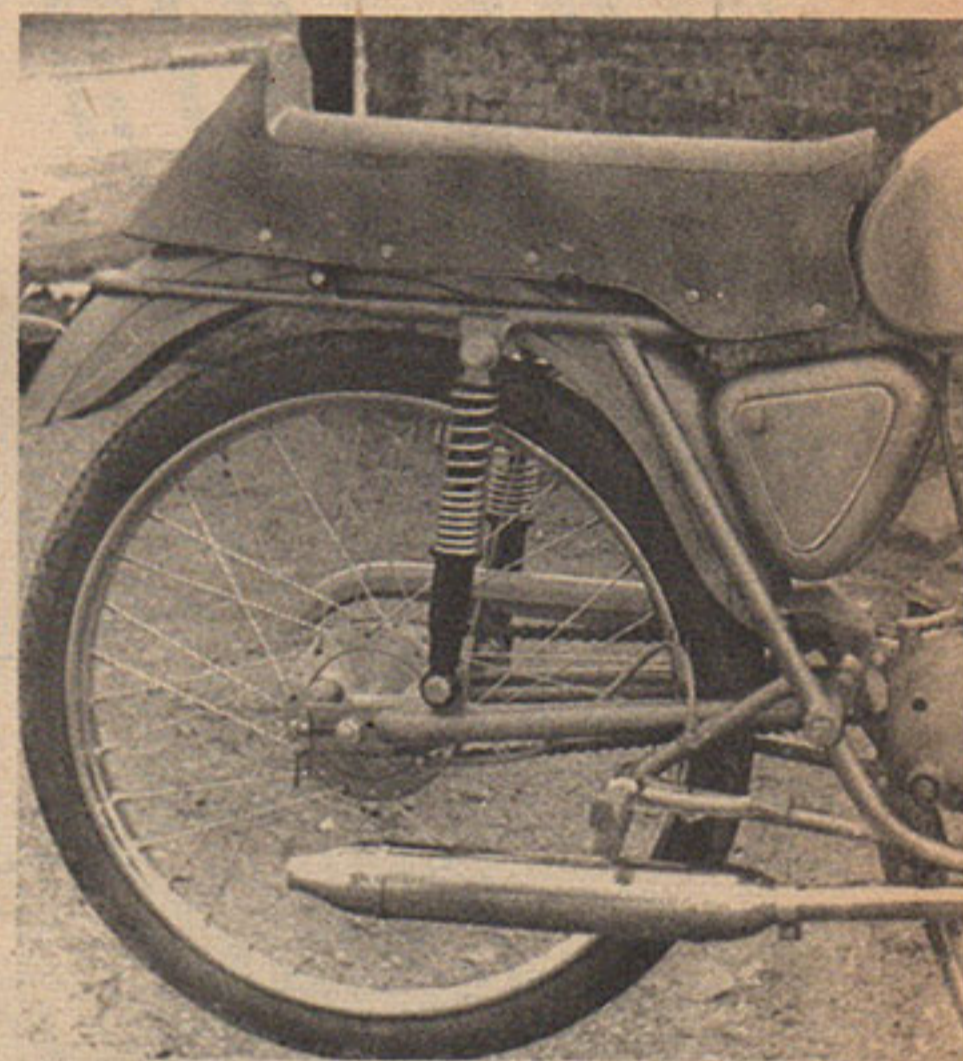
Mais, avec le marché commun, nous trouvons maintenant en France des 50 cc sport italiens qui sont de véritables motos ultra légères qui n'ont gardé avec le cyclomoteur que quelques points communs : la cylindrée et, surtout, des primes d'assurance basses, ainsi que l'absence de permis de conduire, d'immatriculation, etc...

Grâce aux Etablissements Pierre Bonnet, qui importent les 50 cc Demm, Itom, Peripoli et Somaschini, nous vous présentons cette semaine l'essai du Peripoli « Super-Sport » 2 temps et du Demm « Sport » 4 temps.

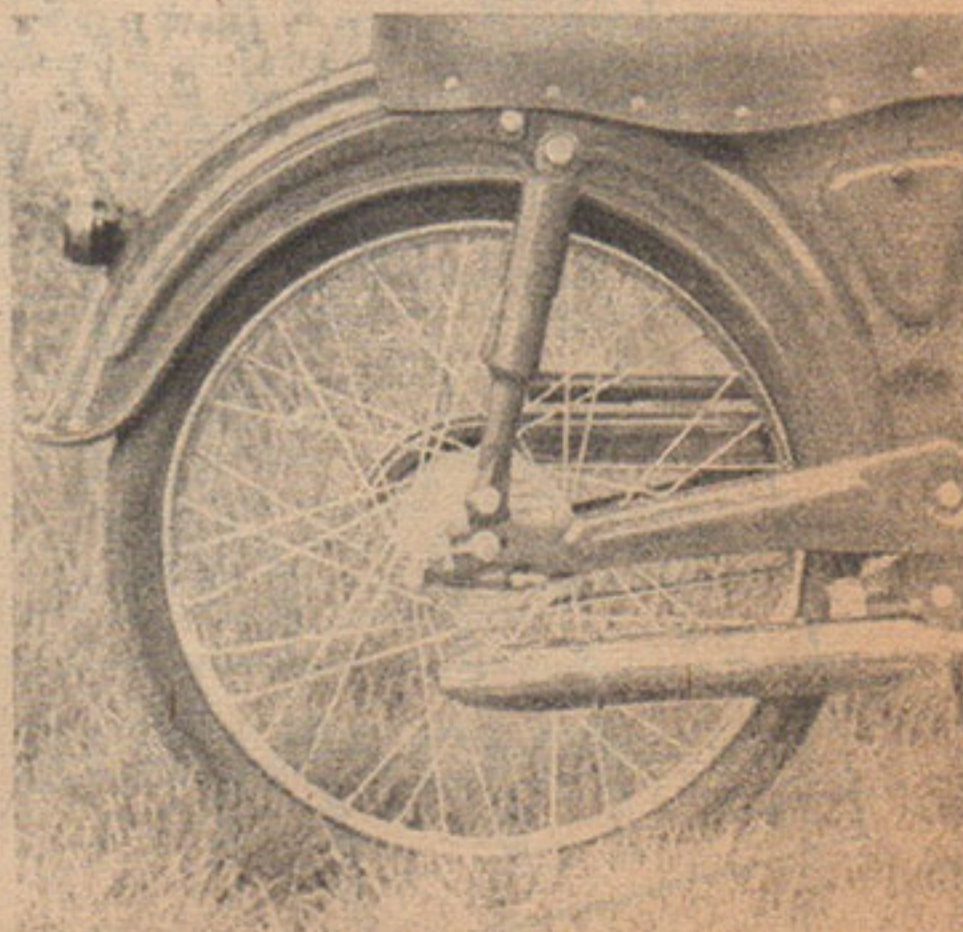
faisons connaissance...

Le Peripoli — baptisé « Giulietta Super-Sport » — a l'allure d'une moto de compétition très légère. Le bloc-moteur, d'une netteté exceptionnelle est « orné » d'une magnifique paire de pédales caoutchoutées, pédales heureusement doublées de petits repose-pieds métalliques. Guidon très étroit et aux poignées inclinées, selle fine à dossier, réservoir « anatomique » au bouchon à ouverture rapide, très petits garde-boue, ressorts de la suspension arrière à l'air libre, voici les caractéristiques visibles du premier coup d'œil qui font de ce cyclomoteur une véritable petite moto sport, avec laquelle on a envie de « jouer ». Seul l'émail, vert métallisé et jaune doré surprend un peu sur une machine transalpine.

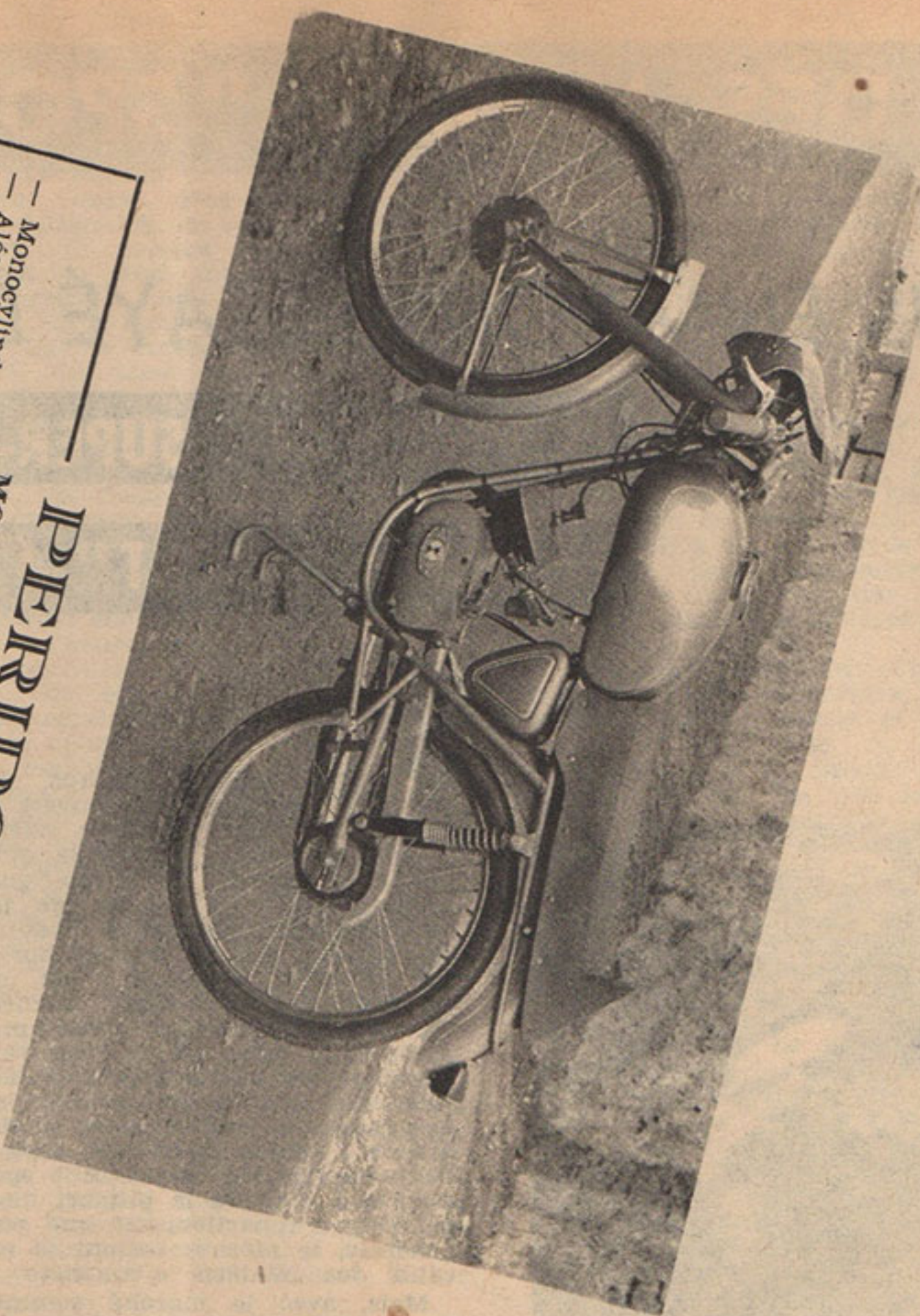
Le Demm « sport » est, lui, du plus beau rouge italien, le réservoir étant orné de décors blancs. Si le Peripoli est monté avec un cadre tubulaire double berceau, le Demm utilise lui un cadre monopoutre en tôle emboutie auquel le moteur est fixé en porte-à-faux. D'allure générale, le Demm fait beaucoup plus « tranquille » et si le Peripoli est totalement différent des 50 cc sport français, le Demm leur ressemblerait assez, exception faite du bloc-moteur, très net,



Suspension arrière oscillante dans les deux cas. Les ressorts sont à l'air libre sur le Peripoli, masqués par un fourreau en plastique sur le Demm.



CARACTERISTIQUES TECHNIQUES



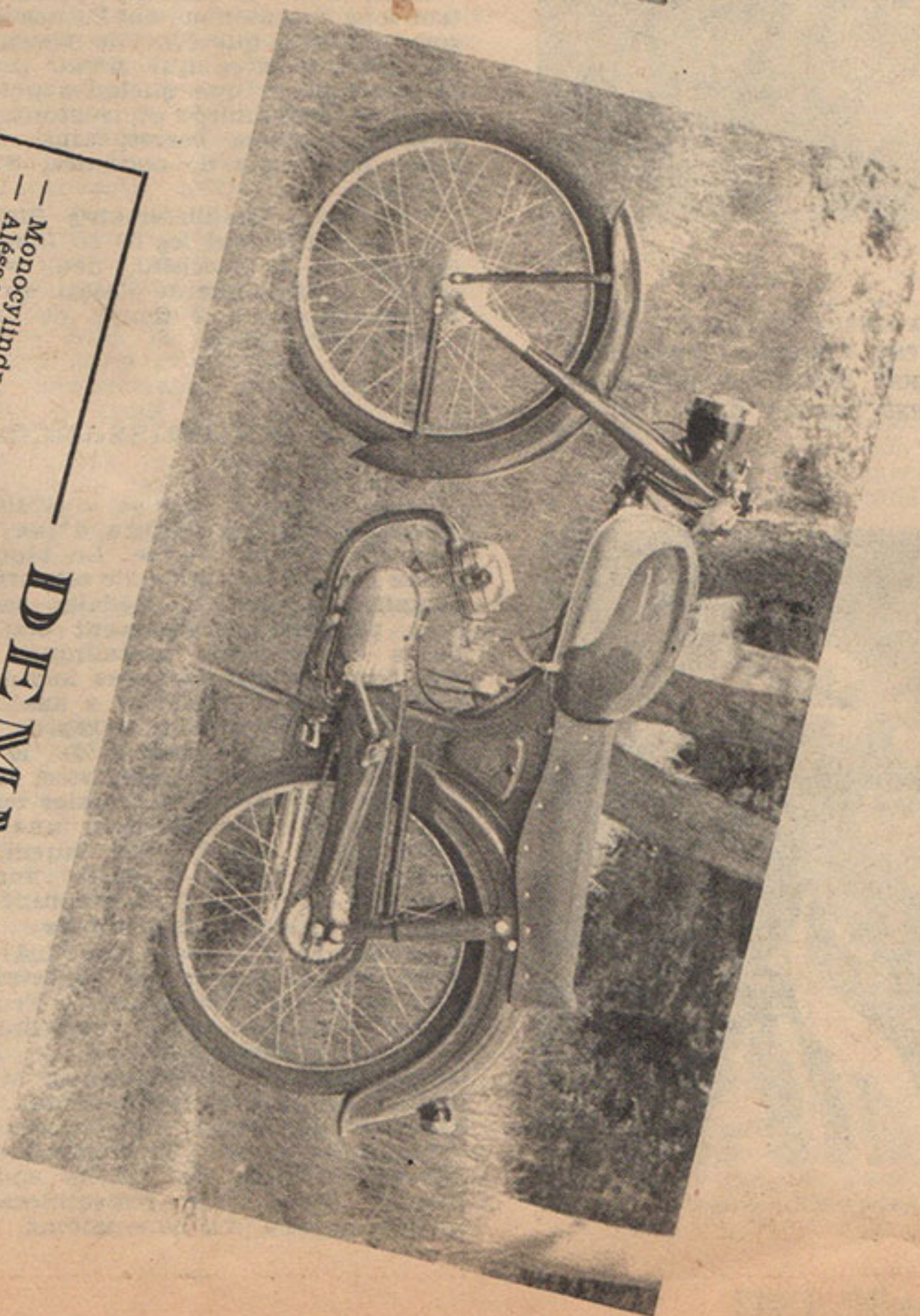
PERIPOLI

MOTEUR MORINI FRANCO

- Monocylindre 2 temps
- Alésage/course : 38 mm (balayage Schmirle)
- Taux de compression : 9 à 11
- Puissance : 2,8 CV à 7.200-7.400 t/m.
- Cylindre en fonte spéciale (Schmirle), de 47,6 cc.
- Allumage et éclairage par volant magnétique 18 watts, 6 volts, à bobine
- Carburateur Dell'Orto U.A. 16 S, de 16 mm de passage des gaz, à corps séparé.
- Incliné.
- Transmission primaire par pignons à taille hélicoïdale.
- Embrayage à disques multiples travaillant dans l'huile.
- Boîte de vitesses formant bloc avec le moteur, à 3 rapports en cascade.
- Transmission secondaire par chaîne.

PARTIE CYCLE

- Cadre tubulaire double-berceau à raccords soudés.
- Fourche télescopique.
- Suspension arrière oscillante (ressorts à l'air libre).
- Roues : jantes en acier munies de pneus 24x2 (Pirelli).
- Moyeux-freins en alliage léger.
- Réservoir de 10 l à bouchon à ouverture rapide ; robinet à 3 positions dont une position réserve.



DEMMI

MOTEUR DEMM

- Monocylindre 4 temps (soupapes culbutées), de 49 cc.
- Alésage/course : 40 mm - 39 mm.
- Taux de compression : 8 à 11
- Puissance : 2 CV à 6.000 t/m.
- Cylindre et culasse en alliage léger.
- Allumage et éclairage par volant magnétique 15 watts, 6 volts.
- Carburateur Dell'Orto de 14 mm de passage des gaz, à volet plat.
- Incliné.
- Transmission primaire par pignons à taille hélicoïdale.
- Embrayage à disques multiples travaillant dans l'huile.
- Boîte de vitesses formant bloc avec le moteur, à 3 rapports en cascade.
- Transmission secondaire par chaîne.

PARTIE CYCLE

- Cadre monopoutre formé de deux coques en tôle emboutie soudées entre elles, le moteur étant fixé en porte-à-faux.
- Fourche télescopique.
- Suspension arrière oscillante (les caches des ressorts sont en matière plastique).
- Roues : jantes en acier munies de pneus 24x2 (C.E.A.T.).
- Moyeux-freins en alliage léger, les flasques porte machoires étant nervurés.
- Réservoir de 9 l environ à bouchon à ouverture rapide ; robinet à 3 positions dont une position réserve.

mais qui ressemble à... un mono à soupapes en tête.

Pour ces deux machines, la mise en route est des plus faciles : boîte au point mort — le cyclo n'a donc pas besoin d'être béquillé — un coup de pédale, utilisée comme un kick s'actionnant vers l'avant, et le moteur tourne, avec un « méchant » bruit d'admission et une « sonorité » proche de celle du Rumi « Formichino » pour le Peripoli, avec un bruit de 175 culbu — toutes proportions gardées — pour le Demm.

Le démarrage ne présente pas la moindre difficulté : on démarre comme si l'on était au guidon d'une 125 cc ! Embrayage d'une douceur et d'une progressivité parfaite sur le Demm, très progressif mais dur sur le Peripoli.

Commande des vitesses par poignée tournante, poignée très pratique qui permet de ne jamais « rater » de vitesse.

Dans les deux cas, nous disposons de poignée des gaz « Super-Pratic », à enroulement, dont la douceur n'est plus à vanter.

Ces deux machines sont neuves. Nous les avons donc soumises à un « rodage accéléré » de quelques 300 km : rodage effectué sans ennui, sauf pour le Peripoli, sur lequel il fallut resserrer la pipe, la bride de fixation, etc... Ces prises d'air additionnelles supprimées, tout se passa bien par la suite.

de quoi sont capables
des 50 cc ?

vitesse

| | PERIPOLI | DEMM |
|-----------------|----------------------|---------|
| 1 ^{re} | 37 km/h (10.520 t/m) | 44 km/h |
| 2 ^{me} | 57 km/h (9.100 t/m) | 58 km/h |
| 3 ^{me} | | |
| assis | 68 km/h (7.170 t/m) | 62 km/h |
| 3 ^{me} | | |
| couché | 81 km/h (8.540 t/m) | 71 km/h |
| 3 ^{me} | | |
| mini | 32 km/h (3.400 t/m) | 32 km/h |

Les vitesses maxi atteintes avec ces 50 cc sont remarquables, surtout dans le cas du Peripoli, car dépasser les 80 km/h avec un cyclomoteur, c'est la première fois au cours de nos essais et de ceux de notre confrère « Scooter et Cyclo-moto » que nous réalisons cette performance.

Avec ses 71 km/h, le Demm sport vient en deuxième position de tous les 50 cc essayés.

★

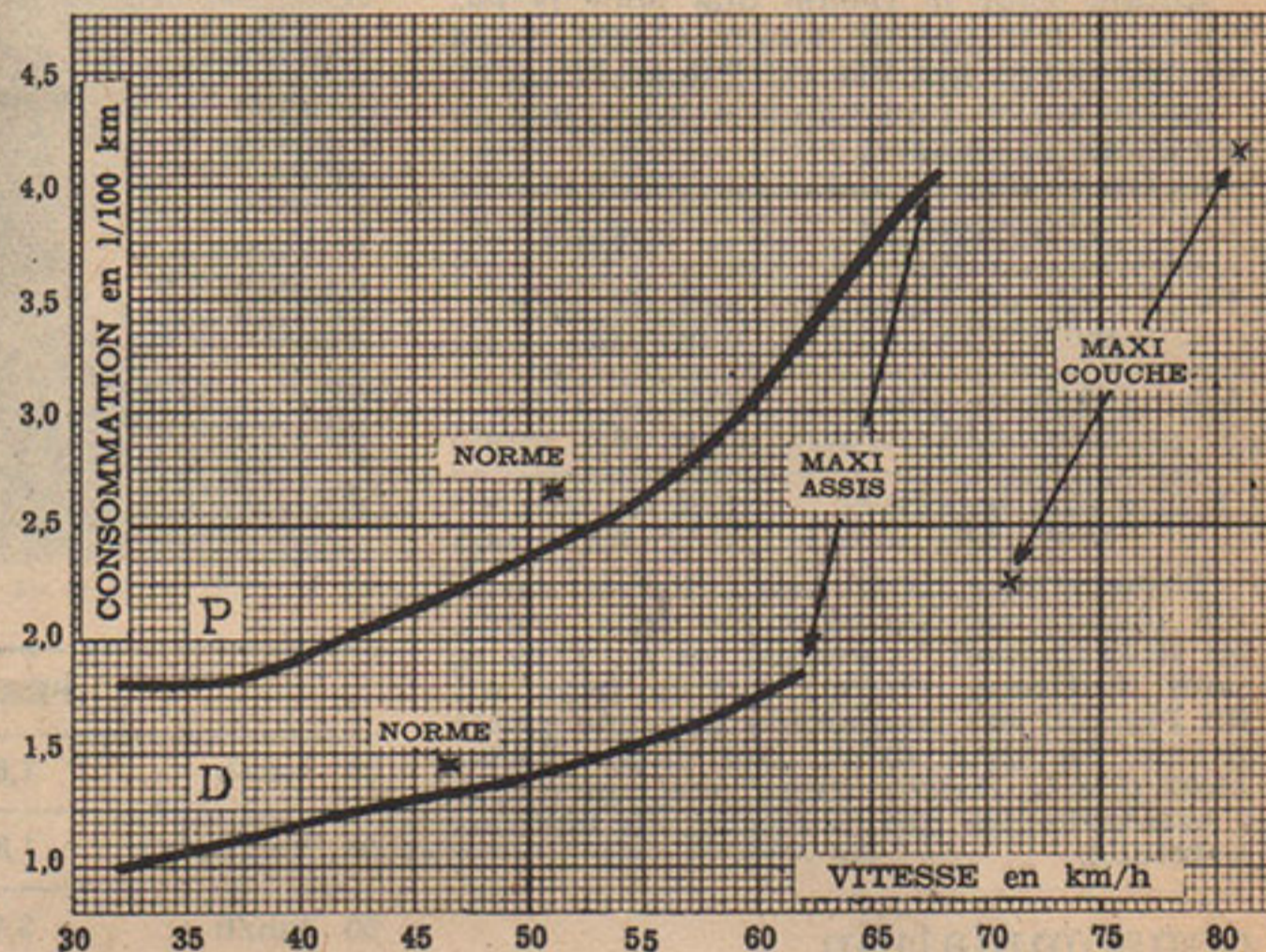
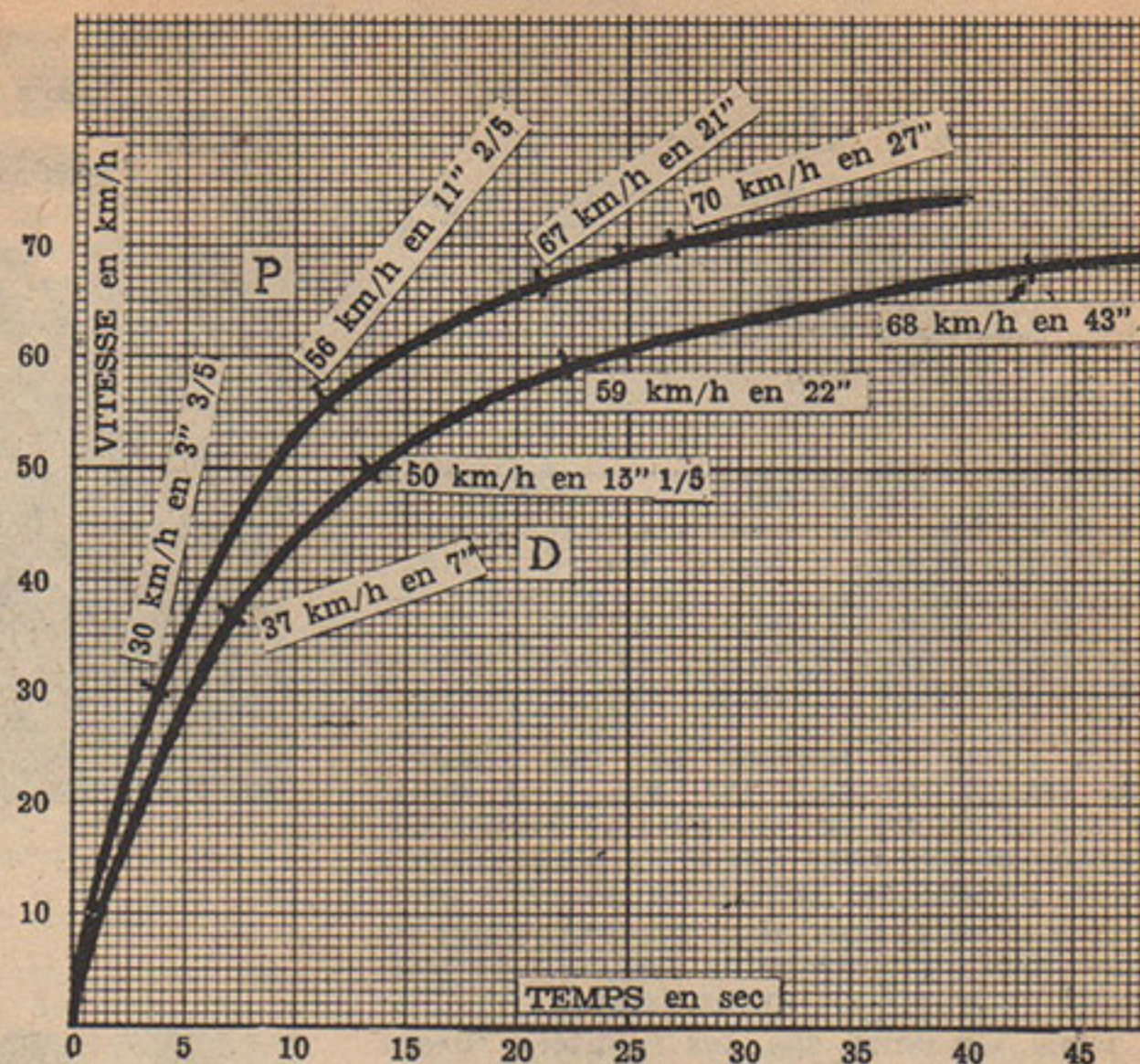
Enfin, à propos de ces chiffres, précisons que le Peripoli permet une position à plat parfaite, grâce au petit guidon, aux repose-pieds placés très en arrière. Le maître-couple est donc très faible et déjà en position assise, on obtient un maître-couple sensiblement équivalent à celui donné par une position couchée approximative sur un cyclo normal.

De ce point de vue, le Demm se prête beaucoup moins au plat-ventre. Mais n'oublions pas que Demm construit également des « Super-Sport » qui correspondent au Peripoli.

Courbes comparées de montée en vitesse et de consommation du Peripoli et du Demm.

Avantage au premier pour les accélérations, nettement au second pour la consommation.

Sur les courbes, D = Demm et P = Peripoli.



accélérations

| | PERIPOLI | | DEMM | |
|------|----------|--------|-----------|--------|
| m | temps | km/h | temps | km/h |
| 100 | 10" 3/5 | (33,9) | 12" | (30,0) |
| 200 | 16" 3/5 | (43,3) | 18" 4/5 | (38,3) |
| 300 | 22" | (49,1) | 25" | (43,2) |
| 400 | 27" 1/5 | (52,9) | 30" 4/5 | (46,7) |
| 500 | 32" 1/5 | (55,9) | 36" 4/5 | (48,9) |
| 1000 | 56" 3/5 | (63,6) | 1'02" 2/5 | (57,7) |

Ici encore, nous relevons des chiffres excellents, chiffres qui, pour le Peripoli, constituent les meilleurs que nous ayons obtenus au cours de nos essais de 50 cc.

Si nous voulons comparer les accélérations de ce cyclo, il faut prendre des 100 et 125 cc. Jusqu'aux 200 cc, par exemple, il fait jeu égal avec le scooter Moby 125 cc. Aux 300 m, le Moby le devance de 2/5, aux 400 m, de 4/5, aux 500 m, de 1" 1/5. Nous pourrions poursuivre ces comparaisons, mais il nous suffira de dire que ce cyclomoteur accélère plus fort qu'un 75 Manurhin, qu'une 125 « Dolina », qu'un 125 « Scooter », qu'un 125 « Paris-Nice », qu'un 125 Sterva, qu'une Motobécane D 45 S, etc.

Le Demm ne réalise pas d'aussi bons temps, mais se place cependant en tête de tous les 50 cc essayés par notre confrère « Scooter et Cyclo-moto ».

DEMM - PERIPOLI - ITOM - SOMASCHINI

IMPORTATEUR

Pierre BONNET - 78, Av. Général-Leclerc, BILLANCOURT - MOL. 60-99

l'épreuve de côte

Effectués dans notre habituelle côte d'essais, longue de 350 m, d'une pente moyenne de 8,7 %, comprenant un passage à 11 %, les départs étant pris arrêté, dans une portion à 6 %, l'épreuve de côte a elle aussi donné des résultats excellents :

| Pilote | PERIPOLI | | DEMM | |
|----------|----------|--------|---------|---------|
| | temps | km/h | temps | km/h |
| 55 kg | 30''3/5 | (41,2) | 37''1/5 | (33,85) |
| 65 kg | 32''3/5 | (38,5) | 39''4/5 | (31,65) |
| 55+65 kg | 52'' | (24,2) | 58''3/5 | (21,5) |

Ici aussi, le Peripoli bat des scooters 125 (Moby, Peugeot 125, etc...). A deux, le temps réalisé est comparable à celui effectué en solo avec des 50 cc monovitesse de la production nationale.

Quant au Demm, il se place ici aussi en 2^{me} position, derrière le Peripoli, de tous les 50 cc que nous avons essayés.

Dans les deux cas, les montées furent effectuées en utilisant, en solo, les deux premiers rapports. En duo, Demm comme Peripoli montèrent la côte en 1^{re}.

le freinage

Autant pour le Demm que pour le Peripoli, le freinage est moyen et ces cyclos ne détiennent pas nos records de freinage.

De 30 km/h à l'arrêt complet, voici les distances nécessaires :

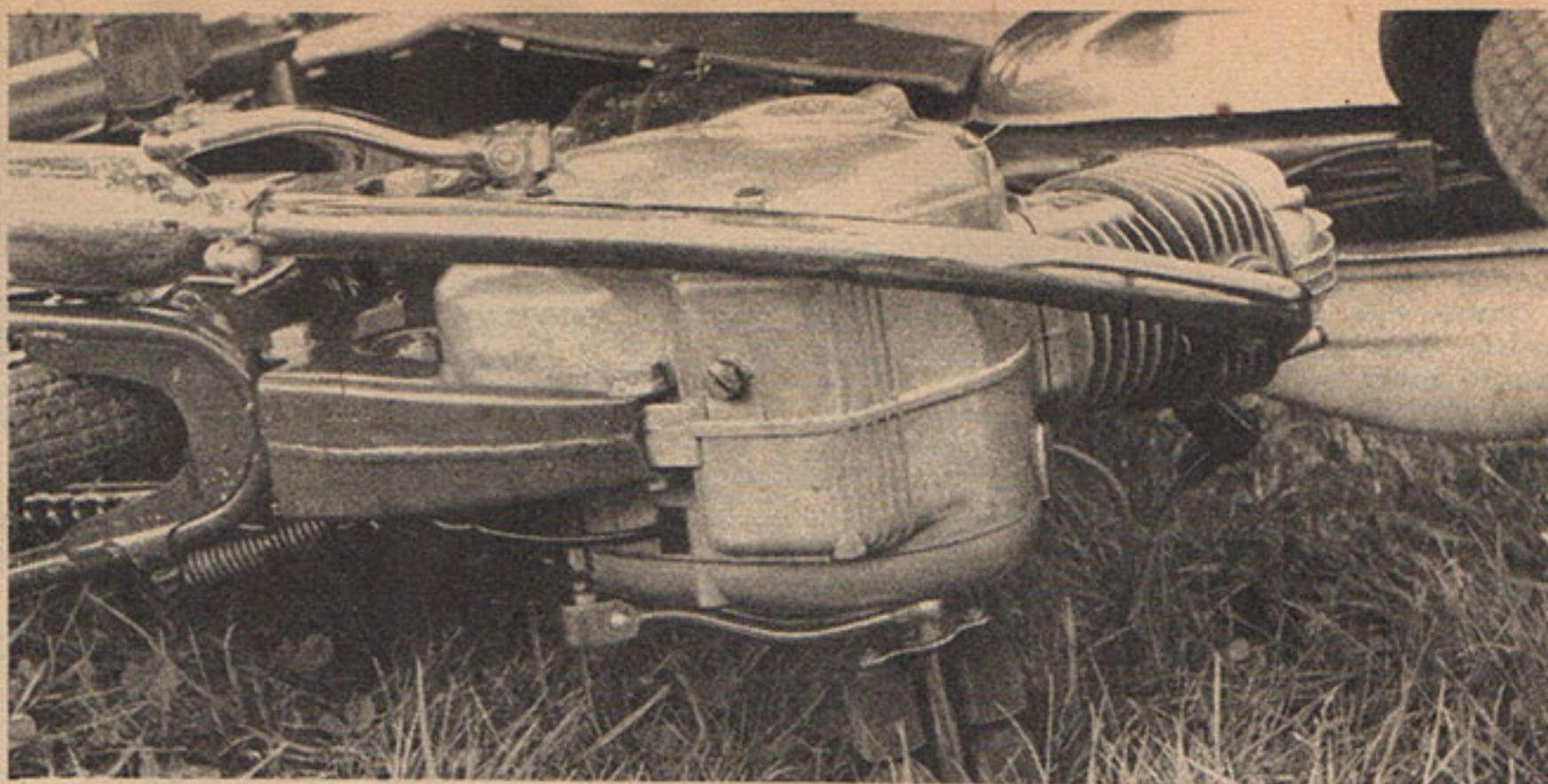
| | PERIPOLI | DEMM |
|----|---|--|
| AV | 7,3 m (décél. moy. 4,75 m/s ²) | 9,65 m (décél. moy. 3,6 m/s ²) |
| AR | 9,55 m (décél. moy. 3,65 m/s ²) | 8,75 m (décél. moy. 4,0 m/s ²) |
| 2 | 5,85 m (décél. moy. 5,95 m/s ²) | 6,35 m (décél. moy. 5,5 m/s ²) |

D'une vitesse de 50 km/h, l'arrêt aurait été obtenu, en utilisant les deux freins, en 16,25 m pour le Peripoli et en 17,65 m pour le Demm. Notons que le frein AR du Peripoli est commandé par une petite pédale au pied droit, très bien placée, alors que le Demm utilise une commande à rétro-pédalage qui demande une certaine habitude.

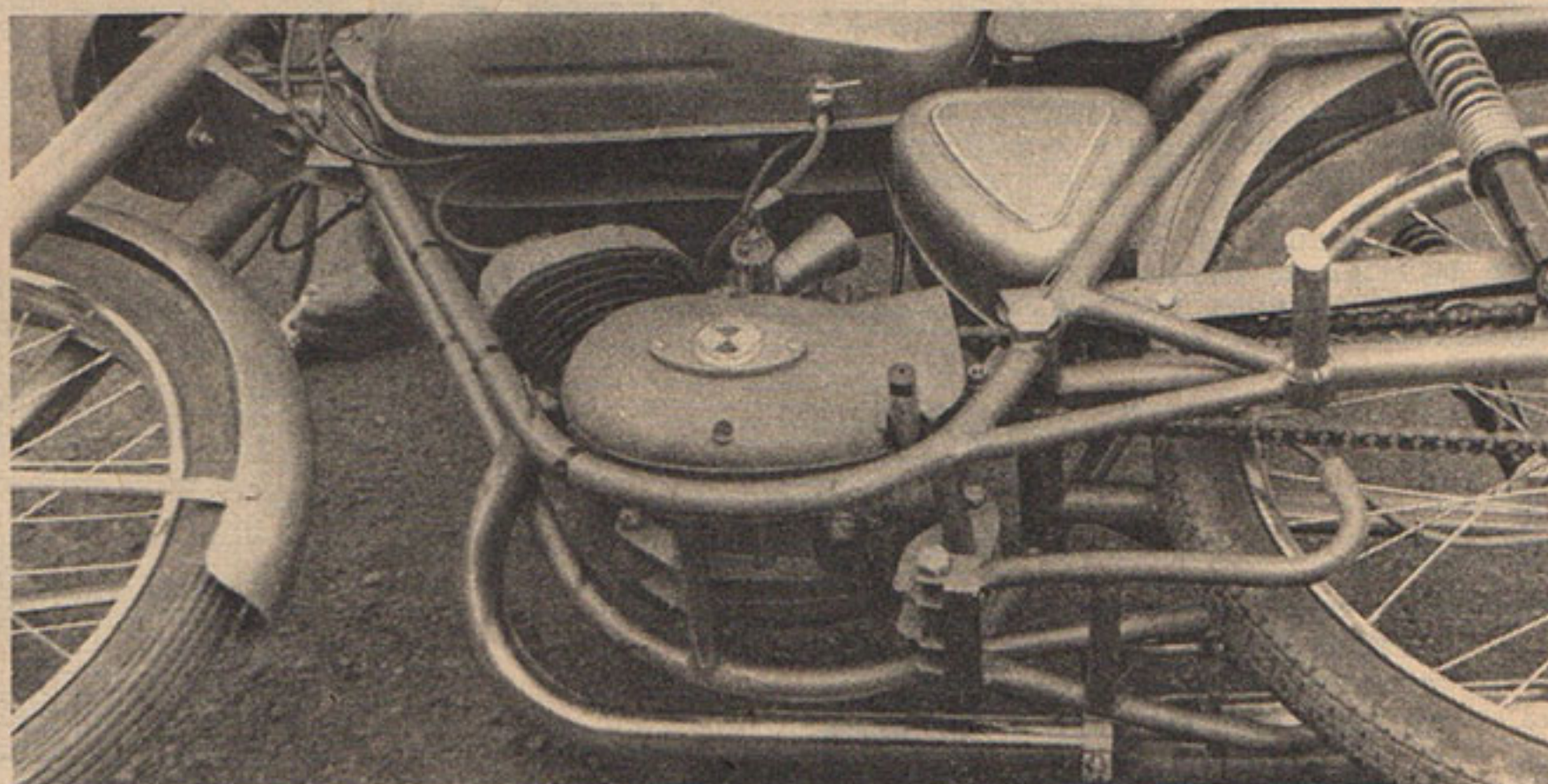
consommation

Voici la consommation en litres aux 100 km pour les différentes vitesses :

Le 2 temps à carburateur incliné : c'est le « Morini Franco » du Peripoli. Le 4 temps à soupapes culbutées (à droite) : c'est le Demm.



Le montage du moteur dans le double berceau du Peripoli ou en porte-à-faux sur le Demm.

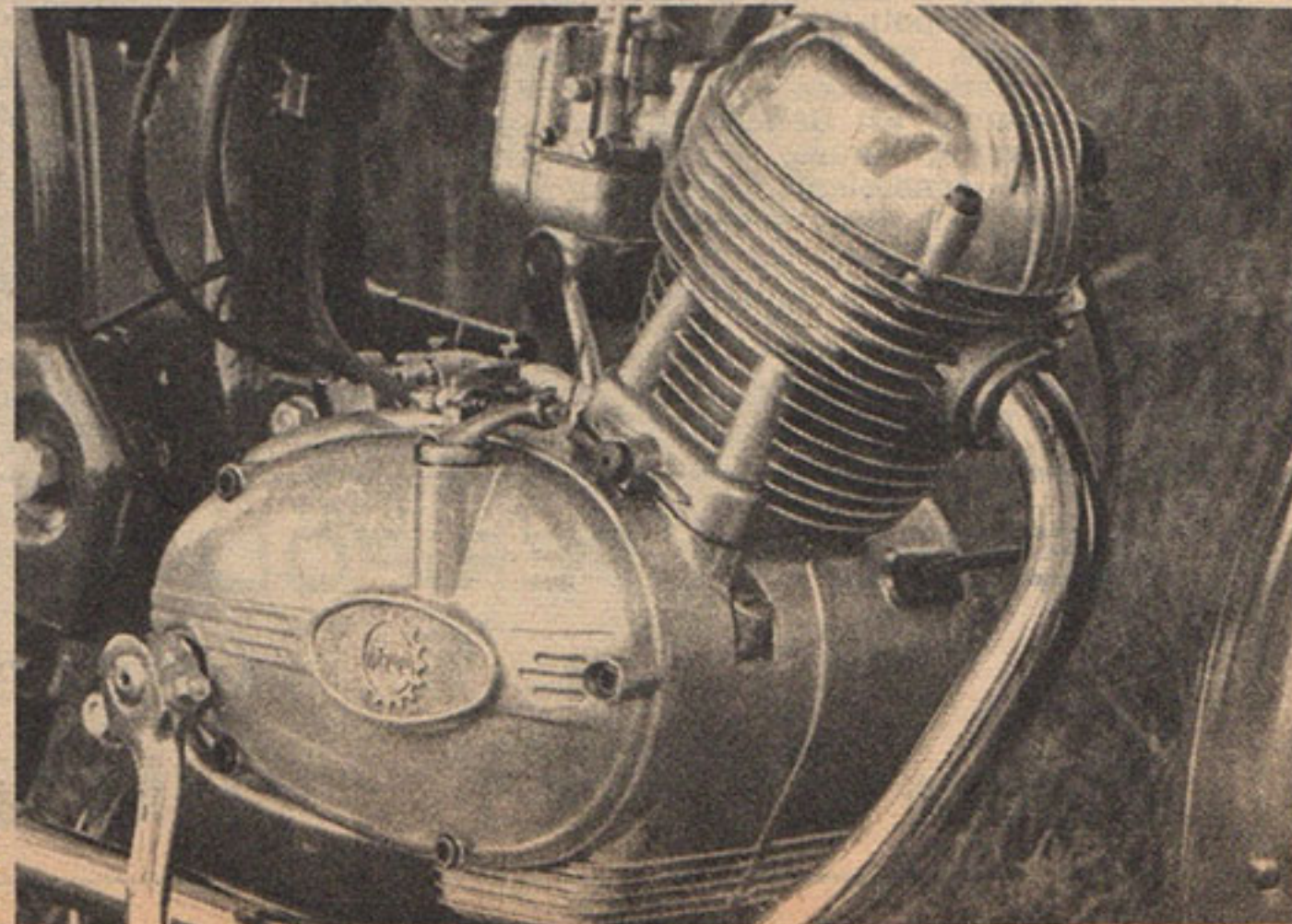
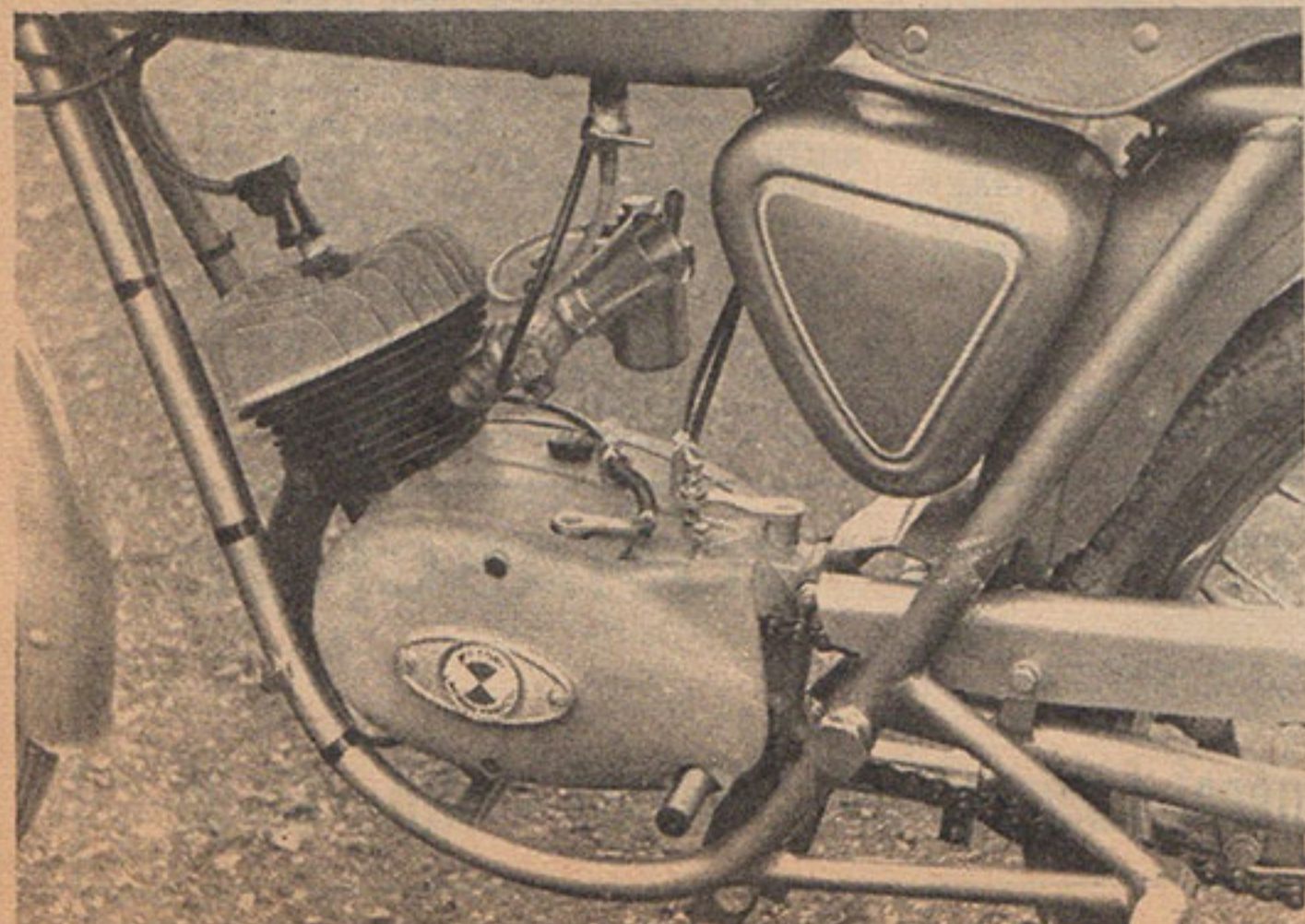


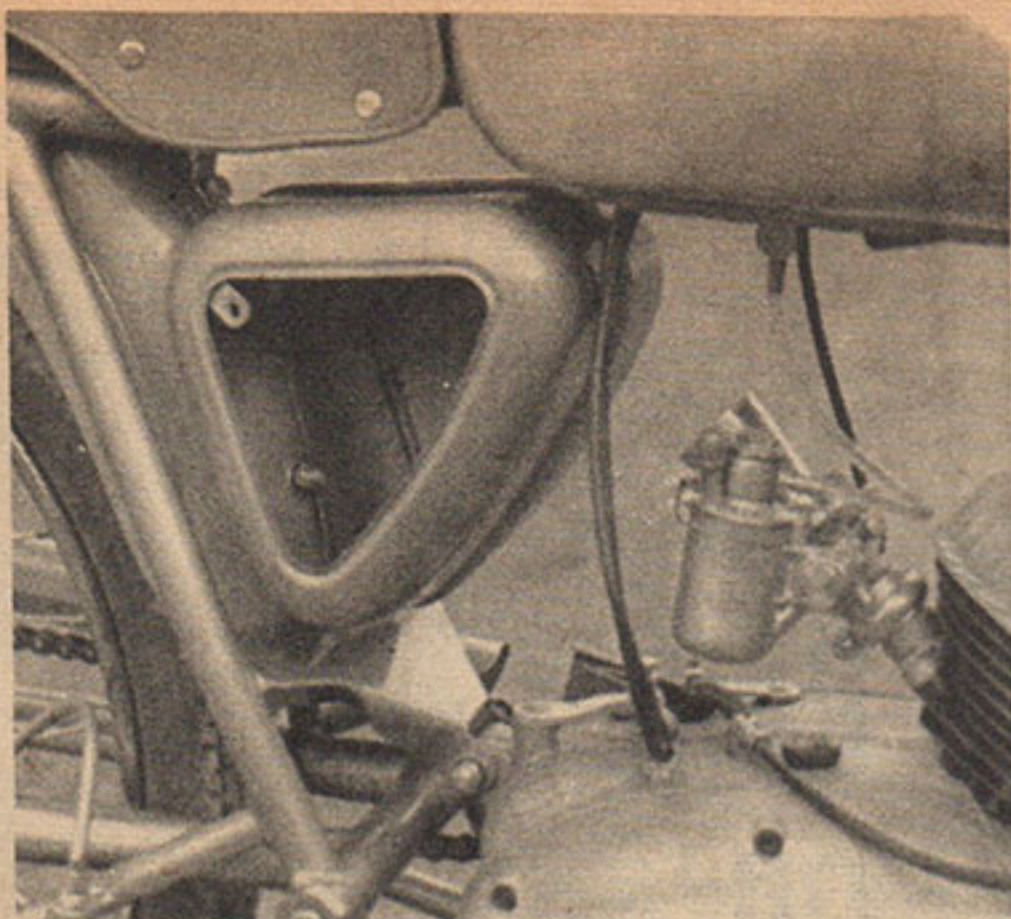
| | PERIPOLI | DEMM |
|---------|----------|---------|
| 30 km/h | 1,8 l. | 1,0 l. |
| 40 km/h | 1,85 l. | 1,2 l. |
| 50 km/h | 2,40 l. | 1,4 l. |
| 60 km/h | 3,0 l. | 1,75 l. |

Les courbes jointes donnent la consommation respective de ces deux cyclos aux

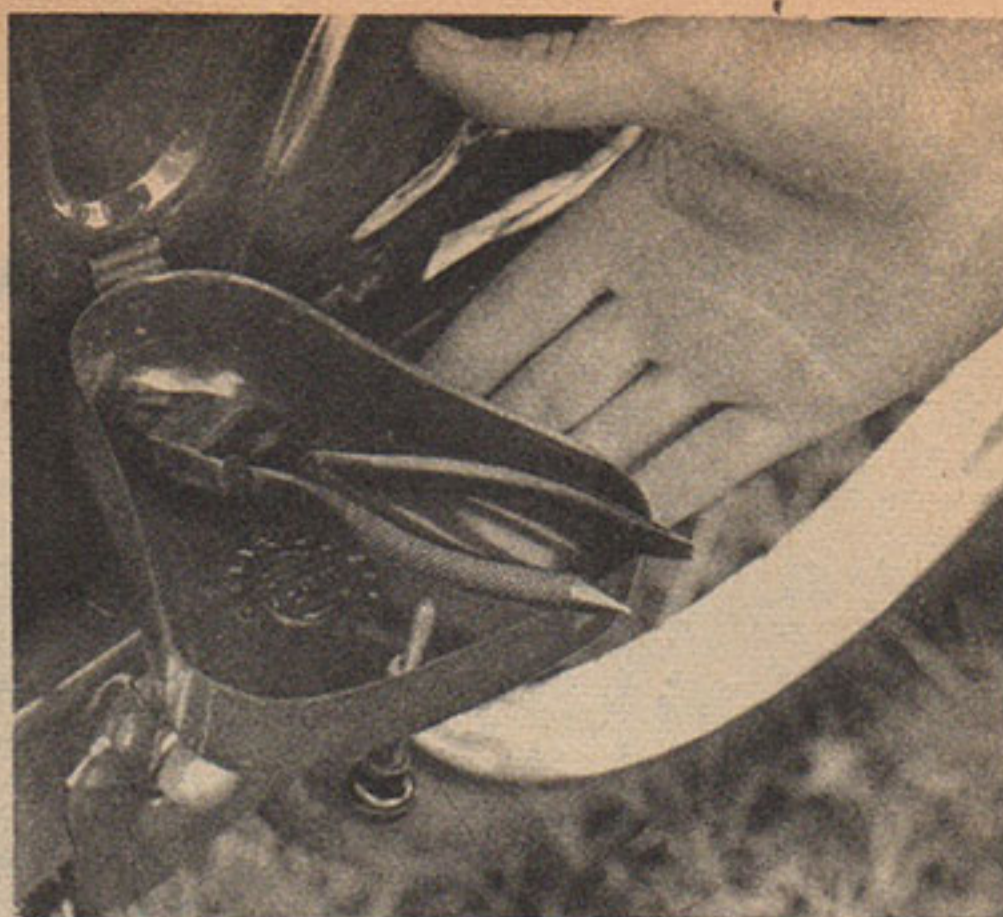
différentes vitesses. Normalisée la consommation est de 2,65 l. à 51 km/h pour le Peripoli et de 1,45 l. à 46,5 km/h pour le Demm. Tirons notre chapeau à ce dernier, car il bat nos records de consommation, consommant moins, à vitesse égale, qu'un Vélosalex ! Même à la vitesse maxi en position assise (62 km/h), le Demm ne consomme pas 2 l.

De cette confrontation, c'est évidemment le 4 temps qui est sorti vainqueur, mais nous devons avouer que nous ne nous attendions pas à des chiffres aussi faibles.





Si les outils peuvent trouver place dans le coffre du Peripoli (à gauche), il n'en est plus de même avec le Demm (à droite).



quelques considérations... ... sur les suspensions

Une qualité commune à ces deux machines : une fourche avant souple, mais ne talonnant pas, suffisamment rigide. Un défaut commun : la suspension arrière manque d'amortissement et rebondit avec entrain. La selle du Peripoli est dure — mais d'un excellent dessin — celle du Demm étant aussi bien prévue, mais plus souple.

... sur la position

Le Peripoli donne une position très sport, assis en arrière, position très agréable, qui donne envie de virer. Sur le Demm, position beaucoup plus « calme » mais aussi agréable.

... sur la tenue de route

Ces deux cyclos « tiennent par terre », qualité due pour une bonne part aux pneus, d'un profil « moto », alors que trop souvent l'on ne trouve sur les 50 cc que des pneus « vélo » renforcés. En ou-

tre, le double berceau du Peripoli ou le cadre-poutre du Demm sont très rigides.

... sur des points de détail

Les deux bloc-moteurs sont d'une étanchéité étonnante, mais le Peripoli est doté d'un pavillon d'entrée d'air qui vaporise l'huile sur le coffre à outils et le dessous du réservoir. Propreté absolue pour le Demm.

— L'éclairage est bon sur ces deux machines dont le phare est muni d'une ampoule à deux filaments, route et code, un contacteur au guidon permettant de passer d'une position à l'autre

— Finition, présentation remarquablement soignées font de ces deux cyclomoteurs des machines « sans bavure », avec lesquelles nous retrouvons l'amour italien du travail bien fait et de la mécanique soignée.

cyclos ou motos ?

Il y a une dizaine d'années, presque personne ne croyait au cyclomoteur. Ensuite, on considéra les 50 cc comme de simples auxiliaires de l'effort humain. Aujourd'hui, avec ces machines, on atteint des vitesses qui sont celles des 125 d'il y a quelques années. Est-ce à dire que le cy-

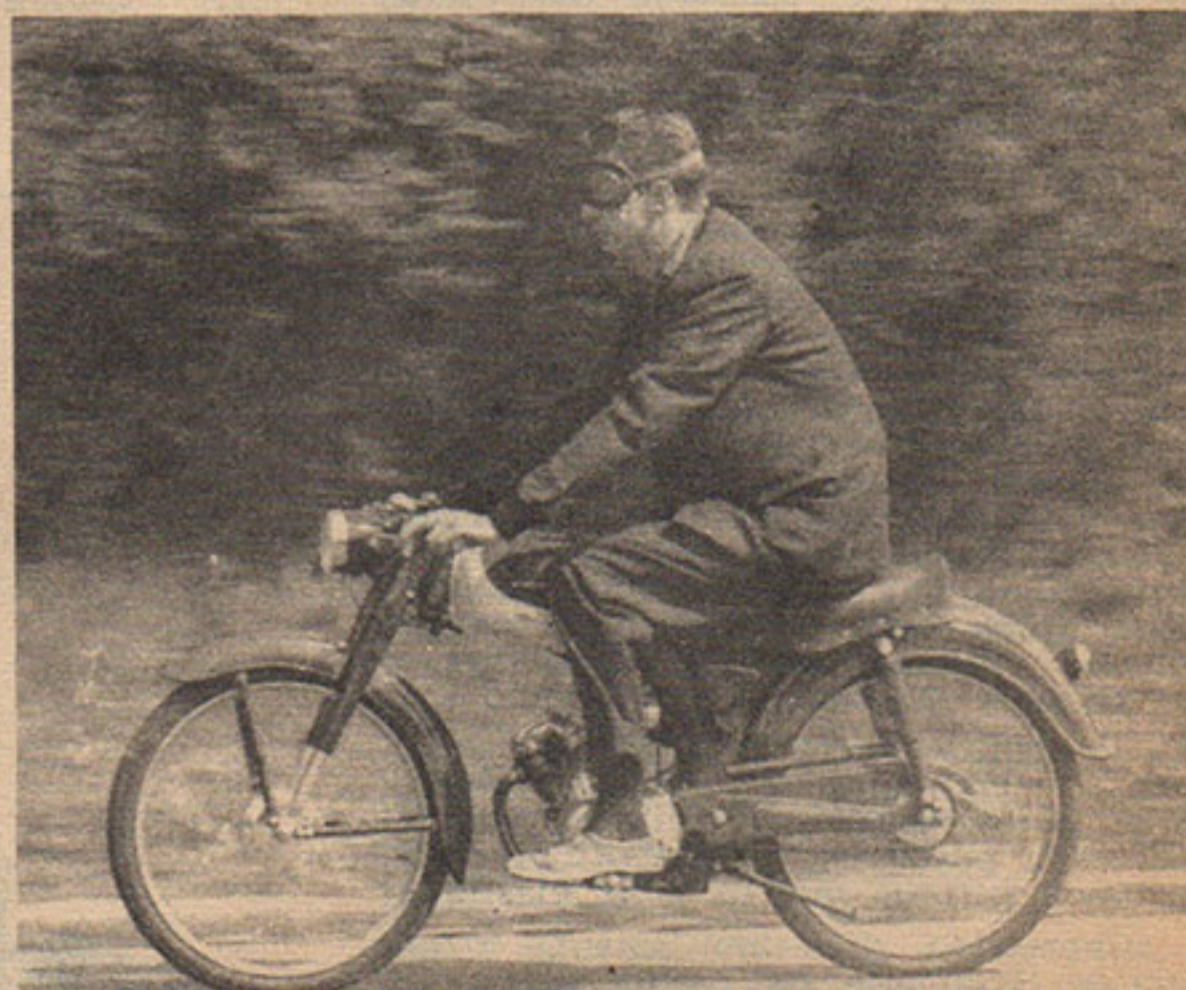
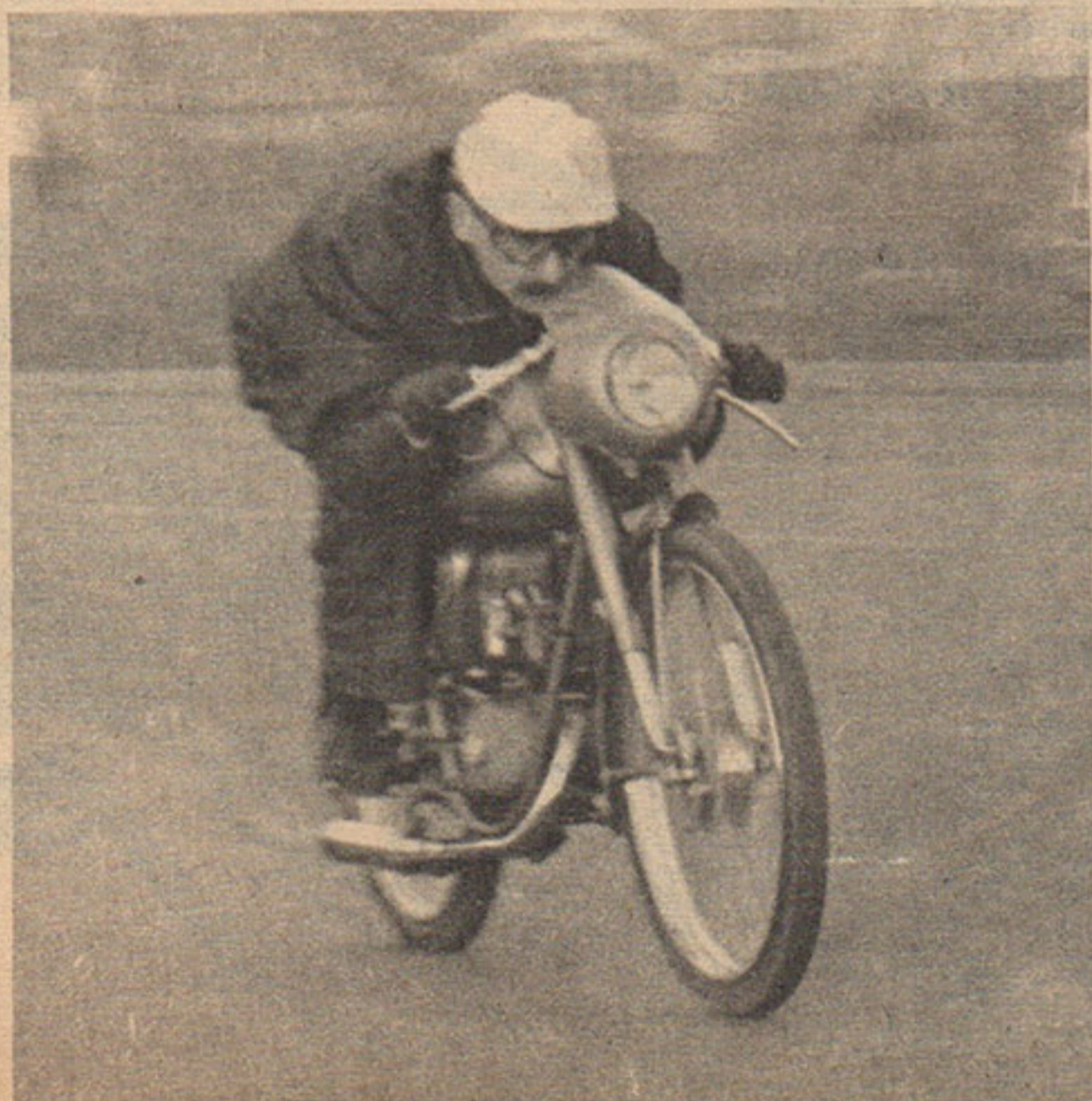
clomoteur est en train de suivre la même voie que les 100 cc d'avant-guerre, devenus des 125, puis des 175 ? Nous ne le pensons pas. En effet, s'il existe des 50 cc capables de performances étonnantes, n'oublions pas qu'il s'agit de modèles « sport » dont la conduite, si elle est facile, demande cependant certaines connaissances. Et, la plus grande partie de la clientèle du cyclomoteur demande une machine qui ne soit pas plus compliquée à conduire qu'un vélo, qui ne nécessite qu'un entretien très réduit et qui soit d'un prix de vente le plus bas possible.

★

En France, la production nationale offre d'excellents cyclomoteurs « utilitaires » ou « tourisme » qui peuvent donner toute satisfaction au cyclomotoriste « tranquille ». En revanche, l'importation de 50 cc sport étrangers comble une lacune et devrait permettre à la jeune clientèle sportive de trouver ainsi son bonheur. Il ne nous reste qu'à souhaiter l'organisation de courses pour ces 50 cc, ce qui permettrait à de nombreux jeunes de faire leurs premières armes en compétition. La Belgique, l'Angleterre, l'Allemagne et le Maroc constituent déjà des exemples... à suivre.

C. C.

Position « sport » sur le Peripoli...
Position « tourisme » sur le Demm.



QUELQUES ASPECTS TECHNIQUES

DU RAID DU PETROLE



DANS notre précédent numéro, nous avons essayé de revivre pour vous les 5 jours qu'a duré le « raid du pétrole » accompli par Georges Monneret sur la nouvelle 150 Vespa.

Cinq jours de route et de piste, durant lesquels plus de 3.500 km furent couverts sous la pluie ou le soleil brûlant, avec le mistral ou le sirocco, dans des régions riantes ou dans le désert, cinq jours où, avec le minimum de repos, homme et machine furent soumis à rude épreuve, cinq jours pour aller remplir de pétrole un bidon de 5 litres au Puits de la Découverte à Hassi-Messaoud et le ramener plein à Paris.

Dans notre précédente relation, nous avons essayé de montrer l'effort fourni par le pilote. Aujourd'hui, nous insisterons sur le côté mécanique de ce raid, sur le comportement intrinsèque et comparé du 150 Vespa.

★
De notre envoyé spécial J. B.

★

Nous retrouvons les mêmes jantes de 8 pouces et les mêmes 3 rapports de démultiplications (4,73 - 7,46 et 12,2 à 1) que sur la 125. Par contre le mécanisme de sélection est maintenant enfermé.

★

En ce qui concerne la partie cycle, notons surtout la ligne affinée de la partie arrière de la carrosserie, ainsi que les freins en alliage léger frettés fonte et ailetés.

LA NOUVELLE 150 VESPA

Par ce raid, Vespa-ACMA a voulu montrer les possibilités de son nouveau modèle, le 150 cc à distributeur rotatif. Il nous faut donc dire quelques mots sur cette nouvelle machine.

★
Comme pour le classique 125, nous avons des cotes « carrées », mais avec course et alésage de 57 mm au lieu de 54. D'où la cylindrée exacte de 145,45 cc.

★
Sa caractéristique essentielle est son alimentation par distributeur rotatif : ce n'est plus le piston qui masque et démasque une lumière d'admission. Maintenant le carburateur débouche directement dans le carter-moteur de précompression, face à l'une (celle de gauche) des masses circulaires du vilebrequin. Cette dernière comporte une échancrure le long d'un arc d'une dimension déterminée, alors que le restant de la périphérie frôle, sans y toucher, le carter-moteur : ainsi est obtenue l'ouverture et la fermeture du canal d'admission.

Cette solution offre de nombreux avantages : diagramme d'admission asymétrique permettant un meilleur remplissage (d'où puissance légèrement plus élevée mais surtout moteur plus élastique)

— suppression des refoulements à bas régimes (économie de carburant) — et lubrification à 2 % d'huile seulement, le mélange aspiré débouchant tout contre les paliers de bielle et de vilebrequin (calaminage pour ainsi dire inexistant).

Avec un taux de compression de 6,5 à 1, la puissance annoncée est de 5,5 CV à

5.000 t/m, le scooter étant donné pour une vitesse maximum de 85 km/h.

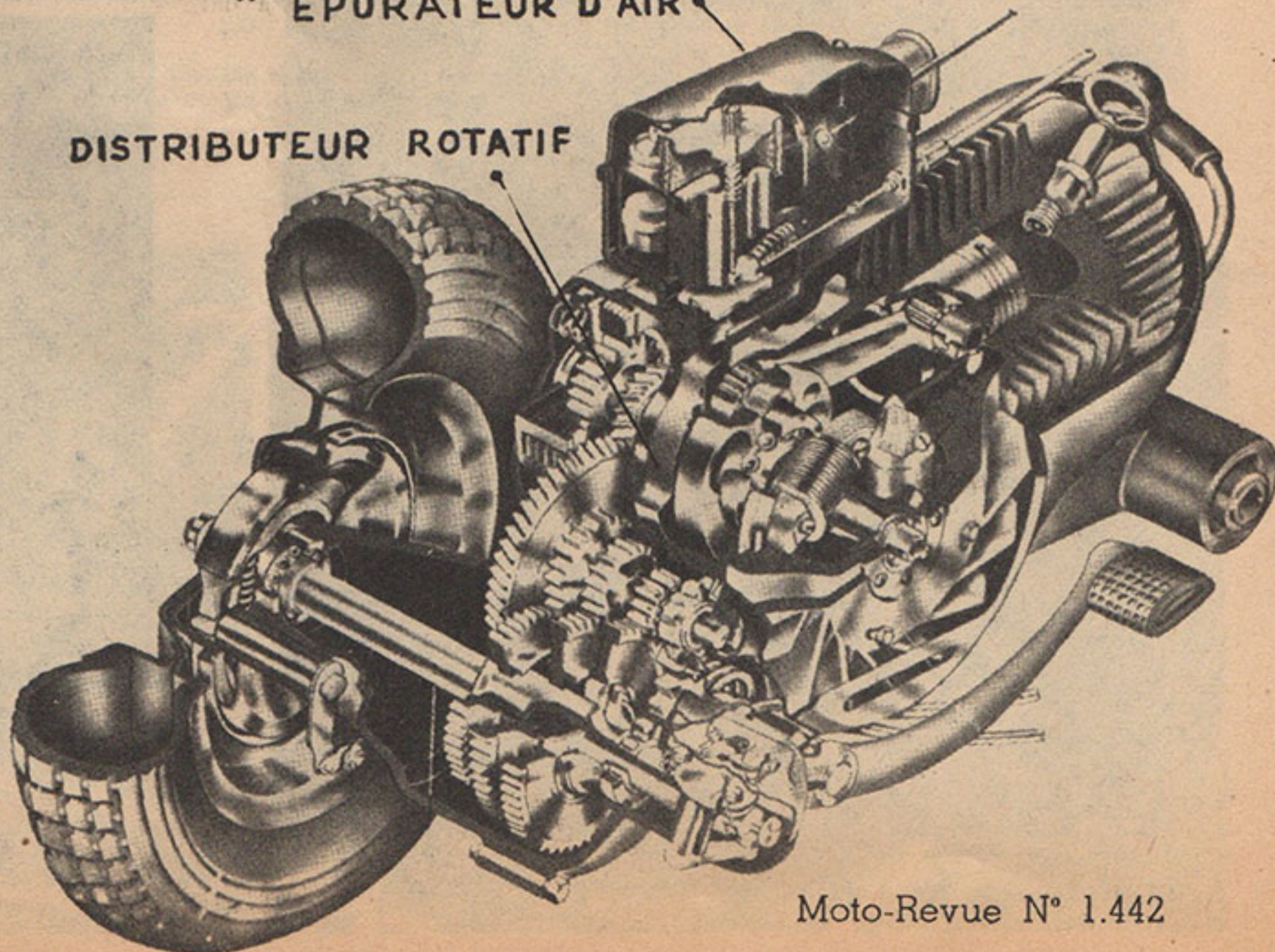
★

En plus du nouvel échappement rendant cette Vespa encore plus silencieuse que les modèles précédents, notons le vaste épurateur d'air du carburateur (de 17 mm), dont l'entrée se fait par l'intérieur de la carrosserie : le raid a montré son excellente efficacité.

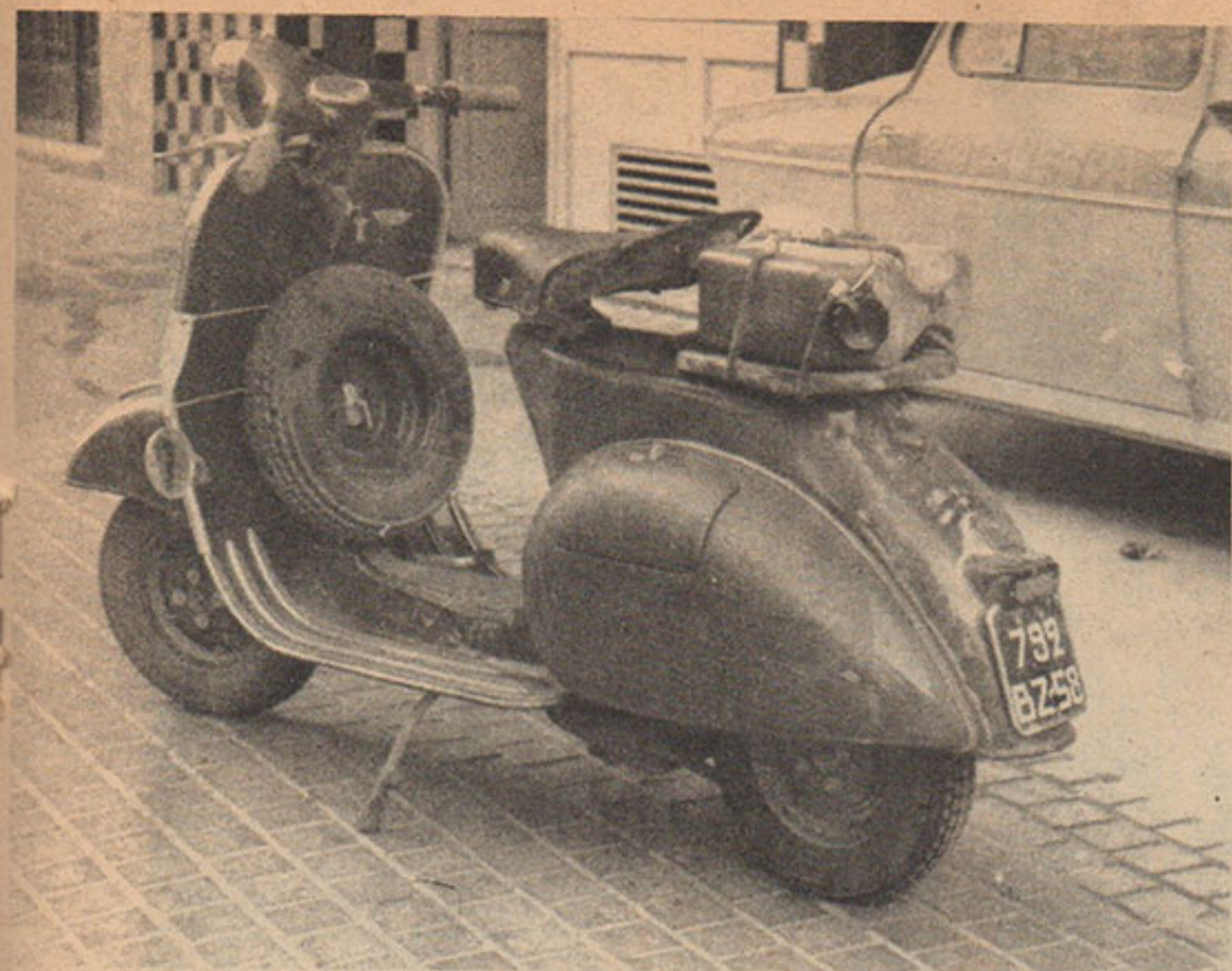
★

★ EPURATEUR D'AIR

DISTRIBUTEUR ROTATIF

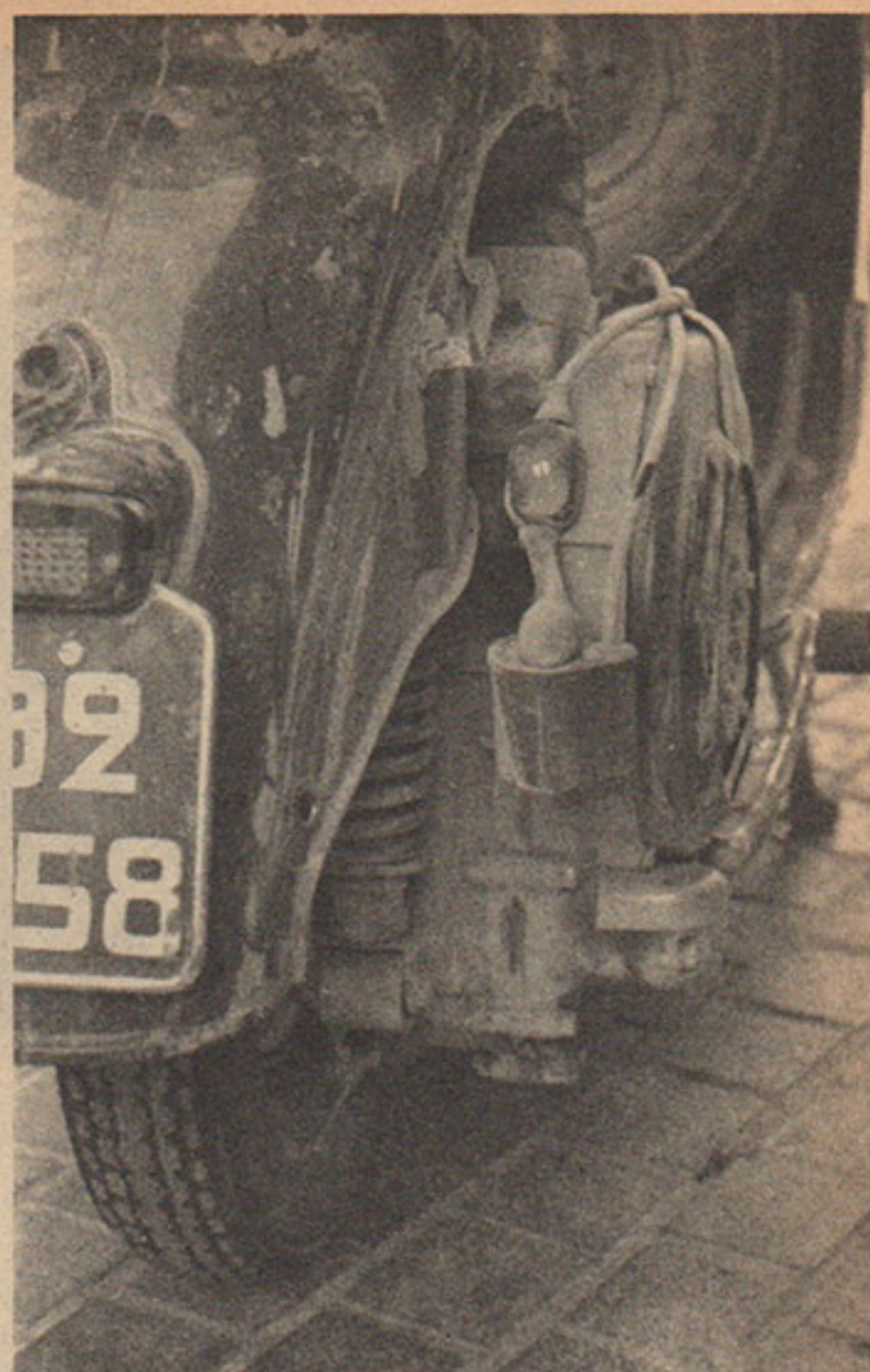


*Le moteur de la nouvelle
150 Vespa.*



Ci-contre, prises au retour à Alger, des vues sur la Vespa du raid. Le carter porte encore bien des traces de sable, alors que plus de 200 km de bonnes routes ont déjà été couverts.

Ci-dessous, un des passages dans le sable de notre 400 Vespa convoyeuse.



LA VESPA DU RAID

La Vespa du raid était un scooter absolument de série.

Comme préparation spéciale, notons seulement un rodage soigné fait au banc, ainsi que l'adoption d'un gicleur principal un peu plus important, en vue d'accroître le refroidissement interne du moteur dans le Sud algérien et le Sahara. Un point, c'est tout. Louons d'ailleurs Vespa de n'avoir pas spécialement préparé un moteur pour ce raid, ce qui eut

faussé totalement la démonstration faite.

★

Le carburant utilisé fut du normal Esso, auquel était ajouté de l'huile-moteur SAE 30 de la même marque. Pourcentage de 2 %, légèrement supérieur (2,5 à 3 %) en Algérie.

Bougie AC 43 L.

Pneus Dunlop.

UNE DEMONSTRATION

3.500 km en 5 jours, 700 km par jour avec un scooter, ce n'est déjà pas mal. Mais, néanmoins, il n'y aurait là, techniquement parlant (techniquement, car physiquement, pour le pilote, il en va tout différemment), rien d'extraordinaire s'ils avaient été accomplis dans des conditions normales, sur nos routes françaises.

Mais il en est tout autrement quand il faut faire de la piste, quand il faut rouler dans la rocaïlle et dans le sable, dans des nuages d'une fine poussière brunâtre qui pénètre partout, quand le sirocco balaye le sable du désert sur la route.

Un faible kilométrage dans ces conditions suffit amplement pour mettre à mal n'importe quelle mécanique, et nous n'en voulons pour témoignage que la tenue des voitures suiveuses qui, toutes, à des degrés divers, en subirent les conséquences.

Autre témoignage, une récente conférence faite par l'ingénieur P. Worbe à la S.I.A. sur la tenue des diesels à Hassi-Messaoud et dont nous extrayons les passages suivants : « Il faut évidemment, avant tout, lutter contre l'introduction du sable. Outre une étanchéité efficace des organes, il faut réaliser une filtration efficace de l'air aspiré... Le filtre le plus efficace est le filtre à bain d'huile ; mais,

principalement dans les zones de vent de sable, l'élément filtrant est trop vite colmaté. Aussi le fait-on précéder d'un pré-filtre sec éliminant la plus grosse partie du sable, le filtre à bain d'huile n'effectuant plus que la finition... Le problème de la filtration de l'huile est également important car, malgré toutes les précautions, le sable s'insinue partout... »

Voici ainsi posé le problème crucial : sable et poussière qui s'infiltrèrent partout... sans oublier les projections de pierres sous et par les voitures.

★

Pour mieux situer la performance de la 150 cc Vespa, commençons par parler justement des voitures suiveuses en Algérie, qui étaient au nombre de six : trois petites 400 Vespa, et trois voitures de grand format, une 4 cylindres de 1.300 cc et deux 8 cylindres de 2,3 litres. Mais, précisons-le, aucune de ces voitures n'avait subi la moindre préparation spéciale pour le voyage : elles étaient telles qu'elles sont livrées à la clientèle algéroise ou du Nord de l'Algérie.

Ce sont les 3 grosses voitures qui connurent le plus d'ennuis : silencieux crevés et arrachés, carter percé, pompe grippée, ensablement, que sais-je encore ?

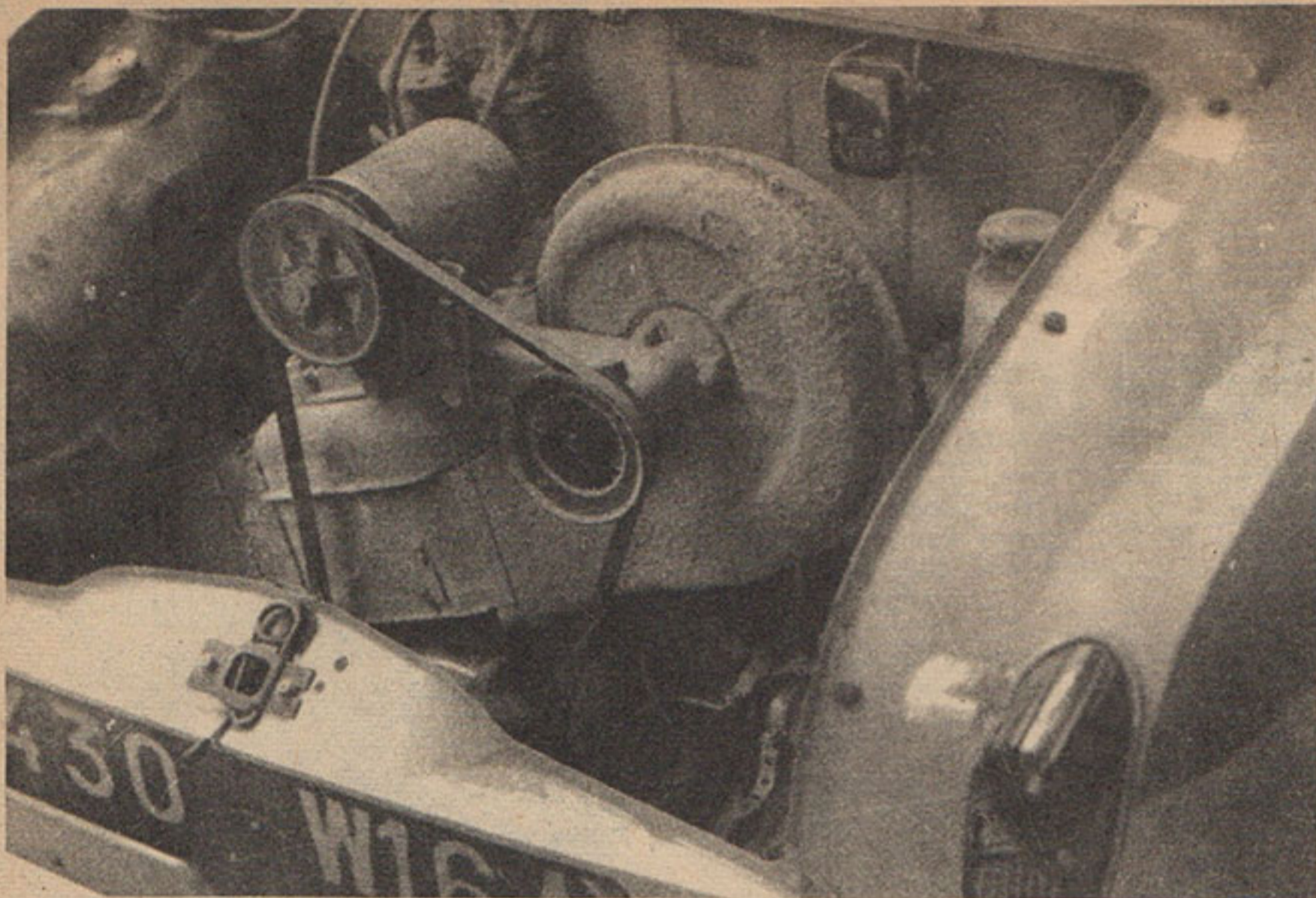
Les trois 400 Vespa se comportèrent beaucoup plus brillamment (nous y reviendrons plus loin), mais souffrirent également du sable. Toutes les trois eurent, à des étapes diverses, l'embrayage grippé par le sable (sur la route, passe encore, surtout avec un 2 temps... mais ne pouvoir débrayer en ville, c'est beaucoup moins drôle). Sur l'une d'elles, le filtre à air n'était pas parfaitement fixé au carburateur... et il faut avoir vu l'épaisse boue noire qui encrassait les bougies pour y croire. Sur la 400 qui nous convoyait, et qui avait remarquablement marché, qui n'avait connu ses ennuis d'embrayage qu'en fin de parcours, des ratés d'allumage typiques apparaissent après Blida, à moins de 40 km du but : une algrette entre les électrodes d'une bougie. Le système de rupture, bien qu'enfermé par un couvercle de caoutchouc bien ajusté, était plein de sable fin.

★

Et le scooter Vespa, direz-vous ? Eh bien... rien !

Lui seul s'est magnifiquement comporté durant tout ce voyage.





Que l'on en juge par la liste complète des incidents, sans omettre les 2 pannes sèches car, bien souvent, Georges prenait le large avec son scooter, et il n'était pas toujours des plus aisés de le rattraper.

Premier incident : un serrage à l'aller, sur les hauts plateaux. Si la nouvelle Vespa se contente de 2 % d'huile, encore faut-il que ceux-ci y soient ; mais un peu de SAE 30 ajoutée à l'essence, et tout fut immédiatement dans l'ordre. Un examen de la bougie (le premier depuis le départ) montre celle-ci dans sa meilleure forme, absolument propre.

Deuxième incident, cette fois dans le désert : plus d'allumage. C'est l'isolant de la bougie qui est fêlé, alors que les électrodes sont toujours impeccables. Une bougie neuve, et en route.

Troisième incident : bref serrage inopiné et éclair, lors du retour, dans la vallée du Rhône. Il semblerait qu'un grain de sable, souvenir du Sahara, se soit promené entre cylindre et piston.

Quatrième et dernier incident : une ampoule de phare « grillée », peu avant Lyon.

Et c'est tout, absolument tout !

★

La tâche de M. Pratelli, le jeune et sympathique « Signore Ingeniere » ainsi que nous l'appellions tous, fut donc des plus réduites, si ce n'est la responsabilité morale. Et, à l'arrivée, il avait raison de manifester sa fierté à « le spione de la Moto-Revue » que j'étais.

★

Ainsi grâce à son moteur bien étanche, grâce au nouvel épurateur d'air d'origine, grâce à son mécanisme de sélecteur maintenant enfermé, la 150 Vespa ne connut pas les ennuis que connurent les voitures. Son comportement étonna tous les « suiveurs », plus encore, évidemment les « non-motocyclistes » que nous-même.

C'est là une excellente propagande pour le motorcycle, c'est là un argument de poids en notre faveur dans la polémique « auto contre moto ».

ENTR'AIDE

Il en est des « routiers » des hauts plateaux et du désert comme il en est des marins : secours et entr'aide ne sont pas de vains mots.

Une des grosses voitures suiveuses s'é-

tait enlisée dans le sable : c'est un routier qui s'empressa de la remorquer jusqu'à un sol plus dur.

Lors de la panne par encrassement des bougies d'une des 400 Vespa, c'est un routier arabe qui s'arrête, s'enquiert, fournit le collier nécessaire à la fixation du filtre, prête son outillage (car ces 400 Vespa n'avaient à bord, en fait d'outils, qu'une clef à bougies... l'agent d'Alger ayant une telle confiance en ses voitures).



Au marché aux chameaux, cet adolescent « monte la garde » auprès de ce superbe animal.



En haut, capot ouvert, une des 400 Vespa suiveuses nous montre, à son retour à Alger, le sable qui a tout maculé.

Ci-dessous, à l'arrivée aux portes de Paris, le « signore Ingeniere », aux côtés de Georges Monneret, semble bien soucieux ; pourtant il ne reste plus que quelques kilomètres à couvrir.

LA 400 VESPA

Nous ne pouvons parler de ce « raid du pétrole » sans dire quelques mots sur les trois 400 Vespa qui accompagnèrent Georges Monneret d'Alger à Hassi-Messaoud et retour, une d'elles ayant servi à notre usage personnel.

Tenue de route absolument remarquable, en particulier en raison de la voie assez large pour un si petit véhicule et à cause du centre de gravité placé très bas en raison des petites roues.

Mais également la tenue mécanique ne fut pas sans surprendre, bien supérieure à celle des autres « grosses » voitures, suiveuses. Evidemment, pour une utilisation sur les hauts plateaux ou le désert faudrait-il avoir un filtre à air mieux adapté et surtout une protection plus étanche de l'embrayage... mais c'est là le problème commun à tous les véhicules sahariens.

UN BINOME MACHINE-PILOTE

Quelles que soient les qualités d'une machine, la manière dont elle est menée et pilotée joue un grand rôle dans sa résistance, dans sa longévité, dans son comportement.

Les qualités de la nouvelle Vespa, nous les avons longuement signalées. Mais n'oublions pas que c'est Georges Monneret qui la pilotait, qui sait ce que moteur veut dire. Jamais il ne l'a surmenée et, toujours, elle tournait allègrement à son régime. Et quand le vent soufflait trop fort, ou que la température était caniculaire, il savait soulager son moteur, soit en s'allongeant sur le scooter, soit en enrichissant temporairement l'émulsion en agissant sur le starter.



Terminons notre compte rendu photographique du raid Paris-Hassi-Messaoud-Paris par cette image d'un âne lourdement chargé.



Georges Monneret a utilisé exclusivement des produits Esso au cours de son raid Paris-Hassi-Messaoud-Paris.

SPORT

AU PROGRAMME, CETTE SEMAINE :

MOTO-CROSS : l'épreuve vedette du dimanche 24 se disputera en Tchécoslovaquie, à PRAGUE. Il s'agit de la 5^{me} manche du Championnat d'Europe de la petite cylindrée, course à laquelle doit prendre part notre compatriote Brussauro, sur Bianchi « client ». Nous-mêmes, si le visa nous est délivré à temps, effectuerons le reportage de cette grande compétition.

En France, peu de réunions le 24. Mentionnons des épreuves extra-nationales à Montaigny, à Caussade, et d'autres courses à Maisse et Saint-Malo. Ces manifestations n'ont cependant fait l'objet d'aucune confirmation à notre connaissance.

VITESSE : en Italie, sont prévues les 12 heures de vitesse d'IMOLA (23 et 24 mai). Le calendrier français porte trace d'un circuit de vitesse à Bordeaux (non confirmé).

AUTRES DISCIPLINES : Circuit de Régularité du Haut-Rhin, concentration du M. C. Brignoles, concentration du M. C. Forez-Donzy. Nous n'avons rien reçu concernant ces organisations.

AUJOURD'HUI :

RALLYE INTER TRIUMPH

Cette épreuve est organisée par le « Triumph Club de Belgique », à la création et à la vie duquel le trialiste bien connu Joseph Decat a consacré et donne encore tous ses soins.

Cette grande manifestation touristique réunira en Belgique de très importantes délégations étrangères dont notamment celle du Triumph Motorcycle Club of England, qui annonce la venue de plus de 300 de ses membres !

Les raliemen se rassembleront à Bruges, iront ensuite à Bruxelles par l'autoroute, remettront au célèbre « Manneken Pis » un costume trial « Barbour Suit » qui enrichira la vaste garde-robe du fameux petit bonhomme de pierre et, après une réception à l'Hôtel de Ville de Bruxelles, iront visiter l'Atomium avant de rejoindre Gand où ils se disloqueront.

PARIS-CHAMPAGNE-PARIS DE REGULARITE

C'est le 31 mai 1959 qu'aura lieu sous le patronage de notre confrère « Le Parisien Libéré » et des Hulles Motul le 7^{me} Circuit National de Régularité (dénommé Paris-Champagne-Paris) sur une distance de 350 kilomètres.

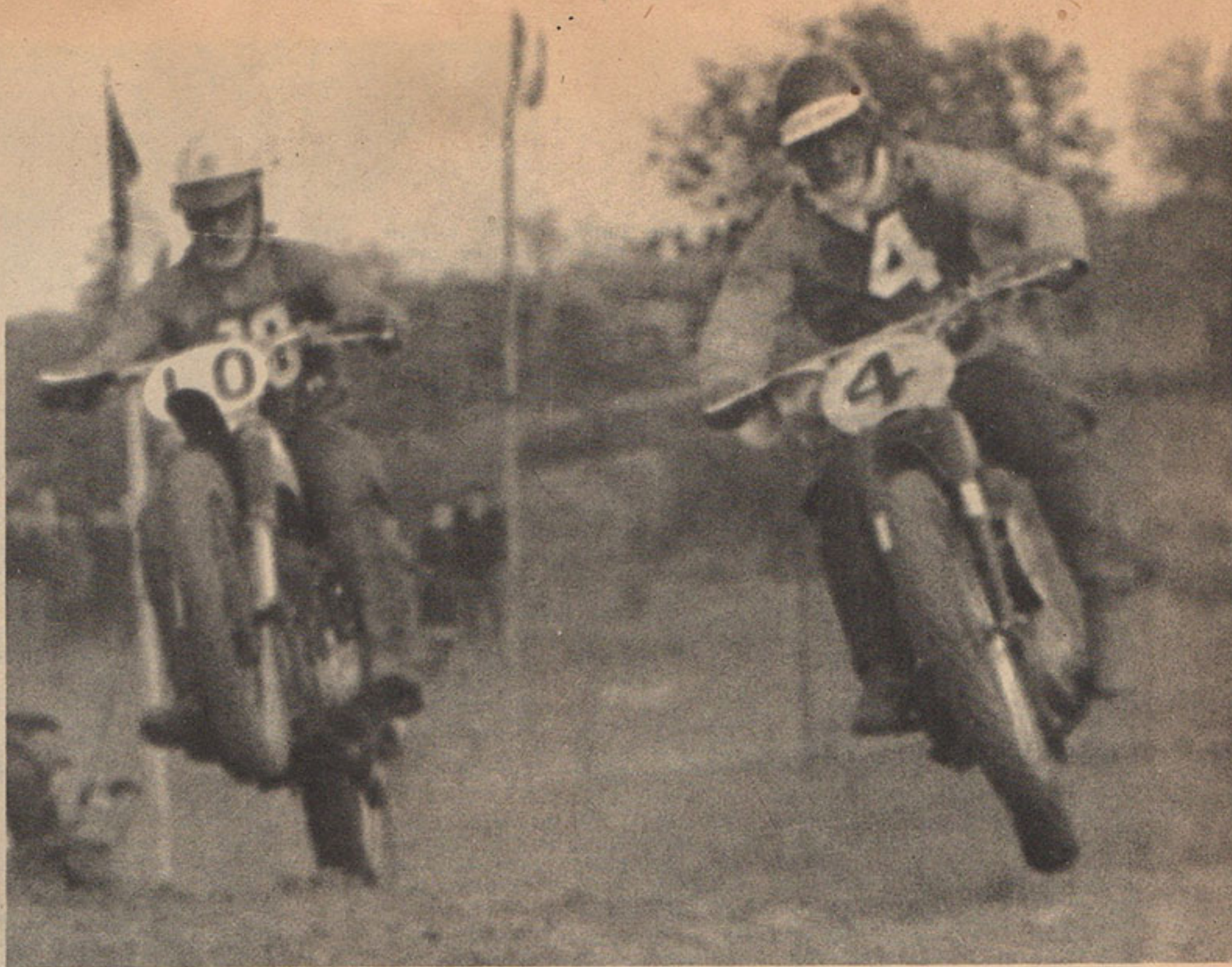
Organisé par l'Union Sportive du Métro, cette épreuve est ouverte aux cyclomoteurs, scooters, motos et motosidecars toutes cylindrées; licence nationale de Régularité FFM obligatoire.

Les engagements seront reçus jusqu'au 24 mai chez M. Rosenthal, 100, rue de Montreuil, Paris (XI^e).

SUBVENTION FEDERALE ACCORDEE POUR LE MOTO-CROSS DES NATIONS

D'ores et déjà, le Comité de la F.F.M. a donné son accord pour la subvention nécessaire au déplacement d'une équipe de France au moto-cross des Nations (30 août, à Namur).

L'importance de cette subvention sera fonction des dépenses réelles à couvrir.



« TROPHEE DES CADETS » EN ITALIE

La Fédération italienne a décidé de mettre cette année en compétition un « Trophée des cadets », ouvert aux jeunes motocrossmen courant dans la cylindrée jusqu'à 175 cc.

Ce trophée se disputera sur 7 épreuves, le classement final s'obtenant d'après les cinq meilleurs résultats réalisés par chacun des participants.

Par ailleurs, les championnats d'Italie se disputeront sur sept épreuves également, avec le classement final selon les cinq meilleurs résultats. Ces championnats concernent deux catégories de machines : jusqu'à 250 cc et de 251 cc à 500 cc.

Enfin, le Grand Prix d'Italie (championnat du monde, 500 cc), se situera le 14 juin, à Imola, et la manche italienne du championnat d'Europe (250 cc) aura lieu le 21 juin à Pinerolo.

AU M.C. NOISEEN : BUREAU 1959

A la suite de l'Assemblée Générale du 7 janvier dernier le M.C. Noiséen a établi son bureau 1959, comme suit :

Siège social : Café tabac, R. Casner, 151, rue P. Brosolette à Nolsy-le-Grand (Seine-et-Oise).

Président : Tourrand Bernard ; Vice-Président : Girard René ; Secrétaire : Jojot Gérard ; Trésorier : Demay Robert ; Trésorier-Adjoint : Casner Roger ; Délégué à la ligue : Grognet André ; Suppléant : Legouhy André ; Administrateur : M. et Mme Casner ; Responsables Tourisme : Grognet André ; Sport : Rousseau Jean et Girard René.

BILL LOMAS EN MOTO-CROSS ?

L'ex-champion du monde de vitesse, classe 350 cc, est maintenant tout à fait guéri des blessures graves reçues à Zandvoort il y aura bientôt deux ans.

Mais le coureur britannique a décidé de renoncer à la vitesse pure. Par contre, il va tenter du moto-cross, et reprendre le trial dans lequel il a fait montre de grandes qualités aux dires mêmes de Less Archer, à qui nous parlions de lui récemment.

Attendons les débuts nouveaux de Bill Lomas, que nous aimerions voir sur nos terrains de moto-cross.

En pleine envolée récemment à St-Thibery, Clynk (10) et Jeffrey Smith (4).

★

M. J. CASTEL PRESIDENT DE LA COMMISSION NATIONALE DE MOTO-CROSS

Procédant à la désignation de ses diverses commissions nationales, la F.F.M. a décidé de nommer le Président de la Ligue des Flandres, M. J. Castel, à la présidence de la Commission Fédérale de Moto-Cross en remplacement de M. Barrouilhet.

Sans vouloir accabler l'ancien titulaire de cette importante charge, reconnaissons que rarement nouvelle désignation n'a été plus justifiée.

Jeune, actif, dynamique, très averti des questions intéressant le moto-cross, M. J. Castel va pouvoir donner toute sa mesure au poste qui vient de lui être confié, et nul doute que bien des problèmes encore pendants ne soient résolus dans l'avenir dans la parfaite compréhension des besoins réels de la spécialité, en ce qui concerne son meilleur développement dans notre pays et l'élévation du niveau sportif de nos licenciés.

APRES LA CONCENTRATION DU M.-C. SUCY

Le Moto-Club de Sucey organisait le 12 avril 1959 sa concentration nationale annuelle. Cette dernière a permis de réunir 68 motos qui représentaient 11 clubs.

Classement par points (Challenge M.-C. Sucey) : 1. U. M. Aube; 2. C.O. Pontlieue-Le Mans; 3. S.C.I.F.; 4. O.S. Maissois; 5. M. C. Chatillonnais, etc.

Club le plus éloigné : C. O. Pontlieue-Le Mans (Challenge Veedol). Plus grand nombre : S.C.I.F. (Challenge Ville de Sucey).

A BOURG-EN-BRESSE :

DIGNE PREMIÈRE DU CHAMPIONNAT DE FRANCE "INTER"

Il est de tradition désormais que le circuit de Bourg-en-Bresse, dont c'était la 7^{me} édition, ouvre la saison de vitesse internationale en France.

Mais là n'est pas le seul attrait du circuit de l'U.M.A., qui fidèle à son passé, réunit chaque année les 5 cylindrées autorisées à courir par... le Ministère de l'Intérieur. (Les pilotes de 125 cc et moins nous comprendront.)

Toujours est-il qu'il y a de bonnes raisons de se rendre à Bourg, et depuis plusieurs années nous nous en voudrions de ne pas faire ce déplacement, car là-bas règne le plus parfait esprit sportif, ce que non seulement nous-mêmes, mais aussi tous les coureurs se plaisent à reconnaître.

★

Cet esprit sportif se manifeste de plus d'une manière.

D'abord, cette louable obstination à organiser dans 5 catégories, ce qui n'est pas fait pour diminuer les frais de plateaux, mais qui prouve bien que l'U.M.A. œuvre véritablement pour le développement du sport motocycliste.

Pas de cylindrée traitée en parente pauvre, voilà ce que l'on ne constate guère dans les autres organisations nationales.

Enfin, si Bourg assure à son public la découverte de nombreuses étoiles étrangères, et non des moindres, on a également là-bas le sentiment qu'un organisateur français se doit de faire courir des Français.

Et tous nos licenciés vitesse « Inter », ou presque, ont pu disputer leur chance : 13 en 125 et 175, 9 en 250 cc, dont 3 ne prirent pas finalement le départ sur casse aux essais, une dizaine en 350 et 500, et à peu près autant en side-cars.

Quand on connaît les doléances des pilotes français, qui ont trop souvent l'occasion de déplorer que les organisateurs français refusent leur engagement, comment ne pas applaudir à cette politique de l'U.M.A., mais aussi, comment ne pas inviter certains coureurs, que nous ne voulons pas nommer, à justifier cette confiance des organisateurs, en ayant une conception du pilotage en course qui s'écarte un peu plus de celle du tourisme.

De même qu'il peut sembler être d'une correction élémentaire de se présenter avec du matériel, des pneus, en état.

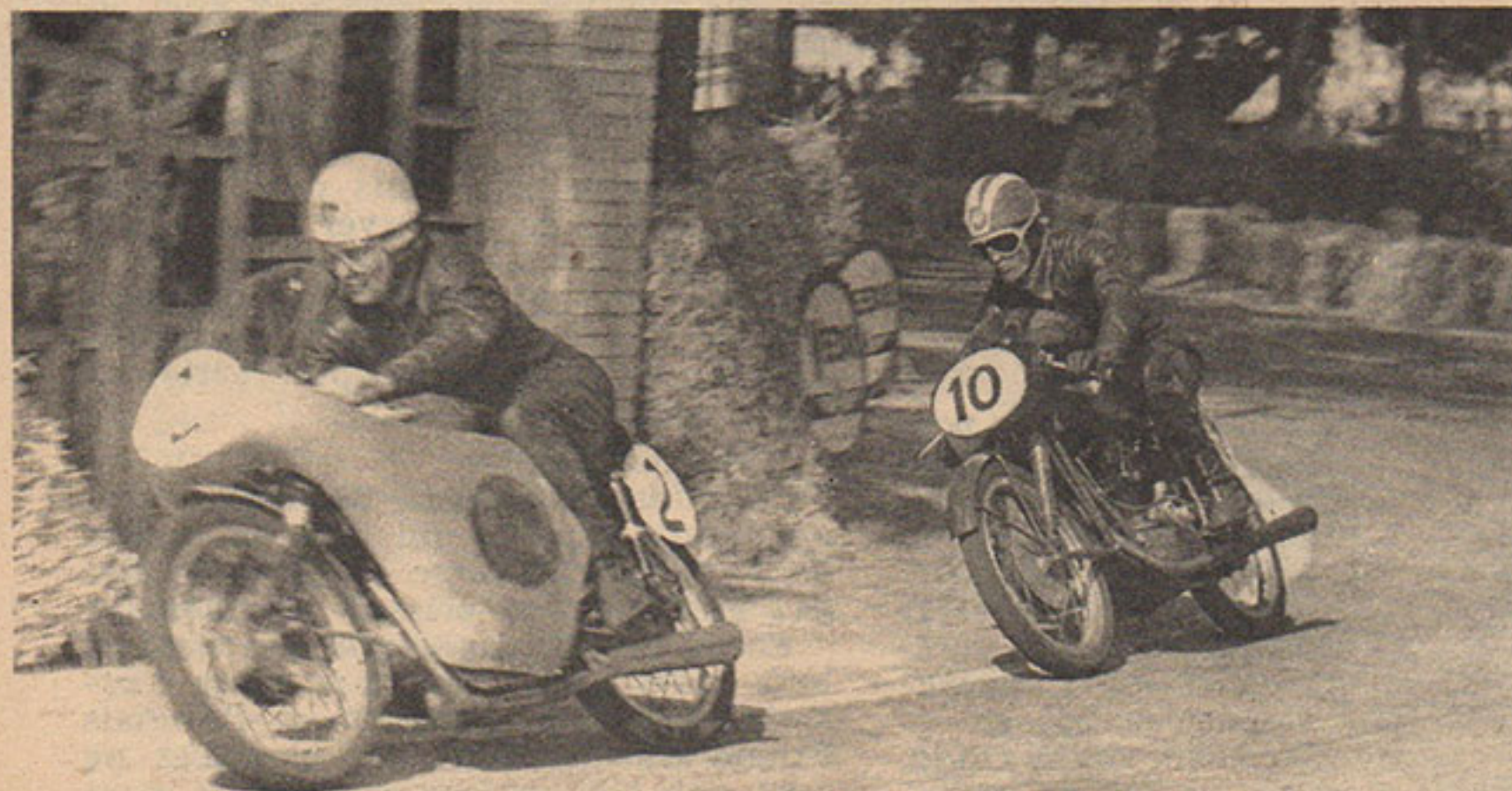
Le circuit de Bourg-en-Bresse n'est pas une quelconque épreuve, mais un de nos principaux circuits internationaux.



Ci-dessus : dans un style impeccable, Onda jonce vers la victoire.

Ci-dessous, Roubaud, qui devait, en chutant se fracturer la clavicule, après avoir effectué une bonne course.

En bas à gauche : pour Jacquier-Bret (2) et Burggraf (10) les 30 tours s'effectuèrent de la sorte, roue dans roue.



Ceci dit, voyons le déroulement des épreuves.

LES DERNIERS SERONT LES PREMIERS

On attache à juste titre de l'importance aux entraînements.

Les plus rapides bénéficient de places de choix pour le jour du départ. Et il est bien rare que le vainqueur de l'épreuve n'ait pas pris le départ à la première ligne.

Nous allions cependant en avoir un premier démenti avec la course des 175.

Touzalin, comme l'an passé, s'était montré le plus rapide, ainsi que Burggraf, tandis que Jacky Onda roulait à marche forcée vers Bourg, arrivant aux entraînements avec 1 heure de retard, ayant été retenu plus de 2 heures à la frontière italienne.

C'est évidemment dans de pareils cas que l'application du règlement est délicate.

Pour les organisateurs, malgré tout leur désir de voir Onda au départ, d'ailleurs ancien vainqueur sur ce circuit, il était un fait que les entraînements étant obligatoires, il n'y avait pas de place pour le Niçois.

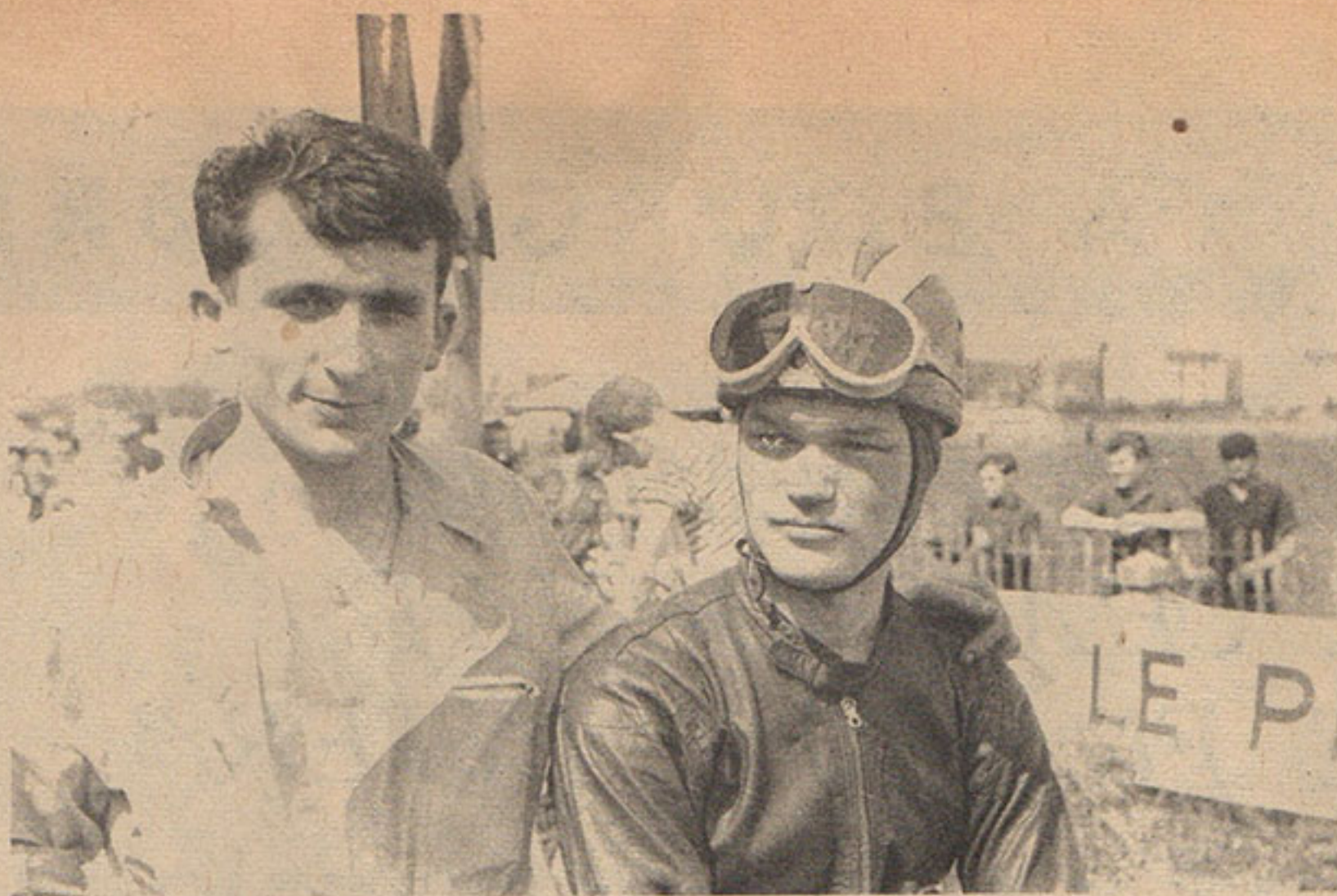
Toutefois, celui-ci avait l'excuse valable d'un passage de frontière particulièrement long, ce dont il pouvait fournir la preuve.

Par ailleurs, connaissant le circuit, il pouvait, si le directeur de la course y consentait, prendre le départ en dernière ligne.

Tous les coureurs en 175 cc ne refusèrent d'ailleurs pas à Onda de lui signer une pétition comme quoi ils ne voyaient aucun inconvénient à ce qu'il participe à l'épreuve, bien que n'ayant pas pris part aux entraînements... et ainsi tout s'arrangea au mieux.

Sur le plan sportif, il eut été dommage qu'il n'en fut pas ainsi, car Onda est un très fin pilote, et en outre, il nous présentait pour la première fois une Mondial Paton, qui allait faire parler d'elle.

★
Dès le premier tour, le favori Touzalin est très retardé par des ennuis



de magnéto, qui bientôt seront doublés par un bris de canalisation d'huile, si bien que le favori ne figurera jamais dans le paquet de tête.

Joli départ de Jacquier-Bret qui emmène dans sa roue André Burggraf, Mais au bout de 4 tours, Onda qui rappelons-le est parti dernier, saute les 2 Grenoblois et ne fera qu'accroître son avance, terminant avec une aisance confortable, après nous avoir donné une idée des exceptionnelles possibilités de la Paton.

Quant à nos deux Grenoblois, ils feront la course roue dans roue, Jacquier-Bret un peu plus rapide, Burggraf rattrapant son retard au freinage et dans les courbes. Et c'est dans le dernier virage avant la ligne d'arrivée que Burggraf parviendra à prendre le meilleur.

Le train imposé par les hommes de tête fut particulièrement rapide, et la moyenne fait un formidable bond en avant, passant de 97,4 km/h en 1958, à 102,425 km/h.

Il y eut aussi beaucoup de casse.

D'abord Focardi (échappement épris de liberté), Schaad, Lesage qui devait casser le tournevis d'entraînement de



la distribution, et constater que sa 3me saute toujours. Sfacos, qui faisait une belle course à la 4me place, dut s'arrêter quelques instants pour refixer son repose-pied, ce qui le relègue à 1 tour du vainqueur, mais ne l'empêche pas toutefois de conserver cette place, car le 5me est à 2 tours.

Il est vrai que Savoye ne disposait que de 125 cc, et que s'il avait une 175 cc, il faudrait compter sérieusement avec lui.

Quelques chutes :

Celle du Marseillais Roubaud, très longtemps 4me, et qui dans la courbe de l'Orphelinat casse sa poignée des gaz et chute, se brisant la clavicule.

Enfin, en accomplissant leur dernier tour après avoir franchi la ligne d'arrivée, le Suisse Lambert et l'Anglais Friend s'accrochent. Les blessures ne sont pas trop sérieuses, mais le premier ne prendra pas part à la course side-car, et le second ne pourra défendre ses chances en 250 cc.

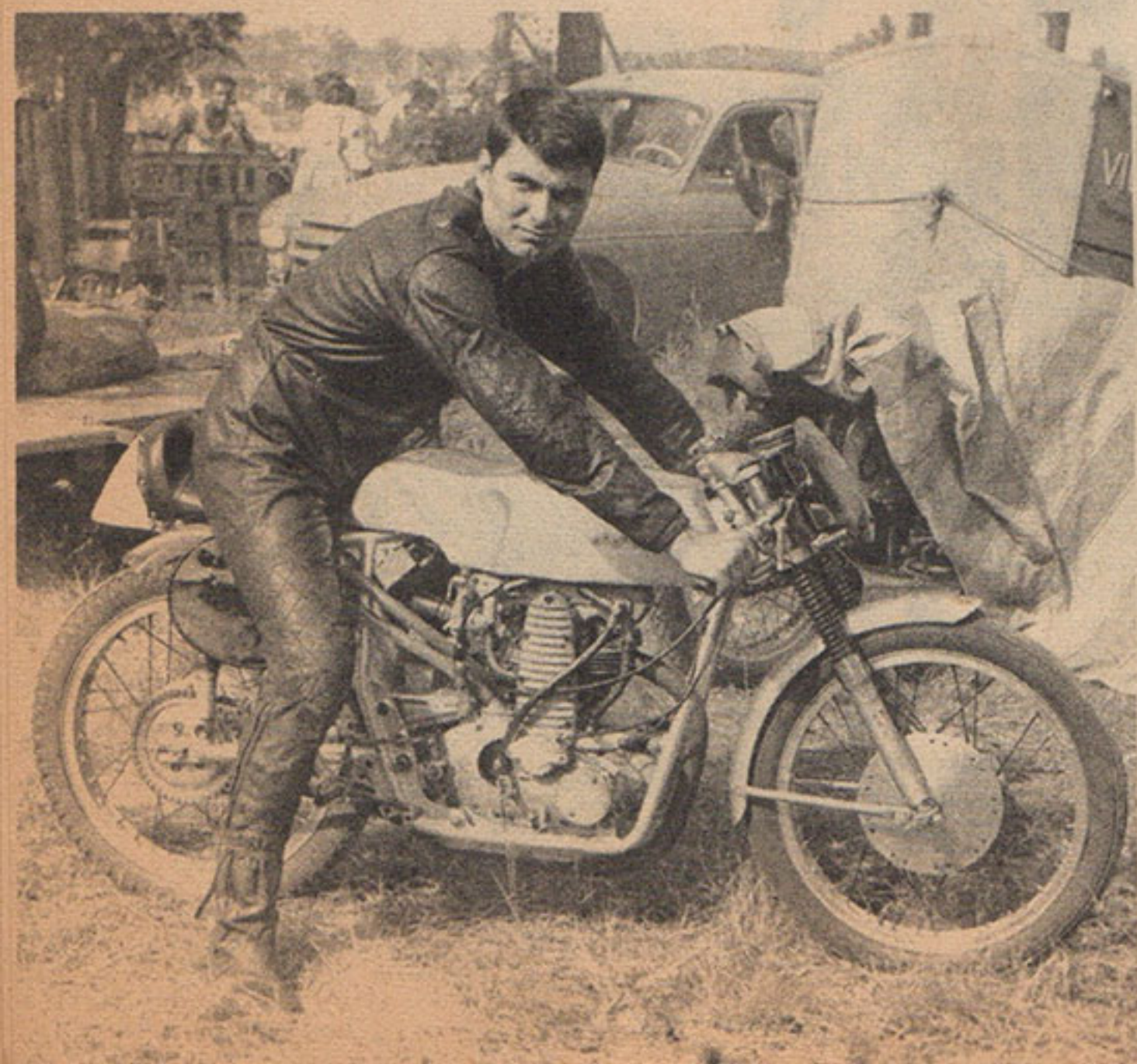
COMME L'AN PASSE

En 250 cc, assez nombreuses défections de dernière heure.

En haut, Casset, pose sa main mutilée qui l'écarte de la compétition sur l'épaule de son ami Burggraf.

Ci-dessus : malgré les années, Klaeger reste toujours aussi dangereux en 250 cc.

Ci-contre, Jacky Onda, nous présente sa rapide Mondial-Paton 5 vitesses. Notez l'importance des deux reniflards.



Friend, nous venons de le voir, ne pourra pas prendre le départ en 250 cc, et les 2 Norton ramenées à 250 cc et qui devaient être pilotées par Keys et Anderson ne sont finalement pas prêtes.

Schaad a cassé aux essais, Onda a « explosé » le moteur de sa Paton à Monza, et finalement nous n'avons que 9 pilotes au départ.

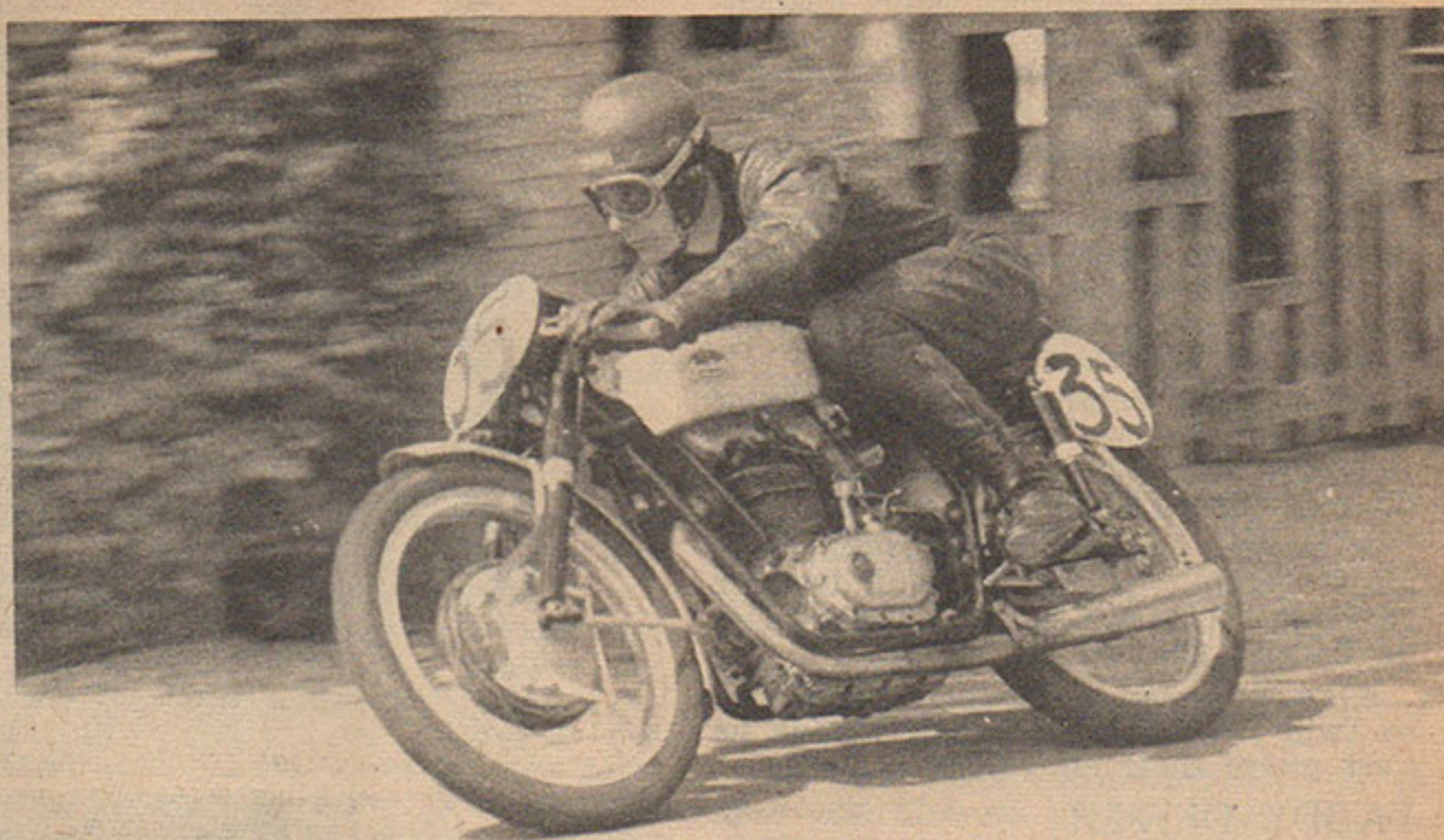
★

Au premier tour, nous pointons : Jacquier-Bret, Klaeger, Savoye, Barone, un nouveau venu d'Allemagne Scheifel, puis Valentin, tandis que les 3 Guzzi de Baviera, Guérin et Ziglioli ferment la marche.

Au tour suivant, Klaeger passé en tête, mais dans la portion du circuit qui traverse la forêt, Savoye passe de la 3^{me} à la première place.

Et voilà notre Rémois déchainé, prenant d'une à deux secondes au tour.

Derrière, la réaction tarde à venir, Klaeger qui s'est bien assuré la place de second, aura jusqu'à 16 secondes de retard.



COLLOT, ENCORE NOTRE MEILLEUR HOMME

175 et 250 ayant constitué le programme matinal, l'après-midi était réservée aux grosses cylindrées.

Les essais avaient démontré que Trow, Driver, Anderson (que nous voyions pour la première fois en France, mais qui nous avait fait très forte impression au T.T. Hollandais 58) ainsi que Dauwe, pouvaient être autant de vainqueurs.

Dès le premier tour Trow est en tête avec dans sa roue... Collot, tandis qu'Anderson rentre au parc des coureurs dès le troisième pointage.

Driver et Dauwe attaquent Collot, occupent bientôt les 2^{me} et 3^{me} places tandis que Trow accentue régulièrement son avance.

Collot attend la mi-course pour revenir sur les hommes de tête, et bientôt attaque Dauwe qui doit lui céder sa 3^{me} place.

Mais le pilote belge s'accroche pendant plusieurs tours, et tente sa

Ci-dessus, une belle attitude de Savoye, vainqueur moral de l'épreuve réservée aux 250 cc.

Ci-dessous, un passage de Collot, dans son style caractéristique, et ci-contre, Trow après sa victoire en 350 cc.

Au premier plan, Paddy Driver qui devait remporter l'épreuve des 500 cc ; dans le fond, Collot, 3^{me} et 1^{er} Français.



Il reviendra à 7^h de Savoye, puis pendant quelques tours l'écart se stabilisera.

C'est alors que Jacquier-Bret rentre au parc, le moteur hors d'usage, que Barone arrive à ravir la 4^{me} place à Scheifel, et que Klaeger... passe en tête.

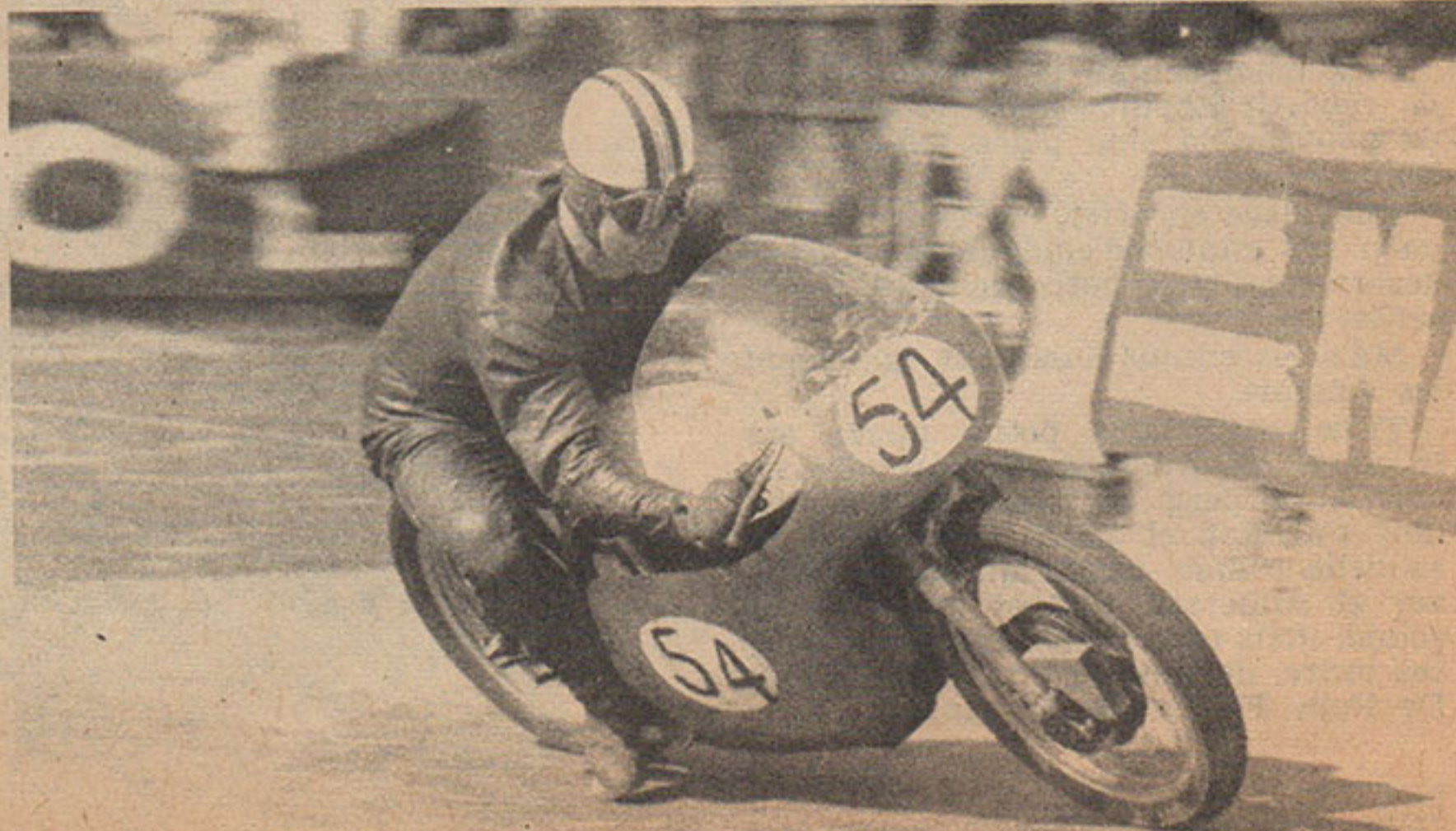
Bien vite les hauts-parleurs nous apprennent que Savoye a chuté, et qu'il ne repart pas.

Et pour cause.

Tout comme son ami Jacquier-Bret en 1958, et sur ce même circuit, le frein avant de sa Mondial s'est bloqué, heureusement à basse vitesse.

Chute sans trop de gravité pour le pilote, mais le T de fourche est brisé net !..

Dès lors, Klaeger n'a plus d'adversaire à sa taille, et termine très détaché, devant Barone à 1 tour.



chance à un freinage pour déborder notre champion de France.

C'était sans compter avec l'exceptionnelle chaleur qui avait fait fondre le goudron, et Dauwe en chutant entraîne avec lui le « gros ».

Dauwe ne repartira pas immédiatement et terminera 6^{me}, tandis que Collot accomplit une fin de course digne de son passé, avec une machine au carénage écrasé, à la fourche faussée, et qui ne permet qu'un minimum d'angle de braquage.

Mais cela n'empêchera pas Collot de terminer 3^{me} après avoir signé le record du tour, qui égale celui établi par Pierre Monneret en 56.

A la 4^{me} pace nous trouvons l'Anglais Fitton très régulier qui devance Insermini, qui, à Bourg-en-Bresse, fait de bonnes courses en 350 cc.

Klaeger nous a un peu déçu, car sa twin Horex d'habitude si rapide ne s'est guère mise en valeur à Bourg.

PADDY DRIVER PREND SA REVANCHE

Au départ des 500 cc nous retrouvons les mêmes pilotes qu'en 350 cc, avec toutefois en plus un outsider de classe, l'Allemand Jaeger sur B.M.W.

Quant au clan français il est renforcé par la présence de Ligier, qui avec De Polo se trouve le seul Français à posséder une Norton 59, Collot n'ayant pas renouvelé son matériel cette saison.

Le premier tour est bouclé dans l'ordre suivant : Anderson, Trow, Paddy Driver, Jaeger, Collot, etc... tandis qu'Insermini s'arrête, ayant des ennuis de distribution.

Puis arrivent les premières chutes, celle de Jaeger qui repartira néanmoins, celle de Maubert, qui au guidon de l'ex-machine de Onda, faisait sa première course inter.

Le Niçois n'est pas encore aussi à l'aise que sur sa Triumph, mais cela viendra.

Au 7^{me} tour Dauwe ne repasse plus, et le classement est alors le suivant : Driver a ravi la première place à Anderson qui le suit comme son ombre. Puis Trow, qui précède Collot, un peu détaché, enfin Ligier, dont c'était la première course de la saison, Hempleman, Fitton, De Polo, Valentin, etc...

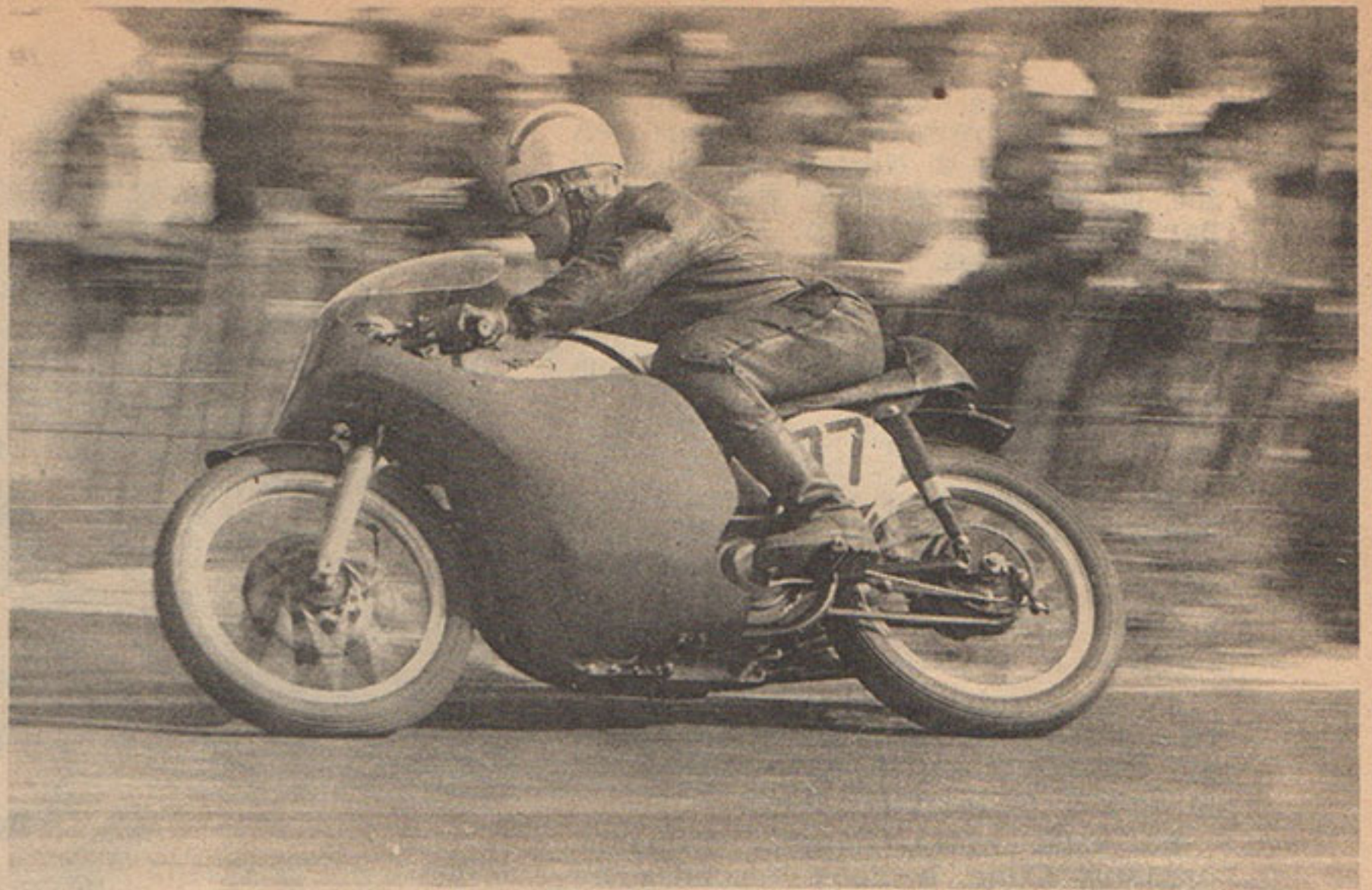
Puis Hempleman revient sur Ligier, se lance à l'attaque de Collot, mais va tout droit à un freinage.

Cela n'empêchera pas notre Anglais de repartir de plus belle, et de ravir de nouveau la 4^{me} place à Ligier au 26^{me} tour.

4^{me} place en effet, car Collot a disparu sur ennuis d'embrayage, et c'est désormais Ligier notre meilleur représentant.

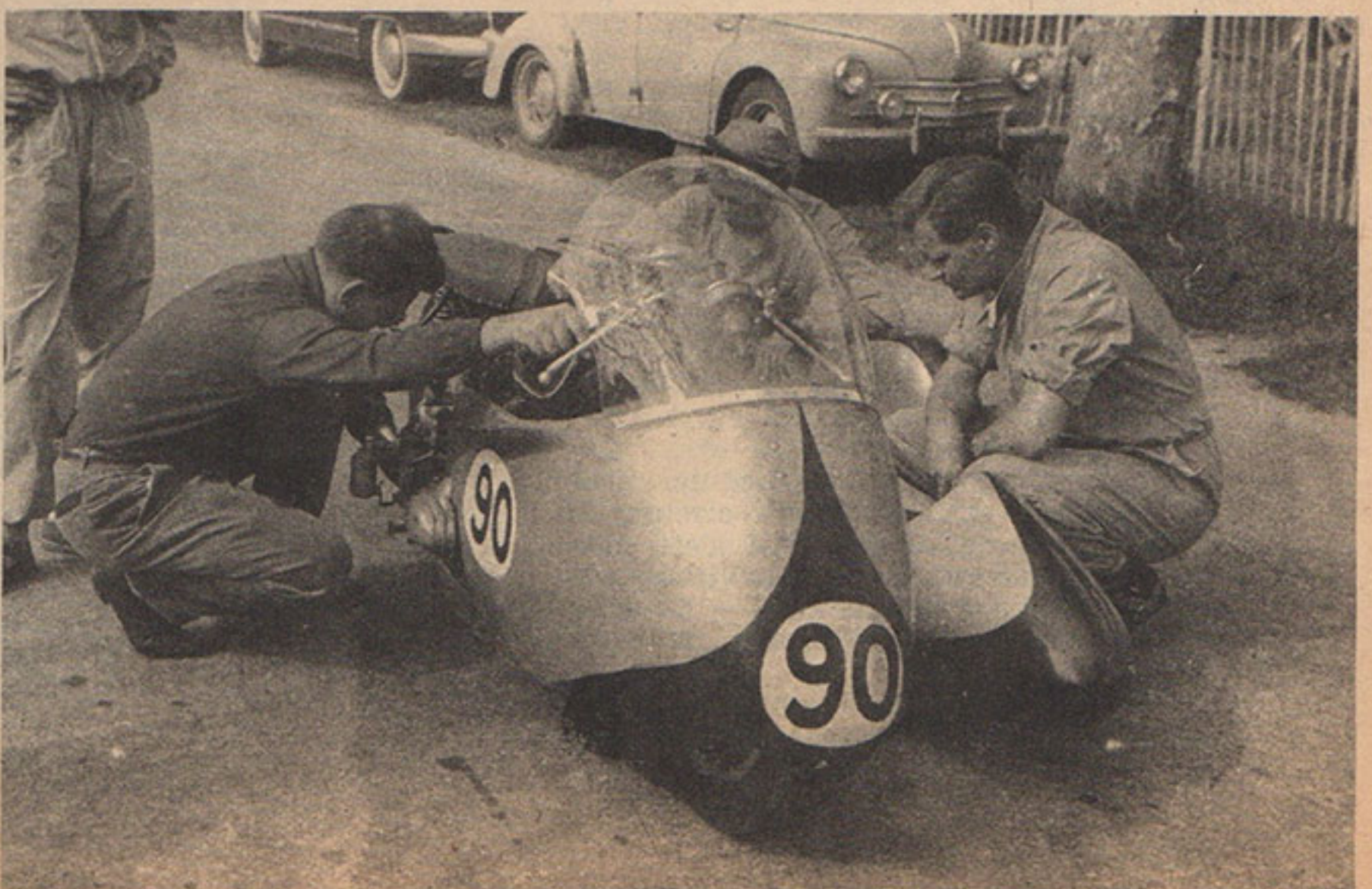
Mais les ennuis assaillent également les Anglais.

Trow reçoit une petite pierre sur le visage, et le temps de reprendre ses esprits, il perd un tour. Hempleman doit s'arrêter et perd le bénéfice de sa belle course, tandis qu'en tête Driver et Anderson roulent au coude-à-coude, mais terminent néanmoins dans cet ordre, devant Ligier, Jaeger, Trow, De Polo, Fitton, Bayle, etc...



En haut Ligier notre meilleur représentant en 500 cc, que nous voyons ci-dessus en joyeuse compagnie ; de g. à dr. : J. P. Bayle, Trow, Ligier, « Nanou », Maubert et Insermini.

Passons aux choses sérieuses, et ci-dessous, le « maître » Murit, règle la carburation de l'« élève » Duhem.





Ci-dessus, le Suisse Camathias absolument irrésistible en sidecar.

A droite, aux entraînements, chute de Butcher, dont le passager est venu rouler jusqu'à nos pieds.

LES CLASSEMENTS

CATEGORIE 175 cc

1. Onda (Mondial-Paton) en 54' 25'', moyenne 102,425 km/h ; 2. Burggraf (M.V.) 54' 50'' ; 3. Jacquier-Bret (Mondial) 54' 51'' ; 4. Sfacos (M.V.) à 1 tour ; 5. Savoye (M.V. 125) à 2 tours ; 6. Barone (M.V.) à 3 tours ; 7. Friend (G.B.-M.V.) à 4 tours ; 8. Jimbert (Mondial) à 5 tours ; 9. Vivier-Merle (M.V.) à 6 tours ; 10. Keys (G.B.-Ducati).

CATEGORIE 250 cc

1. Klaeger (A.-N.S.U.) 52' 58'', moyenne 105,280 km/h ; 2. Barone (M.V.) à 1 tour ; 3. Baviera (I.-Guzzi) à 2 tours ; 4. Scheffel (Adler) ; 5. Guérin (Guzzi) ; 6. Savoye (Mondial).

Record du tour : Savoye en 1' 42'' = 108,562 km/h.

CATEGORIE 350 cc

1. Trow (G.-B. Norton) 54' 40'', moy. 112,250 km/h ; 2. Driver (Afrique du Sud-Norton) 55' 1'' ; 3. Collot (Norton) 55' 16'' ; 4. Fitton (G.-B.-Norton) 56' 17'' ; 5. Inzermini (Norton) à 1 tour ; 6. Dauwe (B. Norton) ; 7. Tanner (G.-B. Norton) ; 8. De Polo (Norton) ; 9. Montagne (Norton) ; 10. Bouillard (Norton) ; 11. Touzalin (Norton) ; 12. Klaeger (A. Horex) ; 13. Besse (Norton).

Record du tour : Collot 1' 36'' 1/5 = 117,010 km/h.

CATEGORIE 500 cc

1. Driver (Afrique du Sud-Norton) en 52' 56'', moy. 115,810 km/h ; 2. Anderson (G.-B. Norton) 52' 57'' ; 3. Ligier (Norton) à 1 tour ; 4. Jaeger (A.-B.M.W.) ; 5. Trow (G.-B. Norton) ; 6. De Polo (Norton) ; 7. Fitton (G.-B. Norton) ; 8. Bayle (Norton) à 2 tours ; 9. Hempleman (G.-B. Norton) ; 10. Montagne (Norton) ; 11. Bouillard (Norton).

Record du tour : Anderson 1' 33'' = 120 km/h.

SIDE-CAR 500 cc

1. Camathias (S.-B.M.W.) en 43' 32'', moy. 106,680 km/h ; 2. Rogliardo (B.M.W.) 43' 59'' ; 3. Duhem (B.M.W.) 44' 30'' ; 4. Beauvais (Norton) 44' 49'' ; 5. Ritter (A.-B.M.W.) ; 6. Beevers (G.B.-B.M.W.) ; 7. Claisse (Norton).

Record du tour : Camathias 1' 40'' = 111,155 km/h.

CAMATHIAS N'AYANT PEUR DE PERSONNE...

...c'est en effet ce que me confiait le grand champion helvétique avant le départ et ce, sans la moindre prétention.

Parti dernier, puisque n'ayant pas pris part aux entraînements, il s'installait en tête dès le 3^{me} tour, battait et rebattait le record du tour, terminait sans forcer avec une avance que personne ne songeait à lui disputer.

Et c'est un fait que Camathias n'a à craindre personne, qu'il a l'étoffe d'un champion du monde, et qu'avec Cecco, son passager, ils forment une équipe d'une folle témérité.

Derrière Camathias, nous avons eu l'heureuse surprise de trouver la « nouvelle vague » de sidecaristes français qui disposa très aisément des B.M.W. de l'Anglais Beevers, des Allemands Ritter et Butcher, évidemment handicapés sur un tel circuit par leur side à droite.

Rogliardo partit en tête, et après s'être fait doubler par Camathias, fit une course splendide de régularité.

Nous attendions d'après les temps réalisés aux entraînements, une lutte ouverte entre le Lyonnais, et le Parisien qu'est le « père Beauvais ».

Longtemps 3^{me}, Beauvais perdait peu à peu l'avance qu'il avait sur Duhem, l'enfant du pays, et finalement les deux équipages de l'Ecurie Jean Murit prennent les 2 premières places au classement provisoire du Championnat de France Inter.

Après le décès du regretté Drion, le retrait du sympathique Jean Murit, nous sommes heureux de saluer la performance de ces nouveaux équipages français, qui sans avoir encore toute la classe de leurs aînés, ont néanmoins accompli de très gros progrès.

Rogliardo-Godillot semblent d'ailleurs prendre leur rôle très au sérieux, et n'ont pas hésité à faire toutes les courses de ce début de saison (Barcelone, Mettet, St-Wendel, etc...) pour être en pleine forme.

Avec les conseils de Murit, nul doute que Rogliardo et Duhem ne fassent leur chemin dans cette spectaculaire spécialité.

A L'ANNEE PROCHAINE

Ce 7^{me} Circuit de Bourg-en-Bresse s'est donc soldé par un bilan très positif :

— De belles courses, grâce à des plateaux bien équilibrés, des courses que le public pouvait d'autant mieux suivre que Landureau était là, nous donnant une nouvelle fois l'occasion d'apprécier son installation en multiplex qui permet de tenir constamment le public en haleine.

— Une juste compréhension de ce que doit être un circuit Inter, en ouvrant largement la place aux pilotes français,

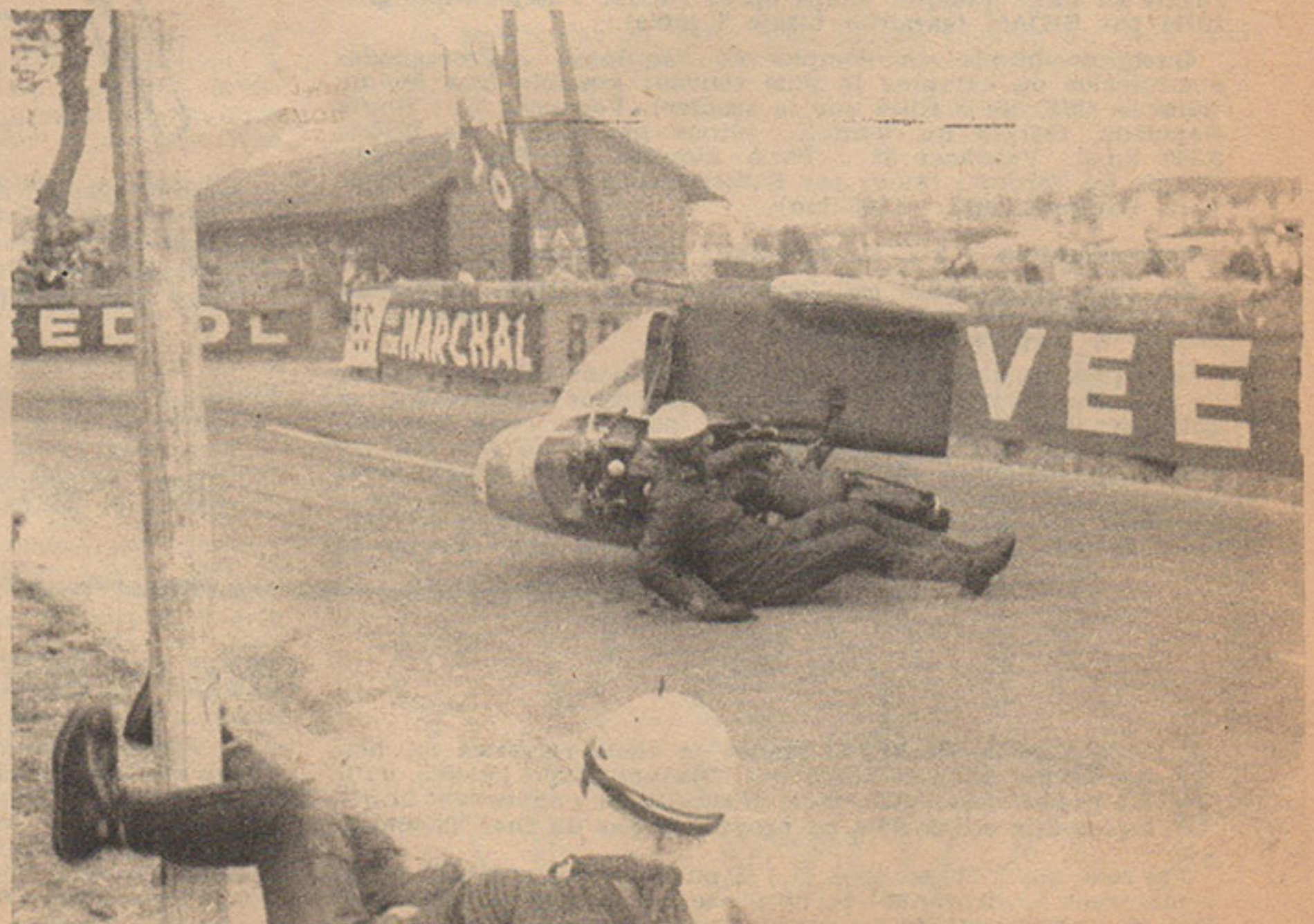
— Une organisation toujours de qualité : horaire respecté, passerelles permettant au public de passer de part et d'autre du circuit, vaste parc pour les coureurs, avec des abris en « dur », etc...

— Une conception efficace de la sécurité (échappatoires dans les virages, nombreuses bottes de paille, public écarté des points dangereux, etc...).

En un mot, l'U.M.A. a su faire en peu de temps du Circuit de Bourg-en-Bresse, une épreuve parfaitement rodée et à laquelle tiennent à prendre part les plus grands noms de notre sport motocycliste.

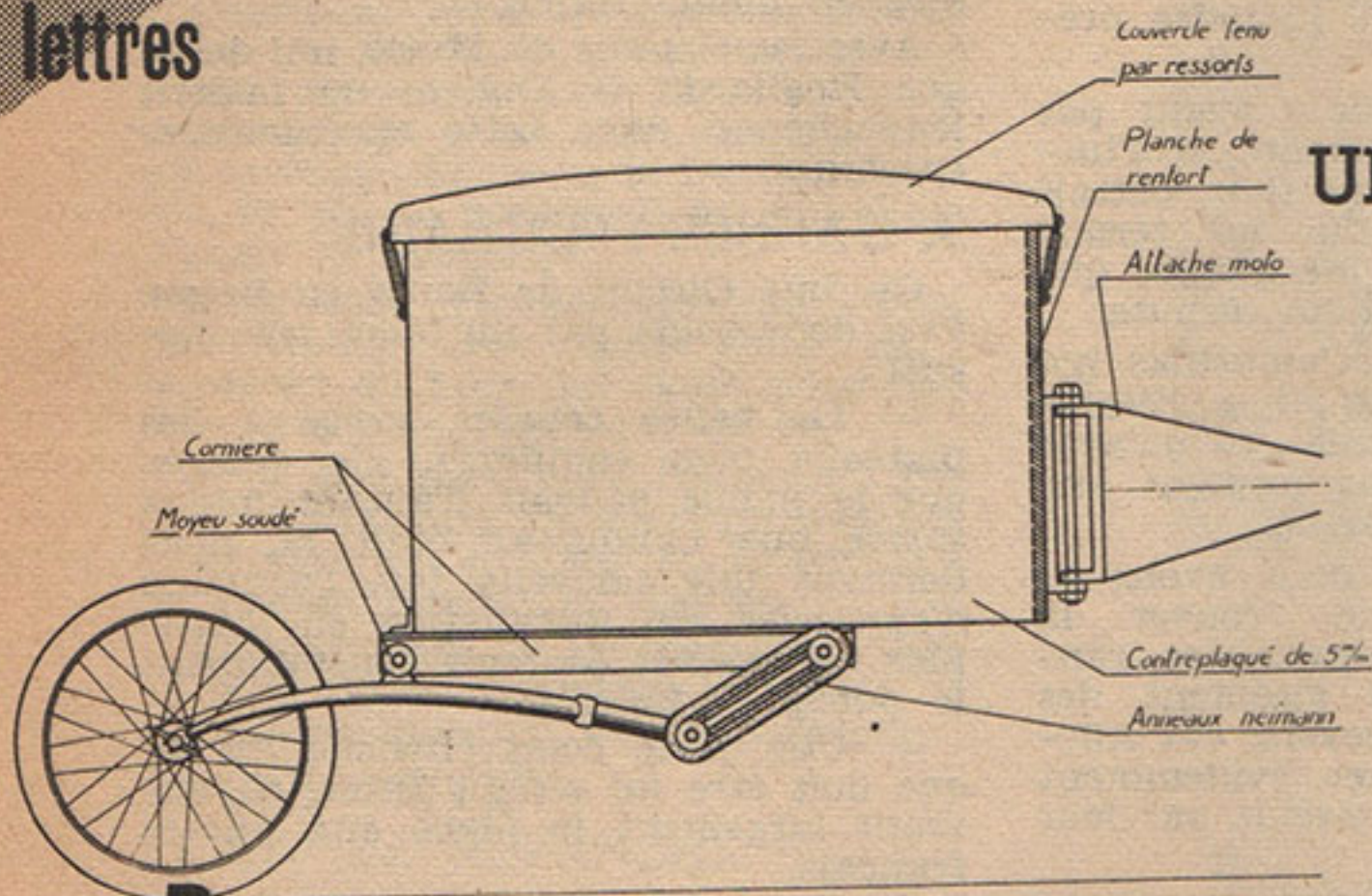
Aussi, un déplacement à Bourg doit-il devenir une tradition pour tous les amateurs.

C. R.



LE POINT DE VUE DES SIDECARISTES

UNE JAWA 350 AVEC SIDE ET REMORQUE



BRAVO pour vos articles si intéressants. Entre autres remarques que vous avez déjà faites, je pense comme vous que le side car n'est pas apprécié comme il le mérite. Motard-campeur depuis 1930 et sidecariste depuis 1938, j'estime qu'aucun véhicule ne peut procurer autant de joies naturelles. J'ai 48 ans et en suis à ma sixième machine, j'espère bien ne pas « dételer » de sitôt ! Marié et ayant deux filles, j'ai donc pu continuer à rouler et camper grâce au side-car et de la façon la plus économique, ce qui ne gêne rien ! Maintenant mes filles ont 19 et 20 ans et possèdent leur Lambretta, car le panier ne va plus !

Ma machine actuelle est la 350 Jawa attelée à un side pas trop lourd (pignon de sortie de boîte de 15 dents). Avec cet équipage, je peux tenir un 70-75 km/h sans peine (la troisième monte à 90 !). J'oublie de dire qu'en plus, la pauvre Jawa tire une remorque avec le matériel de camping pour 4, et ce, sans protester !

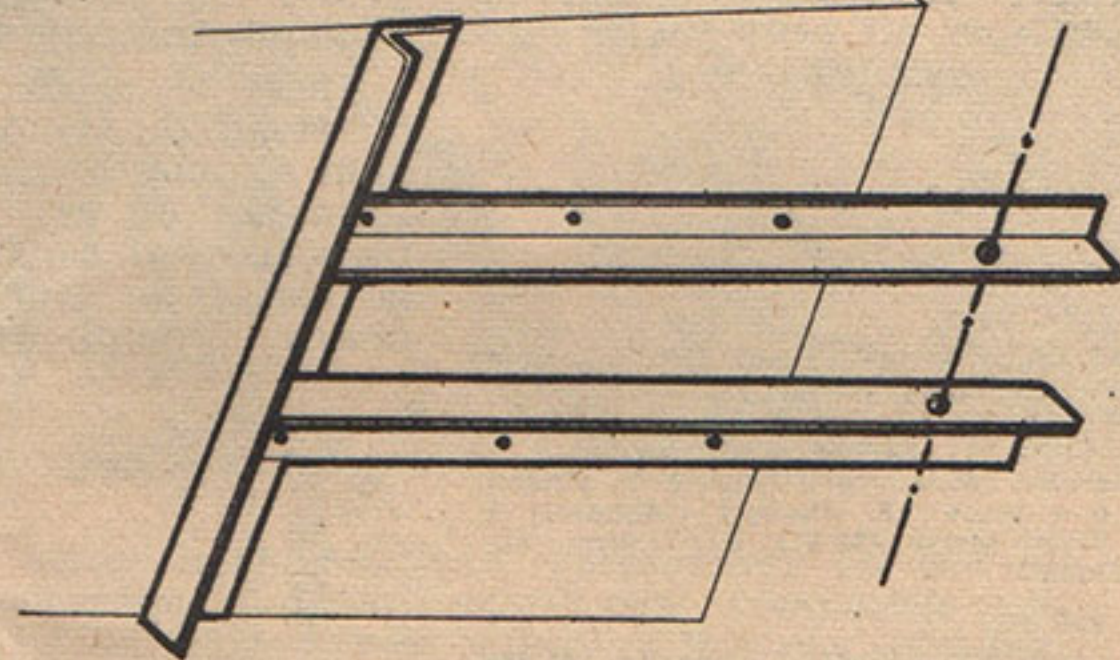
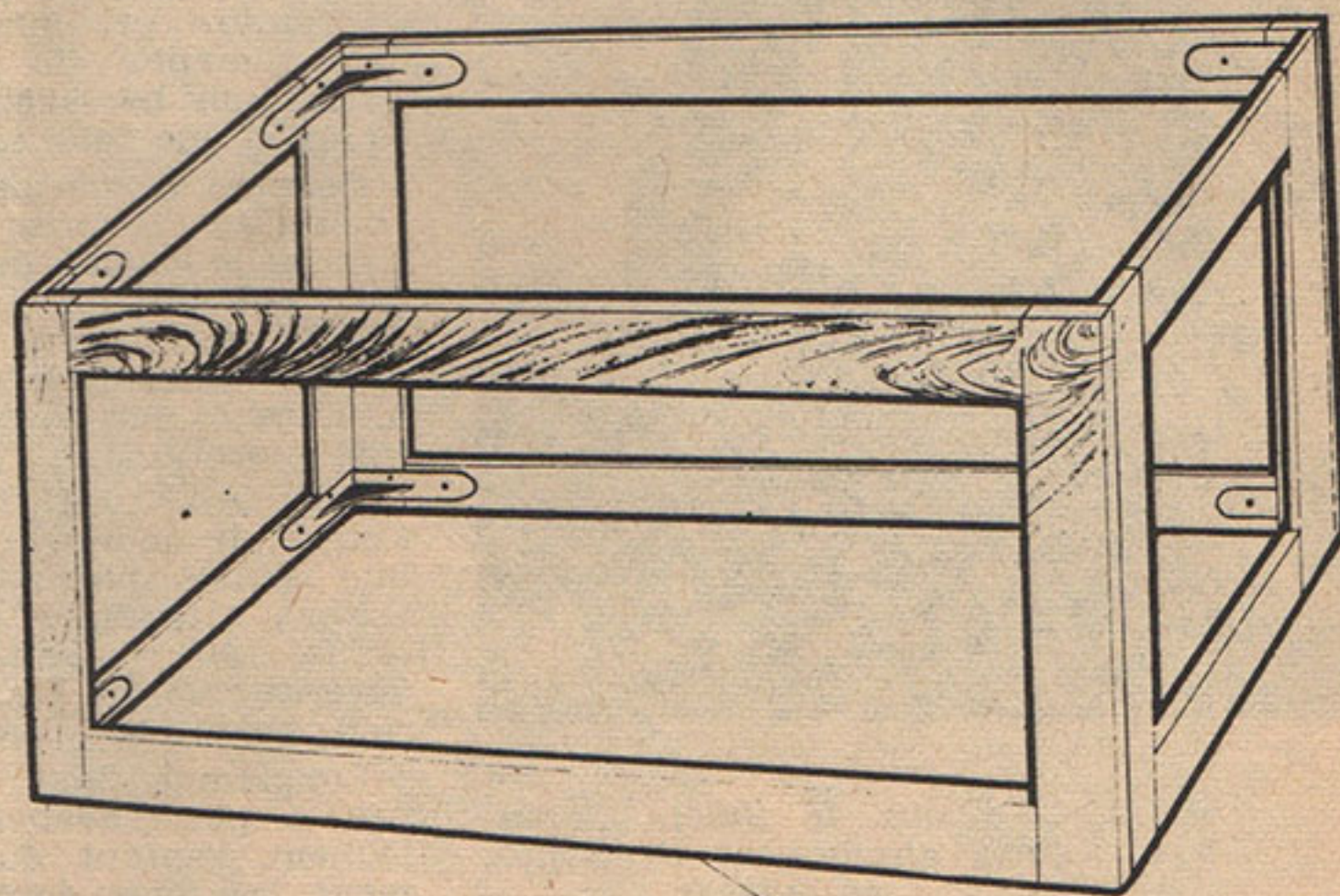
Cette machine de 1953, fut achetée en occasion garantie à la SIDAM, en décembre 56 et après 20.000 km. Je peux dire que je suis absolument satisfait de cette machine. Au point de vue mécanique : rien touché. Pour le reste, entretien normal. J'ai changé deux fois le pneu AR (voir side), une fois la chaîne secondaire, 1 câble d'embrayage, 2 bougies Bosch 240 et c'est tout ! Le pneu AV et celui du side ne s'usent pas ! Décalaminage tous les 10.000 (Autol Désolite 1 %). Le réservoir fuyait en haut quelque temps après l'achat : Réparation gratuite par SIDAM (garantie totale 6 mois).

Quelques détails sur l'emploi de l'équipage : Promenades dominicales ou camping le plus souvent possible (ma femme dans le side, les 2 filles sur le scooter). *Vacances 57* : Route Napoléon, Gorges du Verdon ; retour par vallée du Rhône 2.500 kms). *Vacances 58* : Paris - Moulins - Le Puy - Orange - Gorges du Verdon ; retour par Barcelonnette et les cols : Allos, Vars, Lautaret, etc... (2.700 km).

Consommation : 5 l. de mélange ! Qui dit mieux ?

En solo la machine est formidable : à vitesse maximum la trajectoire ne dévie pas d'un poil ! Que doit donner le modèle à suspension oscillante ?

Quelques mots sur la remorque que j'ai construite moi-même (à part les soudures). La caisse est monobloc entièrement en bois avec bâti intérieur en lames à parquet ! (voir croquis). La suspension est constituée par une fourche de vélo sur laquelle est soudé un vieux moyeu de roue vélo ; débattement contrôlé par anneaux Neiman. Il y a un petit cadre de 3 cornières sur lequel repose la caisse (croquis). Pneu de vélo baby de 350 x 50, bien suffisant, a tenu 3 ans ! Tenue de



Ci-dessus, quelques détails de fabrication de la remorque que M. Leclerc a réalisée. En haut, cette armature de bois assemblée par huit équerres constitue la caisse. Dessous, le montage de fers en L qui supporte à son extrémité l'axe d'articulation de la fourche de vélo tenant lieu de bras oscillant.

route parfaite, avec le side bien entendu (je n'ai jamais essayé en solo), j'ai descendu par exemple la Rochepot à 110 compteur (pour voir !) sans aucune impression de danger.

Donc en résumé, je dis « vive la moto et le side-car » bonne chance et bonne route aux possesseurs de Jawa.

M. LECLERC, Colombes (Seine).

UNE TRIUMPH T. 110 ATTELEE

APRES l'article de M. J. Pradet je viens remettre un peu de baume dans le cœur des Triumphistes ; j'avoue qu'il n'a pas eu de chance ; mais beaucoup de pannes sont imputables aux accessoires ne provenant pas de chez Triumph.

J'ai rodé ma T 110 en solo, là j'ai pu apprécier son brio et ses démarrages foudroyants ; je ne pense pas que le mot soit trop fort et aucune voiture en dehors des racers ne résiste à ceci. On passe très facilement les DS et beaucoup de voitures américaines, le 150 compteur est atteint très vite.

Vitesse de pointe : je n'en parlerai pas car je n'ai pas encore pu me faire chronométrer et les compteurs sont souvent optimistes mais je pense 170 (un seul élément de comparaison à deux, position normale, j'ai effleuré le 170 compteur).

Après, pour pouvoir sortir en famille, j'ai fait monter un side Impérial 1 place 1/2. Tout le monde me l'a déconseillé, la suspension oscillante avec un side quelle hérésie ! Je tiens à rassurer ceux qui voudraient en faire autant, que cela va très bien.

Je n'ai procédé à aucune modification notable, exceptée

l'adoption de la dureté duo à l'arrière et mis de l'huile plus épaisse à l'avant. Depuis peu j'ai la démultiplication side mais on peut s'en passer, malgré tout la 4me est plus nerveuse.

Performance side avec une personne à bord et le pare-brise : nous suivons facilement les « Speed-twin », même si les conducteurs veulent prendre des ailes.

Panne aucune à 10.000 km compteur.

Les fils du feu rouge arrière coupés. 1 jeu de bougies. Voici les frais.

Consommation en side en roulant vite sans toutefois attein-

dre le maximum, 5 litres (contrôlée sur 1.000 km en vacances).

Depuis je l'ai remise en solo plusieurs fois, le cadre n'a pas souffert, et en lâchant les mains elle reste bien en ligne.

Je suis très content de ma T 110... Mais peut-être que la Vincent, surtout en side... j'espère bien pouvoir faire un essai un jour.

Restant un amateur de solo, je penche de plus en plus pour le side, et je reconnais qu'à vive allure rien ne vaut l'attelage.

GALLIANO Jacques, Villefranche (Rhône).

Tribune Libre

TOURISME, CARÉNAGE...

ET SACOCHE DE RÉSERVOIR

VOTRE numéro 1.436 contient deux communications très intéressantes, dont il faut féliciter les auteurs.

1°) Une Manx tourisme carénée.

Il me semble que M. Barland exprime pour la première fois une idée très importante en matière de carénage : garder le contact avec l'air ambiant, grâce à un pare-brise très incliné sur l'horizontale, ou réglable comme celui qu'il a imaginé.

Pour ma part, tout comme M. Barland, je ne voudrais à aucun prix être complètement à l'abri et isolé du grand air. Donc : félicitation à l'auteur.

2°) La sacoche de réservoir.

M. Cherpitel mérite lui aussi nos félicitations et notre reconnaissance pour les essais auxquels il s'est livré et la réalisa-

tion à laquelle il a abouti.

M. Cherpitel aurait-il l'amabilité de nous faire connaître les dimensions de sa sacoche de réservoir, le matériau employé — cuir ou cordoual, etc... — et le mode de fixation sur la moto ?

Les deux suggestions présentées dans votre numéro 1.436 seront très utiles au développement du *tourisme à moto*, qui est un des plus beaux sports que l'on puisse pratiquer.

Et parmi les si belles provinces de France, je crois que celle qui est la mieux faite pour la joie du motocycliste est l'Auvergne et ce qui l'entoure, c'est-à-dire tout le Massif Central. Qu'en pensent ceux de nos amis qui l'ont parcouru ?

Ch. FLAHAUT, St-Malo (I.-et-V.).

APPEL

SI, grâce à l'obligeance de « Moto-Revue », les lignes qui vont suivre arrivent jusqu'à vous, je puis, dès à présent, me considérer comme un « croulant » ou, qui plus est, un « snob » à vos yeux.

Cependant je n'ai que trente ans et, tout comme vous, je l'espère, j'aime et pratique la moto. C'est pourquoi, à l'apparence de certains motocyclistes, je ne puis que m'indigner. Vous savez tous comme moi que, discrètement mais fermement, les Pouvoirs Publics et la Société en général nous ont mis à l'index.

Pourquoi faut-il alors que d'aucuns s'excitent mutuellement pour se faire remarquer par des accoutrements ou des façons d'agir pour le moins extraordinaires ? Serait-ce la mort de ce pauvre James Dean ou certains films de Marlon Brando qui influenceraient tellement la tenue de nos jeunes motocyclistes ? Quiconque fut à Lapize, dernièrement, n'a pas été sans remarquer les ravissantes figurines ornant le dos de certains blousons et, sans doute, à l'avant-garde de la mode, ornerons-nous bientôt les vestes de chasse de faisans et autres perdreaux, tandis que les culottes de zouave porteront la main de ma sœur en relief !...

Pensez-vous, Messieurs, que les profanes qui, de plus en plus rarement, assistent à nos réunions apprécient ce genre de plaisanteries ? Pour ma part, je ne le pense pas. Ayant invité des personnes de mon entourage (relativement motophobes) à l'une ou l'autre de ces réunions, ces gens blasés, que je pensais faire changer d'idées, sont repartis en me prenant pour un fumiste faisant fausse route quant à l'intérêt que je portais aux motocyclistes. Pourquoi faut-il que certains, après avoir mené bruyantes conversations au milieu des calmes habitués d'un restaurant, soient partis sans régler l'addition, comme me l'a relaté un restaurateur d'Arpajon ? En agissant ainsi, un préjudice moral considérable est porté à la moto et aux motocyclistes. N'oublions pas que, sous sa carrosserie, l'automobiliste ne se remarque pas... nous, par contre, on nous voit, je dirai presque : on nous voit rouge.

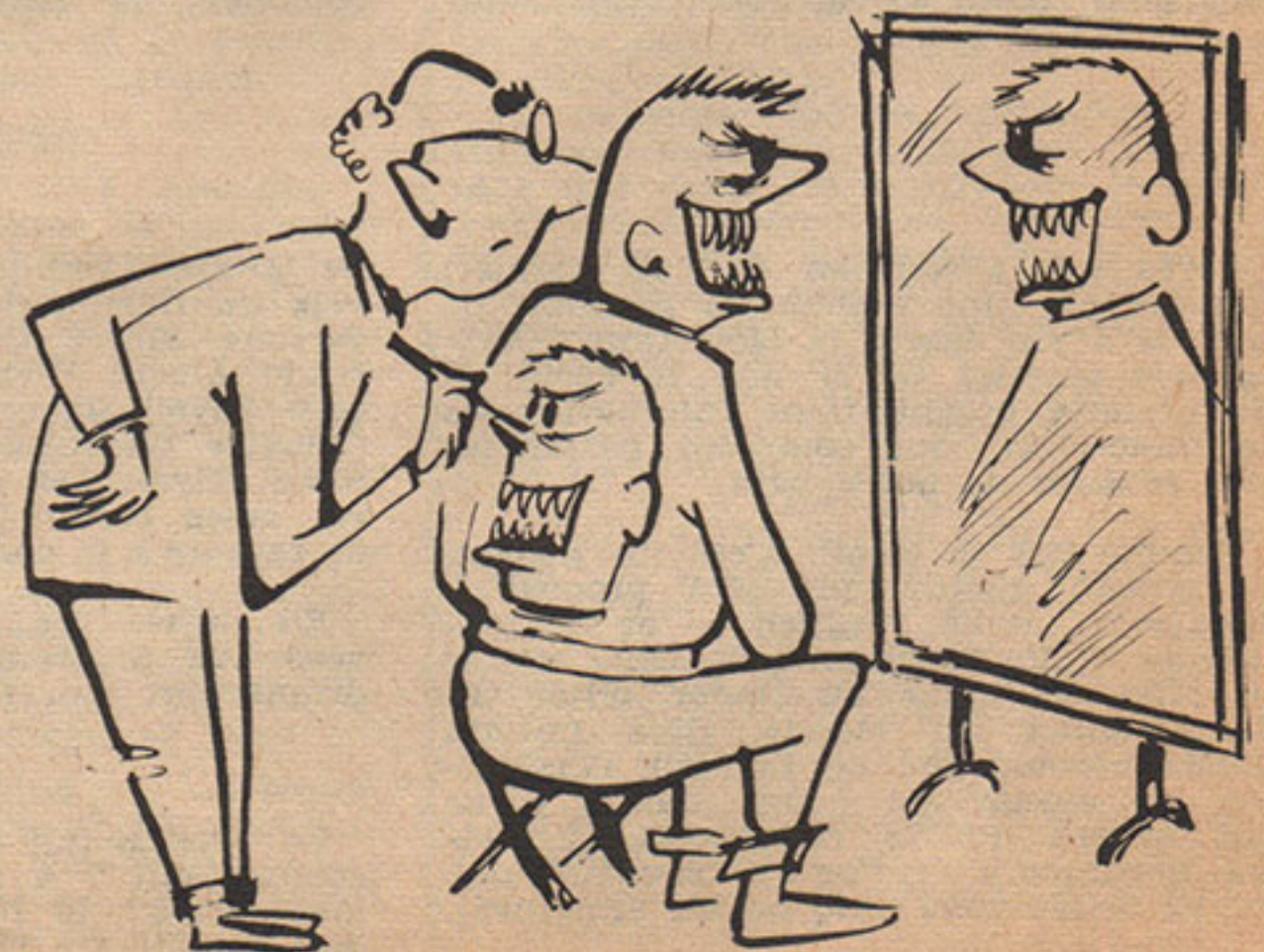
Je ne suis absolument pas d'accord sur cet état de chose et c'est ici le véritable but de cette lettre.

Je propose à tous les motocyclistes qui, comme moi, éprouvent un malaise devant ces exactions et cet état d'esprit à notre égard, de se réunir par l'intermédiaire d'un groupement où la courtoisie et le savoir-vivre seraient de rigueur.

Mon idée est encore assez vague quant à la réalisation de ce projet, mais j'espère que quelques-uns d'entre-vous m'écriront et que quelque chose pourra être mis au point en commun.

Je terminerai ici cette trop longue missive en vous assurant, chers « mordus », de ma profonde sympathie.

Jean P. DUPERCHE, Paris 15°.



Le Cross

LE 31 MAI...

HAZIANIS A CHATELLERAULT

Le Moto-Club de Châtellerault organise cette année son moto-cross international le 31 mai, contrairement aux années précédentes où la date immuable était le jeudi de l'Ascension.

En 1959, le plateau sera comme tous ceux qui ont été composés les années passées, de très bonne qualité et nous y trouverons deux catégories : 250 et 500 cc.

Les 250 cc auront l'avantage de réunir une grande variété de machines : Matchless, Jawa, Maïco, Puch, Adler, etc...

Les 500 cc, comme il se doit aujourd'hui, verront s'aligner les nombreuses BSA qui trouveront comme adversaires

la Matchless de Houdoux et la Maïco de l'Allemand Hüllsmann ; ces hommes rencontreront Hazianis, qui tient une excellente forme. Beaumard, qui est bien parti pour faire honneur à son titre de champion de France national, Deshaie qui sera le vétéran, mais qui, vieil habitué de Châtellerault où il a déjà gagné, essaiera de se faufiler. Enfin les meilleurs régionaux dont Tiarcelin, Guillot qui rentre d'une tournée en Finlande, et le Châtelleraultais Decours en grande forme et qui le 7 mai livra un match sensationnel à Hazianis à Poitiers, compléteront le plateau où figurent les Charrier, Gaborit, Chollet, Gendron, etc...

TRES BEAU PLATEAU A FIGEAC

Le Moto-Club du Quercy, dans le Lot, est actuellement l'un de ceux qui présentent chaque saison une très belle épreuve internationale de moto-cross.

Fait particulièrement remarquable, les organisateurs de la course de Figeac, s'ils ont fait appel cette année à de grands champions étrangers, n'en ont pas moins veillé à constituer un plateau très harmonieux, bien équilibré, et qui doit garantir une compétition disputée de bout en bout et à tous les échelons.

Voyons d'abord les pilotes britanniques : ce sont Dave Curtis, champion de Grande-Bretagne, l'indiscutable numéro un anglais actuel, sur une Matchless d'usine, et le bien connu Geoff Ward, rapide et puissant, qui reviendra en France pour la première fois depuis l'été dernier à l'occasion du cross inter de Figeac.

Deux Suédois sont au programme, dont Sigvardsson, vainqueur à Pernes et qui est, à notre avis, à classer parmi les grands du moto-cross. Sigvardsson sera accompagné par Arne Larsson qui, sans être au même niveau que le précédent, est de taille à faire s'employer nos meilleurs Français.

Viennent ensuite Jean Rombauts, coureur bien connu ici lui aussi, Jean Rom-

bauts actuellement au mieux de sa forme et leader du Championnat de Belgique inter ; A. Dirks, le rude bagarreur hollandais, Rolf Muller, cet Allemand qui, pour sa première saison en 500 cc réussit admirablement.

Et, afin justement de favoriser une lutte à tous les échelons entre coureurs français et étrangers, voici encore des hommes moins forts que les premiers nommés, mais qui s'emploieront durement pour conquérir les places d'honneur : De Giorgi (Italie) qui progresse régulièrement à courir à l'étranger, Gilbert Hofer, Suisse peu vu chez nous jusqu'ici, et l'Australien Tim Gibbes avec lequel il faut toujours compter.

Dix étrangers, mais dix étrangers qui ne pourront tous prétendre à s'installer devant nos représentants, ceci du moins sans avoir à s'employer pour y parvenir.

D'autant que le plateau français est lui aussi très bien constitué, comportant huit coureurs représentant toute la gamme des valeurs : Guy Bertrand, Challenger du champion de France inter cette année encore, Jean Cros dont Figeac verra peut-être la résurrection, Gérard Ledormeur, Paul Godey, inters confirmés et capables de tenir tête aux meilleurs

Après son abstention de l'an dernier, motivée par une maladroite sanction de la FFM à son égard, le Moto-Club Haut-Saônois reprend le 31 mai le cycle de ses grandes organisations internationales de moto-cross, qui comptent parmi les plus réussies de notre pays.

Comme par le passé, c'est un plateau de grande qualité qui sera proposé à l'immense public vésulien — et de loin ailleurs — dimanche en huit. On y trouve en effet les noms du leader actuel du Championnat du Monde, Sten Lundin encore accompagné de Lundell. Gustavsson est engagé lui aussi, mais l'on ne sait encore qui le remplacera (l'excellent nordique a eu, l'on s'en souvient, une jambe brisée voici cinq ou six semaines).

L'Angleterre sera représentée par Les-

lie Archer, vainqueur récent du Grand Prix du Danemark ; pour la Suisse nous verrons Albert Courajod, pour la Hollande Albert Dirks et enfin, côté français Klym Robert, Chuchart, Brassine, Charrier, Jacquemin, Schmid, Vouillon et René Klym... si sa fracture du péroné est assez consolidée pour lui permettre de revenir à la compétition dès le 31 mai.

En outre, des épreuves seront réservées aux amateurs de la Ligue, qui y disputeront leur Championnat.

★

Le programme de la journée est fixé comme suit : 8 à 10 heures, entraînement libre ; 10 heures : essais officiels des amateurs ; 11 heures : essais officiels des inters.



Dans le sous-bois, à Brühl, un passage du Belge Cordonnier.

étrangers, puis Dugas, Vila, Mateos et Hardy, des hommes sur qui l'on peut compter pour animer les courses.

★

Fait à noter, la formule retenue par le M. C. Quercy est nouvelle : une seule épreuve, 500 cc, avec les 18 engagés cités ci-dessus. Ces coureurs seront répartis en deux groupes et disputeront chacun deux éliminatoires (sur 6 tours). A l'issue des 4 manches éliminatoires, un classement par points sera établi.

Seront ensuite admis à disputer les trois coupes mises en jeu :

1^o) les 10 premiers classés des éliminatoires (première finale).

2^o) les coureurs classés du 11^{me} au 18^{me} inclus, dans les éliminatoires (repêchage).

3^o) les 10 premiers classés des éliminatoires et les 2 premiers classés du repêchage (deuxième finale).

Ainsi, le public verra se prodiguer dans de nombreuses courses les 18 engagés, assistera à de nombreux départs, toutes choses propres à combler son goût des luttes sportives animées.

La formule de M. C. Quercy, de ce point de vue, obtiendra donc très certainement l'approbation des spectateurs.

STEN LUNDIN A VESOUL.

Dès 14 heures, les courses se dérouleront dans l'ordre suivant : amateurs 175 cc : inters 1^{re} manche ; amateurs 350 cc ; 2^{me} manche inter ; amateurs 500 cc ; finale inter.

Le terrain a fait l'objet de travaux très importants : la piste a été entièrement refaite à neuf, de nouvelles falaises ont été abattues afin de pouvoir y placer encore plus de public, les parcs à autos, motos ont été agrandis et couvrent actuellement une vingtaine d'hectares aux portes mêmes du circuit. Des parcs pour camping avec aménagements sanitaires et eau ont été aménagés et le terrain d'aviation remis en ordre. Tous ces travaux ont été faits également en vue du Grand Prix de France 1960, qui se déroulera à Vesoul.

CHAMPIONNAT DE FRANCE « INTER » DE VITESSE A PERNES-LES-FONTAINES

C'est encore une manifestation attachante que nous présentera, après son grand moto-cross inter du 26 avril dernier, le M. C. Pernois orienté en ce mois de mai vers la vitesse pure.

Le circuit dit « de la route d'Avignon » est sis à 1.500 mètres de l'agglomération pernoise. Il développe 1.240 m au tour, affecte une forme triangulaire et présente une ligne droite de 540 m, un virage en épingle de faible rayon (12 m), une grande courbe très rapide et très spectaculaire, d'un rayon de 75 m, et un second virage en épingle très serré (7,88 m de rayon).

La largeur de la chaussée (non compris les accotements) est de 6 m en ce qui concerne la ligne droite et de 5 m sur le restant du parcours.

Côté public, des barrières et des bottes de paille assurent sa protection. Le circuit est d'ailleurs entièrement enclos et, en certains endroits, les spectateurs sont placés sur des talus dominant la route.

Enfin, pour terminer avec cette présentation générale de l'organisation, précisons que la sonorisation et le reportage de l'épreuve seront assurés par le

spécialiste averti qu'est J. M. Landureau.

★

Trois classes sont admises : 125 cc, 500 cc, 500 cc sidecars (licenciés internationaux), avec 10 partants au maximum dans chaque catégorie.

Les essais chronométrés auront lieu le dimanche matin, de 9 à 11 heures. Ensuite viendront les courses, prévues sur deux manches, avec classements finaux par addition des temps.

En 125 cc, les concurrents accompliront deux fois 25 tours, soit 62 km au total. Les 500 solo et sidecars feront, eux, deux manches de 30 tours (74 km au total pour chacune de ces catégories).

En 500 solo, l'épreuve comptera pour le Championnat de France international. A cette occasion, les inters français seront admis aux essais et ceux d'entre eux qui auront réalisé les cinq meilleurs temps seront admis à prendre le départ aux côtés des engagés étrangers.

Une course annexe en 500 cc s'ajoutera encore au programme. Elle réunira au maximum 10 des licenciés inter français non qualifiés pour l'épreuve principale. Cette épreuve supplémentaire se disputera sur un manche unique de 25 tours (31

km). Aucune prime ne sera allouée pour cette course, qui comportera néanmoins dix prix.

A ce jour, et sans préjudice d'engagements complémentaires, notons déjà la participation de Jacquier-Bret, Valentin, Lesage, du Suédois Nilsson en 125 cc; celle des sidecaristes Vivier-Merle, Duhem, Rogliardo, Verd, du Suisse Lambert; celle encore, en 500 cc, des Britanniques Tanner et Fitton, etc...

Ajoutons que les dispositions prises en ce qui concerne les licenciés français internationaux l'ont été dans le but de donner aux meilleurs d'entre eux la possibilité de se qualifier pour une épreuve comptant au titre du Championnat de France. Ainsi personne ne sera arbitrairement écarté, ce qui se serait peut-être produit si l'on avait purement et simplement engagé directement tel et tel coureur pour l'épreuve 500 cc du Circuit de Vitesse International de Pernes.

Bravo au M. C. Pernois qui, sportivement, a accepté les charges supplémentaires qu'entraîne pour lui un méritoire attachement au Championnat de France Inter, attachement que l'on aimerait retrouver ailleurs.

LE PREMIER PAS ET LES TROPHÉES A MONTLHERY

C'est dimanche prochain 31 mai qu'auront lieu sur l'autodrome de Montlhéry (circuit de 6 km 283) le « Premier Pas Motocycliste » et les « Trophées Dunlop et B.P. ».

Le « Premier Pas » est ouvert aux catégories sport et série mais réservé aux pilotes qui n'ont encore jamais gagné de course.

Les « Trophées » sont ouverts aux machines sport et course et à tous les pi-

lotes possédant une licence nationale 1959.

C'est le Motorcycle Club de France qui organise ces courses dont le départ sera donné à 9 h. à la première course du « Premier Pas ».

RESULTATS D'ÉPREUVES

LIEGE-MONACO-SPA :

HUIT PILOTES FRANÇAIS TERMINENT NON PENALISES

Les 2.861 km de la célèbre épreuve de régularité Liège-Monaco-Liège, transformée cette année en Liège-Monaco-Spa, ont gratifié les 46 concurrents qui prirent le départ de l'épreuve de nombreuses difficultés imprévues, difficultés qui se manifestèrent surtout dans les 1.379 km de la première étape : froid, pluie, brouillard, verglas et neige firent que neuf pilotes seulement arrivèrent à Monaco avec 0 pt de pénalisation; ces pilotes étaient tous Français, appartenant à la Garde Républicaine de Paris (500 BSA et 600 Norton), aux Forces Françaises en Allemagne (BMW) et à l'équipe Terrot (175 « Tournai »).

Les 1.482 km du retour, effectués dans de bonnes conditions devaient cependant causer l'abandon de Ducerveau (Garde Républicaine).

L'arrivée à Spa donna l'occasion à nos pilotes de goûter les joies du triomphe qui leur étaient bien dues pour leur magnifique performance. Mais, si les hommes qui ont surmonté les incroyables difficultés de cette épreuve sont à féliciter sans réserve, il faut également souligner la tenue des machines, que ce soient

les 500 BSA ou les 600 Norton de la Garde Républicaine, la 500 BMW des F.F.A. ou les 175 Terrot « Tournai » de l'équipe Terrot qui s'adjuge la première place du classement par marques.

CLASSEMENTS :

Médailles en vermeil : 1. ex-æquo : Chaulet (BSA 500, Garde Républicaine de Paris); Même (id.); Vasseur (Norton, 600, Garde Républicaine de Paris); Charles (Norton 600, Garde Rép. Paris); Chevalier (id.); Merle (BMW 500, 2me Légion Gend. des Forces Françaises d'Occupation); Pessey (Terrot 175, Section Motocycliste de l'Amicale Terrot) et Kroukowski (id.), 0 pt.

Classement interclubs : 1. Equipe III de la Garde Républicaine de Paris (Vasseur, Charles et Chevalier), 0 pt; 2. Section Motocycliste de l'Amicale Terrot (Pessey, Conte, Kroukowski), 21 pts; 3. Auto-Moto Club Anderlecht, 62 pts.

Classement intermarques : 1. ex-æquo: Terrot 175 (Pessey, Conte et Kroukowski) et Puch 250 (Willy, Heinen et Quarremme), 21 pts (la coupe va à Terrot parce que plus petite cylindrée).

EN BELGIQUE, A CIPLET, VERVROEGEN GAGNE EN 50 ET 125 cc

Le petit circuit de Ciplet, en Belgique avait réuni beaucoup de spectateurs autour de ses 1.370 m de développement. Trois courses étaient au programme : 50 cc, 125 cc et 250 cc.

La course des 50 cc, catégorie dont le succès en Belgique va croissant, avait réuni 20 pilotes, chiffre que deux séries ramèneront à 12 au départ de la finale. Pierrot Vervroegen (Itom) réédita ses victoires de Mouscron et de Mettet, mais ne gagna que de 4/10 devant Wiertz, lui-aussi sur Itom.

La catégorie 125 cc, dépeuplée à la suite de nombreux forfaits ne réunissait plus que trois 125 auxquelles les organisateurs ajoutèrent les 3 premiers des 50 cc. Ce sont d'ailleurs les 50 cc qui allaient causer une grande surprise en s'adjugeant les deux premières places devant une 125 Rumi!

En 250, Jules Nies, sur Motobi, remporta une très facile victoire, doublant tous ses concurrents.

RESULTATS

50 cc : 1. Vervroegen (Itom), à 62,490 km/h; 2. Wiertz (id.); 3. Dellelio (id.); 4. Counotte (id.); 5. Leso (id.), etc...

125 cc : 1. Vervroegen (Itom 50), à 63,260 km/h; 2. Wiertz (Itom 50); 3. Orinel (Rumi); 4. Dellelio (Itom 50); 5. Nies (Itom 50), à 1 tour; 6. Nihon (Rumi), à 2 tours.

250 cc : 1. Nies (Motobi), à 72,530 km/h; 2. Hanset (Maico), à 1 tour; 3. Vervroegen (Motobi); 4. Moisson (Motobi); 5. Melotte (NSU), etc...

LE XXIII^e "GRAND TROPHY" INTERNATIONAL DE METTET

CETTE année, les organisateurs ont voulu rompre définitivement avec les traditions d'antan, qui voulaient que des « super vedettes » d'équipes officielles soient en tête du programme. Comme aussi bien il ne reste guère cette année que la firme italienne M.V. à s'aligner officiellement dans les épreuves de vitesse, la présence d'une unique équipe d'usine, face aux coureurs indépendants, ne pouvait que nuire au succès intrinsèquement sportif de la course, comme on l'avait bien constaté l'an dernier sur ce même circuit, où Surtees et son équipier Hartle, sur leurs M.V. officielles, avaient mené de bout-en-bout sans forcer, et bien loin devant leurs adversaires quelque peu découragés. Cette fois, donc, le Club de l'Entre-Sambre-et-Meuse ne fit appel qu'à des coureurs privés, mais de véritables « Inter », venant d'Angleterre, d'Australie, d'Allemagne, de Hollande, de Suisse, sans oublier nos compatriotes : cinq « solistes » et quatre équipages de sidecars (nous ne croyons pas que l'on ait dans le passé vu grouper autant de coureurs français dans une épreuve belge).

Remarquons une fois encore que les circuits belges sont plus des circuits de machines que des circuits de pilotes et notamment à Mettet où le 150 de moyenne est chose courante, il faut des mécaniques absolument impeccables, bien plus encore que des talents acrobatiques. Un certain nombre de nos représentants en ont fait une fois de plus la cuisante expérience...

En lever de rideau, à midi, en cette journée de mai bien mal inaugurée par un vent violent et glacial, une course était réservée aux cyclos 50 cc, et c'est 20 de ces petits engins qui s'élançèrent pour couvrir cinq tours du circuit, soit 40 km. La grande majorité des concurrents se présentait sur « Itom », marque italienne, dont trois modèles paraissent avoir été préparés spécialement, et qui d'ailleurs devaient venir tout droit de l'usine : l'un de ceux-ci monté par « Pierrot » Vervroegen, l'ancien champion de sidecar et qui a depuis une ou deux saisons abandonné la compétition, prit la tête presque aussitôt pour ne plus la quitter, réalisant le premier tour départ arrêté à 85 km/h, faisant ensuite une moyenne générale de 86,800 et signant entre-temps le meilleur tour à 87,270 ! et ceci avec 49 cc... Si ce genre de course se poursuit, comme nous avons tout lieu de le croire, en Belgique tout au moins, il sera intéressant de voir dans l'avenir quelles sont les puissances qui vont être retirées de ces minuscules bolides par les ingénieurs spécialisés ? A noter aussi que sur les vingt partants, seize ont terminé et se sont classés !

Le soleil daigne accrocher les chromes des 32 motos 350 cc qui vont prendre le départ de la seconde course, et c'est là un spectacle assez peu banal, car ces 32 machines sont montées par l'élite actuelle de la compétition motocycliste, Mettet étant chaque année le rendez-vous de début de saison des meilleurs pilotes mondiaux. Dès le départ, la course fut animée par l'Anglais Ferbrache, qui sur son A.J.S. tenait la dragée haute aux Norton de Rensen et Phillis ; derrière ces leaders, le restant de la meute s'étirait avec plus ou moins de bonheur, mais l'on remarquait surtout la bonne tenue du

Belge Dauwe qui luttait avec brio contre Phillis, laissant celui-ci prendre le meilleur « in extremis ». Au 12^{me} tour de la course (qui en comportait 20), alors que la victoire de Ferbrache ne semblait pas devoir être discutée, le champion de l'A.J.S. rentra au parc, sa machine hors d'usage, par panne de magnéto. Les huit derniers tours provoquaient l'abandon de bon nombre d'autres concurrents, et c'est finalement Rensen qui franchissait en vainqueur la ligne d'arrivée à l'excellente moyenne de 141 km/h.

Les 18 équipages de sidecar se rangent maintenant sur la piste, les B.M.W. étant en majorité, celles de Fath et de Kolle comportant des moteurs à injection. Le grand favori est évidemment le Suisse Camathias, et son passager Cecco ; nous avions le plaisir de voir là nos compatriotes Moulin, Duhem, Rogliardo et Beauvais, qui viennent tous ici pour la première fois. Rogliardo, bien aidé par son passager Godillot fera une très belle performance, se classant 6^{me} juste derrière un « gros bras » comme Neussner. Cette course des sidecars fut émotionnante de bout-en-bout ; dès après le départ (donné exceptionnellement moteurs en marche), cinq équipages s'étaient détachés : Camathias, Smith, Fath, Strub et Kolle, mais bientôt l'ex-champion du monde Smith voyait sa Norton faiblir, et il devait abandonner, cependant que Camathias accentuait son avance devant l'Allemand Fath. Les positions de ces hommes demeuraient inchangées pendant 11 tours, mais au moment où le 12^{me} et dernier allait consacrer une victoire nouvelle du champion suisse, on apprenait que Camathias et Cecco s'étaient retournés après le virage de Saint-Donnat, fourche brisée, machine évidemment inutilisable. Après trois tonneaux (l'accident s'étant produit à quelques 160 km/h) Camathias et Cecco se relevèrent sans blessure grave, mais le pilote suisse dut être « recousu » sans anesthésie pour être prêt pour Saint-Wendel. Dans le même temps, l'autre coéquipage suisse, Strub-Siffert, abandonnait par suite d'ennuis mécaniques, et c'est Fath qui franchissait victorieusement la ligne, bien détaché de Kolle, lequel a d'emblée enlevé la faveur des spectateurs belges, pour sa première

apparition ici. Camathias avait signé le meilleur tour à la moyenne de 137,144 km/h.

Et pour terminer cette belle journée de vrai sport moto, 28 partants en 500 vont s'affronter pendant vingt tours du circuit soit 160 km. Près de la moitié subiront les coups de la malchance et seront trahis par la mécanique. Cette fois encore, c'est Ferbrache sur Matchless qui va foncer, avec dans sa roue l'Australien Phillis, dont personne n'a encore entendu parler ici, et qui manifeste une classe exceptionnelle. Dauwe, l'excellent Belge, sur qui repose désormais les espoirs nationaux, va mener la vie dure à l'Anglais Perris, poursuivi d'autre part par l'autre champion belge Bogaerdt (lequel affirme sa classe d'année en année depuis qu'il a quitté le « panier » de Pierrot Vervroegen pour voler de ses propres ailes en solo, sous l'égide de Goffin).

Seul pilote montant une BMW en solo, l'Allemand Jaeger fera une course très régulière, mais la belle sonorité du flat-twin ne remplace pas la maniabilité des Norton et autres Matchless !

Pendant plus des trois-quarts de la course, Ferbrache et Phillis se livreront à un chassé-croisé, se dépassant et se redépassant, toujours à quelques mètres l'un de l'autre, mais en fin de compte, au cours des trois derniers tours, Phillis prendra mètre par mètre sur son adversaire, pour terminer glorieusement, tout seul, à 27 secondes. Seuls de nos compatriotes, dont la plupart furent victimes de leur mécanique, Bayle et Montagne terminèrent cette ronde forcenée, et se classèrent.

Regrettons pour finir que la température polaire qui régnait à Mettet et aussi sans doute la date mal choisie du 1^{er} mai, ait empêché beaucoup de supporters de faire le déplacement, car les efforts et les sacrifices consentis par le Club de Mettet, dont l'animateur est comme chacun sait l'ancien champion J. Tacheny, sont réellement considérables, et la question financière n'est pas la moins importante dans ces organisations.

H. F.

RESULTATS TECHNIQUES

Classe 50 cc : 1. Vervroegen (Itom), moyenne 86,800 ; 2. Wirtz (Itom) ; 3. Hanset (Itom) ; 4. Dellelio (Itom) ; 5. Coulotte (Itom), etc...

Tour le plus rapide : Vervroegen (Itom), 5'30", moyenne 87 km. 270.

Classe 350 : 1. Rensen (Norton), 1.08' 02", moyenne 141,100 km/h ; 2. Phillis (Norton) ; 3. Dauwe (Norton) ; 4. Milles (Norton) ; 5. Bogaerdt (Norton), etc...

Tour le plus rapide : Ferbrache et Rensen (Norton), 3'20", moyenne 144 km/h.

Catégorie sidecars : 1. Fath (BMW), 43'03", 133,449 ; 2. Kolle (BMW) ; 3. Butscher (BMW) ; 4. Urquhaert (Norton) ; 5. Neussner (BMW).

Tour le plus rapide : Camathias (BMW), 3'30", moyenne 137,144 km/h.

Classe 500 cc : 1. Phillis (Norton), 1.04' 25", moy. 148,995 km/h ; 2. Ferbrache (Matchless) ; 3. Dauwe (Norton) ; 4. Perris (Norton) ; 5. Bogaerdt (Norton), etc...

Tour le plus rapide : Ferbrache et Phillis : 3'11", moyenne 150,785 km/h.

DANS LES CLUBS

AU M.C. PARIS

La fin de la saison de Trial a mis le Moto-Club de Paris à l'honneur. Parmi les lauréats du classement junior pour l'année 1958-1959 figurent Kotolewsky à la 2^{me} place et Loustalan à la 10^{me}. Le M.C.P. a pris dans ce nouveau sport une place de choix et invite cordialement tous les jeunes sportifs tentés par le trial à venir s'inscrire dans ses rangs où ils seront sûrs de retrouver une ambiance sportive et sympathique.

UN NOUVEAU CLUB : L'UNION MOTOCYCLISTE DE LA CÔTE D'AMOUR

Comme nous l'avions laissé entendre l'année dernière, un nouveau moto-club vient de se former : Union Motocycliste, Scootériste et Cylomotoriste de la Côte-d'Amour.

La première assemblée générale du nouveau Moto-Club a eu lieu le 28 janvier dernier, avec la présence effective de M. Outtier, maire de Pornichet, M. Cuny, président du Comité des Fêtes et de M. Rousseau, membre du Bureau-Directeur du Syndicat d'Initiative, sous la présidence de M. Barriot, instigateur de la fondation du club.

Le bureau de direction a été nommé

comme suit : Président : Barriot André ; Secrétaire : Cuny Louis ; Trésorier : Lesbats Jean ; Conseiller : Rousseau.

Les deux principales manifestations sportives de 1959 sont déjà, non seulement prévues, mais organisées. Une caravane publicitaire très importante participera à ces rallies qui auront lieu les dimanches 19 juillet et 16 août.

Les clubs intéressés, désirant participer aux rallies de juillet et août, peuvent se mettre en rapport avec le moto-club dès maintenant : Union Motocycliste de la Côte-d'Amour, boîte postale n° 5, Hôtel Mazy-Plage, Pornichet.

A TERROT LE « TROPHEE DE LA MONTAGNE DE PROVENCE » 175 cc

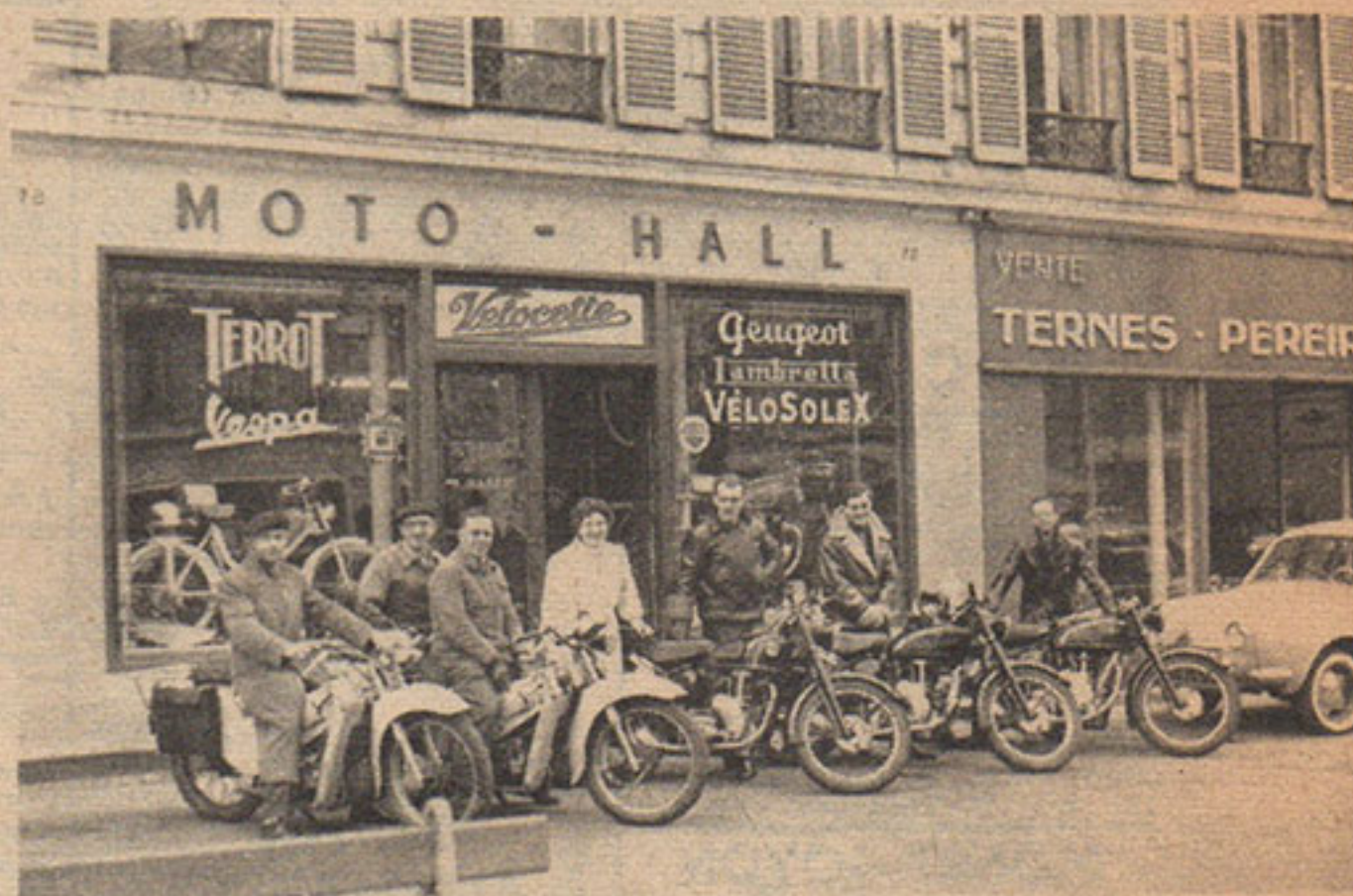
Avec des 175 Terrot « Rallye » mises au point par M. Gaillardot, agent Terrot à Marseille, le « Trophée de la Montagne de Provence » en catégorie 175 sport et course est revenu à l'équipe Chevalier, Giraud et R. Gaillardot, qui ont terminé dans cet ordre les courses de côte de Saint-Antonin, de la Gineste et du Val de Cuech.

A Saint-Antonin, Chevalier réalisa le meilleur temps des 175 toutes catégories.

DES CYCLO SPORT NSU A PARIS

Dynamic-Sport, la maison bien connue de la rue Montmartre vient de recevoir un contingent de cyclomoteurs sport NSU du type Cavalino qui sont des petites merveilles de mécanique. Cette maison a reçu également quelques cyclomoteurs Victoria 3 vitesses de grand tourisme. Toutes ces machines sont disponibles et vendables à crédit, avec reprise ferme de toute autre machine si besoin est.
(Communiqué.)

Près de leurs machines, des « Velocette » 350 et 500 ainsi que la silencieuse LE, voici de sportifs clients du fidèle et sympathique agent de la marque Moto-Hall (H. Habert), avenue des Ternes où ils trouvent toujours à se ravitailler en pièces détachées d'origine ainsi que la réparation et mise au point par un personnel spécialisé dans les motos Velocette depuis 1935.



LA PLUS FORTE VENTE DES PUBLICATIONS TECHNIQUES

LE NUMÉRO : 70 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 rectif.

BORGO

Le Champion du Monde Motos 1958 toutes catégories

TURIN

NEUILLY-SUR-SEINE

BILBAO

LES PETITES ANNONCES DE *Moto revue*

PRIX DE LA LIGNE DE 26 LETTRES, SIGNES OU ESPACES, LA LIGNE : 450 fr.

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

VENDEURS !

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

PEUGEOT

Moitié prix, Peugeot 125 TC. Roulé 3000 km. Trolliet, rue Stalingrad 13, Houilles, S.-et-O.

125 T.B. ét. équ. 38.000. Gail-125 Jonghi 2 t 52 à déb. 25.000.

Tri Peugeot 54 à déb. 55.000. 125 Jonghi 2 t 52 à déb. 25.000. Roquefort, 146, r. du Landy, Plaine-St-Louis. PLA. 58-94.

125 Peugeot dern. mod. 60.000. 16, r. J.-Guesde, Levallois.

MOTOBECAE

Motobécane 175 Z23C. ét. imp. 5000 km. 130.000 à déb. Matian B., Mottier, Isère.

Motobéc. 125 cm3 très bon état. 6.000 km. 50.000 fr. Lamandé, 38, av. Div.Leclerc, Antony, S.

MALTERRE

250 Malt. 56, 12.000. S. dble clign. Stop. S. osc. 100.000 fr. 122 bis, E.-Tremblay, Vitry.

MONET-GOYON

125 Pulman 57 ét. nf. 60.000. Berché, 7, place Péreire (17^e). WAG. 26-23, t.l.j.

RENE GILLET

125 cm3, 0 km 59, Garantie 6 mois, 75. Crédit : 17, r. Pajol.

ALCYON

3 CV. 0 km. Garantie usine 6 mois, Dernier modèle, 120. Crédit : 17, rue Pajol (18^e).

MOTOS ANGLAISES

B.S.A. 500 et 650. Crédit, assurance comprise. Auto-Moto Service, 62, av. de Choisy (13^e).

Ariel 4 CV. Culbut. 18.000 km. Garantie 130. Créd. 17, r. Pajol

Norton Daytona 56, tr. belle. Garantie 300. : 17, rue Pajol.

TRIUMPH

BSA, Norton, AJS. Tous modèles 51 à 58. Revisées et garanties CREDIT 15 MOIS REPRISE AUTOS - MOTOS CHARLES PEROTTI 16, r. de la Prévoyance, Vincennes, métro St-Mandé-Tournelles. DAU. 79-91.

B.S.A. 350 exc. ét.: 1953 20.000 km. Px 140.000. Bernard, 33, r. J.-Baudry (XV^e). BLO 64-29.

A.J.S. 350 Sport comme neuve 20.000 km. Px int. DAU 77-13.

350 B.S.A. 30.000 km neuve. Calvin 35, r. Mahieu, St-Maur.

Norton 500 Dominator, impec. 18.000 km. 220.000. Leroux, rue d'Arras, Doullens (Somme).

350 cc BSA 14.000 km équipée. Delaitre. GRA 43-23.

B.S.A. 650. Px int. 3, rue de Blois, Joinville-le-Pont (Seine).

B.S.A. 250 C11SL, sac. access. div. Ferrasse, 212 bd de la Villette, Paris-XIX^e. ELY 17-01.

B.S.A. A10 650 cc, 14.000 km. Tél. NOR 23-59.

Black Shadow origine 250.000. 23, Bd Gambetta, Colombes.

Ariel 4 CV Culb. fin 54, t. b. ét. Px int. Sottou d'chez Eux, 2, av. Lowendal, Paris-7^e.

Triumph 500 TW. Sp. impec. 165.000. M. Grosz. JAS 27-72.

650 Triumph 54 impec. 180.000. 16, r. Jules-Guesde, Levallois.

MOTOS ALLEMANDES

N.S.U. max 23.000 km. Splend. 55. 170.000 équipée. Tronchet, 32, r. du Dr-Boiteau, Le Mans.

A vendre, N.S.U. Max 55, très bon état mécanique, 130.000 fr. Jacquot, 59 bis, rue Rivay, Levallois.

R. 68, except ; mise au pt. en All. Mot. et émail. neufs. Access. 300.000. SIX, 11 rue Renoir, Louveciennes.

B.M.W. R67/2 parfait état. Ac. selle dble. Urgent 260.000 F. DAU 8953 Vincennes.

V. 350 EMW 15.000 km ét. nf. Cotting, rue C.-Flammarion, Champigny (Seine).

B.M.W R50 15000 km 350.000 f. 23, bd Gambetta, Colombes.

250 N.S.U. Max 1955 140.000. 250 B.M.W. R25-3 parf. 160.000. 16, r. Jules-Guesde, Levallois.

MOTOS AUTRICHIENNES

Puch 175 SV 56 p. ét. Cpt. 90. s/rend. v. J.C. Boisse, 10, rue Georges-Ville, Paris-16^e.

Puch 175 SV 26.000 km., ex. ét. méc. pn., 2 casq. + 2 comb. + sac. : 100.000. 12, rue Galliéni, Montmorency.

Puch 175 SVS 56 tte équ. Bordéje, 27, rue du Docteur-Potain (19^e).

Part. vd Puch 250 TF parf. ét. méc. et esthétique avec ts acces. équip. compl. 85.000. Vis. t.l.j. 71, rue Bobillot (13^e).

Raison santé vend 175 Puch 11.000 km. Mandon, 21, r. Co-sarde, L'Hay-les-Roses, Seine.

MOTOS TCHEQUES

Part. Jawa 350, fin 1956, très belle, parfait état mécanique. Revisée, accessoires. Pneus nfs. 140.000. Tél. MOL. 93.88.

350 Jawa 54 C. Neuve. Px int. P. Roulé ARC. 40-92. H. de B.

JAWA 250 et 350 cc vendues avec garantie à partir de 70.000 frs. SIDAM, 8, rue Fourcroy. PARIS-17^e. WAG. 52-62.

MOTOS BELGES

F.N. 5 CV culbut. 58, tr. peu roulé, 175. Crédit. Reprise. Leclerc, 17, rue Pajol (18^e).

250 FN 58 (2T) 12000 k. Prix 140. Lemoine, 15 r. L.-Blanc, 10^e.

MOTOS DIVERSES

1 lot moto, 175, 250, 350, 500, avec 10.000 frs comptant et assurance comprise. Auto-Moto Service, 62, avenue de Choisy, Paris-13^e.

UNIQUE A PARIS

Crédit de suite avec 1/4 cpt. Mieux et moins cher qu'ailleurs 200 motos et scooters c. neufs. Garanties. BMW, BSA, Triumph, Jawa, Puch, Ariel, NSU, et ttes marques françaises. + 50 Vespa et Lambretta.

ALAZARD

47 bis, av. de Clichy, Paris-17^e (fond du passage côté cinéma, accès et parking ds la cour).

Le Bottin de l'Auto 1958, neuf, soldé à 500 fr. (par poste rec. : 700 fr.). Verser cette somme cpte ch. postal 297-37.

Part. paie c. Vincent-Frison. 8, Chapeau-Roupe, Bordeaux.

URGENT

Achète comptant tte Triumph plus haut cours. PEROTTI, DAumesnil 79-91.

ECHANGES

Echangez votre MOTO contre AUTO ou

belle moto étrangère ou même contre MEUBLES

aux Galeries du Meuble

3, PLACE CLICHY Choix unique en France de

300 AUTOS 300 MOTOS 3.000 m2 d'exposition meubles

Ouvert dimanche et fête

DIVERS

VIE-CUIR, 81, rue St-Maur Paris, 16, rue G.-Bonnac. Bordeaux. Réparation, remise à neuf de tous vêtements de cuir. Joli travail durable et garanti. Prix raisonnable.

Side Simard luxe, capote. Birabent, 1, r. J.-Cœur, Paris.

EMPLOIS

Dynamic-Sport demande mécanicien qualifié conn. Tôlerie, Peinture. GUT. 19-30.

ATTENTION !

NOS PETITES ANNONCES RENDENT CAR ELLES SONT LUES OBLIGATOIREMENT PAR TOUS CEUX QUI VEULENT ACHETER « OCCASION ». LA PREUVE EN A ETE FAITE : UNE ANNONCE DANS « MOTO-REVUE » AMENE LA TOTALITE DES ACHETEURS INTERESSES, CAR « MOTO-REVUE » EST DEPUIS 46 ANS CONNUE COMME LA PREMIERE ET TOUJOURS EN TETE.

ATTENTION : REMISE DES TEXTES DERNIERE LIMITE VENDREDI AVANT 17 H. 30.

PRIX : NOS PRIX SONT EN DESSOUS DE TOUS CEUX APPLIQUES PAR LES QUOTIDIENS.

SI LES PETITES ANNONCES DE « MOTO-REVUE » NE VOUS DONNENT PAS DE RESULTAT, VOUS NE VENDREZ JAMAIS.

ALORS REFAITES UNE ANNONCE DANS « MOTO-REVUE », MIEUX REDIGEE, INDIQUEZ DES PRIX

MOTO-REVUE EST LE SEUL SUPPORT A VOUS PERMETTRE LA REALISATION DE VOS VENTES.

ASSURANCES IMMÉDIATES

Accidents — Tiers — Tous risques — Vol — Incendie

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

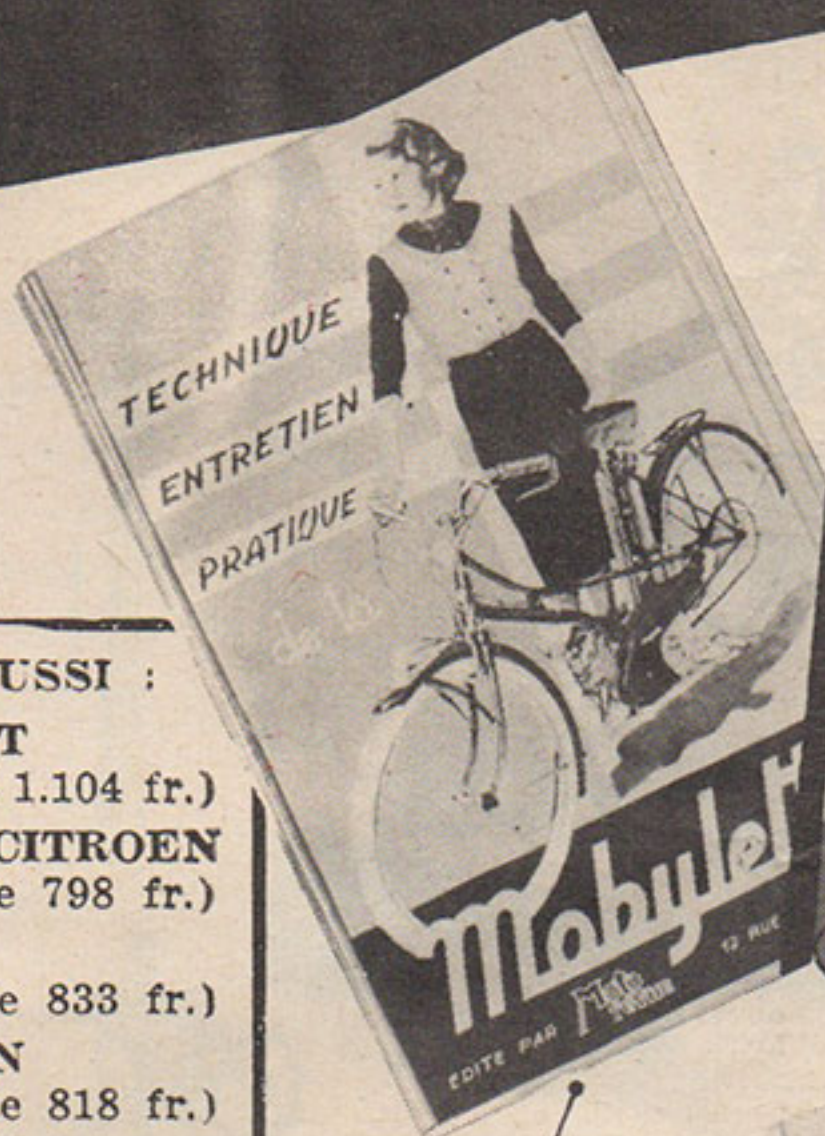
EXCLUSIVEMENT POUR NOS LECTEURS DOMICILES A PARIS, SEINE ET SEINE-ET-OISE

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 : 894 fr.
(par poste 1104)



Prix : 482 fr.
(par poste 592)



Prix : 608 fr.
(par poste 723)



Prix : 573 fr.
(par poste 683)



Prix : 578 fr.
(par poste 688)



Prix : 563 fr.
(par poste 673)



Prix : 568 fr.
(par poste 683)

NOUS ÉDITONS AUSSI :

- 4 CV RENAULT
Prix : 954 fr. (par poste 1.104 fr.)
- TRACTION AVANT CITROËN
Prix : 688 fr. (par poste 798 fr.)
- L'ARONDE
Prix : 723 fr. (par poste 833 fr.)
- 2 CV CITROËN
Prix : 703 fr. (par poste 818 fr.)
- MOTOBECANE 125 lat.
Prix : 412 fr. (par poste 522 fr.)
- MOTOBECANE 125-175 culb.
Prix : 532 fr. (par poste 642 fr.)
- PEUGEOT P 55-56-155-156 et 176
Prix : 552 fr. (par poste 662 fr.)
- GNOME-RHONE
Types R1 - R2 - R3 - R4 - R4 C
Prix : 537 fr. (par poste 657 fr.)
- VAP 4 - DT - A-B-G - 55
Prix : 522 fr. (par poste 632 fr.)
- L'ART DE CONDUIRE (Motos, Vélocycleurs, Cyclomoteurs)
Prix : 497 fr. (par poste 607 fr.)

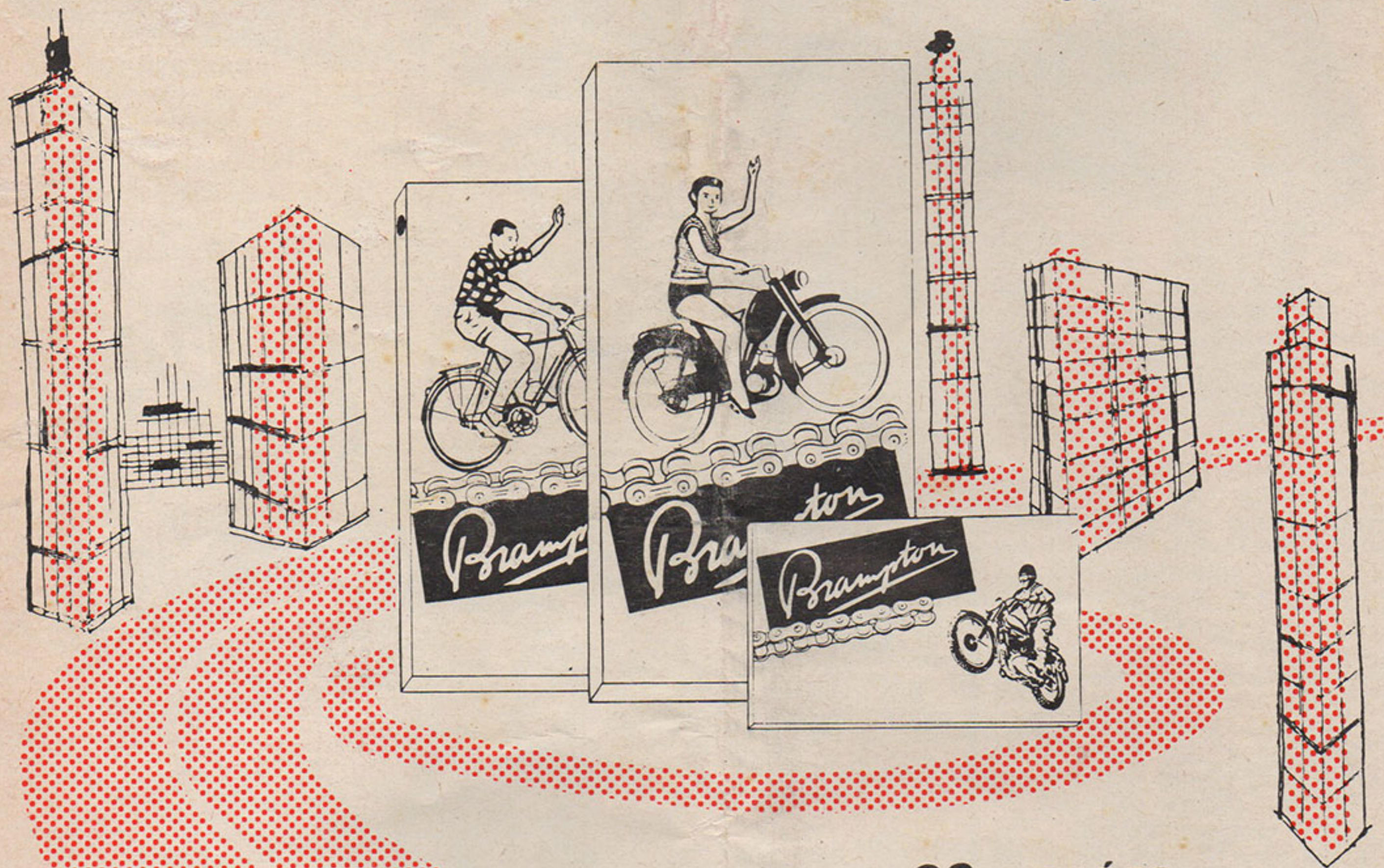
TABLEAUX MURAUX

PLANCHES MURALES 60x100 cm. : Pour envoi par poste des Tableaux Muraux, ajouter 100 fr. - Pour 2 tableaux 120 fr., et 30 fr. par tableau supplémentaire.
Moteur PEUGEOT P 55 : 450 fr.
Moteur TERROT 500 RGST : 500 fr.
Moteur 4 CV RENAULT : 300 fr.
Moteur 125 TERROT ETD : 500 fr.
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.)
RELIURES 350 fr. (par poste 500 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

en boîte jaune et noire



depuis **60 années**
BRAMPTON met à votre disposition
les meilleures chaînes
cycle, **cyclomoteur**, scooter, moto.

- une **durée** prolongée
- un fonctionnement **précis**
- de meilleures **performances**
en toute **sécurité**

avec

Brampton

LA CHAÎNE FRANÇAISE QUI TIENT!