

Moto revue

47^{me} ANNEE. — 11 JUILLET 1959. — N° 1.449

Tous les Samedis, le Numéro : 70 frs

ESSAI
250 JAWA

CHAMPIONNAT
D'EUROPE
A CASSEL



Le départ des 125 à Assen. Des MV : Provini (2) et Ubbiali (1). Des Ducati : Hailwood (4), Spaggiari (5). Des MZ : Degner (8), Taveri (7), Fügner (9)... et quantité de privés.



POUR LA SAISON
POUR L'USAGER
POUR LE RÉPARATEUR



LES
MANUELS

d'ENTRETIEN et de RÉPARATION

AUTOS : la **2 cv** (703 F) ; la **TRACTION AVANT 7-9-11 cv** (688 F) ; **L'ARONDE** (723 F) ; **L'ART d'ACHETER VOTRE VOITURE D'OCCASION** : 138 pages, 52 illustr. (763 F) ; la **203**, vol. 200 pages, 173 illustr. (753 F) ; la **4 cv RENAULT**. Édition 1958. Le manuel le plus sensationnel, indispensable au réparateur et à l'usager (954 F) ; la **DYNA**, tous les modèles de Dyna, de 1948 à 1959, un vade-mecum pour le réparateur et l'usager (879 F), etc.

MOTOS : la **MOBYLETTE** (482 F) ; la **VESPA** (608 F) ; la **LAMBRETTA** (568 F) ; les **MOTOBÉCANE latérales** (412 F) ; **et culbutées** (532 F) ; **TOUS les CYCLO-MOTEURS** (573 F) ; le **VADE-MECUM du MOTO-CYCLISTE**, 376 pages (894 F) ; l'**ATELIER du MOTO-CYCLISTE** (578 F) ; le **2 TEMPS de TOUS les 2 ROUES** (563 F) ; les **VAP** (522 F) ; les **PEUGEOT** (552 F), etc.

LES PRIX PAR POSTE SONT INDIQUÉS EN COUVERTURE 3.



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

ÉDITIONS C. LACOME

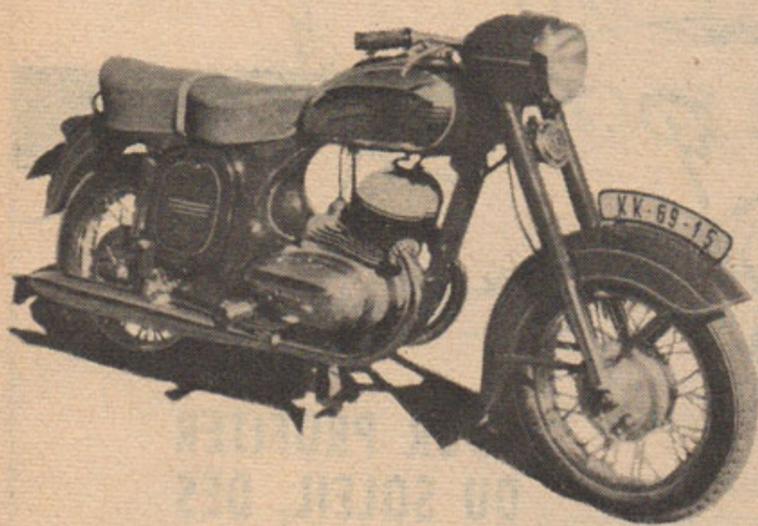
Fondée en 1913

12, rue de Cléry

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



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

*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)

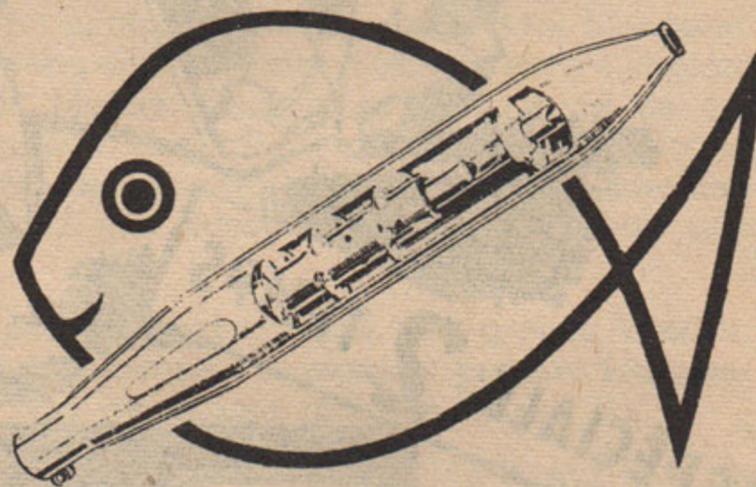
REPRISES AUX MEILLEURES CONDITIONS

AGENT OFFICIEL

RÉPARATIONS PIÈCES DÉTACHÉES
Crédit 9 12 15 mois

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

SILENCIEUX COMME UN ...



WILMAN

ECONOMIE PUISSANCE SILENCE

MONTÉ EN SÉRIE PAR LES PRINCIPAUX
CONSTRUCTEURS

PRIX DE DÉTAIL :

Scooters

N° 103 / Lambretta 1957/59 : 3.960 frs

N° 107 / Vespa 1954/58 : 2.580 frs

LIVRAISON IMMÉDIATE

Renseignements - 3, rue d'Evreux, Courbevoie (Seine) - Tél. DEF. 19-65



Partir c'est bien
mais...



POUR PROFITER
DU SOLEIL, DES
VACANCES,
DE LA JOIE DES
BEAUX JOURS,

partir
avec...

SPÉCIALE 2 TEMPS

Bret-oil

"L'HUILE DE COMPÉTITION AU SERVICE DU TOURISME"

c'est mieux!

★
Ravitaillez-vous
aux pompes bleues
BRET-OIL
ou exigez
les bidons bleus
BRET-OIL

BRET-OIL - 4, RUE JEANNE D'ARC - ISSY-LES-MOULINEAUX - MIC. 48-40

La première huile compoundée à l'élektrion



UN GRAND TANDEM : ROGLIARDO-GODILLOT

A l'occasion du compte rendu de la première épreuve comptant pour le championnat de France Inter, nous légendons notre couverture 1 de la manière suivante :

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

Et nous sommes heureux, pour le sympathique tandem lyonnais, d'avoir été bon prophète.

Cet équipage s'est incontestablement révélé le plus fort en France et un titre de Champion de France Inter viendra les récompenser en fin de saison.

Mais mieux encore, au moment de mettre sous presse, les Lyonnais viennent de réaliser un exploit auquel, hormis Pierre Monneret, aucun Français n'était parvenu dans le cadre d'une épreuve comptant pour les championnats du Monde. Dans la manche belge de ces championnats, sur le splendide tracé de Spa, Rogliardo-Godillot se classent deuxième, derrière les champions du Monde Schneider-Strauss, mais surtout devant des sidecaristes aussi confirmés que Scheidegger, Strub, etc...

C'est pour eux, c'est pour le sport français, une grande victoire, car n'oublions pas que nos sidecaristes se classent premier indépendant, Schneider pour sa part ayant une machine usine.

C'est aussi une belle récompense pour Jean Murit, qui n'ayant pas voulu se retirer complètement, s'est attaché à former une écurie sportive dont les premiers pas sont édifiants.

Il est vrai que Rogliardo-Godillot ont su écouter, faire leurs les conseils de leur aîné.

Mais si le professeur a été bon, reconnaissons que les élèves étaient doués, car en 1958, sur le plan international qui connaissait Rogliardo-Godillot ?

En un an quelle envolée !.. Une envolée qui amènera sûrement l'élève à dépasser le maître.

UN MOIS EN EUROPE CENTRALE

A ZABRZE, DAME FORTUNE
SOURIT ENCORE A CIZEK

De notre envoyé spécial R.C.D.

It's not a
long way

NON, ce n'est pas un long voyage que de se rendre de Prague, que nous quittons ce soir, à Zabrze où, le lendemain, doit se disputer la sixième manche du Championnat d'Europe de moto-cross en petite cylindrée (250 cc).

En bref, le train qui s'est ébranlé à 21 heures 30 de la gare centrale atteint la frontière polono-tchécoslovaque vers les quatre heures du matin. Va-t-il falloir quitter notre couchette pour laisser place aux policiers et douaniers ?

Non pas, contrairement à ce que nous avions vu en arrivant en Tchécoslovaquie, où même les dossiers des banquettes avaient été soulevés, où des hommes munis de lampes électriques de poche sondaient les moindres recoins de chaque compartiment, les choses se passent ici en toute simplicité. Nous donnons nos passeports, qui nous reviennent une demi-heure plus tard dûment timbrés, sans aucun interrogatoire ni formalité supplémentaires. Et le train se remet en marche, qui atteindra Katowice une heure plus tard.

au coeur
de la
Haute-Silésie

ZABRZE, où nous devons nous rendre, n'est guère qu'à une quinzaine de kilomètres de Katowice, trajet que nous effectuons en voiture, en compagnie de l'aimable guide que nous a envoyé le *Zabrzski Klub Motorowy*, Wiesław Mason, avec qui nous pouvons nous entretenir aisément en langue allemande.

Il faut dire qu'ici, cette langue est à peu près universellement comprise car la région a connu au long des années des appartenances diverses et un découpage qui en a placé les secteurs sous obédience germanique, russe ou polonaise selon les époques et les circonstances.

Un tel intérêt s'explique d'ailleurs aisément car la région est extrêmement riche. Ce ne sont que mines de charbons et haut-fourneaux, immenses installations industrielles dont cependant l'équipement réclame visiblement une modernisation urgente.

Sous le ciel bas et noir, la longue suite de petites maisons de brique, les hautes cheminées qui, en ce dimanche, n'en vomissent pas moins leur fumée jaunâtre, la succession de bâtiments, d'entrepôts noircis à la longue par les suies

nous conduisent à évoquer le nord de notre pays, la peine des hommes rudes que l'on retrouve sous tous les cieux, occupés à matérialiser une richesse qui, sur place, ne laisse que peu de profit.

L'avez-vous remarqué ? L'azur, la lumière, la joie de vivre sont l'apanage des terres pauvres !

une organisation
modèle

NOUS voici à l'hôtel qui abrite à la fois les coureurs étrangers et le bureau de la course. L'accueil est extrêmement sympathique, d'emblée, et il nous est facile d'obtenir du président du club, M. Jozef Nieglos, les renseignements qui nous intéressent quant aux conditions de la vie sportive motocycliste en Pologne.

Prenons pour exemple le *Zobrzski Klub*: affilié à l'organisme central, le *Poliski Zwiasek Motorowy*, il n'en a pas moins une existence indépendante, organise des manifestations et possède une écurie de pilotes.

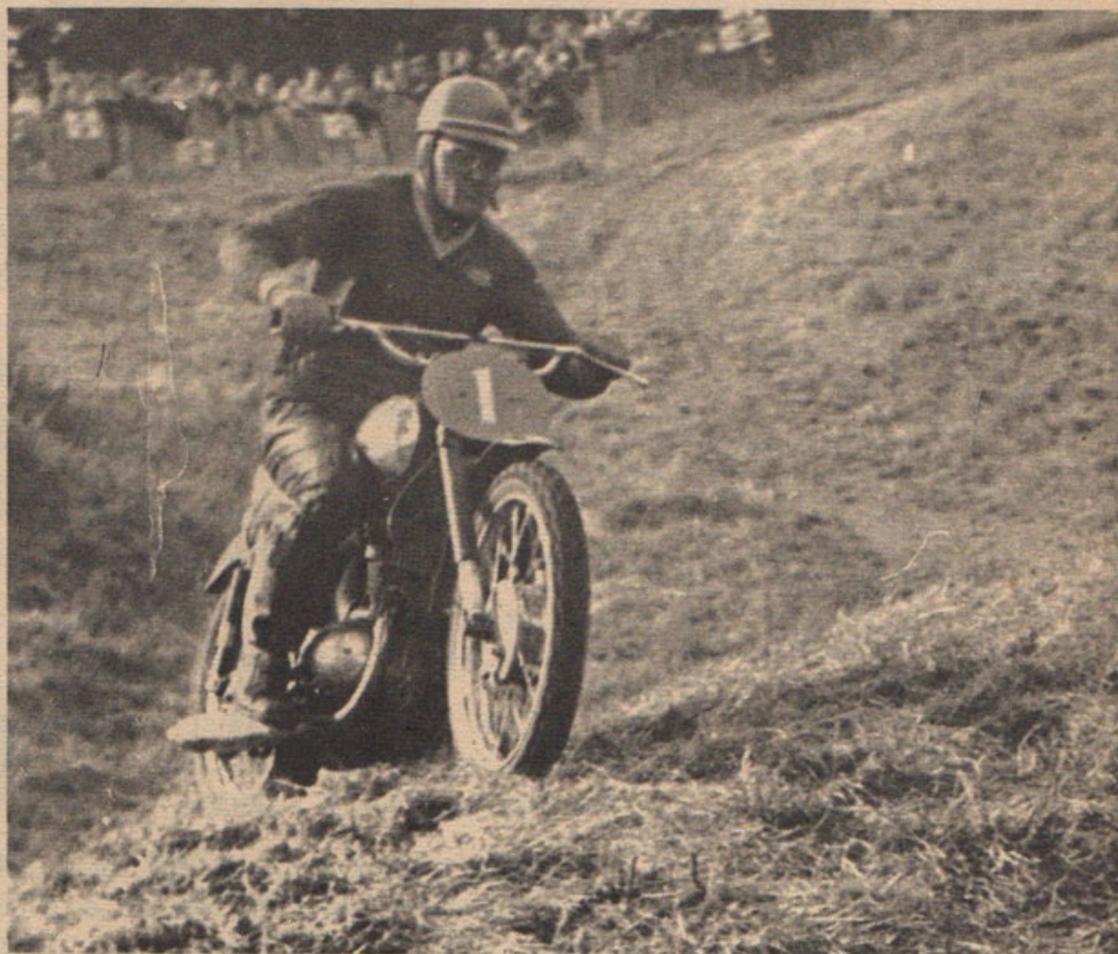
Ceux-ci, pour la plupart, n'ont pas de machines personnelles : le club les équipe, en motos tchèques ou polonaises (Jawa, Junak), voire en machines soviétiques (ISCH). De même les frais de

déplacement sont-ils couverts mais, en contre-partie, les prix sont le cas échéant remis au club à qui il faut bien des ressources.

Mais ce que nous avons trouvé de plus remarquable, à Zabrze, c'est la constitution du club en école de conduite automobile et motocycliste. Au siège, outre les bureaux, de vastes garages abritent de nombreux deux-roues, des voitures touriste dont une « Warszawa » toute neuve, une Jeep, un camion. Et un autocar est en commande, qui servira aux leçons de conduite pour le permis « transport en commun » et, de plus, sera utilisé pour acheminer les coureurs du club vers les manifestations auxquelles ils participent (Championnats de Pologne et diverses épreuves de moto-cross, tout terrain à Zakopane et autres lieux).

Cette activité commerciale est évidemment à la base d'un budget important qui, déduction faite des frais d'exploitation et de la rétribution d'un personnel de base (secrétaire, moniteurs), est intégralement utilisé aux fins sportives.

Somme toute, un remarquable système, dont nous nous demandons s'il ne pourrait pas être mis en application en France pour le meilleur profit de la cause motocycliste. La question est posée aux responsables compétents à la FFM et au sein des ligues et clubs, et nous aimerions qu'elle soit examinée en profondeur.



CIZEK

Il pleut... ... mais Stonebridge n'est pas là!

DE gris, le ciel a viré au noir et la pluie a fait son apparition, une pluie fine et persistante qui laisse peu d'espoir pour une amélioration des conditions météorologiques durant la journée.

Nous sommes maintenant sur le terrain, au parc des coureurs, vaste et bien aménagé, chaque nation y disposant d'un enclos réservé, marqué à ses couleurs. Les Tchèques sont là, les Suédois également, mais pas les Allemands, ni les Britanniques, toujours pour ce même motif déjà évoqué, cette rétribution en monnaie locale dont il n'est pas possible de convertir quoi que ce soit en devises occidentales.

Ainsi, seuls les Danois Nielsen et Dahl, les Hongrois Mester, Téleki et Haranvölgyi, les Allemands de l'Est Nier et Heubach, plus quelques Autrichiens, Finlandais et de très nombreux Polonais dont les meilleurs sont Zurawiccki, Malec et Frellich.

Autrement dit, nous pouvons prévoir que nous assisterons à un combat Cizek-Tibblin, Kmoch et Rickardsson pouvant jouer éventuellement les outsiders.

★

Le terrain est relativement plat, sablonneux mais recouvert d'herbe du côté de la ligne droite. Il n'y a évidemment pas de poussière mais le sol se révèle passablement glissant et dur pour les suspensions. Chose rare, le développement est réduit, la piste ne mesurant donc que 45 km au total, en deux manches de 15 tours chacune.

A l'entraînement, le Polonais Zurawiccki, vainqueur à Zabrze en 1958, fait une chute sévère sur un dérapage et le médecin lui interdit de prendre le départ un peu plus tard. Sinon, aucun incident notable à signaler.

ROLF TIBBLIN



Tibblin, en
se jouant...

CHAMPIONNAT D'EUROPE (250 cc) APRES LA 6^e EPREUVE

Places	NOMS	Pays	MARQUES	Autriche	Suisse	Belgique	All. Orient.	Tchécoslov.	Pologne	Total
1	Jaromir Cizek	T	Jawa officielle	4	-	-	8	8	8	28
2	Jaroslav Kmoch	T	Jawa officielle	6	6	-	3	2	4	21
3	Brian Stonebridge	GB	Greeves - NSU	-	8	8	-	-	-	16
4	Miloslav Soucek	T	Eso officielle	8	-	-	4	-	-	12
5	Lennart Dahlen	S	Husqvarna	2	4	4	2	-	-	12
6	Frantisek Ron	T	Jawa officielle	1	2	-	-	1	6	10
7	Stig Rickardsson	S	Husqvarna	-	-	-	6	-	3	9
8	Fernand Neri	B	Aermacchi officielle	-	-	6	-	-	-	6
8	Willi Oesterle	A	Maico	-	-	-	-	6	-	6
10	Fritz Betzlbacher	A	Maico	-	-	1	1	4	-	6
11	Fritz Muller	A	Maico	-	3	-	-	-	-	3
11	Otto Walz	A	Maico	3	-	-	-	-	-	3
11	Klaus Kämper	A	Maico	-	-	3	-	-	-	3
11	Rolf Tibblin	S	Husqvarna offic.	-	-	-	-	3	-	3
15	Jean Crosset	B	Jawa	-	-	2	-	-	-	2
15	Eugenius Frellich	P	Jawa	-	-	-	-	-	2	2
17	Emilio Ostorero	I	Mi-VaI officielle	-	1	-	-	-	-	1
17	Eugenius Krokovski	P	Jawa	-	-	-	-	-	1	1

La pluie tombe dru à l'instant du premier départ, donné cependant devant trente-cinq mille spectateurs (ici, par beau temps, on peut tabler sur 70.000).

C'est le starting-gate qui est utilisé, et les coureurs prennent place devant de larges pancartes portant le nom de leurs pays respectifs tandis que, toujours derrière eux, flottent de vastes flammes à leurs couleurs nationales, au sommet de hauts mâts peints en blanc. Un très joli décor que celle ligne de départ.

Si Heubach part le plus vite, pour voir un peu plus loin sa magnéto le laisser en panne, c'est Tibblin qui s'assure le commandement dès le premier demi-tour; prenant le large devant Cizek qui ne pourra le rattraper.

Derrière ces deux hommes, Ron disputera à Kmoch la seconde place, prend le meilleur sur son compatriote qui, lui-même, précède le Polonais Frellich.

Soucek n'est pas loin derrière, que suit Malec, mais Stig Rickardsson fait son apparition, entamant immédiatement une remontée couronnée de succès. Et les hommes confirmés prennent rapidement le dessus sur leurs vaillants adversaires polonais : dès le cinquième tour, l'ordre des passages est le suivant : Tibblin, précédant Cizek de 5 secondes, Kmoch a une bonne distance mais qui a passé Ron, enfin Rickardsson qui précède maintenant Frellich.



Ces quatre hommes, de gauche à droite : Ron, Kmoch, Cizek et Soucek, constituent l'équipe officielle tchèque du Championnat d'Europe et tous quatre figurent déjà au palmarès provisoire, et en bonne place. Joli résultat d'ensemble !

Vers la fin, il semble que Cizek puisse rattraper son jeune rival suédois, lequel est gêné par les nombreux « trainards » et perd de la sorte un temps précieux. L'écart, entre Tibblin et le champion tchèque, se réduit de 8 à 4", à 3" même au 11^{me} tour, ce qui redonne de l'intérêt à une course autrement assez monotone. Cependant, Tibblin parvient à passer le barrage dressé devant lui par les hommes doublés et, dès ce moment, reprend du large, élevant à 7" son avance sur Cizek.

Et l'arrivée survient, consacrant le succès du pilote officiel Husqvarna.

KMOCH



le sort en dispose autrement

TOUJOURS sous la pluie, Tibblin et Cizek recommencent leur duo en seconde manche, l'avantage allant au premier nommé dont la rapidité est incroyable sur ce terrain propice aux dérapages.

Le troisième est Ron, très rapide lui aussi et qui précède Rickardsson encore bien placé, Frellich très brillant et qu'il faudrait voir ailleurs pour se faire une idée plus exacte de ses possibilités réelles, Dahlen, autre jeune suédois (il a eu des ennuis tout à l'heure), Soucek, Heubach, Kmoch enfin, déjà trop loin pour pouvoir dire un mot dans cette affaire, sauf en ce qui concerne Kmoch, qui remontera sérieusement.

Tournant en 2' 20" au tour, Tibblin s'assure une avance confortable sur Cizek. Derrière, l'ordre ne varie pas et l'on peut déjà croire que tout est joué quand, subitement, le Suédois doit s'arrêter ! Son câble des gaz est grippé, petite cause mais qui lui coûte une belle victoire.

Voici désormais Cizek leader, que Ron poursuit activement. Rickardsson, de son côté, essaie de « recoller » et, plus loin Kmoch refait du terrain sur Frellich, qui se défend très énergiquement. Le plus grand métier du Tchèque viendra pourtant à bout de cette belle résistance et, plus tard, Frellich devra encore laisser Dahlen, qui se venge de ses peines dans la première manche en donnant cette fois un bon exemple de ses solides moyens.

L'arrivée s'effectuera dans l'ordre établi dès le 10^{me} tour.

trois Tchèques dans les cinq premiers

TOUJOURS égal à sa grande réputation, servi de plus par la chance tant à Prague qu'à Zabrze, avantage ici encore par l'absence de Stonebridge qui, sous cette pluie, eut sans aucun doute triomphé haut la main. Cizek est donc leader du Championnat d'Europe, avec maintenant sept points d'avance.

Le second est encore un Tchèque, Kmoch, qui n'a certainement pas dit son dernier mot. Enfin, grâce surtout à sa

viotoire en Autriche, Soucek occupe la quatrième place. La Tchécoslovaquie, avec 3 hommes et 3 machines dans les cinq premières places, domine cette fois comme l'an passé la grande compétition en quart de litre.

Stonebridge est troisième, n'ayant que deux résultats qui sont d'ailleurs deux victoires. Ceci revient à dire que le Britannique reste dans la course, pouvant gagner tant en Angleterre qu'en France ou ailleurs, dans les jours à venir. Et comme chaque victoire vaut 8 points...

Quant aux Suédois, le meilleur d'entre eux est Dahlen pour le moment, que Rickardsson menace sérieusement. Tibblin, incontestablement le plus fort, a le sort contre lui ce qui le prive du fruit logique de ses efforts.

Un mot encore : regardez le tableau joint, et constatez combien les Allemands de chez Malco forment bloc, groupés tous les cinq au centre approximatif du classement provisoire de la Coupe d'Europe.

(A suivre.)

N.d.l.R. — La publication en épisodes successifs du reportage de notre envoyé spécial en Europe Centrale a retardé le récit de la course de Zabrze, dont vous venez seulement d'avoir connaissance.

Mais, dans ce même numéro, vous trouverez la situation du Championnat d'Europe après les manches suivantes, en Allemagne occidentale et en Italie, plus le grand reportage consacré à la dernière épreuve courue, celle de Cassel, en France.

Ainsi se trouve rattrapé tout le retard initial.

Résultats Techniques

CHAMPIONNAT D'EUROPE, 6^{me} MANCHE, première course, 15 tours, 22,5 km :
1. Rolf TIBBLIN (S., Husqvarna officielle), 35' 32" 02 ; 2. Cizek (T., Jawa officielle), 35' 43" 05 ; 3. Kmoch (T., Jawa officielle), 37' 05" 04 ; 4. Ron (T., Jawa officielle), 37' 36" 00 ; 5. Rickardsson (S., Husqvarna), 37' 45" 00 ; 6. Frellich (P., Jawa), 35' 50" 08, à 1 tour ; 7. Krokowski (P., Jawa), 36' 42" 00 ; 8. Owczarek (P., Jawa), 36' 49" 08 ; 9. Topolski (P., Jawa), 37' 44" 00 ; 10. Soucek (T., ESO officielle), 38' 18" 08, etc...

★

Seconde course, même distance : 1. Jaromir CIZEK, 37' 30" 02 ; 2. Ron, 37' 35" 02 ; 3. Rickardsson, 37' 36" 00 ; 4. Kmoch, 38' 17" 03 ; 5. Dahlen (S., Husqvarna), 38' 18" 02 ; 6. Frellich, 39' 40" 00 ; 7. Soucek, 39' 52" 08 ; 8. Nier (DDR-Simson), 37' 30" 06, à 1 tour ; 9. Krokowski, 38' 48" 00 ; 10. Owczarek, 39' 35" 02, etc...

★

Classement général de la 6^{me} manche du Championnat d'Europe (250 cc) :

1. Jaromir CIZEK, 3 pts ; 2. Ron, 6 pts ; 3. Kmoch, 7 pts ; 4. Rickardsson, 8 pts ; 5. Frellich, 12 pts ; 6. Krokowski, 16 pts. Ces 6 pilotes marquent respectivement 8, 6, 4, 3, 2 et 1 points au classement du Championnat d'Europe.

Viennent ensuite, mais qui ne marquent aucun point : ... 7. Soucek, 17 pts ; 8. Owczarek, 18 pts ; 9. Tibblin, 18 pts (temps supérieur à celui de Owczarek) ; 10. Mester (Hongrie, Pannonia), 23 pts, etc...



Au bord de la ligne droite, sur le terrain de Cassel quelques éminences fédérales venues suivre cette grande réunion. De gauche à droite : MM. Seery, directeur technique de l'équipe de France de moto-cross; Bouvet, vice président de la FFM; Figarede, président du MCNF; Roy, à qui l'on songe pour présider le comité financier de la FFM.

AU CALENDRIER

DEMAIN

A MONTFORT-LE-ROTRON MOTO-CROSS ET SIDECAR-CROSS INTERNATIONAUX

L'Amicale Moto de Montfort, organisatrice de ce moto-cross et sidecar-cross, a tout lieu d'être optimiste avec cette grande manifestation « internationale ».

Sur ce parcours qui a été déjà consacré depuis fort longtemps, tout a été prévu minutieusement et la piste a une largeur qui varie entre 20 et 6 mètres, permettant à trois motards de rouler de front. Pourtant, ce ne sont pas les bosses qui manquent et les « moulins » devront tourner à plein régime pour escaler les fameuses montées des « Buttes du Château ».

6 courses sont inscrites au programme, comprenant 25 coureurs au départ dont 10 équipages en sidecar-cross avec 3 Belges, 1 Hollandais et 6 Français.

En solo pour la France : Hazlanis, Gérard Ledormeur, René Klym, Beaumard, Schmid, Brassine. Pour la Suède : Granath et Pettersson. Pour l'Angleterre : Langston et Gwynne. Pour le Danemark : Rasmussen et Hansen. Pour la Belgique : De Vleeschouwer et Bresseleers.

En sidecars : les Belges Liekens, Van Hove, Brems, le Hollandais Snyder, les Français Perlin, Barat, Sagette, Denis, Clemot, Weber.

Comme on le voit, les favoris ne manqueront pas !

Cette belle réunion motocycliste est pleine de promesses et les membres du Comité des Fêtes et de l'A.M. de Montfort n'attendent plus qu'une chose pour ce dimanche 12 juillet, le soleil qui, bien entendu, est invité à cette journée motocycliste internationale.

LE 12 JUILLET MOTO-CROSS NATIONAL A COLOMIERS

C'est sur son terrain des Quatre-Vents que le 12 juillet, le Colomiers Moto-Club organise son VII^e Moto-cross, où tous les meilleurs coureurs de la Ligue des Pyrénées se sont donné rendez-vous.

Inutile de dire qu'avec les Auguste Darrouy, Hardy, Matéos, Degraux, etc..., en 500 cc, et les Corbin, Laffargue, Brus-sauro, etc., en 250 cc, la lutte sera chaude. Dès aujourd'hui, sportifs Toulousains, retenez cette date : 12 juillet, grand Cross à Colomiers.

DEMAIN, EN VENDEE, LE 5^{me} MOTO-CROSS EXTRA- NATIONAL DE POIRE-SUR-VELLUIRE

Le Moto-Club Yonnais organise demain à Poiré-sur-Velluire son 5^{me} moto-cross. Deux courses sont prévues au programme, une en catégorie nationale, et une en catégorie extra-nationale.

Parmi les engagés de la première course, on relève les noms de Allaire, Schildnecht, Terrien, Rion, Grollier, Guillet, etc... Au départ de la course extra-nationale, les Anglais Rix et Howe se retrouveront à côté de nos inters : Godey, Jacquemin, Vanderberghe, Mélloli, Drobecq et les nationaux Chaberlot, Marie et Phillipot.

ROBERT VILA S'EST MARIE

L'excellent crossman méridional Robert Vila s'est marié le 4 juillet à Montauban, avec Mlle Sylvette Issanchou. Nous nous faisons l'interprète des milieux du moto-cross pour présenter aux jeunes époux nos plus cordiales félicitations.

Le Cross

BROER DIRKS AU CROSS EXTRA-NATIONAL DE NOZAY

Le Comité de Moto-Cross de Nozay (Loire-Atlantique) en est à sa cinquième organisation, et sa réunion extra-nationale du 12 juillet prochain se doit de connaître un succès identique aux précédentes.

Sur les buttes de la Ville-au-Chef, il possède un circuit d'un tracé extrêmement spectaculaire et doté d'une parfaite visibilité, ce qui lui a assuré une excellente réputation dès la première édition. Chaque année, des améliorations y sont apportées afin de rendre la compétition plus attrayante et difficile, et de permettre au public de suivre les différentes épreuves avec un intérêt accru.

Cette année, les organisateurs présenteront encore un plateau de grande qualité, avec une confrontation Hollande-Allemagne-France, qui ne manquera sûrement pas d'intérêt.

On y trouve, en effet, le nom du fougueux hollandais Broer Dirks, révélation du Championnat du Monde où il détient actuellement la 4^{me} place. Les Allemands Hulsmann, (Maïco), et Stubenrauch, peu connu dans la région, mais qui a fort bonne presse en Belgique, Hollande (5 places de premier depuis le début de saison), sont également engagés.

Du côté français, Guy Ledormeur devrait s'imposer comme le meilleur atout et faire honneur à sa première place actuelle au Championnat de France des Nationaux. Il est d'ailleurs bien capable de fournir le vainqueur de cette confrontation. Tiarcelin, classé 3^{me} à ce même Championnat, aura également son mot à dire dans la bagarre.

Les Charrier, Terrien, Houdoux, Lebreton, Pinetti, Malbecq et Regnault (l'un des plus jeunes coureurs de France), etc... s'annoncent aussi comme d'intrépides animateurs.

Le programme comporte deux épreuves en 250 et 500 cc, de trois manches chacune.

Signalons enfin que l'organisation sportive est encore confiée à la compétence du Club Motocycliste Sucéen, qui a été l'un des principaux artisans de la mise en valeur du moto-cross dans la région.

Le 12 juillet, à Nozay, il y aura du spectacle et du beau sport.

MOTO-CROSS A SUCÉ LE 26 JUILLET CHAMPIONNAT DE FRANCE INTERNATIONAL ET COUPE INTER-PROVINCES

LA PLUS GRANDE RÉUNION 1959 DANS L'OUEST !

ASSEN 1959

UN G.P. SANS IMPREVU... MAIS POURTANT ENTHOUSIASMANT

★ Bob Brown meilleur privé

ENCORE un an après le « Dutch TT » 1958, G. R. garde un souvenir inoubliable des épreuves du Championnat du Monde disputées à Assen, coquette petite cité du Nord de la Hollande, non loin de la mer du Nord et de la frontière allemande. Cette année, ce fut notre tour de nous y rendre, et notre enthousiasme n'a d'égal que le sien... Pourtant, c'est la 9^{me} année que, pour notre part, nous suivons les épreuves internationales, et nous aurions le droit d'être un peu blasés.

★

De notre envoyé spécial

Oui, Assen mérite et vaut le déplacement !

Il y a d'abord la traversée de toute la Hollande, avec ses cités coquettes et riantes, ses fermes faisant songer à des villas fleuries, ses moulins à vent (il en reste encore quelques-uns, malheureusement trop peu), ses canaux, ses digues, Amsterdam et le port de Volendam, etc., etc.

Il y a encore cette atmosphère de kermesse : le TT (prononcer Titi) est un événement national. Dès le passage de la frontière, entre Anvers et Breda, le douanier hollandais, sachant que nous nous rendions à Assen, a immédiatement compris que nous allions au Grand Prix avec un air de dire : « heureux veinards ».

Toute la semaine, c'est la fête à Assen : les rues sont pavoisées ; le TT sert de thème à de nombreuses vitrines ; manèges, « grande roue », baraques de forains sont regroupés au marché aux bestiaux, etc... etc...

Le circuit, long de 7,7 km, est d'un tracé artificiel, comportant bien une assez longue droite, mais de nombreux virages à droite et à gauche : un véritable circuit de pilotage, mais circuit non dangereux, car, de chaque côté de la piste, les dégagements sont larges, sans arbres ni poteaux. Aubaine aussi pour les spectateurs, car l'on voit fort loin, et, surtout, les branches des boucles sont souvent bien près l'une de l'autre (parfois 2-3 mètres seulement les séparent) ce qui permet de suivre, sans se déplacer, au moins 2 fois les pilotes sur un même tour.

Enfin un plateau de Championnats du Monde, et vraiment digne de ces derniers... avec les 5 épreuves disputées du matin 10 h. 15 jusqu'au soir.

Etonnez-vous, après, de notre engouement, de l'engouement du public : ils étaient 120 à 130.000 spectateurs le jour de la course, mais également très nombreux lors des entraînements (de grands groupes d'enfants étaient là, encadrés par leurs maîtres).

Les pilotes, non plus, ne sont pas négligés. Et, dans le vaste et spacieux parc, construit en « dur », nous trouvons lavabos, commodités, douches.

★

Oui, certainement un des plus beaux circuits de vitesse que nous avons vu.
Mais très vite d'éloquence, passons à notre reportage !

Intelligente course d'attente des M.V. en 250

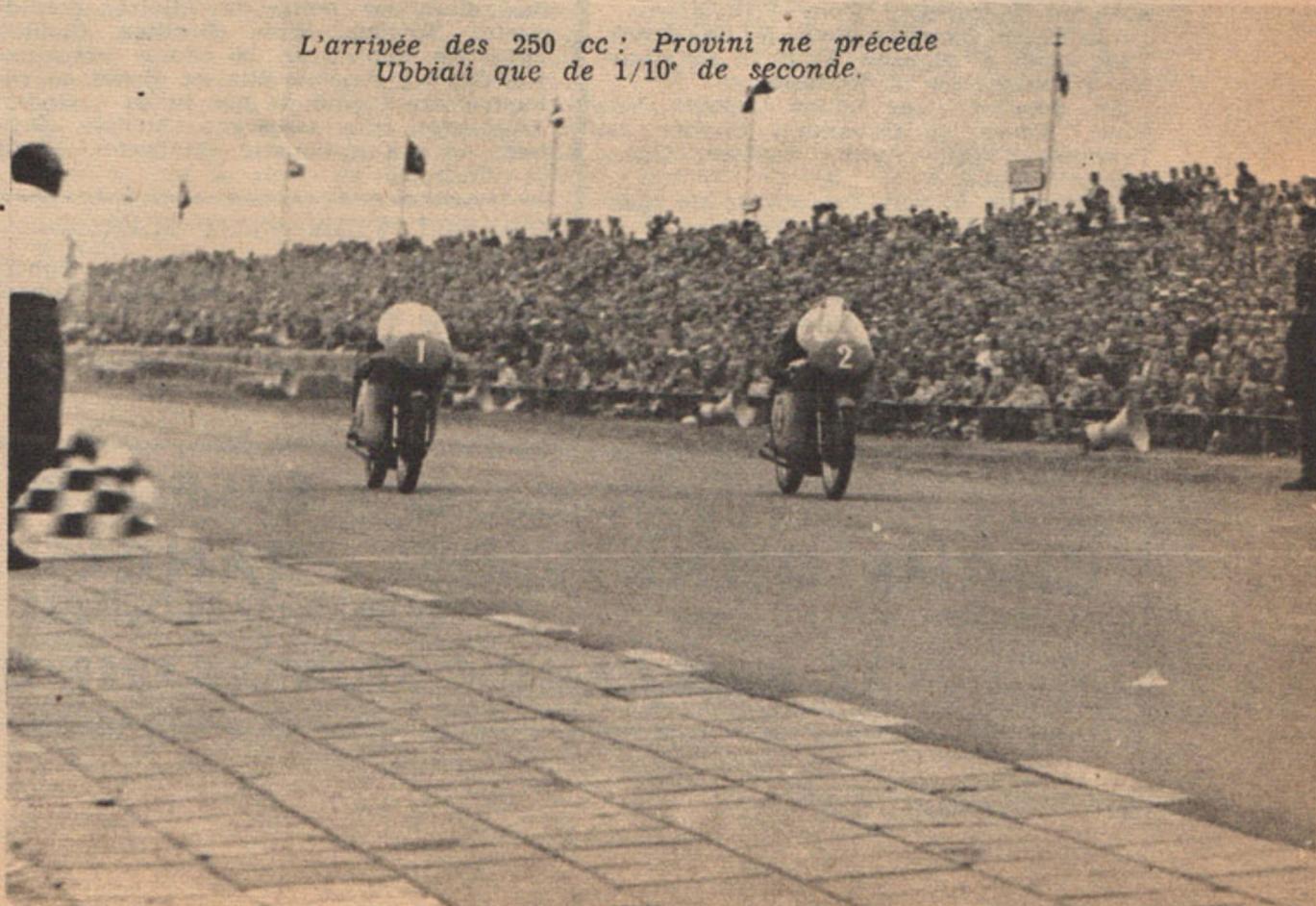
La première course inscrite au programme de la journée devait être celle des 250 cc, disputée sur 17 tours du circuit, soit 130,97 km.

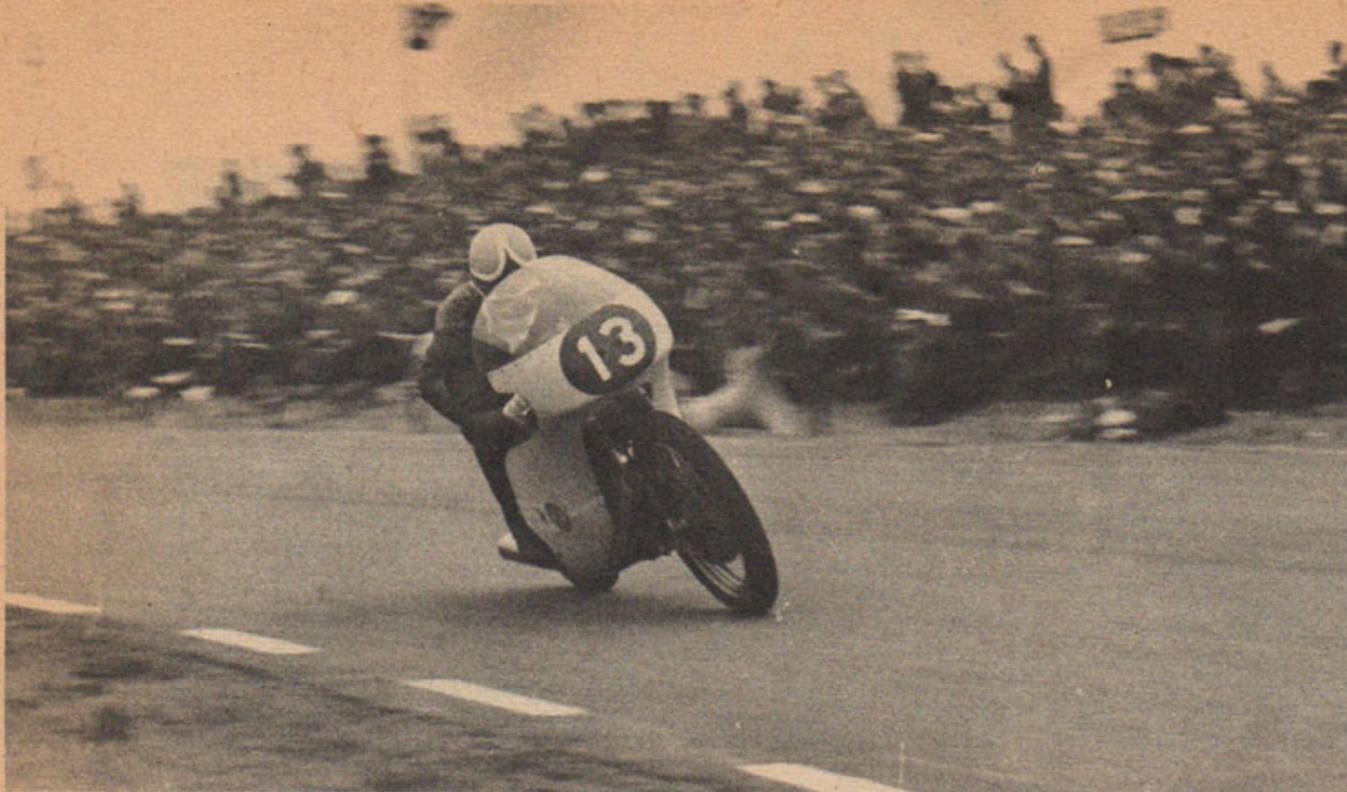
★

D'après le programme, ce devait être la course la plus intéressante, puisque, à côté des machines privées : NSU (dont celles de Kassner et Thalhammer), Adler (dont celles de Beer et Lohmann), Guzzi (Arthur Wheeler), on trouvait la très rapide Mondial usine 1955 de Hallwood (marquée « Ecurie Sportive » en français) et pas moins de 6 usines officiellement inscrites : MV, Morini, Benelli pour l'Italie, MZ pour l'Allemagne Orientale, Jawa et CZ pour la Tchécoslovaquie.

Mais, malheureusement, Benelli ne vint pas (peut-être en raison de sa faible prestation au G.P. d'Allemagne), et Jawa non plus (si leurs 350 sont bien « dans le coup », la 250 manque notablement de préparation).

L'arrivée des 250 cc : Provini ne précède Ubbiali que de 1/10^e de seconde.





Le Tchèque Stastny, sur 250 CZ officielle, ne se classera que 9me

Néanmoins, quatre usines sont là : MV, Morini, MZ et CZ (dont le meilleur exemplaire, piloté par Stastny, est du niveau de la NSU privée de Kassner).

Pour MV, nous trouvons les habitués Provini et Ubbiali, qui firent, sur leurs bicylindres, les meilleurs temps aux entraînements; pour MZ : Degner (3me temps), Fügner (5me temps), Taveri (7me temps) et Musiol (10me temps); pour Morini : Minter qui vient d'être pris par la marque et fait le 4me temps à l'entraînement (Assen sera une consécration pour Minter, qui prend place chez MZ et Morini), Liberati (6me temps) et Mendogni (8me temps). Les CZ sont pilotées par Stastny (12me temps, après la NSU de Kassner), Malina, et Kostir.

★

C'est un lot de 7 pilotes qui file en tête, se dégageant des autres concurrents. Et, au 1er tour, nous notons, groupés et dans l'ordre : Ubbiali (MV), Hailwood (Mondial), Mendogni (Morini), Provini (MV), Minter (Morini), Fügner (MZ) et Degner (MZ), alors que, mené par Liberati (Morini), vient la meute des meilleurs privés parmi lesquels nous retrouvons Musiol (MZ).

Taveri (qui a fait équiper sa MZ avec une fourche télescopique Norton), par contre, part loin derrière, avec un retard considérable (il ne semble pas s'être parfaitement familiarisé avec la technique particulière de démarrage de la MZ, qui, au risque de noyer le moteur, doit être poussée et lancée sur l'essence de la cuve, le robinet n'étant ouvert qu'après démarrage). Mais le petit Suisse fera une magnifique remontée, passant tous les privés, les CZ officielles et la non moins officielle MZ de Musiol : il terminera finalement 7me.

Mais revenons à notre groupe de tête, qui, après avoir été mené un moment par les MV (Ubbiali et Provini), se scindera bientôt en trois, après avoir perdu Mendogni (qui rétrograde, s'arrête un instant à son stand et se fera disqualifier pour avoir laissé son moteur en marche). En tête, le nouveau Morini...ste Minter, suivi de la Mondial d'Hailwood. A très courte distance, les 2 MV et, un peu plus loin, les MZ de Degner et Fügner. L'ordre ne varie plus jusqu'à 2 tours de la fin, où, irrésistiblement, Provini et Ubbiali, l'un après l'autre, après avoir bien « taté » leurs adversaires, sautent la Morini et la Mondial.

Sur la ligne, de 1/10 de seconde, avec le poing victorieusement brandi en l'air,

Provini règle Ubbiali. Et ce n'est que 10" plus tard que Minter arrive, devançant Hailwood de 5". Enfin, 18" plus tard, passent les 2 MZ groupées de Fügner et Degner, qui précèdent de loin celles de Taveri et Musiol.

Autre centre d'intérêt, la prestation des CZ, dont celle pilotée par Stastny fut la meilleure. Bien longtemps, il suivit le meilleur privé (Kassner, sur NSU), et ce n'est que peu avant la fin qu'il le sauta.

★

Classement : 1. Provini (It., MV) en 59' 47,4", moy. 131,437 km/h, nouveau record; 2. Ubbiali (It., MV) en 59' 47,5"; 3. Minter (GB., Morini) en 59' 57,3" (131,077 km/h); 4. Hailwood (GB., Mondial) en 1 h. 00' 02,4"; 5. Fügner (All. Orientale, MZ) en 1 h. 01' 20,2" 128,122 km/h; 6. Degner (All. Or., MZ) en 1 h. 01' 20,6"; 7. L. Taveri (Suisse, MZ) en 1 h. 02' 19,4" (126,095 km/h); 8. W. Musiol (All. Or., MZ) à 1 tour; 9. F. Stastny (Tchéc., CZ); 10. (1er privé), Kassner (All., NSU), etc...

Tour le plus rapide (et nouveau record) : Ubbiali (MV) à 135,628 km/h.

La moyenne générale est plus élevée que celle que nous enregistrons dans la course des 350 cc. Quant au meilleur tour, non seulement il sera supérieur à celui réalisé en 350, mais, de plus, il bat le record du tour des 350 cc, détenu

par le regretté Campbell, depuis 1957, sur une Guzzi officielle intégralement carénée.

★

A la suite de cette épreuve, Ubbiali confirme sa place de 1er (avec 20 points) au classement provisoire des Championnats du Monde, devant Provini (16 pts), Fügner et Mendogni (6 pts), Hailwood (5 pts).

les 350 en formule I

Parce que disputée en « formule 1 », la course des 350 cc offrait un attrait certain pour quelqu'un d'averti, mais a semblé moins intéresser la majorité du public.

Formule 1 en 350 cc, cela signifie une course de Norton, si l'on excepte les peu nombreuses AJS. D'où, pour le public, un moindre attrait car pas de machines différentes qui se livrent bataille, mais des machines très identiques entre elles. Par contre, pour quelqu'un d'averti, une telle course permet de mieux juger des pilotes, car surtout sur un circuit de pilotage comme Assen, l'écart de puissance entre les machines de « formule 1 » ne vient que peu entacher les résultats.

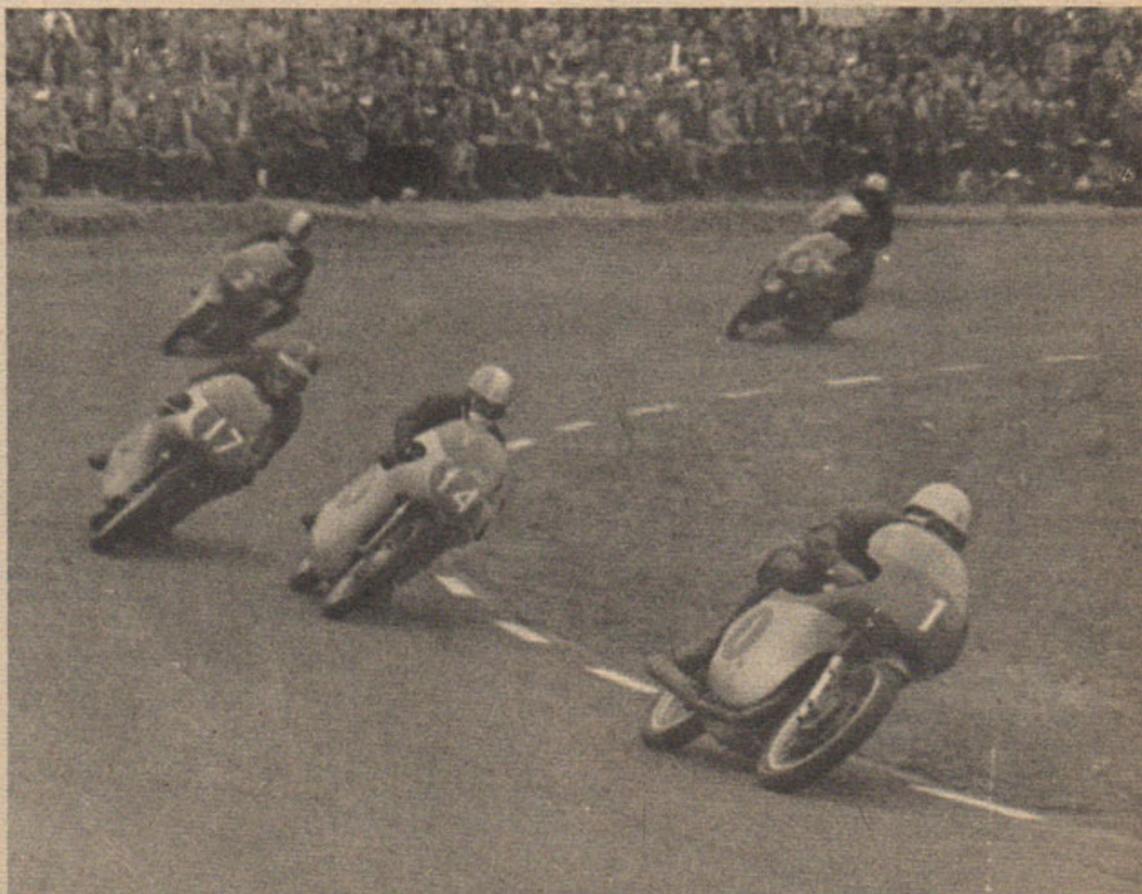
★

Ainsi, cette course fut une course entre machines britanniques (essentiellement des Norton), disputées presque uniquement par des coureurs de langue anglaise, si l'on excepte Alfredo Milani (où est l'ancien champion italien ?), le Belge Bogaerdt, deux ou trois Allemands (dont Kassner) et les Hollandais présents.

Aux essais, 8 Norton précèdent la 1re AJS; quant à celle de Dale, elle ne fait que le 13me temps, devant Ferbrache, ce gitan britannique qui nous a fort peu convaincu.

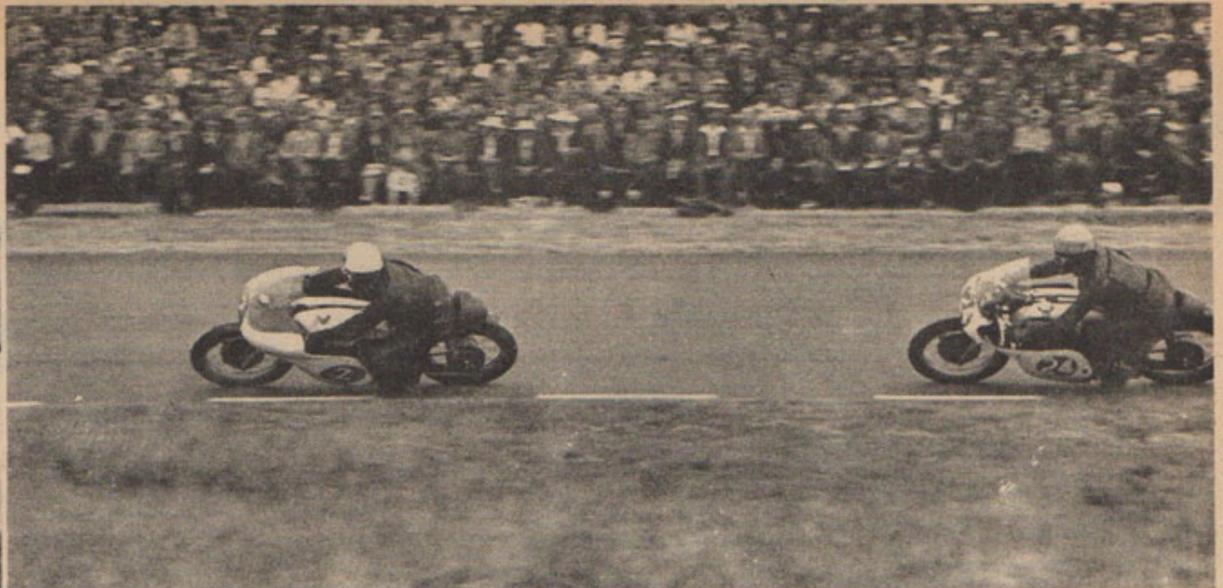
Meilleur temps par le Rhodésien Redman, devant Brown, Hocking, Perris et

Une phase de la course des 250 cc, avec Ubbiali (MV) menant devant Mendogni (n° 14) sur Morini, Hailwood (n° 17) sur Mondial, Provini (n° 2) sur MV et Degner (n° 5) sur MZ masquant son coéquipier Fügner





Bob Brown, vainqueur en 350 cc et magnifique second en 500. Le G.P. de Hollande fut certainement une des plus belles journées de ce sympathique pilote.



en 125, course de toute beauté

Une phase du duel qui opposera, pour la 1^{re} place, Bob Brown et Hocking.

Anderson. Minter fait le 7^{me} temps devant Hailwood ; ces deux pilotes battent un record, celui du nombre de montes : 3. pour Hailwood (125 cc, 250 cc, et 350 cc), 4 pour Minter (toutes les catégories « solo »), où tous deux furent parmi les meilleurs.

★

Hocking file en tête, entraînant, dans son sillage, Brown, Anderson, Hailwood, puis, un peu plus loin, Driver, Redman, la 1^{re} AJS (celle de Dale), Hempleman, Perris. Mais bientôt la course se fera par petits paquets qui, hormis la casse, classent les pilotes.

En tête, Brown rejoint bientôt Hocking, le passe, se fait repasser, et file finalement, après avoir fait le tour le plus rapide à 133,667 km/h, gagne à la moyenne de 131,288 km/h, devançant le Sud-Rhodésien de 0,9".

Mais nos 2 hommes ont fait le trou : leur avance était de 33" à mi-course, de 1' 13" à l'arrivée. Qui suivait ?

Driver, 5^{me} au 1^{er} tour, rejoint Hailwood, le passe et s'accroche à Anderson (Hailwood sera d'ailleurs contraint de s'arrêter au premier tiers de l'épreuve). Et, bien longtemps, jusqu'à ce que la tubulure d'essence divorce d'avec le carburateur, notre barbu suivra Anderson à quelques dixièmes de seconde.

Plus loin encore, nous trouvons Dale, Phillis, Redman, Hempleman, Perris, dont les positions permutent bien souvent. Au cours de cette ronde, Redman s'arrêtera puis Dale et Phillis se dégageront, se livreront un beau duel qui se terminera au profit de l'AJS par une demi-seconde. Hempleman, lui, se débarrassera de Perris (12" d'écart), mais sera à 1 minute de Dale et Phillis.

Classement : 1. Bob Brown (Norton) en 1 h. 10' 25,2", à la moy. de 131,288 km/h ; 2. Hocking (Norton) en 1 h. 10' 26,1" ; 3. Anderson (Norton) en 1 h. 11' 39,6" ; 4. Dale (AJS) en 1 h. 12' 02,6" ; 5. Phillis (Norton) ; 6. Hempleman (Norton) ; 7. F. G. Perris (Norton) ; 8. Miles (Norton) à 1 tour ; 9. Ferbrache (AJS), etc...

Tour le plus rapide par Brown, à 133,667 km/h.

★

Disputée en « Formule 1 », cette course ne compte pas pour les Championnats du Monde.

Trois marques et neuf pilotes officiels s'alignent au départ des 125 cc, la course que nous attendions comme une des plus spectaculaires de la journée. Deux MV sont là, de classiques double arbre, non desmodromiques, et que pilotent Ubbiali et Provini. Trois Ducati, confiées à Hailwood, actuellement la meilleure monte de la marque, à l'Italien Spaggiari, ainsi qu'au Suisse Taveri, qui, à l'occasion d'Assen, revient à ses amours de l'an dernier et, en cette cylindrée, abandonne MZ. Enfin quatre MZ d'Allemagne Orientale, ces petites 2 temps qui au bruit, font songer à une nuée de moustiques, et que pilotent les Allemands Fügner, Degner, Musiol, ainsi que, pour l'occasion Derek Minter qui prend la place de Taveri.

★

Taveri sur MZ en 250, sur Ducati en 125, classe pour laquelle Minter prend sa place chez MZ, voilà une vraie « salade » qui mérite quelques explications.

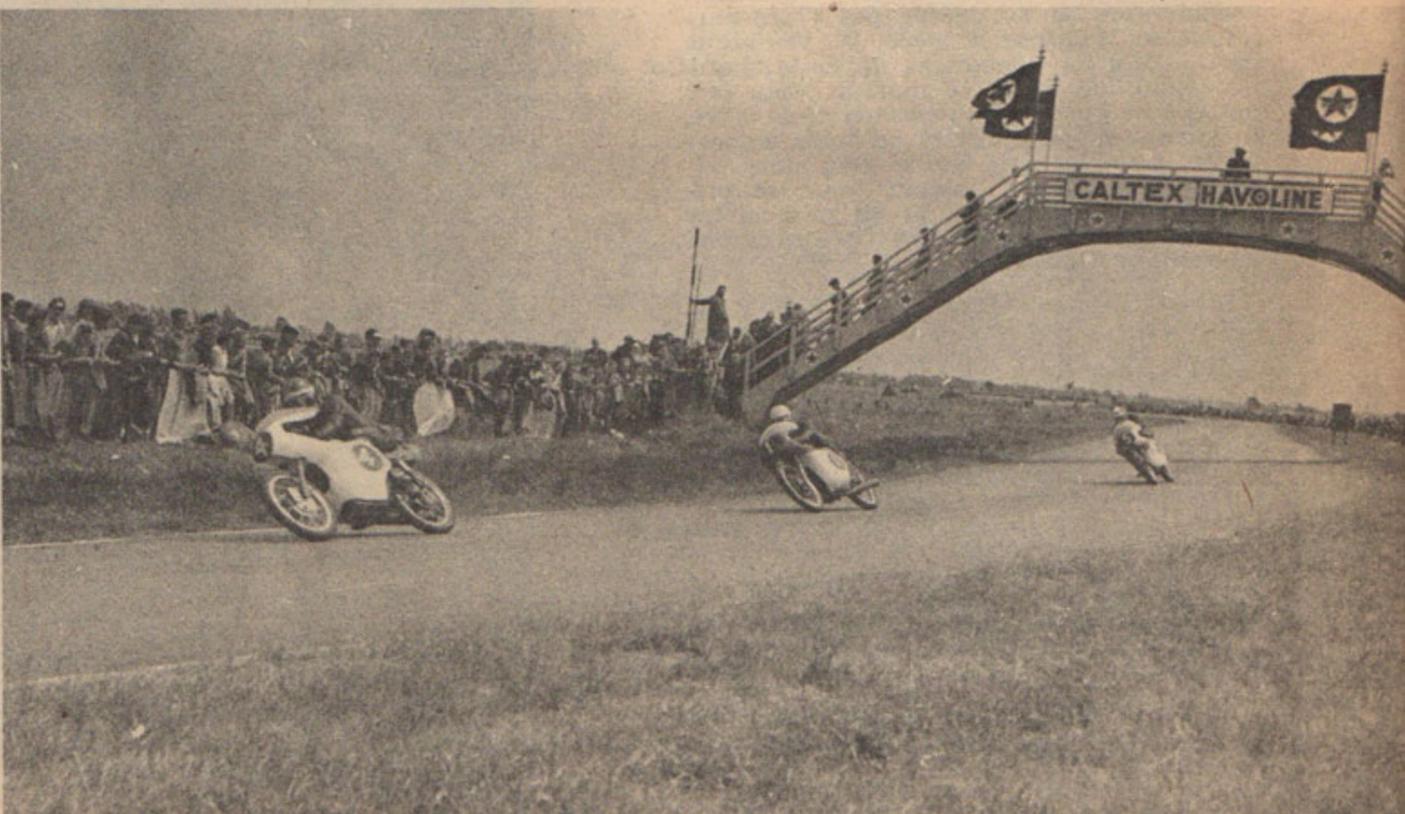
La position de Taveri comme « officiel » MZ est un peu particulière, vu que MZ est une marque d'outre « rideau de fer ». Aussi n'y a-t-il pas de contrat officiel, mais un simple accord. Taveri court à son propre compte (prime de départ et

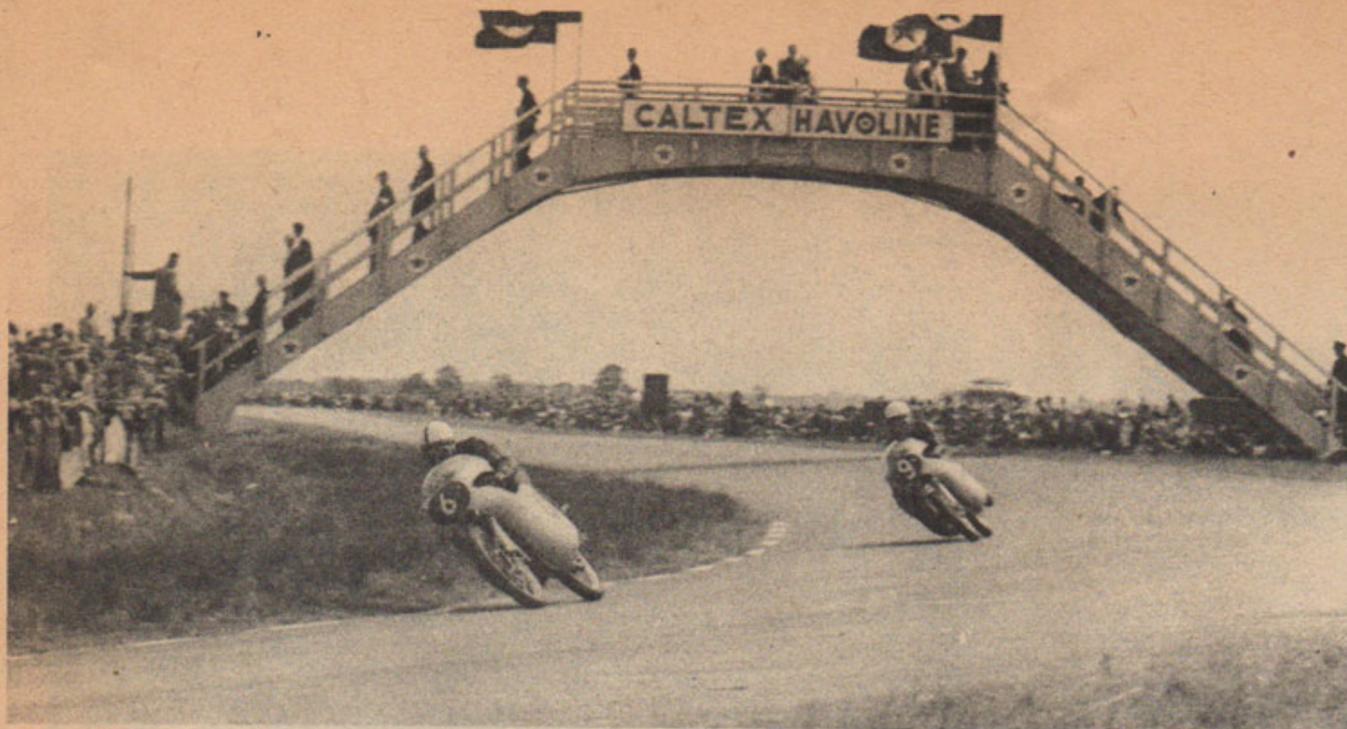
prix remportés) sur une machine que lui prépare et lui amène MZ.

Au début de la semaine précédant le G. P. de Hollande, Taveri reçoit un appel de Ducati le priant de bien vouloir faire la 3^{me} monte de Ducati, aux côtés de Hailwood et Spaggiari. Taveri hésite, demande avis, téléphone chez MZ qui lui laisse, un peu « embêtée », le libre choix. Taveri, non encore totalement familiarisé avec ce 2 temps fragile, opte pour la Ducati qu'il connaît bien pour l'avoir pilotée toute la saison 1958. C'est donc Minter que MZ pressent pour prendre sa place à Assen.

La fin de l'histoire ? Taveri fera 1 ou 2 tours lors de la course des 125, suffisamment pour se rendre compte que la « desmodromique » qui lui fut confiée était moins rapide que les double et même certaines simples ACT « client ». Et, de colère, il s'arrête. Était-ce un mauvais réglage fortuit (Taveri avait fait

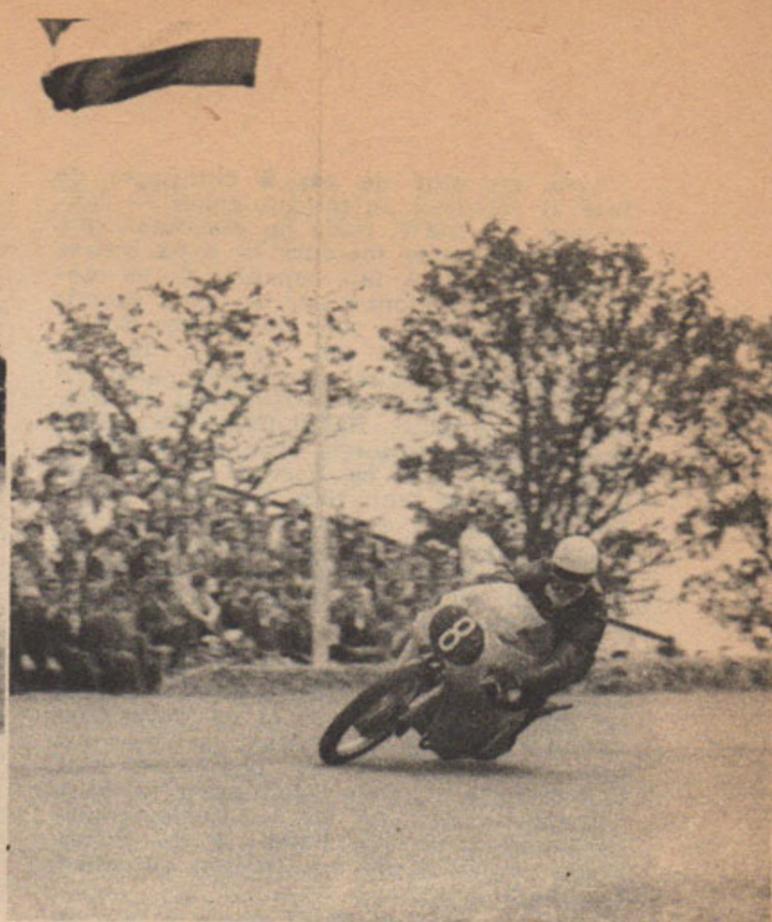
Une phase de la course des 125 cc : Hailwood (n° 4) sur Ducati précède la MV d'Ubbiali (n° 1) et la Ducati de Spaggiari (n° 5). Ces 3 hommes fourniront les 3 premiers, mais dans un autre ordre : 1-5-4.





Course très régulière, en 125 cc, de Minter (n° 6) et Fügner (n° 9), tous deux sur MZ.

Degner prit, en 125 cc, un départ étourdissant... trop même, car il sera contraint à l'abandon alors qu'il avait une avance confortable.



le 6me temps à l'entraînement), était-ce voulu de la part de Ducati pour éliminer un sérieux « client » sur une machine concurrente? Nous n'en savons rien et ne pouvons nous prononcer.

★

Venons-en maintenant à la course proprement dite, non sans avoir rappelé qu'aux entraînements, Hallwood (Ducati) a fait le meilleur temps devant Degner (MZ) et Provini (MV), que, parmi les meilleurs privés, on trouvait Ken Kavanagh, le fils de Pagani (chef de l'écurie MV) et Kronmüller sur Ducati, Webster sur MV.

Dès le départ, cinq hommes filent en tête et, au 1er tour, passent très groupés, dans l'ordre suivant : Hallwood (Ducati), Degner (MZ), Spaggiari (Ducati), Ubbiali et Provini (MV). Un peu plus loin, nous trouvons Fügner et Minter (MZ). Puis suivent, groupés, Ken Kavanagh (Ducati), Musiol (MZ), Kronmüller (Mondial) et le fils Pagani (Ducati). Et, plus loin encore, le restant des privés.

Et, jusqu'à la fin de l'épreuve, les courses se disputent entre chacun de ces paquets de pilotes.

Commençons, la logique l'impose, par le groupe de tête.

Dès la fin du 1er tour, un homme se dégage irrésistiblement : il ne s'agit ni d'une MV, ni d'une Ducati, mais de Degner, le plus « fentre dedans » des pilotes de MZ. Et, tour après tour, il accroît irrésistiblement son avance... jusqu'au premier tiers de l'épreuve, où, bougie encrassée (une alimentation trop riche, nous dira Fügner), il est contraint à l'arrêt. La vitesse de cette MZ est vraiment remarquable, mais, en raison de la courbe « pointue », de ses caractéristiques, et malgré la boîte à 6 rapports, ses reprises semblent plus molles que celles des double ACT italiens.

Degner éliminé, ce sera bien longtemps un chassé-croisé des 2 MV (Ubbiali et Provini) et des 2 Ducati (Hallwood et Spaggiari). Tour à tour, Ubbiali ou Hallwood mène, mais les places permutent également entre Provini et Spaggiari. A mi-course, nous pointons : Hallwood, Ubbiali, Spaggiari, Provini.

A deux tours de la fin, surprise : Provini ne passe plus (un ressort de soupape abandonne la partie); il franchira la ligne sur sa lancée... et sera classé 12me à 2 tours. C'est à ce moment que chacun ouvre en grand, qu'Ubbiali prend la tête, talonné encore par Spaggiari (à 1,4"), alors que la Ducati d'Hallwood à plus de mal à suivre, perdant 25".

Ubbiali termine à la moyenne de 123,462 km/h, un peu moins vite que l'an passé. Par contre, son tour le plus rapide (127,403 km/h) établit le nouveau record.

Pas grand'chose à dire sur le 2e groupe, composé des MZ de Fügner et Derek Minter. Courses très régulières de l'un et de l'autre : Fügner mènera d'abord, puis Minter, puis, de nouveau, l'Allemand qui prendra 4" sur l'Anglais. Fügner, comme toujours, a mené sa course en fin mécanicien; quant à Minter, pour sa 1re course sur MZ, il a très sagement pris comme exemple l'homme le plus sûr de l'écurie de Zschopau.

Le 3me groupe était composé de Ken Kavanagh, Musiol, Kronmüller et Pagani. Kavanagh prend le commandement, suivi de Musiol (qui s'arrêtera au tiers de la course pour ennuis d'allumage). L'Australien se dégagera d'ailleurs pour faire un fin de course solitaire, alors que nous assistons à un chassé-croisé des Ducati du fils Pagani et de Kronmüller, qui se termine au profit de l'Italien.

Classement : 1. Ubbiali (It., MV), les 107,86 km en 52' 25,2", à la moyenne de 123,462 km/h; 2. Spaggiari (It., Ducati), à 1,4"; 3. Hallwood (GB., Ducati), en 52' 53,3"; 4. Fügner (All. Or., MZ), en 53' 46,2"; 5. D. Minter (GB., MZ); 6. (et 1er privé) Kavanagh (Austr.); 7. Pagani (It.), à 1 tour; 8. Kronmüller (All.); 9. Hedlund (Suède), tous 4 sur Ducati... etc.

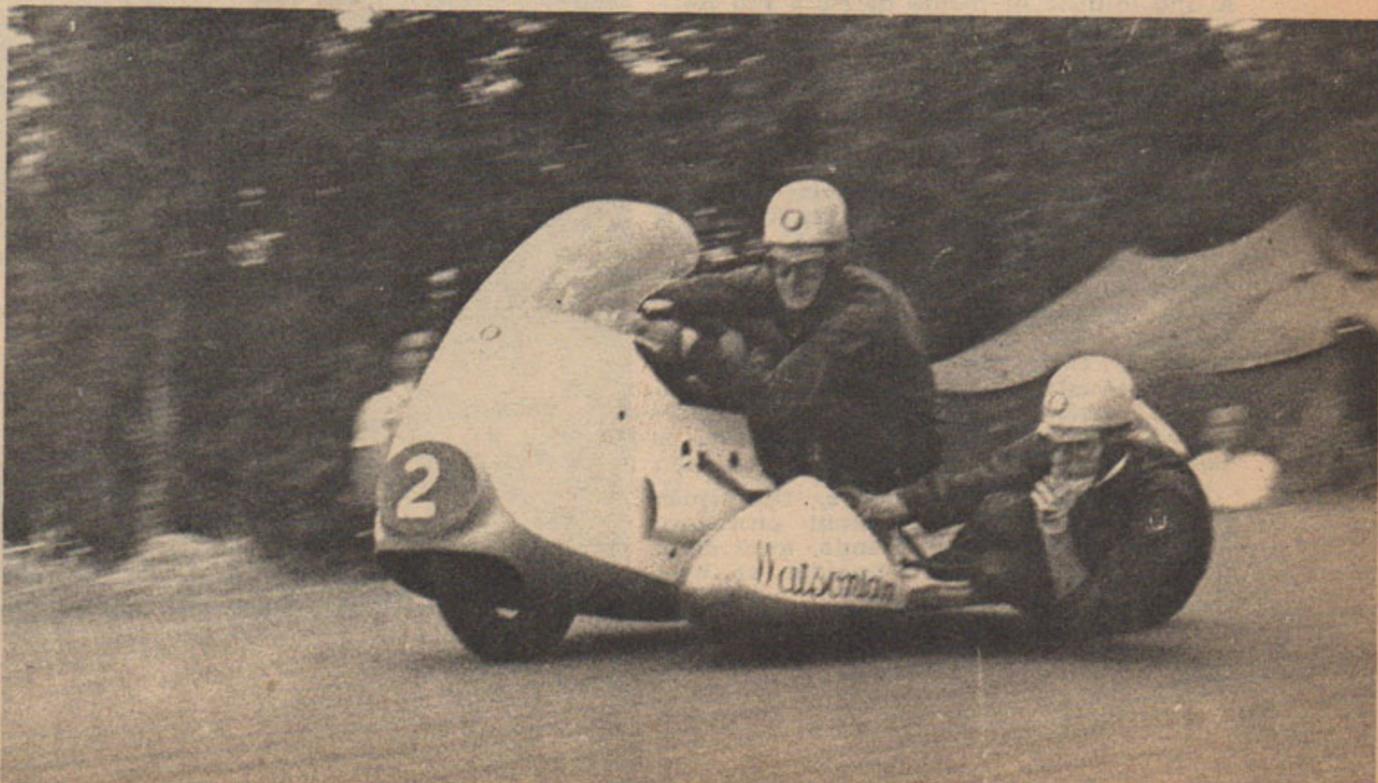
Meilleur tour (nouveau record) par Ubbiali, à 127,403 km/h.

Provini ne marquant aucun point à Assen et Ubbiali, triomphant, ce dernier prend la tête du classement provisoire des Championnats du Monde en 125 cc avec 18 points devant Provini (14), Hallwood (12), Spaggiari (8), Taveri et Fügner (5).

Pip Harris relève l'honneur anglais en sides

S'il n'y avait pas un lot de quelques pilotes de grande valeur, les courses en sidecars seraient assez monotones, tant la suprématie des BMW est écrasante. Mais deux équipages se tiennent de très près, tous deux disposant de moteurs d'usine, deux équipages aux styles assez différents. Schneider-Strauss, les Allemands champions du monde 1958, au style coulé — « Allemand » dirons-nous — Camathias-Cecco, les Suisses au style plus sec, où le pilote semble « travailler » davantage; plus bricoleurs également : Camathias apporte des modifications à sa machine qui semblent payantes.

Une belle attitude de Harris qui vient presque s'asseoir dans le « panier ».



Mais en plus de ces 2 équipages de tête, il est deux autres équipages — également sur BMW, mais ne disposant que de leurs propres moteurs — deux autres équipages tout à fait capables de se mêler au concert donné par les deux grands ténors. Ceux-là, ce sont les Suisses Scheidegger-Burckhardt qui ont fait un très remarquable début la saison (1er au G. P. de France en particulier) et surtout les Anglais Harris-Campbell. Nous savions tous qu'Harris était un excellent pilote, mais que sa Norton ne lui permettait pas de tenir tête aux BMW. Maintenant qu'il est à égalité d'armes, il est à même de montrer sa classe... et, avant qu'il ne casse, c'est lui (plus que Camathias) qui donna le plus de mal à Schneider au dernier TT.

Donc 2 ténors et 2 outsiders, qui, évidemment firent les meilleurs temps aux essais : Schneider en tête (3' 49,2''), suivi de Pip Harris (3' 51,5'') et de Camathias (3' 51,7''); mais le Suisse est toujours très en dedans de ses possibilités aux entraînements, puis Scheidegger (3' 53'').

Ensuite viennent les habitués internationaux, soit sur BMW (Fath, Strub, Neussner, etc.) soit sur Norton (Boddice, Urquhart).

★

Le signal lumineux passant au vert, c'est, moteur lancé, Camathias qui emmène la meute, alors que, déjà, dès le 1er tour, Scheidegger va « dans les décors », sa canalisation d'huile de commande de frein ayant cédé (sa course est finie, mais cela ne l'empêchera pas, le lendemain, à Obernai, de faire une prestation remarquable).

1er tour : Camathias passe en tête, avec, déjà une certaine avance sur Schneider qui emmène Pip Harris. La course de Schneider finira d'ailleurs bien vite sur ennuis mécaniques.

Camathias prend une certaine avance sur Harris, puis se contente de sa place de 1er sans forcer son talent, surtout qu'une ondée a mouillé le circuit en deux endroits différents. Harris, par contre, nous a impressionné. Son style demeure très anglais et il fait avec sa BMW ce qu'il faisait avec sa Norton : virages assez hâchés et dérapés, très important travail du pilote (beaucoup plus que Camathias encore) dans les virages côté side.

Et l'Anglais finit à 7'' de Camathias qui boucle le tour le plus rapide à 122,833 km/h (nouveau record), à la moyenne, également record, de 119,985 km/h.

★

Une 2me course se dispute entre les trois suivants : Fath et Strub sur BMW, contre Boddice (Norton). Boddice commence par mener, mais Fath prend sa place. Ensuite, chassé-croisé entre Strub et Boddice, mais les 3 hommes restent groupés. Finalement, la Norton s'épuise à ce jeu et les 2 BMW prennent le large avec une avance de 12 secondes, mais à une minute et demie derrière Pip Harris. Et Fath ne dispose de Strub que de 6/10 de seconde.

Encore plus loin, l'Australien Urquhart essaiera de s'accrocher à Neussner, mais vainement.

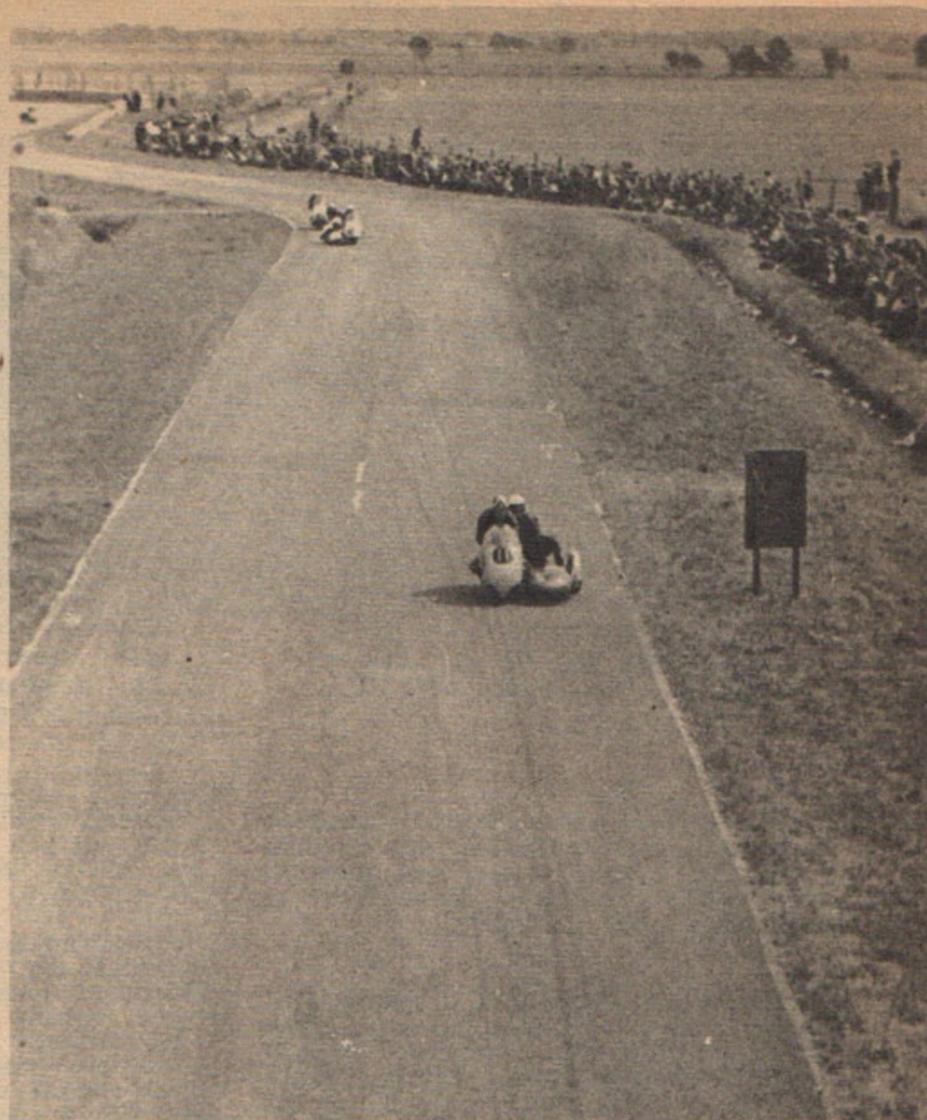
★

Classement : 1. Camathias (Suisse, BMW) en 53' 56,2'', moy. 119,985 km/h (nouveau record); 2. Harris (GB., BMW) en 54' 03,1'' (119,731 km/h); 3. Fath (All., BMW) en 55' 34,3'' (116,459 km/h); 4. Strub (Suisse, BMW) en 55' 34,9''; 5. Boddice (GB., Norton) en 55' 46,8''; 6. Neussner (All., BMW) à 1 tour; 7. Urquhart (Austr., Norton); 8. Rohslepe (All., BMW), etc...

Tour le plus rapide par Camathias à 122,833 km/h (nouveau record).

A la suite de sa victoire, Camathias passe en tête au classement provisoire des Championnats du Monde, avec deux points d'avance sur Schneider et huit sur Scheidegger.

... Et dès le 1er tour, Camathias s'envole vers la victoire !



Disons encore combien une course de sidecars peut être spectaculaire à Assen, en raison de la succession rapide de virages à droite et gauche, obligeant le passager à passer d'un bord à l'autre, à sortir du sidecar ou à passer sur la roue arrière de la moto. Avec la visibilité que permet ce circuit, c'est vraiment là un régal.

en 500 :
science
contre cavalerie,
et la casse.

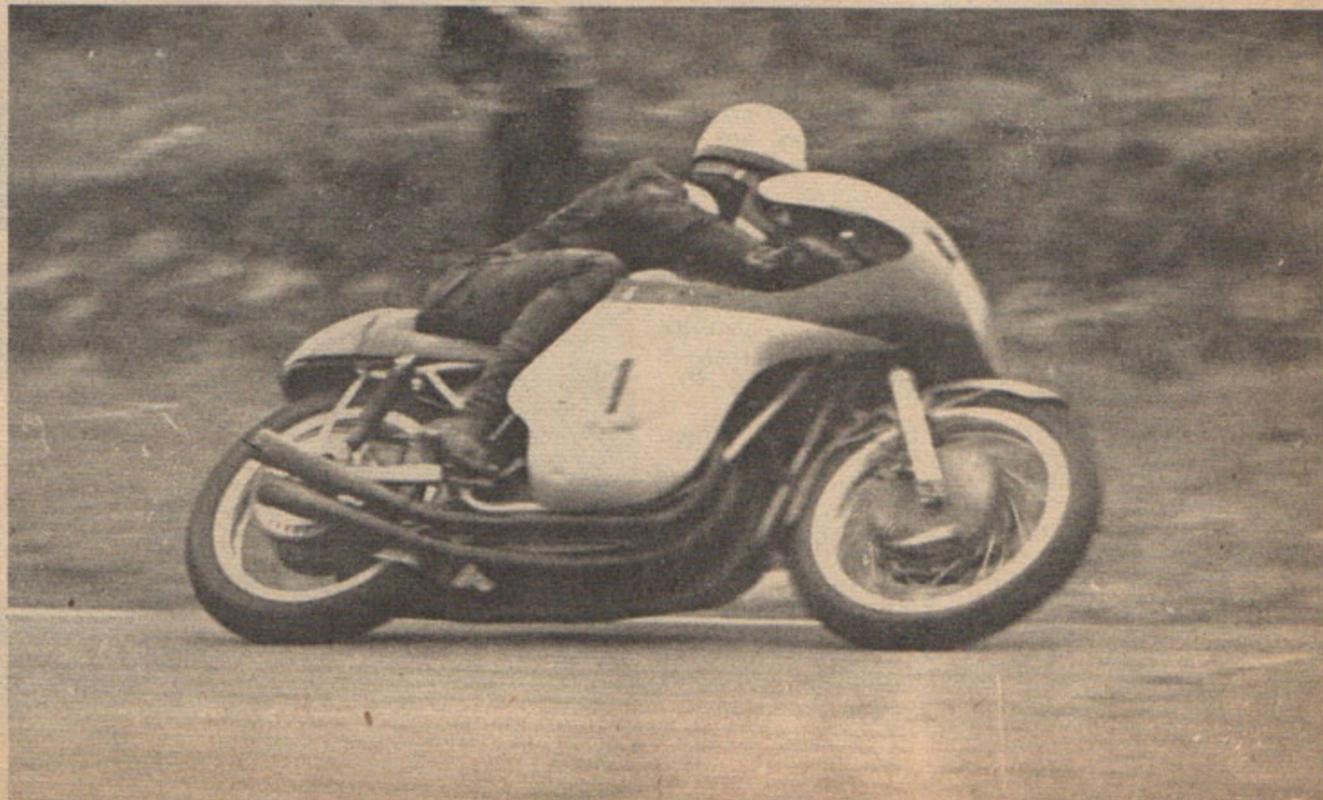
La victoire de Surtees en 500 cc ne fait pas l'ombre d'un doute. Par contre, sur un tel circuit de pilotage, les chances des meilleurs nortonistes ne sont guère négligeables contre la 2me monte de la MV 4 cylindres, à savoir l'Italien Ven-

turi. Une preuve nous en avait déjà été donnée lors du Grand Prix de France; allait-elle être confirmée à Assen? Déjà, aux entraînements, Hocking avait fait mieux que Venturi.

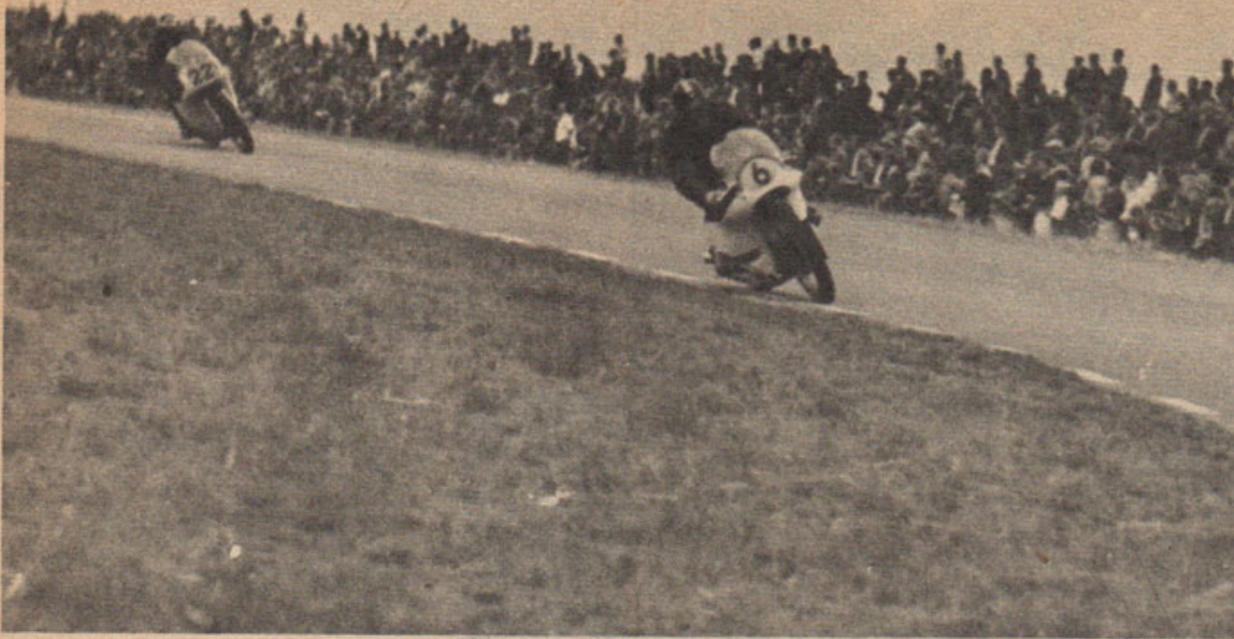
★

Au départ, nous retrouvons sensiblement les mêmes hommes qu'en 350 cc, et hormis les 2 MV officielles, hormis la BMW usine de Dale et celles, privées de Hiller et Jaeger, hormis la Gilera « Saturno » culbutée de Milani et, préparée par l'usine la Matchless G 50 de Ferbrache (53 CV à 7.400 t/m, nous a-t-il dit), ce n'était que des Norton, dont la plupart sont dotées d'un très beau carénage.

Partout où ils se présentent, Surtees et sa MV 4 cylindres demeurent imbattables.



Dale (BMW) finira 4^{me} des 500. Ici, il précède Phillis qui s'arrêtera.



Dès le départ, les 2 MV filent en tête, pour couvrir les 208 km que représentent les 27 tours de l'épreuve.

Mais si Surtees s'en va tout seul, accroissant toujours son avance (6" au 1er tour, 12" au 1er tiers, 28" à mi-course et 1' 52" à l'arrivée... les chiffres « faibles » de 12 et 28" étant expliqués par un moteur ratatouillant un peu durant un long moment), Venturi, parti second, sera attaqué dès le 1er tour par les 2 hommes qui s'illustrèrent en 350 cc : Brown et Hocking. Et dès le 2^{me} tour, c'est chose faite : Venturi se fait « larguer » par les 2 nortonistes, de 40" au 1er tiers de la course, de 1 minute à l'arrivée.

Dans l'ensemble, ce sera Brown qui mènera, mais parfois Hocking le précèdera... jusqu'à ce que le doigt de l'arbre d'entraînement de la distribution de sa Norton casse aux 3/4 de la course.

D'autres encore casseront, en raison du train imposé et des luttes qui opposèrent différents « paquets » de coureurs.

Dans un groupe comportant Driver, Minter, Dale, Kavanagh, Phillis, Kavanagh disparaîtra le premier (soupape brû-

lée). Dans ce groupe, Minter et Driver se détachent, mais l'un et l'autre veront une soupape embrasser le piston. Dale et Phillis s'observent, jusqu'à ce que le 1er nommé se dégage; Phillis tente de suivre la BMW, mais son moteur, brutalement, se refuse à tout effort supplémentaire. Et Dale finira 4^{me} à 24" de Venturi.

Casse encore plus loin; dans la lutte qui l'oppose à Redman et Miles, Hiller brise l'arbre de transmission de sa BMW.

Et finalement, sur 24 partants, ils ne seront que 9 à franchir la ligne d'arrivée!

★

Classement : 1. Surtees (GB., MV), en 1 h. 31' 20,2", à la moyenne de 136,649 km/h (nouveau record); 2. Brown (GB., Norton), en 1 h. 33' 12,6"; 3. Venturi (It., MV), en 1 h. 34' 12,9"; 4. Dale (GB., BMW) en 1 h. 34' 36,9"; 5. Redman (Rhod., Norton), à 1 tour; 6. Miles (Austr., Norton); 7. Jaeger (All., BMW), à 2 tours; 8. Elbersen (Holl., BMW), à 3 tours; 9. Tanner (GB., Norton), à 4 tours.

Tour le plus rapide par Surtees, à 139,868 km/h (nouveau record).

A la suite de cette course, Surtees marque le maximum de points (32) pour le classement provisoire des Championnats du Monde, devant Venturi (16), Brown (14), Dale et King (6).

Allez donc à Assen!

Une seule ombre à tout ce tableau, à notre engouement : notre petite équipe formait la seule représentation française à ce Grand Prix. Pas un coureur français... mais il est vrai que le lendemain, dimanche, se disputait, à Obernai la dernière épreuve des Championnats de France (et que, sans raison valable, Beauvais s'est vu refuser in-extremis son engagement). Pas un seul représentant de la Presse française, si ce n'est nous-même. Pas un seul spectateur venu de France, à notre connaissance.

Pourtant, la Hollande est fort près, et il y a bien moins loin de Paris à Assen que de Paris à Marseille : c'est sensiblement Paris-Brest, mais par des routes plates, très roulantes, avec de nombreuses portions d'autoroutes.

Alors, n'attendez plus qu'un an. Et, à un voyage touristique des plus agréables, vous joindrez un spectacle sportif inoubliable.

J. B.

LA SEMAINE
PROCHAINE :
TECHNIQUE A ASSEN...
... ET LE POINT
DE VUE DU TOURISTE

CLASSEMENTS PROVISOIRES DES CHAMPIONNATS DU MONDE APRÈS LE "DUTCH TT"

125 cc

PILOTES : 1. Ubiali (MV), 18 pts; 2. Provini (MV), 14 pts; 3. Hailwood (Ducati), 12 pts; 4. Spaggiari (Ducati), 8 pts; 5. Fügner (MZ) et Taveri (MZ), 6 pts, etc...

MARQUES : 1. MV (24 pts); 2. Ducati (14 pts); 3. MZ (9 pts), etc...

250 cc

PILOTES : 1. Ubiali (MV), 20 pts; 2. Provini (MV), 16 pts; 3. Fügner (MZ) et Mendogni (Morini), 6 pts; 4. Hailwood (Mondial), 5 pts; 5. Chadwick (MV) et D. Minter (Morini), 4 pts, etc...

MARQUES : 1. MV (24 pts); 2. Morini (10 pts); 3. MZ (6 pts); 4. Mondial (5 pts), etc...

350 cc

PILOTES : 1. Surtees (MV), 24 pts; 2. Hocking (Norton),

12 pts; 3. Hartle (MV), 10 pts; 4. Duke (Norton), 6 pts; 5. Anderson (Norton), 5 pts; 6. King (Norton) et Brambilla (MV), 4 pts, etc...

MARQUES : 1. MV (24 pts); 2. Norton (16 pts).

500 cc

PILOTES : 1. Surtees (MV), 32 pts; 2. Venturi (MV), 16 pts; 3. Brown (Norton), 14 pts; 4. Dale (BMW) et King (Norton), 6 pts; 5. Hocking (Norton), 4 pts, etc...

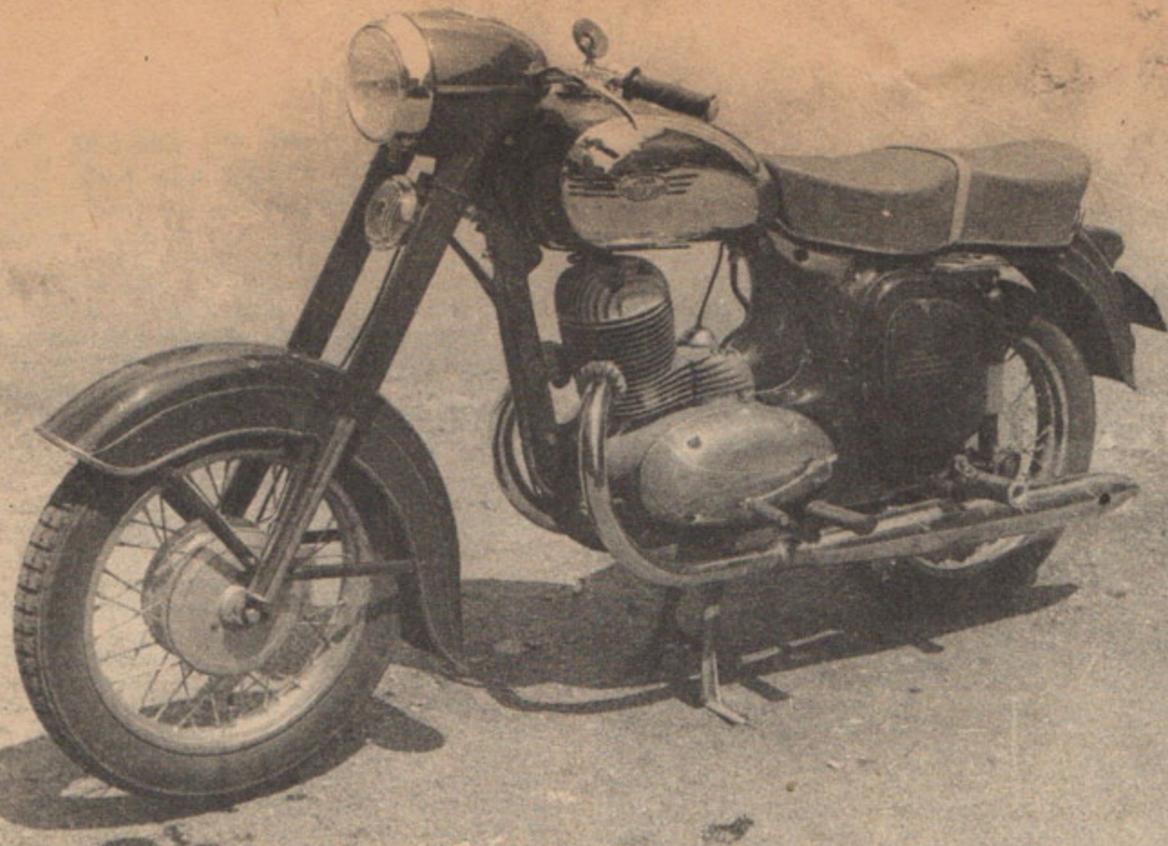
MARQUES : 1. MV (32 pts); 2. Norton (14 pts); 3. BMW (4 pts); 4. Matchless (3 pts).

Sidecars

PILOTES : 1. Camathias (BMW), 22 pts; 2. Schneider (BMW), 20 pts; 3. Scheidegger (BMW), 14 pts; 4. Fath (BMW), 10 pts; 5. Strub (BMW), 9 pts; 6. Harris (BMW), 6 pts, etc...

MARQUES : 1. BMW (32 pts); 2. Norton et Triumph (1 pt).

250 ou 350, les Jawa ont un air de famille très marqué et leur ligne a fait école.



ESSAI



SANS LA LIBERTÉ DE BLAMER
IL N'EST PAS D'ÉLOGE FLATTEUR
BEAUMARCHAIS

ESSAI D'UNE 250 cc SANS HISTOIRE :

LA JAWA

LA 350 Jawa est certainement une des machines d'importation les plus populaires en France, alors que sa sœur cadette, la 250, est beaucoup moins répandue. Il est vrai que l'écart de prix entre ces deux cylindrées est faible : 33.000 francs, ce qui explique que les clients de la marque choisissent à une très large majorité la 350, évidemment plus puissante et plus rapide que la 250, et d'un prix d'achat de peu supérieur.

Mais, si pour presque tous les motocyclistes, « Jawa » est synonyme de 350, depuis quelques années, les démonstrations des 250 Jawa dans le Championnat d'Europe de moto-cross rappellent que la 350 n'est pas la seule production de l'usine et que les 250 sont tout aussi dignes d'intérêt.

Curieux de connaître les possibilités de la 250 Jawa de tourisme nous avons sollicité l'importateur, M. Jacques Poch, qui nous confia aussitôt une machine que nous avons soumise à nos tests habituels.

LES PREMIERS KILOMETRES

C'est donc une machine entièrement neuve que nous confions, à la Sidam, le sympathique Hervé, bien connu des habitués de Montlhéry.

La 250 ressemble à s'y méprendre à sa sœur aînée la 350 : même partie cycle, mêmes carters ovoïdes, etc... Evidemment, cylindres et culasses différents, puisque la 250 est un mono et la 350 un twin. Mais, la différence ne saute pas aux yeux et le double échappement de la 250 augmente encore la ressemblance des deux modèles.

★

Le moteur démarre facilement (rappelez-vous que la pédale de sélecteur sert également de kick-starter) et, malgré les vastes silencieux, malgré le généreux filtre à air, se montre assez bruyant à l'arrêt. En marche, à partir de 50 km/h environ, le pilote n'entend pratiquement plus son moteur, très raisonnable au point de vue bruit.

Bien qu'équipée de petites roues (16"), la Jawa est haute et un pilote de 1,70 m ne touche le sol que de la pointe des pieds. La machine est donc haute, mais la position du pilote est excellente, bien que la position élevée des repose-pieds surprenne un peu au début.

Les commandes sont d'une douceur satisfaisante et sont bien placées, à l'exception cependant du sélecteur (dont la course est très importante pour rentrer les vitesses, c'est-à-dire lorsque l'on relève la pédale) et à l'exception de la poignée des gaz, à tirage rectiligne, obligeant à s'y reprendre plusieurs fois pour ouvrir les gaz en grand. De plus, cette poignée tournante est d'un diamètre heureusement peu commun et est de beaucoup plus grosse que la poignée gauche.

★

Les premiers kilomètres effectués dans Paris avec cette 250 allaient nous permettre de découvrir d'autres qualités à la Jawa : un freinage et un confort remarquables. Mais nous reviendrons plus loin sur ces avantages, et pour finir cette petite revue de détails, nous signalons la dureté du robinet du réservoir, le bon emplacement du compteur de vitesse, très lisible, l'étanchéité du bouchon de réservoir, etc...

Enfin, dernière des « impressions premières » : la Jawa 250 est une machine très calme, ne demandant aucune conduite spéciale, suffisamment souple et nerveuse pour que son utilisation en ville soit agréable.

LA TENUE DE ROUTE

Une des principales qualités de cette Jawa est certainement sa tenue de route, excellente : la suspension arrière et la fourche télescopique sont d'une parfaite rigidité ; il est donc possible de virer vite sans la moindre appréhension, d'autant plus que repose-pieds et silencieux sont placés suffisamment haut pour que rien ne touche en virage, si ce n'est, parfois, les chaussures du passager.

Sur sol humide ou gras, en revanche, il faut être prudent, car les pneus (des « Barum ») sont dotés d'un profil beaucoup mieux adapté aux promenades en sous-bois qu'à la conduite sur l'asphalte ou les pavés par temps de pluie : même en ligne droite, la machine dérape. Il est heureusement facile de trouver, en 16", des pneus au profil convenable, mais en attendant d'avoir usé les « Barum », il vaudra mieux se montrer très circonspect par temps humide.

LE CONFORT

Deuxième qualité indéniable de la Jawa : elle est très confortable. La fourche télescopique et la suspension arrière oscillante sont souples et très bien amorties ; ne talonnent jamais, ne rebondissent pas et absorbent littéralement les dénivellations. Au chapitre confort, signalons également l'imposante selle double, bien dessinée et qui contribue pour une bonne part au peu de fatigue que l'on éprouve après de longues étapes au guidon de cette machine.



Plus petites roues, et pourtant plus grand maître-couple, c'est ce que nous montre l'illustration ci-dessus. Notez que les pieds de l'essayeur (1,70 m) touchent à peine le sol. A droite, une tubulure amène l'huile de l'arrière du carter à l'articulation de la suspension AR. Ci-dessous, la courbe de puissance. En bas de page, cette vue permet d'apprécier la netteté de cette 250.

LA PROTECTION, LE SILENCE L'AGREMENT DE CONDUITE L'ECLAIRAGE

Des garde-boue enveloppants, un carter de chaîne étanche, un carburateur recouvert d'un capotage, tout ceci permet au pilote de la Jawa de pouvoir la conduire en tenue de ville sans craindre grand chose.

Nous avons déjà abordé le chapitre silence en disant que le moteur était bruyant au ralenti, mais d'une façon loin d'être excessive pour autant. Complétons ceci en disant que l'absence totale de sifflement de pignons, de bruit de chaîne, de « ferraillement » de tôles est hautement appréciable et contribue amplement à mettre à l'aise le pilote.

Autre contribution importante à l'agrément de conduite, l'absence de vibrations à des régimes normaux d'utilisation. En effet, les vibrations n'apparaissent que pour un régime qui, en 4^{me}, correspond à la vitesse maxi en position assise, régime qui n'est donc que rarement utilisé dans des conditions normales.

Si le silence, l'absence de vibrations font de la conduite de la Jawa une conduite reposante, regrettons cependant que le sélecteur, muni d'un « embrayage automatique » dont l'utilité nous échappe, se signale par des craquements sonores à chaque passage de vitesse et que sa course soit beaucoup trop importante vers le haut, obligeant à décoller le pied pour rétrograder.

L'éclairage est excellent, le fonctionnement de l'installation électrique est très correct et la puissance du phare donne une grande sécurité pour rouler de nuit.

La batterie est logée dans un coffre au vaste couvercle, du côté gauche et son accès est des plus faciles. L'outillage prend place dans un coffre symétrique, du côté droit. Notons, à propos de l'outillage, qu'il est très complet et robuste, qu'il est rangé dans une trousse en plastique et que dans le coffre se trouve également un... chiffon. Enfin une notice d'entretien très complète, rédigée en

français, permet au propriétaire de connaître à fond sa machine.

Tous ces petits détails montrent le sérieux des usines Jawa qui connaissent l'importance que leur client attachera à disposer d'une machine complète, sur laquelle il n'y aura rien à améliorer ou à modifier.

La béquille, en alliage léger coulé, est robuste; une poignée judicieusement placée permet un béquillage facile.

UN PETIT ENNUI CHRONIQUE

Comme c'est le cas avec toute machine neuve, le réservoir de notre Jawa comportait quelques impuretés, qui, malgré tous les filtres, finissent toujours par se retrouver dans la cuve du carbu. Or, les Jawa sont maintenant équipées du nouveau carburateur Jikov, à flotteur articulé, fermant l'arrivée d'essence en appuyant sur le pointeau par l'intermédiaire d'un petit levier, le pointeau redescendant ensuite par gravité. Mais, ce pointeau est évidemment très léger et il arrive que des saletés le coincent sur son siège, obstruant ainsi l'arrivée d'essence. Ce petit incident qui nous arriva fréquemment était peut-être propre à no-

tre machine d'essai, mais nous pensons qu'il serait préférable que le pointeau soit solidaire du flotteur (comme c'est le cas des Dell'Orto construits selon le même principe), car cette panne bénigne nous obligeait, à chaque fois, à démonter le couvercle de la cuve, l'arrivée d'essence, le siège du pointeau, à nettoyer ce dernier et à tout remonter.

LES PERFORMANCES

VITESSES

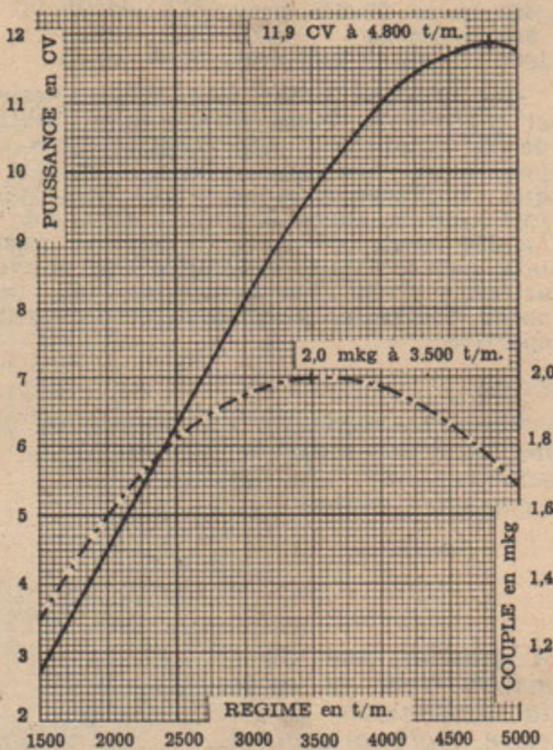
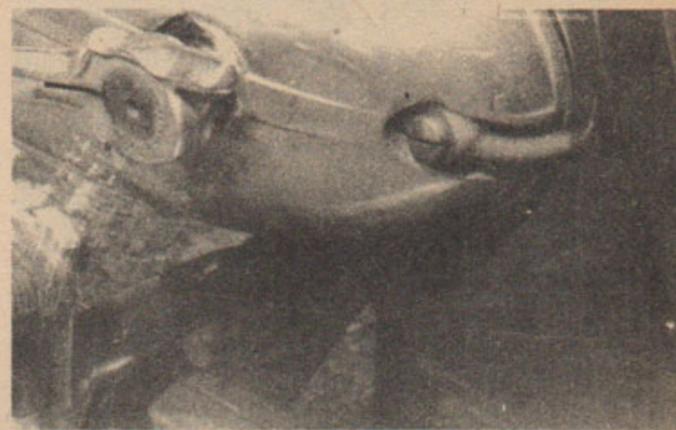
Voici les vitesses que nous avons obtenues sur les différents rapports :

1^{re} : 47 km/h (6.970 t/m)
2^{me} : 80 km/h (6.645 t/m)
3^{me} : 97 km/h (5.750 t/m)

assls.

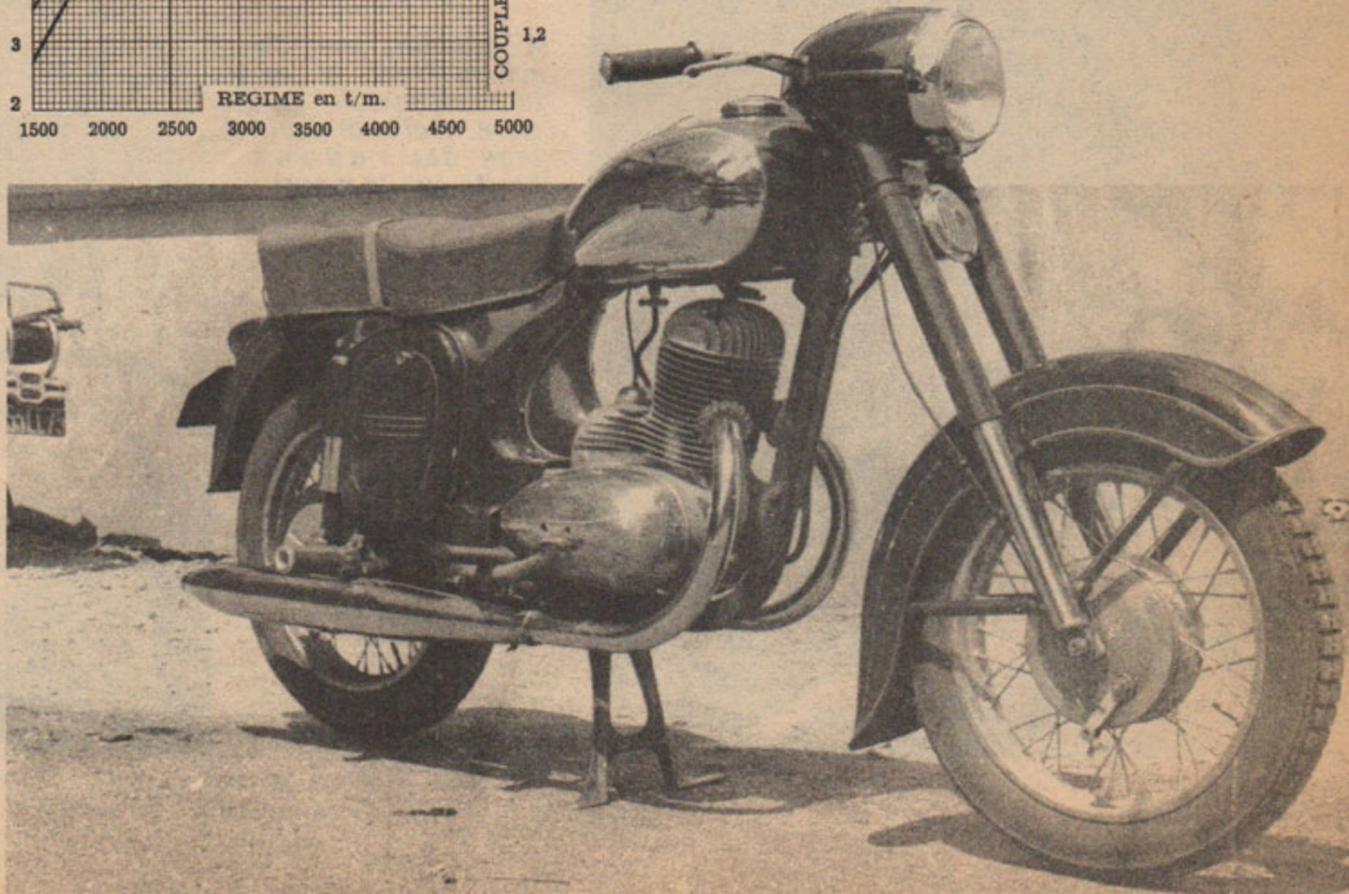
100 km/h (5.940 t/m) couché et 93 km/h (5.520 t/m) en duo.

4^{me} : 103 km/h (4.810 t/m) assis ;
114 km/h (5.320 t/m) couché et 97 km/h (4.530 t/m) en duo.



Première constatation : ces chiffres correspondent à ce qu'il est normal d'obtenir avec la puissance de cette machine (11,9 CV à 4.800 tm). Mais, nous voyons aussi que le régime de puissance maximum est juste atteint en position assise et que, en duo, on est assez loin de ce régime. A notre avis, il serait préférable d'augmenter légèrement la valeur de la démultiplication secondaire, de tirer un peu plus court, ce qui donnerait une 4^{me} plus endurante, surtout en duo. Et, sur un deux temps, un régime plus rapide n'a pas les mêmes répercussions sur la consommation que dans le cas d'un quatre temps, bien au contraire.

Les régimes obtenus sur les intermédiaires, en 1^{re} et 2^{me} témoignent de la répugnance du moteur à tourner vite; il est vrai que le régime de puissance maximum est bas, que cette machine n'a





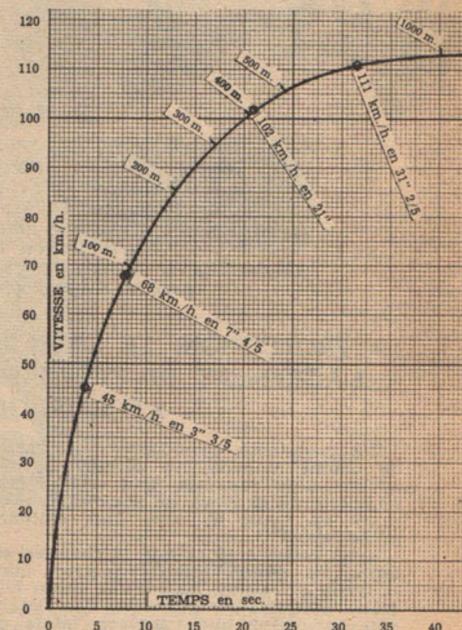
Guidon très net, compteur bien placé, commutateur d'éclairage et ampèremètre dans le réservoir, tout ceci est caractéristique des Jawa. Notez la grosseur de la poignée des gaz.

elle comporte un passage à 11 %, les départs étant pris arrêté dans une portion à 6 %.

En solo, J. B. (55 kg) effectue la montée en 20" 4/5 (moy. 60,6 km/h), soit un temps très légèrement meilleur (1/5) que celui réalisé avec la BSA « Star ». L'essayeur de 70 kg réalise 22" 2/5 (56,25 km/h), temps moins bon que celui de la « Star » (de 4/5).

La différence très nette entre les montées de l'essayeur léger et de l'essayeur lourd (1" 3/5) peut, en partie s'expliquer par le fait que, dans un cas comme dans l'autre, les montées furent effectuées sur les 3 premiers rapports et que la 3^{me} était enclanchée juste avant la portion à 11 % où le moteur, à sa reprise, s'accommodait nettement mieux de 55 kg d'essayeur que de 70 kg.

A deux, en utilisant 1^{re} et 2^{me}, le temps (24" 2/5, moy. 51,65 km/h) est meilleur que celui de la « Star » (25")



nant à la conduite, ce qui ne serait pas le cas si 2^{me} ou 3^{me} étaient trop courtes.

Le régime minimum de rotation du moteur se situe vers les 2.300 t/m, régime, auquel correspond une vitesse de 49-50 km/h en 4^{me}.

ACCELERATIONS

Sur nos habituelles distances, voici les temps et les moyennes de la Jawa :
 100 m en 8 1/5, moy. 43,9 km/h
 200 m en 12 4/5, moy. 56,25 km/h
 300 m en 16 4/5, moy. 64,3 km/h
 400 m en 20 3/5, moy. 69,9 km/h
 500 m en 24 moy. 75,0 km/h
 1000 m en 40 1/5, moy. 89,55 km/h

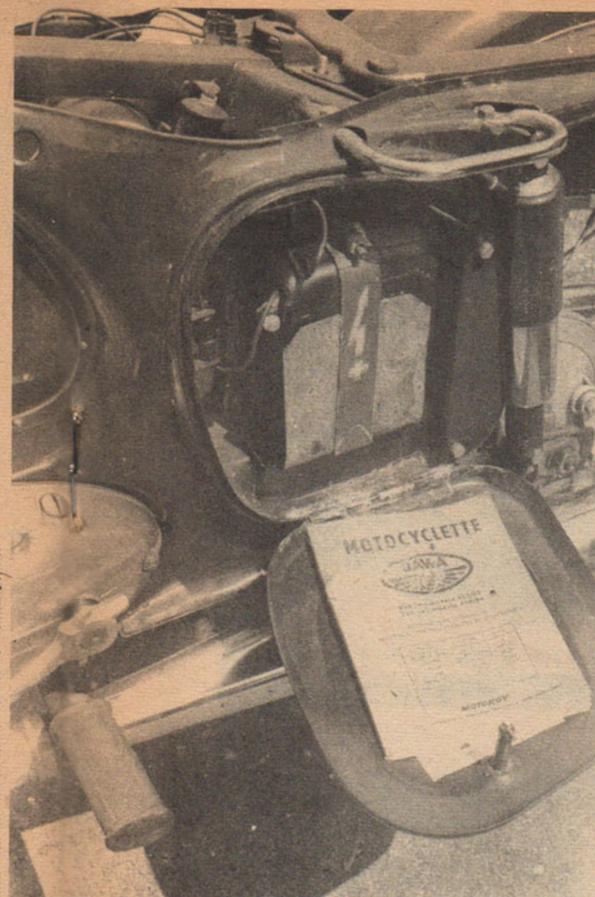
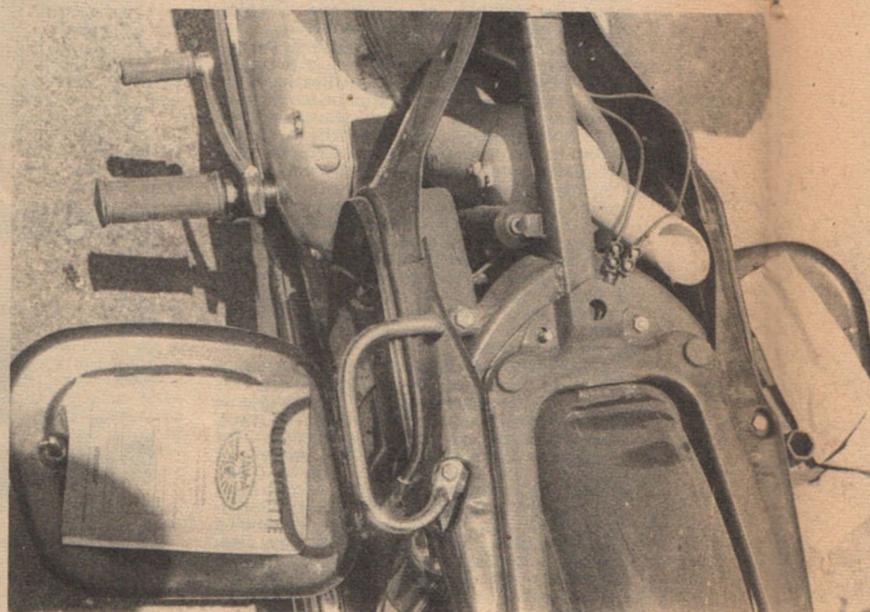
Ces chiffres n'ont rien d'exceptionnel et placent la Jawa parmi les utilitaires de la cylindrée; cette 250 accélère un peu moins fort que la BSA « Star » et que la Claeys à moteur ILO, mais plus fort que la Royal-Enfield « Crusader ». La 250 Jawa obtient ici aussi des résultats correspondant à ce que l'on pouvait attendre d'elle, des résultats d'une machine tourisme, sans aucune prétention sportive.

COTE

Notre côte d'essais est longue de 350 m, sa pente moyenne est de 8,7 % et

A gauche, vue du moyeu-frein et de la suspension arrière. Notez le montage des rayons droits sur le moyeu.

A droite, selle enlevée, nous voyons la structure carrée des tubes du cadre, le très vaste tranquillisateur d'air et la pompe.



CONSUMMATION

La 250 Jawa est décidément une machine sans surprise et sa consommation est tout à fait normale pour une 250 cc 2 temps, puisque, normalisée, elle se situe à 3,9 l pour une vitesse de 77 km/h.

Voici, en litres aux 100 km, la consommation de cette machine pour différentes vitesses :

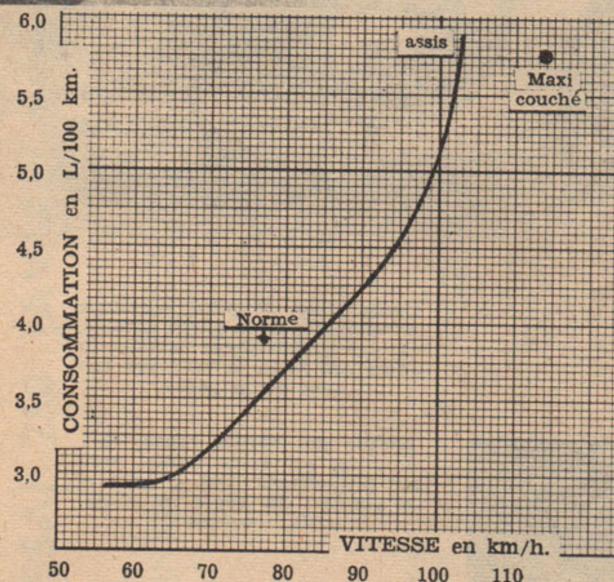
La batterie prend place dans un coffre symétrique du coffre à outils (photos de gauche). Ci-dessous, trois illustrations montrant la trop grande course du sélecteur qui oblige à décoller le pied (photo du haut). Sa longueur est bonne (photo du centre) et sa course vers le bas raisonnable (photo du bas).

60 km/h : 2,90 l
 70 km/h : 3,15 l
 80 km/h : 3,70 l
 90 km/h : 4,25 l
 100 km/h : 5,15 l

maximum assis (103 km/h) : 5,9 l
 maximum couché (114 km/h) : 5,75 l

Le manuel d'entretien Jawa, très complet, nous l'avons dit, donne les courbes de consommation spécifique des 250 et des 350.

Cette courbe, raisonnable, est très caractéristique d'un 2 temps : ses valeurs les plus faibles se situent dans la plage de régime correspondant aux régimes de couple maximum et de puissance maximum. La courbe reste ainsi en dessous de 400 gr/CVh entre 2.800 et 4.800 t/m.



Courbe d'accélération (page de gauche) et de consommation (ci-contre).

FREINAGE

Il n'y a rien à redire du freinage de la Jawa, très satisfaisant, progressif et peu sujet au fading. Voici les distances nécessaires pour arrêter la machine d'une vitesse de 50 km/h :

Avant seul : 14,9 m (décélération moy. : 6,45 m/s²).

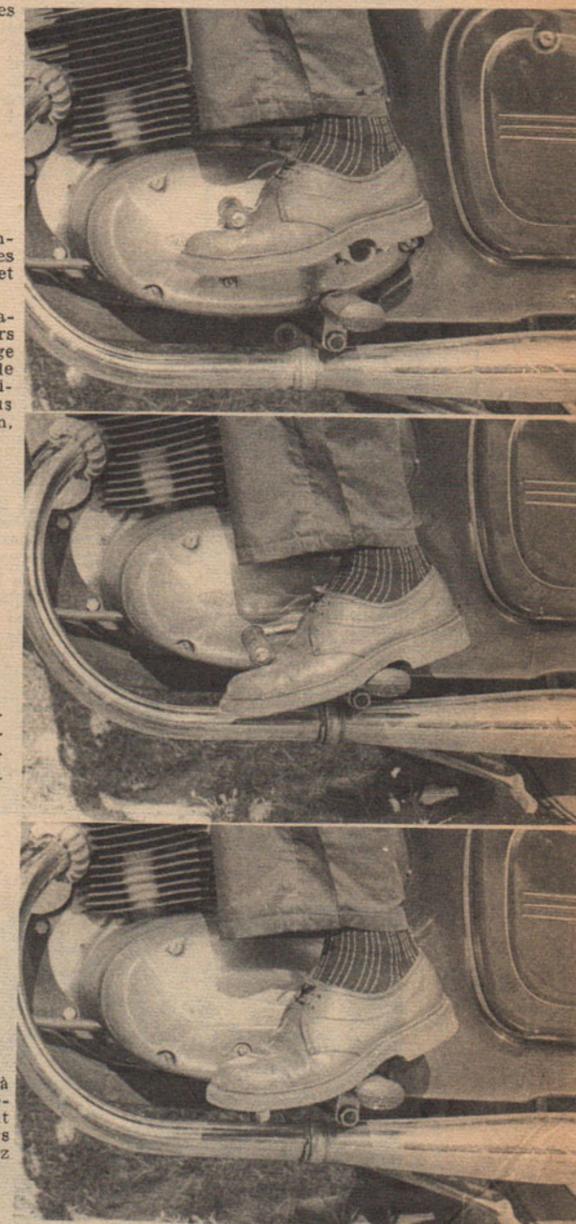
Arrière seul : 17,0 m (décélération moy. : 5,65 m/s²).

Les deux freins : 10,3 m (décélération moy. : 9,35 m/s²).

atteignant son minimum de 380 gr/CVh à 3.750 t/m. Elle remonte dans les bas régimes, puisqu'à ce moment là se produit un « court-circuitage » des gaz frais vers l'échappement, donc une perte de gaz frais.

SURE, TRANQUILLE, CONFORTABLE

Ces trois qualificatifs devraient permettre de tracer le « portrait-robot » de la 250 Jawa. En effet, sa tenue de route, son freinage en font une machine sûre; son moteur robuste, de nature « calme »,

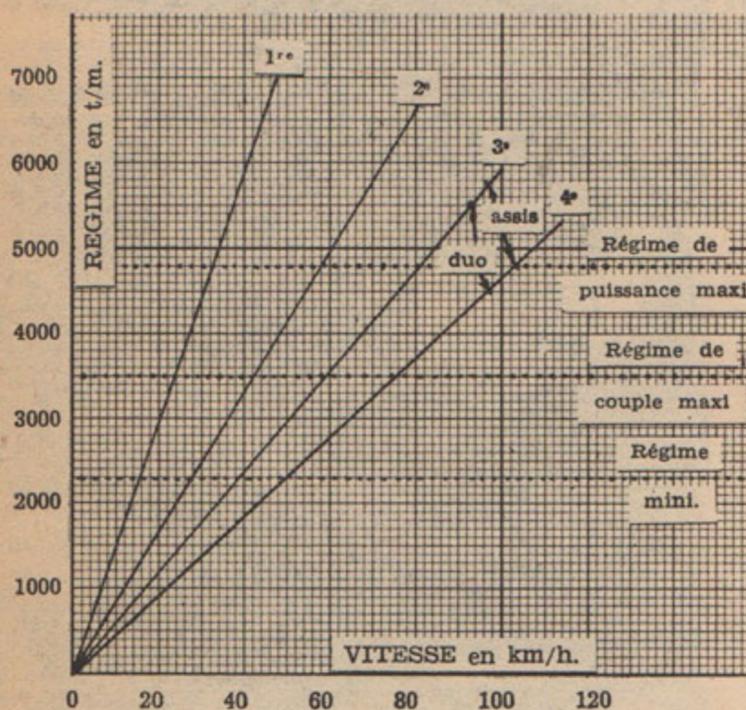
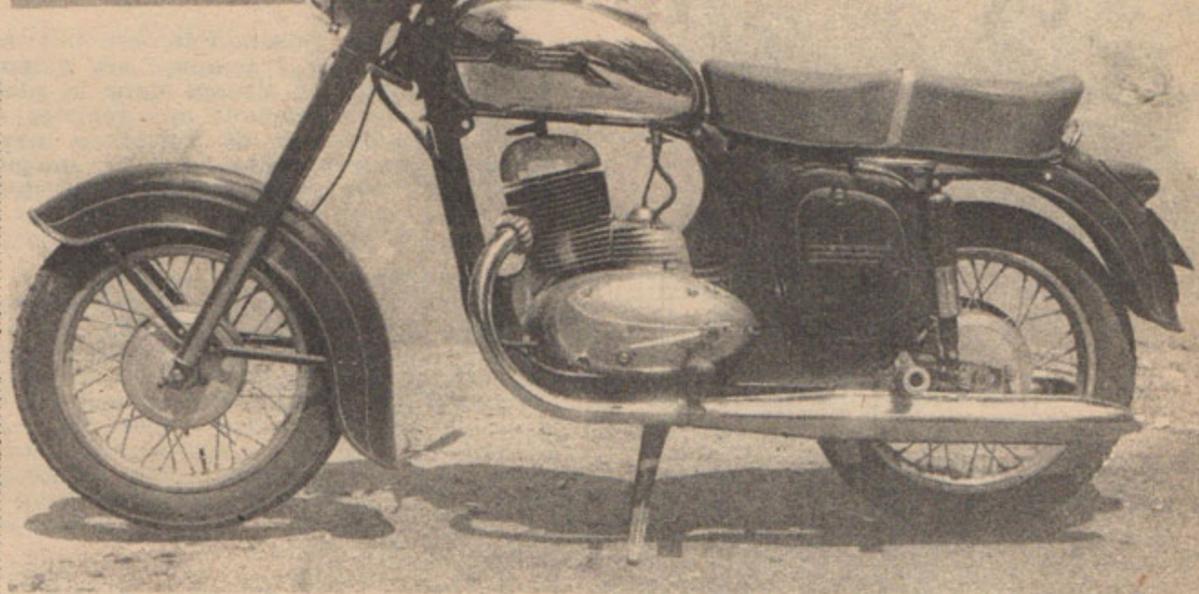
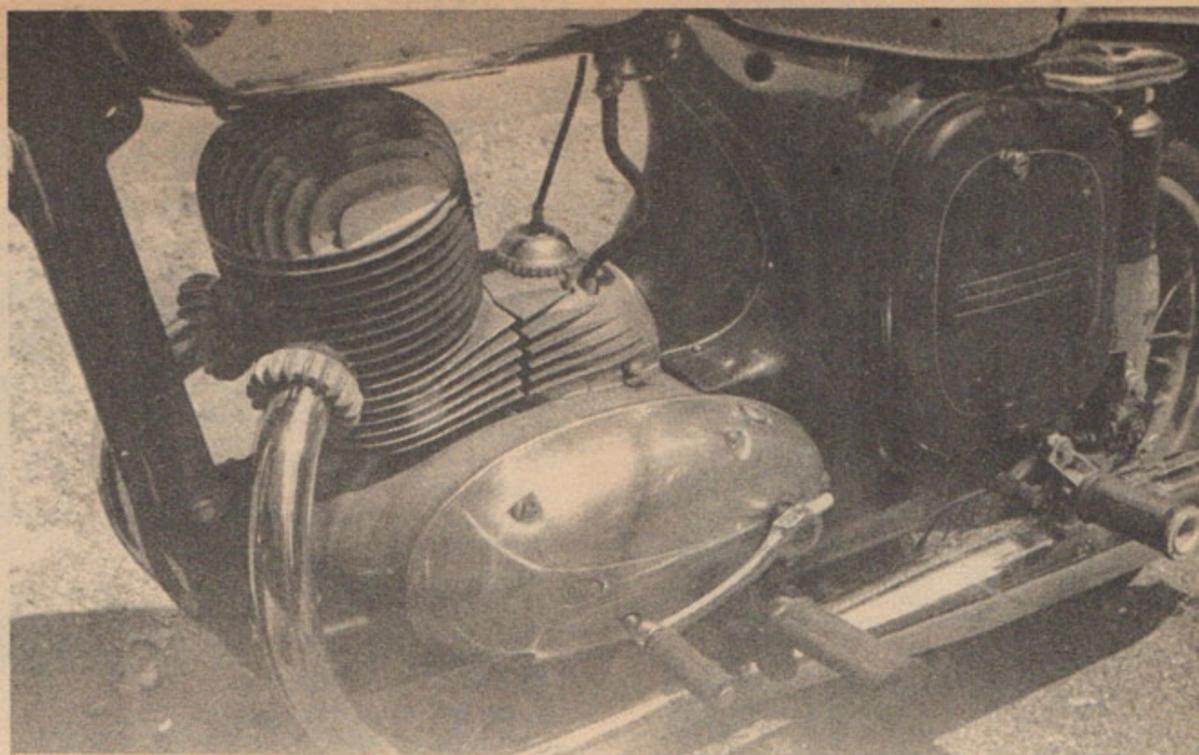


à tirage trop long, un profil de pneu peu adapté à la conduite sur sol humide, soit peu de choses.

Cette machine est donc presque parfaite ?

A notre avis, 4 ou 5 CV de plus en feraient une 250 qui comblerait d'aise les amateurs de « quart de litre ». Mais garderait-elle alors ce caractère calme et tranquille qui donne au propriétaire de la 250 Jawa une mentalité « automobiliste » : mettre de l'essence, de l'huile, vérifier la pression des pneus et partir pour de longues randonnées avec l'assurance que l'on n'aura ni à vérifier la bougie, ni à regarder quoi que ce soit ? Et, en définitive, cette qualité est quand même assez rare sur une moto pour que la 250 Jawa puisse tenter les motocyclistes tranquilles, ceux qui ne demandent pas à leur machine un rendement de 80 CV/litre, mais qui lui demandent d'être toujours prête à partir, d'être avant tout une machine sur laquelle on peut compter.

C. C.

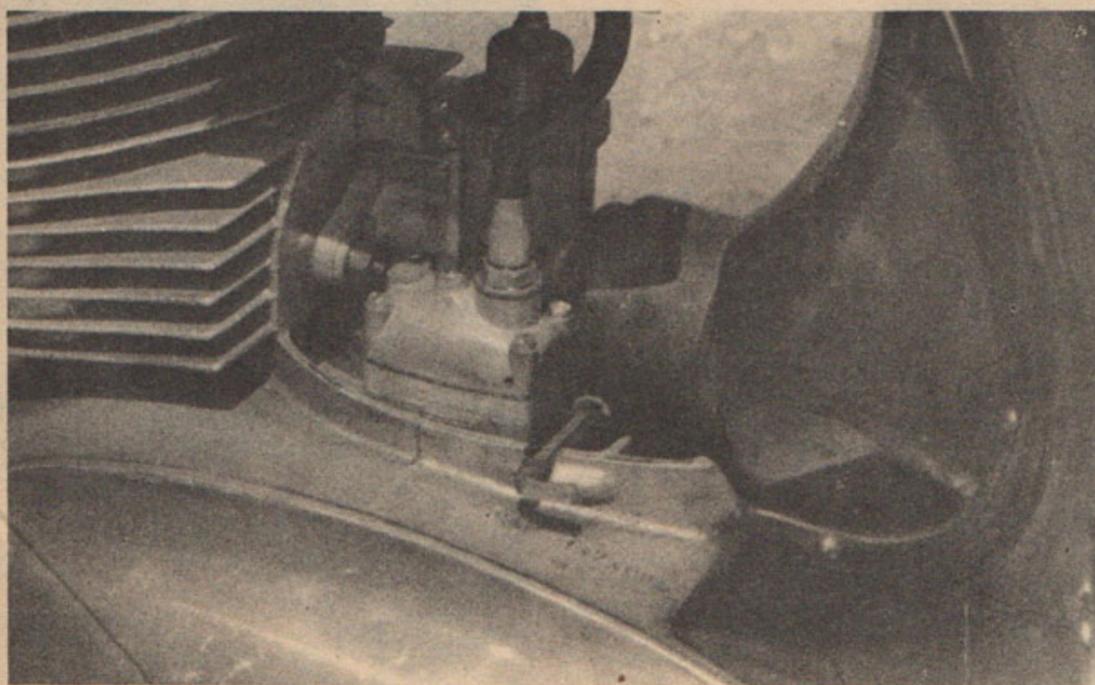


Carburateur enfermé, carénage harmonieux de la partie arrière, carters parfaitement ovoïdes, la Jawa est facile à nettoyer (en haut de la page).

Malgré des petites roues (16"), la Jawa est assez haute, mais ses proportions sont bonnes et la position du pilote est excellente (ci-dessus).

Le graphique ci-dessus à gauche indique les vitesses en fonction du régime sur chacun des rapports.

A gauche, le nouveau carburateur Jikov, à cuve rectangulaire. Une petite manette permet de fermer l'air.



DESCRIPTION TECHNIQUE

MOTEUR

Monocylindre deux temps.
Alésage : 65 mm.
Course : 75 mm.
Cylindrée : 248,5 cc.
Taux de compression : 6,6 à 1.
Puissance : 11,9 CV.
Régime correspondant : 4.800 t/m.

BOITE DE VITESSES ET TRANSMISSIONS

Transmission primaire par chaîne et pignons de 22x45 dents.
Rapport de démultiplication primaire : 2,045 à 1.
Transmission secondaire par chaîne, 19x46 dents.
Rapport de démultiplication secondaire : 2,421 à 1.
Rapports internes : 1 (100 %) - 1,266 (78,95 %) - 1,77 (56,5 %) - 3,166 (31,6 %) à 1.
Rapports finals : 4,928 - 6,265 - 8,759 - 15,668 à 1.

PARTIE CYCLE

CADRE : tubulaire simple berceau.
SUSPENSION AV : fourche télescopique munie d'amortisseurs hydrauliques.

SUSPENSION AR : oscillante, à éléments de suspension séparés, munis d'amortisseurs hydrauliques.

JANTES : 16", en acier.

FREINS : moyeux-freins centraux, de 160 mm de diamètre et de 35 mm de largeur des garnitures.

PNEUS : AV et AR : 3,25x16.

RESERVOIR D'ESSENCE de 13 litres, muni d'une réserve.

POIDS de la machine complète : 142 kg.

RÉGLAGES - ENTRETIEN

ALLUMAGE : du, type batterie-bobine, ûne dynamo Jawa 45 watts rechargeant la batterie de 14 ampères/heure.

AVANCE A L'ALLUMAGE : 4,0 à 4,5 mm.

BOUGIE : PAL 14/195 ou 14/225-240 (Bosch sur la machine d'essais).

CARBURATEUR : Jikov.

GRAISSAGE :

Moteur : par mélange d'huile SAE 40 à l'essence, dans la proportion de 5 %.

Boîte de vitesses : SAE 50 (été), SAE 20 (hiver).

PRESSION DES PNEUS : AV : 1,25 kg ; AR : 1,5 kg ou 2 kg en duo.

RÉSULTATS OBTENUS

Vitesses maxima :	
1 ^{re}	47 km/h (6.970 t/m)
2 ^{me}	80 km/h (6.645 t/m)
3 ^{me}	100 km/h (5.940 t/m)
4 ^{me}	103 km/h (4.810 t/m)
assis.	
114 km/h (5.320 t/m)	
couché.	

Epreuve de côte :

(350 m, pente moyenne : 8,7 %)
Pilote 55 kg : 20 4/5, moy. 60,6 km/h (1-2-3)
Pilote 70 kg : 22 2/5, moy. 56,25 km/h (1-2-3)
Duo (55+70 kg) : 24 2/5, moy. 51,65 km/h (1-2)

Accélération :

100 m départ arrêté 8 1/5, moy. 43,9 km/h

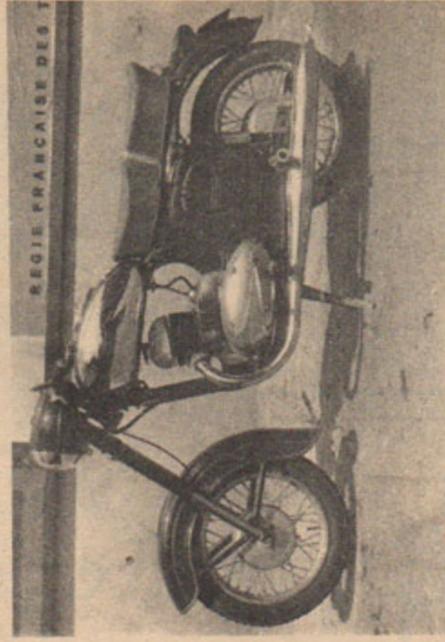
200 m départ arrêté	12 4/5, moy.	56,25 km/h
300 m départ arrêté	16 4/5, moy.	64,3 km/h
400 m départ arrêté	20 3/5, moy.	69,9 km/h
500 m départ arrêté	24 moy.	75,0 km/h
1000 m départ arrêté	40 1/5, moy.	89,55 km/h

Freinage :

(De 50 km/h à l'arrêt complet)
AV seul : 14,90 m, décélération moyenne 6,45 m/s²
AR seul : 17,0 m, décélération moyenne: 5,65 m/s²
les deux : 10,30 m, décélération moyenne 9,35 m/s²

Consommation :

60 km/h : 2,9 l
70 km/h : 3,15 l
80 km/h : 3,7 l
Vit. maxi (assis), 103 km/h : 5,9 l
Vit. maxi (couché), 114 km/h : 5,75 l
Consommation normalisée : 3,9 l à 77 km/h



RÉSUMÉ DE L'ESSAI

Très bien suspendue, très confortable, bénéficiant d'une excellente tenue de route et d'un freinage très sûr, la 250 Jawa peut être considérée comme une excellente machine utilitaire, qui ne réclamera que le minimum de soins et sur laquelle on pourra toujours compter pour son travail ou pour de longues promenades.

Cette 250, rustique, serait encore plus agréable si elle était un peu plus puissante. Mais, telle qu'elle est, elle ne souffre par ailleurs que de très petits reproches de détail.

Soulignons enfin le sérieux de la fabrication, le soin apporté dans les moindres détails, et surtout, une qualité très appréciable : un prix de vente bas, très raisonnable et qui met cette 250 d'importation à la portée de tous les budgets.

PRIX : 249.000 F + taxe locale

CONDITIONS D'ESSAI

Kilométrage effectué 1.500 km
Taille de l'essayer 1,70 m
Poids de l'essayer 70 kg
Réglages spéciaux ou modifications néant
Date et lieu de l'essai : du 20 avril au 11 juin (Seine et Seine-et-Oise).

Conditions atmosphériques le jour de l'essai: pression: 756,8 mm de mercure; température : 15,4 °C; humidité relative : 60 %; vent secteur N-O; force 2 m/s.

SENSATIONS A CASSEL POUR LE CHAMPIONNAT D'EUROPE :



Le terrain sec n'a pas avantageé Brian Stonebridge, qui n'en a pas moins effectué une course magnifique, se classant finalement second ce qui le met à 1 point seulement de Cizek au classement actuel du Championnat d'Europe.

Sur le podium du MCNF Jean Hazianis est à l'honneur avec Jean Cros (à gauche) et André Chuchart épuisé par l'effort et la douleur. A droite, l'on reconnaît MM. Seery et Roy, personnalités fédérales bien connues.



STONEBRIDGE A UN POINT DE CIZEK

CHAMPIONNAT DE FRANCE INTER :

PAUL GODEY EN TETE !

ROLF TIBBLIN ET JEAN HAZIANIS

VAINQUEURS DES DEUX COURSES

A QUELQUES jours de la grande réunion de Cassel, nous n'avions aucun motif de croire que Championnat d'Europe de la petite cylindrée et Championnat de France inter allaient tout à coup revêtir un aspect nouveau et remettre soudainement en question les pronostics fondés sur les résultats antérieurs.

Ne trouvait-on pas, parmi les premiers au classement provisoire de ces deux importantes compétitions, des valeurs éprouvées, des hommes connus de longue date pour occuper depuis des années les premières places dans les classements auxquels elles donnent lieu annuellement ?

Cependant, au soir du 28 juin, après une après-midi de courses passionnantes, bouleversantes, l'issue des deux Championnats, dont une manche venait de se dérouler sous nos yeux, se trouvait totalement remise en question et, pour la première fois sans doute depuis bien longtemps, leur résultat définitif devenait très ouvert.

C'est dire que la manifestation donnée à Cassel a pris figure de plaque tournante pour deux épreuves d'un retentissement considérable. Jamais sans doute les organisateurs, le Moto-Club du Nord de la France n'auraient rêvé un aboutissement aussi magnifique, un aboutissement qui, si les milieux sportifs avaient pu le prévoir, aurait drainé vers le beau terrain du plus grand club français une foule énorme.

Reste que nous étions quand même très nombreux à vivre les heures captivantes, dramatiques du dimanche 28 juin, une date... qui fera date dans les annales de nos réunions de moto-cross !

★

CASSEL nous a déjà donné l'an dernier un Grand Prix de France d'une très haute tenue, un Grand Prix de France qui a été à l'origine de la tendance actuelle vers l'organisation de prestige pour ce qui est des compétitions officielles internationales.

Nous avons décrit alors, dans notre numéro 1.393 la préparation générale, la présentation mise sur pied par le MCNF et c'est pourquoi nous ne reviendrons pas aujourd'hui sur ces points, du moins par le menu, préférant conserver le maximum de la place qui nous est allouée dans ce numéro pour vous décrire les deux courses extraordinaires que nous avons vues cette fois-ci.

Mais soyez assurés que, pour sa réunion 1959, le grand club nordiste avait soigné les détails comme il avait déjà su le faire antérieurement. Organisation générale de tout premier plan, grand cérémonial pour la présentation des coureurs, chronométrage officiel, service de presse particulièrement rapide, reportage sonore des péripéties de la course, accueil sportif et amical pour chacun de ceux qui, a un titre ou un autre avaient à se rendre ici, rien ne faisait défaut dans cette manifestation bien rodée, qui reste l'une des toutes premières de France.

Alors, avant de passer au récit des courses, remercions le MCNF d'avoir encore cette année apporté sa pierre... une pierre... de taille (me pardonnerez-vous aussi celui-là ?) à l'édifice toujours plus imposant du moto-cross national. Bravo MM. Figarede, Guenix, Van Laere, bravo MM. du comité d'organisation, bravo encore MM. Bouvet, Castel, Seery qui apportèrent à la manifestation le concours de la FFM.

INTER

LE CHAMPIONNAT DE FRANCE

L s'agissait de la seconde manche de notre plus grande compétition française, qui nous donne à chaque fois des courses tellement disputées du haut en bas de l'échelle que nous les préférons quant à nous aux plus grandes épreuves internationales, aucune de ces dernières n'ayant pu jusqu'ici nous faire vibrer au même degré.



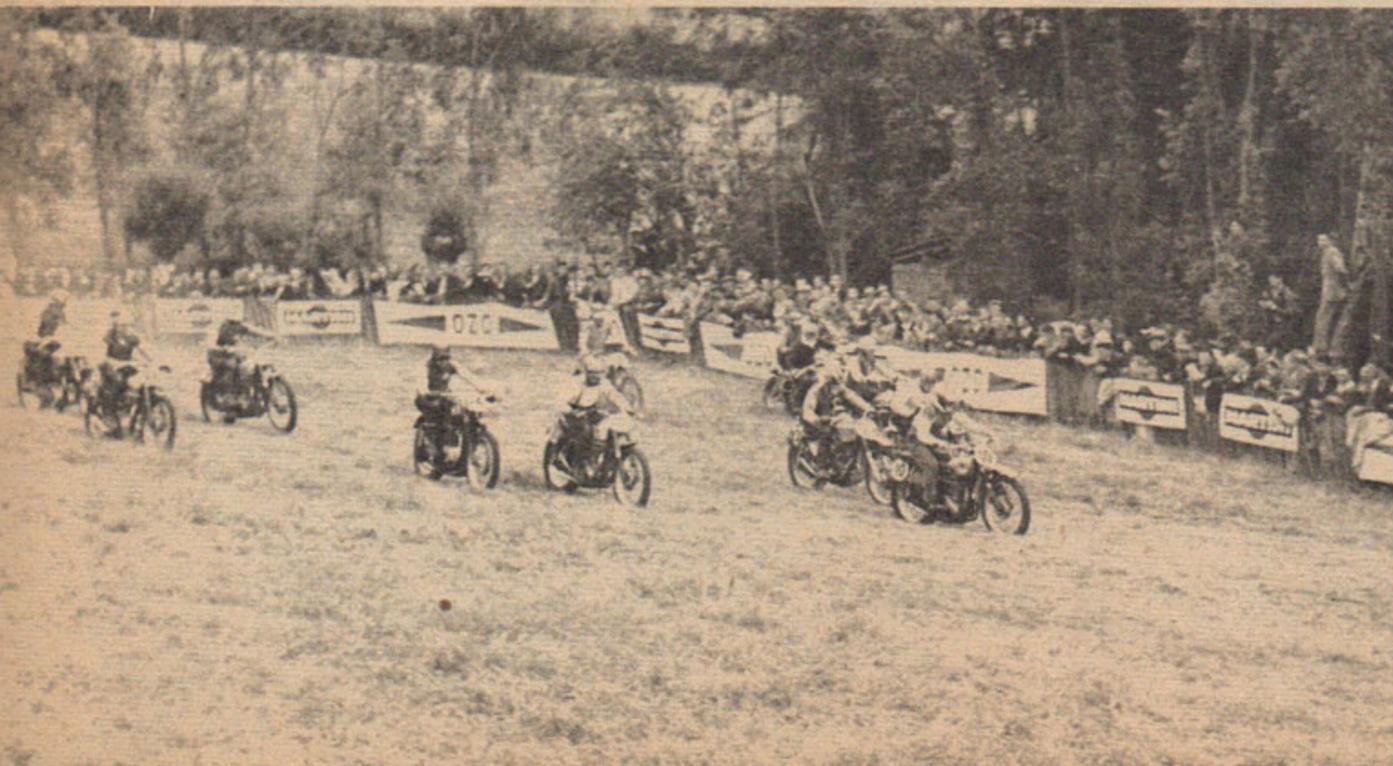
Face aux tribunes, nos 19 inters sont ici rassemblés. Les aviez-vous déjà vus ainsi, au grand complet ?

Les dix-neuf classés de la première épreuve (Pernes-les-Fontaines) sont présents. Deshaies ne pouvant concourir du fait des exigences de son service à la Police Motorisée et Butteau ayant comme chacun sait « raccroché » cet hiver.

Pour mémoire, rappelez-vous que Guy Bertrand avait remporté la victoire à Pernes, devant Godey (sur son terrain), Robert Klym (victime d'une chute), Ledormeur, Chuchart, Combes, Schmid, etc. soit, à l'exception d'Hazianis et Cros, le gratin de nos inters, ceux qui logiquement devaient se classer dans les tout premiers.

Ce matin du 28 juin, à Cassel, l'on pouvait cependant s'interroger sur les chances de certains des leaders car Robert Klym et Bertrand avaient sévèrement chuté la veille à l'entraînement et ne faisaient pas bonne figure. Par ailleurs, Godey, Cros, Julienne, Jacquemin, Chuchart, Ledormeur, Schmid s'étaient montrés rapides et combatifs et Hazianis avait tourné le plus vite, mais allait-il tenir en course ?

Le départ vient d'être donné par Marcel Seery, directeur de course. Chuchart (10) a pris la tête mais déjà Hazianis (20) se dégage, lui-même suivi par Cros (14)



PREMIERE MANCHE : HAZIANIS, DE A JUSQU'A Z

EXCELLENT départ, au drapeau, sous la direction de Marcel Seery. Chuchart est en tête au milieu de la ligne droite mais Hazianis vient à sa hauteur sur la droite, semble le déborder à la hauteur du premier virage, n'y parvient pas tout à fait, insiste et s'assure tout de même le commandement un peu plus loin.

Nous avons dès ce premier tour (il y en a 18, soit 36 km pour chaque manche), en dehors d'Hazianis et Chuchart, Ledormeur qui bientôt cède sa place à Julienne, puis encore Cros, Bertrand, Jacquemin, Vouillon, René Klym qui reprend la compétition, sa jambe enfin guérie, Schmid, etc...

Au troisième tour, Hazianis a déjà pris le large, toujours devant Chuchart qui, sur ce terrain, fait merveille et se détache de son côté en avant du groupe conduit par Julienne et composé de Ledormeur, Cros, Bertrand, Vouillon. Jacquemin cède un peu de terrain par conséquent mais précède encore Vanlerberghe, remonté très vite, René Klym, Charrier, Drobecq, etc...

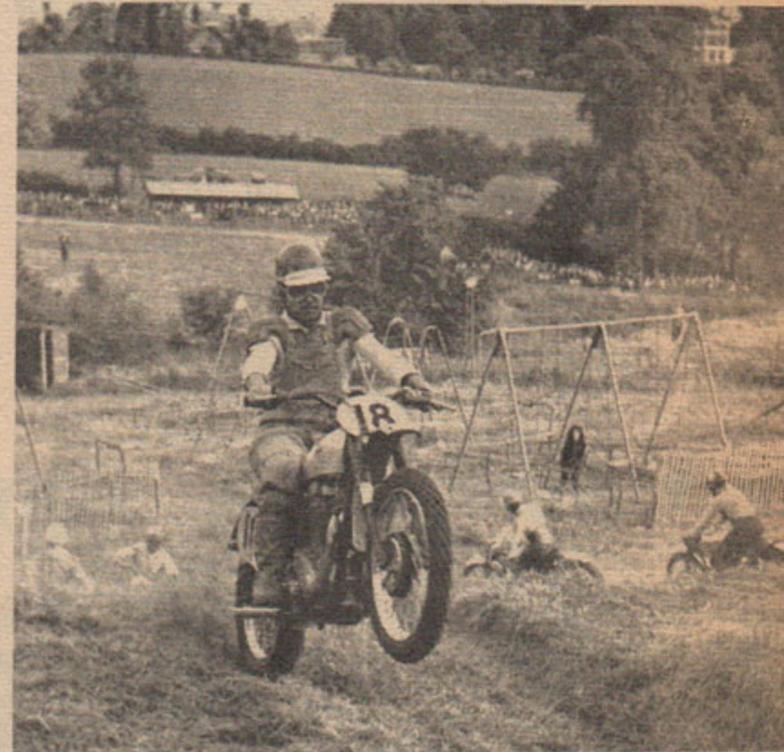
L'heure de Jean Cros a-t-elle sonné ? Toujours est-il que le Toulousain (au moins d'adoption) prononce une attaque et, entraînant Bertrand dans son sillage, ravit à Ledormeur la quatrième place. Et, tandis qu'en tête nous avons toujours un Hazianis de plus en plus détaché devant Chuchart lui-même pourvu d'une bonne marge de sécurité, les positions alternent derrière les deux leaders, Ledormeur reprenant à Bertrand la cinquième place, puis la reperdant au 6me tour tandis que Cros décroche un peu, redevenant sixième devant Paul Vouillon qui fait à Cassel une course étonnante.

Vanlerberghe, en tant que compatriote de Chuchart, ne peut se tourner les pouces devant le public du Nord. Il force donc et absorbe quelques adversaires, venant par la même occasion au huitième rang, qu'il conservera.

Et ce sont maintenant Cros et Vouillon qui tiennent les spectateurs en haleine, portant leur effort sur Bertrand qu'ils réussissent à dépasser. On le voit, la course n'est jamais monotone d'autant qu'à l'arrière se déroulent également des combats singuliers, dont Jacquemin est la principale victime, rétrogradant au fil des tours (du fait d'une mauvaise condition physique, nous le saurons par la suite).

Robert Klym s'est arrêté, souffrant trop d'une jambe pour pouvoir poursuivre (fêlure du tibia, diagnostiquera le médecin). Et Brassine doit en faire autant, mais pour une toute autre raison : sa boîte est cassée (décidément, les boîtes BSA, cette année !...).

En tête, toujours, Hazianis, Chuchart, Julienne qui fait une course remarquable, Cros et Vouillon qui ne décroche pas d'un centimètre, surprenant tous les connaisseurs par une facilité qu'on ne lui connaissait plus qu'assez irrégulièrement. Vanlerberghe suit, précédant Ber-



En tête du Championnat de France Inter après la course de Cassel, Paul Godey ne subit décidément pas le poids de ses 38 printemps. Et quel beau pilote il fait !

trand, Godey, Ledormeur à nouveau absorbé par le centre de la course.

Et voici qu'Hazianis arrive sur ce dernier groupe et accroche involontairement Bertrand au bas d'une descente, en doublant. Le malheureux Guy va à terre et se relève sans mal mais non sans perdre quelques places.

Vouillon, décidément dans un jour de grâce, s'en prend à Cros, dont il vient à bout ! Ledormeur, de son côté, refait son retard et nous pointons bientôt dans l'ordre Hazianis, Chuchart, Vouillon, Julienne qui n'a pu tenir le rythme jusqu'au bout, Cros, Ledormeur, Godey, Vanlerberghe, Baumard et René Klym.

Sur la fin, Cros revient sur Julienne, qu'il parvient à passer. Un beau duel oppose encore Godey, venu à l'attaque sur le tard et qui remonte Ledormeur, lequel gardera la septième place. Enfin, pour tenir le public en haleine jusqu'au dernier moment, Cros passe Vouillon qui le repasse à la première occasion, et c'est l'arrivée après 43 minutes d'une course qui n'a jamais manqué d'intérêt.



Ci-dessus : admirable, héroïque, André Chuchart dont vous voyez sur notre document le douloureux visage et qui, pour son public, a fourni la course la plus vaillante qu'il nous ait été donné de voir.

Ci-dessous : brillante rentrée en Championnat pour Hazianis, que l'on voit ici, très décontracté, sauter pour le photographe.

SECONDE MANCHE : LE CALVAIRE DE CHUCHART

Départ difficile, cette fois : l'on sent la nervosité chez ces coureurs travaillés par l'importance de la course qu'ils disputent aujourd'hui.

Marcel Seery, dans ces cas là, applique une excellente méthode, il fait arrêter les moteurs, l'on patiente deux ou trois minutes et, quand le calme est revenu, l'on recommence.

Robert Klym et Brassine ne repartent pas, clament les haut-parleurs durant cet intermède. Et puis, le rugissement des mécaniques emplit les airs et c'est la ruée vers le redoutable virage à droite qui vit déjà l'an dernier, en Championnat du Monde, une magistrale chute en groupe.

Déjà, oui hélas, car aujourd'hui encore, au même endroit, c'est la catastrophe. Chuchart est parti à droite, derrière René Klym qui glisse et tombe, entraînant une chute quasi générale.

Le malheureux Orléanais se tord de douleur (une foulure) mais le plus grave c'est que Chuchart est blessé aussi, Chuchart qui se relève en hurlant, le visage ensanglanté. Se tenant le nez (qu'il a brisé), le Nordiste n'a pourtant qu'une idée en tête, remonter en selle, courir vers le peloton qui, peu à peu, s'est remis en route et a filé derrière Hazianis et Cros qui, abordant le virage par l'extérieur, n'ont pas été retardés.

D'où nous sommes, nous pointons donc, derrière les deux leaders qui tournent près l'un de l'autre, Bertrand, Beaumard, Julienne, Godey, Vouillon, Charrier très bien placé, Vanlerberghe, Drobecq, Jacquemin, Ledormeur, Schmid (qui cassera sa boîte BSA lui aussi), Combes qui a calé... et Chuchart, terrifiant à voir sous son masque de sang, Chuchart déjà

revenu au point de recoller au groupe !

En tête, les tours suivants, Vouillon seul gagne une place, au détriment de Godey. Mais ensuite, un peu plus loin, une belle bataille se livre entre Julienne et Drobecq, dont l'effort ne paiera pas puisqu'il disparaîtra ensuite.

Chuchart poursuit son incroyable effort, déchainant d'énormes ovations dans le public jusqu'ici peu enclin à s'extérioriser. Et c'est entre Hazianis et Cros que se livre maintenant l'explication la plus sévère, le second nommé voulant à toute force s'assurer le commandement. En troisième position, nous avons toujours Bertrand, qui semble avoir retrouvé des ressources, puis Beaumard, dans un bon jour, Vouillon qui fait notre admiration, Ledormeur auteur d'un superbe retour, Godey très attentif à rester dans le sillage des premiers.

A mi-course, Hazianis est encore leader mais Cros ne désarme pas et l'écart reste mince entre les deux hommes. Ledormeur s'est hissé à la cinquième place derrière Bertrand et Beaumard que suivent encore Godey, Vanlerberghe et Julienne fatigué par ses nombreux efforts. Et Chuchart poursuit sa remontée, ayant doublé Jacquemin et Combes.

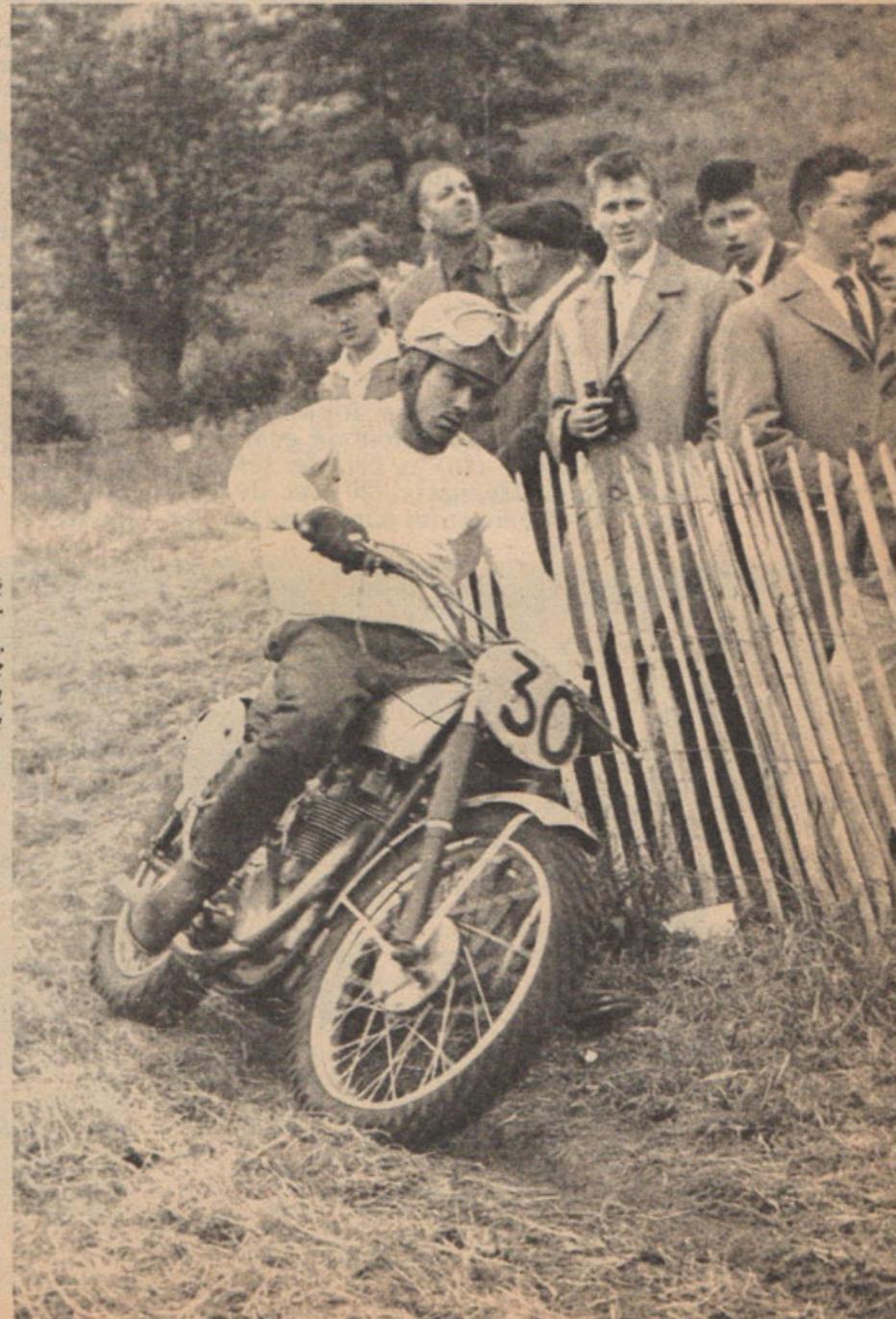
L'ordre en tête va se modifier, Jean Cros parvenant à doubler Hazianis sur la fin de la manche, au 15^{me} tour exactement. Cependant, son avance est minime et, dans le dernier tour, il ne pourra résister au rush final de « P'tit Jean » qui gagne d'une dizaine de mètres.

Derrière ces deux hommes, Bertrand et Beaumard ont conservé leurs place devant Ledormeur, Godey, Vanlerberghe, etc...

Chuchart, sans se soucier du sang qui



A droite : encore un bon résultat pour Gérard Ledormeur, auteur d'une belle remontée et dont la régularité se révèle payante.





En tête après 500 m de course, le leader du Championnat d'Europe Jaromir Cizek déjante en entamant le second tour. L'épreuve est perdue pour lui. On le voit ici considérant tristement sa machine, sous les yeux de Ledormeur et Vouillon (à gauche) tandis que Karel Ruzicka de la Revue du Moteur Tchécoslovaque, photographie la scène.

ne cesse de couler sur sa pauvre figure meurtrie, est encore remonté et termine à la neuvième place après avoir fourni la course la plus courageuse, la plus héroïque que nous ayons jamais vue !

UN CHAMPIONNAT TRES OUVERT MAINTENANT

Hazianis, grand et beau vainqueur à Cassel, est remonté de la 17^{me} à la 9^{me} place du classement provisoire du Cham-



pionnat de France inter 1959. Mais le grand gagnant, à Cassel, c'est en définitive Paul Godey qui, à sa propre surprise, se retrouve leader de cette même compétition. Et attention, le Pernois ne sera pas facile à battre, maintenant qu'il a une telle position à défendre !

Par ailleurs, avec Ledormeur et Churchill à un point seulement, avec encore Bertrand et Cros à trois et cinq points, l'issue du Championnat et à plus forte raison la situation après la prochaine course (Sucé, le 26 juillet) demeurent extrêmement ouvertes.

Qui gagnera ? Pour le moment, les « anciens » ont leur chance, les « jeunes turcs » aussi !

CHAMPIONNAT D'EUROPE (250 cc)

L'épreuve que nous venons de décrire eut suffi à elle seule à fournir l'essentiel du programme dans la plupart des cas mais à Cassel, l'on voit grand et l'on a présenté l'année précédente, au cours de la même réunion, une manche du Championnat du Monde en grosse cylindrée et une manche de la Coupe d'Europe (250 cc) aujourd'hui transformée en Championnat.

Aussi, afin d'offrir encore cette fois une affiche d'une qualité exceptionnelle, le MCNF a-t-il encore doublé le 28 juin la course de Championnat de France inter de la manche française de la grande compétition européenne en « quart de litre ».

Au départ, tous les ténors qui, depuis le début de la saison, se sont retrouvés en Autriche, Suisse, Belgique, Allemagne de l'Est, Tchécoslovaquie, Pologne, Allemagne occidentale, Italie avant de venir en France. Deux défections seulement : celles du belge Colin (qui d'ailleurs n'est pas classé dans l'épreuve) et de l'Italien Ostorero, que l'on n'a vu qu'à Genève et Pinerolo.

Le temps est assez beau, avec de belles éclaircies ensoleillées et le terrain de Cassel, l'un des plus purs de notre pays par son beau tracé naturel, est sec et dur, d'autant qu'aucun coup de

Très brillant en première manche du Championnat d'Europe, l'ex-officiel Maïco Willi Oesterle n'a rien fait par la suite, sa machine n'ayant plus de ressources. Le voici alors qu'il menait au début de l'épreuve.

Paul Vouillon a fait à Cassel sa meilleure course depuis bien longtemps. Le voici au cours d'une difficile descente.

pioche ne paraît avoir été donné depuis l'an passé pour « casser » les sillons, les trous creusés par les machines durant les courses de 1958.

LE SORT SE PRONONCE POUR OESTERLE

Tous les Allemands de renom sont au départ, donné sans difficultés (30 secondes de pénalisation pour l'auteur éventuel d'un start prématuré) et c'est Rolf Muller que l'on voit s'élaner en tête cependant que Cizek, vainqueur de la Coupe d'Europe 1958 et leader de l'actuelle compétition européenne ne met que quelques centaines de mètres pour rejoindre et dépasser le pilote de la Maïco. Nous avons donc, au début de la course, les passages suivants : Cizek, déjà détaché car menant un train infernal, Oesterle, Betzlbacher, Kmoch, Muller qui disparaîtra avant la fin de la manche, Stonebridge qui faisait figure de favori s'il avait plu, Tibblin, Dahlen, Ron, Bickers, le jeune Anglais qui cassera un peu plus loin sa boîte de vitesses (Greeves-Villiers), Crosset l'espoir belge bien mal parti, enfin Rickardsson, Walz et, mais déjà bien loin, Voreux, Verhaegen, Desbois, Van den Hook, Housonloge rapidement éliminé lui aussi, enfin Terrien parti après tout le monde et qui a rejoint la queue du peloton.

Au début du quatrième tour, le destin lance son arrêt : Cizek, alors largement détaché devant tout le monde, déjante de la roue arrière et doit abandonner, la mort dans l'âme. Oesterle le remplace dès lors au commandement, la chance lui accorde sa revanche de Prague, où elle avait joué en faveur du grand champion tchèque.

Mais les couleurs de la Jawa sont dès ce moment défendues par Kmoch, second du classement actuel au Championnat d'Europe, que nous trouvons pour le moment en seconde place. Assez loin derrière les deux leaders viennent de compagnie Tibblin, auteur d'un puissant re-



tour, et Ron, qui a pris son sillage et que Crosset n'est pas loin de rejoindre.

Deux hommes, encore, accomplissent un retour spectaculaire, le Suédois Dahlen et le Britannique Brian Stonebridge.

A partir de cet instant, le héros de la course sera Crosset qui marche admirablement et remonte sur sa lancée Tibblin et Ron, occupant ainsi la troisième place. Cependant, gêné un peu plus loin par Terrien déjà doublé, le Belge doit laisser repasser Tibblin et, au 11^{ème} des 15 tours à couvrir, l'ordre des passages est noté comme suit : Oesterle détaché devant Kmoch, Tibblin, Crosset, Dahlen, Ron, Stonebridge, Soucek, etc...

Betzlbacher a bien reculé et tourne devant Otto Walz. Et un dernier drame se déroule avant l'arrivée : Kmoch a des ennuis avec son embrayage, il doit ralentir et finalement ne peut gravir la dernière montée avant le retour vers la ligne droite. Tibblin, Crosset et Dahlen en profitent pour le dépasser ainsi que, plus tard, d'autres concurrents encore. Et c'est l'arrivée avec Oesterle en tête, devant Tibblin, Crosset, Dahlen, Stonebridge qui a passé Ron dans les dernières secondes, Soucek, Rickardsson, etc.

A TIBBLIN LA 2^{ème} MANCHE ET LA VICTOIRE

Cette fois-ci, le jeune Suédois file en tête dès le start et prend le large au point de ne plus être inquiété jusqu'à la fin des 15 tours. Le suivent, pour le moment, Betzlbacher à nouveau bien parti, Dahlen, Walz, Cizek, Crosset, Fritz Selling, un Hollandais qui n'est là qu'épisodiquement, Oesterle que sa machine obligera à une course paisible, Ron, Soucek, Stonebridge, Kmoch, Rickardsson, Kæmper, etc... les Français sont à nouveau en queue et aucun d'entre eux ne jouera un rôle quelconque dans l'action. A ne pas aller à l'étranger, l'on ne peut évidemment acquérir le rythme international !

Stonebridge revient rapidement, apparemment décidé à jouer cette fois une partie décisive et il ne met que trois tours à s'installer en seconde position, trop loin toutefois de Tibblin pour pouvoir l'inquiéter.

Les choses vont leur train, cependant que Crosset, qui veut rejoindre le groupe de tête et fonce à corps perdu, dérape à l'entrée de la ligne droite, se plante dans les barrières et s'écroule, victime d'une commotion qui le contraint à l'abandon. Dommage, le jeune Belge allait fort aujourd'hui encore.

Une terrible lutte se livre entre Cizek, Rickardsson, Betzlbacher, Ron et Dahlen. Cizek en sort vainqueur, mais bientôt c'est Dahlen qui occupe la troisième



Mitrillé par les photographes, salué par le drapeau à damier qu'agile M. Figarède, président du MCNF, Rolf Tibblin remporte la seconde manche en Championnat d'Europe et termine premier au classement général.

place, descendant les pentes dans un style curieux, en travers, méthode apparemment efficace sinon d'un style très pur.

Et l'arrivée se jouera sur la victoire de Rolf Tibblin qui enlève également l'épreuve. Stonebridge passe la ligne en seconde position, devant Rickardsson auteur d'un superbe retour sur la fin, Ron qui a lui aussi regagné des places, etc...

APRES 9 MANCHES RIEN N'EST FAIT !

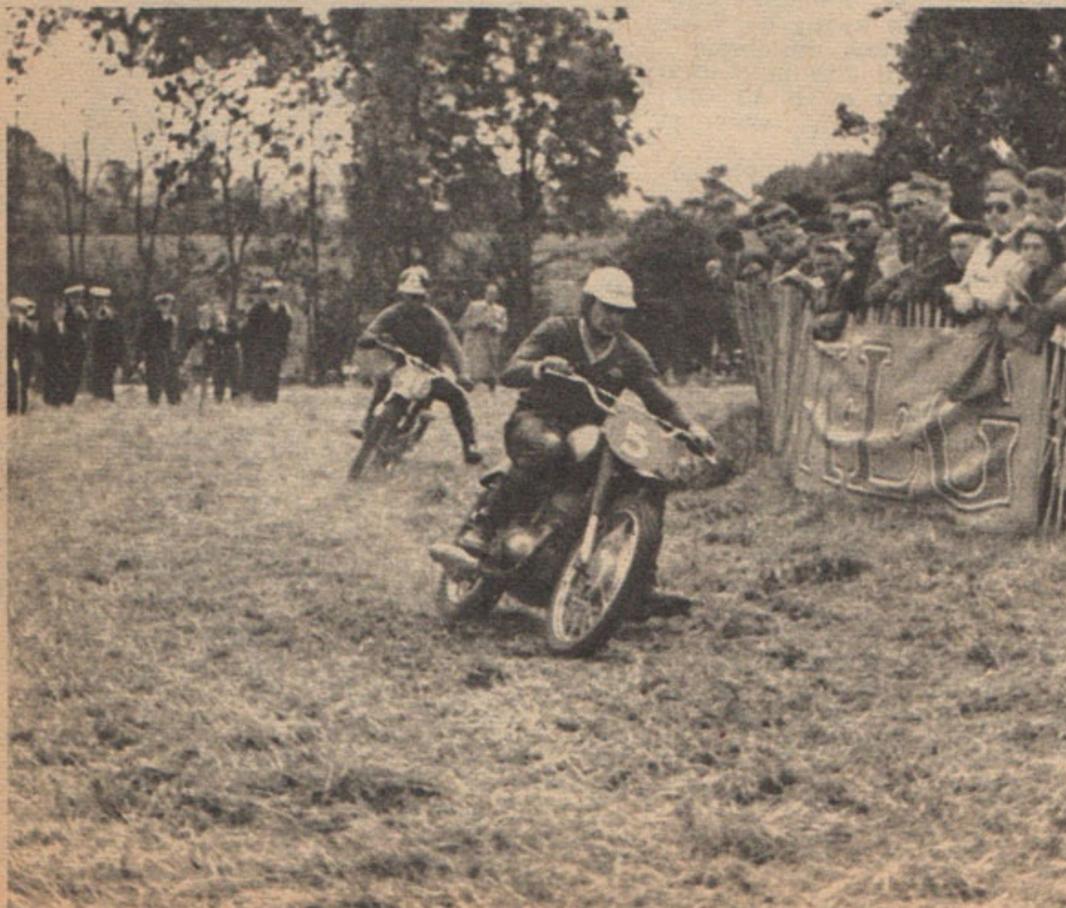
A quatre manches de son aboutissement, le Championnat d'Europe 1959 est donc, après la course de Cassel, entièrement remis en question. Cizek n'a plus qu'un seul point d'avance sur Stonebridge, dont il ne fait pas de doute qu'il gagnera à Beenham Park le 19 juillet (à moins de « casse » naturellement).

Mais l'Anglais n'est pas le seul à conserver une bonne chance de pouvoir enlever l'épreuve car le Tchèque Kmoch, auteur d'une très belle saison, n'est lui-même qu'à 4 points du leader.

Enfin, pour les places d'honneur, il y a aussi une âpre concurrence, Tibblin et Ron, Rickardsson et Dahlen étant groupés dans un mouchoir.

Une compétition par conséquent pleine d'intérêt jusqu'à son terme et notre ami le grand Jaromir Cizek en sortira plus grand encore s'il parvient à renouveler finalement sa victoire de 1958.

R. C. D.



Jean Cros a enfin retrouvé la grande forme. Le voici menant devant Hazianis au cours de la seconde manche.

Frantisek Ron fut le meilleur Tchèque à Cassel. Il vire ici devant Tibblin.

Page
Suivante :
nos
résultats
techniques

RESULTATS TECHNIQUES

CHAMPIONNAT DE FRANCE INTER, SECONDE MANCHE

Première course (18 tours, 36 km) : 1. HAZIANIS (BSA), 43' 23" 3; 2. Chuchart (BSA), 43' 42"; 3. Vouillon (BSA), 43, 59"; 4. Cros (BSA), 44, 01"; 5. Julienne (Giler), 44' 17"; 6. Godey (BSA), 44' 20"; 7. Ledormeur (BSA), 44' 30"; 8. Vanlerberghe (BSA), 44' 59"; 9. Beaumard (BSA), 45' 08"; 10. Klym René (BSA), 45' 50"; 11. Schmid (BSA), à 1 tour; 12. Charrier (BSA), à 1 tour; 13. Mélioli (Matchless), à 1 tour; 14. Jacquemin (AJS 7 R), à 1 tour; 15. Combes (BSA), à 1 tour; 16. Bertrand (BSA), à 7 tours; 17. Drobecq (BSA), à 7 tours; 18. Brassine (BSA), à 11 tours; 19. Klym Robert (BSA), à 13 tours.

★

Seconde course, même distance : 1. HAZIANIS, 42' 35" 3/5; 2. Cros, 42' 49"; 3. Bertrand, 43' 27" 3; 4. Beaumard, 43' 30"; 5. Ledormeur, 43' 52"; 6. Godey, 43' 53"; 7. Vanlerberghe, 43' 59"; 8. Vouillon, à 1 tour; 9. Chuchart, à 1 tour; 10. Julienne, à 1 tour; 11. Combes, à 1 tour; 12. Charrier, à 1 tour; 13. Mélioli, à 1 tour; 14. Jacquemin, à 2 tours.

★

Classement général, seconde manche du Championnat Inter 1959 :

1. HAZIANIS, 2 pts; 2. Cros, 6 pts; 3. Vouillon, 11 pts (meilleure place 2me manche); 4. Chuchart, 11 pts; 5. Ledormeur, 12 pts (meilleure place 2me manche); 6. Godey, 12 pts; 7. Beaumard, 13 pts; 8. Vanlerberghe, 15 pts (meilleure place 2me manche); 9. Julienne, 15 pts; 10. Bertrand, 19 pts; 11. Charrier, 24 pts; 12. Combes, 26 pts (meilleure place 2me manche); 13. Mélioli, 26 pts; 14. Schmid,

27 pts; 15. Jacquemin, 28 pts; 16. Drobecq, 32 pts; 17. Klym René (10 pts pour 1 manche); 18. Brassine (18 pts pour 1 manche); 19. Klym Robert (19 pts pour 1 manche).

★

Situation du Championnat de France Inter avant la 3me manche (à Sucé le 26 juillet) :

1. GODEY, 36 pts; 2. ex-æquo Ledormeur et Chuchart, 35 pts; 4. Bertrand, 33 pts; 5. Cros, 31 pts; 6. Vouillon, 29 pts; 7. ex-æquo Julienne et Beaumard, 27 pts; 9. ex-æquo Combes et Hazianis, 26 pts; 11. ex-æquo Schmid et Vanlerberghe, 23 pts; 13. Klym Robert, 22 pts; 14. Drobecq, 19 pts; 15. Charrier, 18 pts; 16. Mélioli, 17 pts; 17. Jacquemin, 13 pts; 18. Brassine, 8 pts; 19. Klym René, 5 pts.

CHAMPIONNAT D'EUROPE DE LA PETITE CYLINDREE, 9me MANCHE :

Première course, 15 tours, 30 km : 1. OESTERLE (A., Maïco), 36' 48" 1/5; 2. Tibblin (S., Husqvarna officielle), 36' 54"; 3. Crosset (B., Jawa), 37' 11"; 4. Dahlen (S., Husqvarna), 37' 21"; 5. Stonebridge (GB., Greeves-NSU), 37' 41"; 6. Ron (T., Jawa officielle), 37' 42"; 7. Soucek (T., Eso officielle), 38' 16"; 8. Rickardsson (S., Husqvarna), 38' 30"; 9. Walz (A., Maïco), 38' 37"; 10. Betzlbacher (A., Maïco), 38' 49"; 11. Kmoch (T., Jawa officielle), 39' 13"; 12. F. Selling (H., Greeves), 39' 21"; 13. Voreux (F., Jawa), à 1 tour; 14. Desbois (F., Maïco), à 2 tours; 15. Terrien (F., Maïco), à 2 tours; 16. Van den Hoek (H., Adler), à 9 tours; 17. Verhaegen (B., Greeves-NSU), à 9 tours; 18. Muller (A., Maïco), à 12 tours; 19. Bickers (GB., Greeves), à 13 tours.

Seconde course, même distance : 1. Tibblin, 35' 39" 1/5; 2. Stonebridge, 36' 01"; 3. Rickardsson, 36' 07"; 4. Ron, 36' 10"; 5. Cizek (T., Jawa officielle), 36' 11"; 6. Kmoch, 36' 14"; 7. Dahlen, 36' 30" 3/5; 8. Betzlbacher, 36' 38" 4/5; 9. Walz, 37' 16" 3/5; 10. Oesterle, 38' 04" 3/5; 11. Selling F., à 1 tour; 12. Voreux, à 1 tour; 13. Terrien, à 2 tours; 14. Desbois, à 8 tours; 15. Soucek, à 9 tours.

★

Classement général, 9me manche du Championnat d'Europe :

1. Tibblin, 3 pts; 2. Stonebridge, 7 pts; 3. Ron, 10 pts; 4. Dahlen, 11 pts (1 h. 13' 51" 3); 5. Rickardsson, 11 pts (1 h. 14' 37"); 6. Oesterle, 11 pts (1 h. 14' 52" 4); 7. Kmoch, 17 pts; 8. Betzlbacher, 18 pts (1 h. 15' 27" 2); 9. Walz, 18 pts (1 h. 15' 53" 3); 10. Crosset, 19 pts; 11. Soucek, 22 pts; 12. Selling, 23 pts; 13. Cizek, 24 pts; 14. Voreux, 25 pts; 15. Terrien, 28 pts (26 tours); 16. Desbois, 28 pts (20 tours); 17. Van de Hoek, 34 pts; 18. Kamper, 39 pts.

★

Situation du Championnat d'Europe de la petite cylindrée avant la 10me épreuve (Hollande, à Litchtenvoorde, le 12 juillet).

1. Cizek, 34 pts; 2. Stonebridge, 33 pts; 3. Kmoch, 29 pts; 4. Tibblin, 19 pts; 5. Ron, 19 pts (sur 7 résultats contre 3 au précédent); 6. Rickardsson, 17 pts; 7. Dahlen, 15 pts; 8. Soucek, 14 pts; 9. Oesterle, 7 pts; 10. Neri (B., Aermacchi officielle), 6 pts; 11. Betzlbacher, 6 pts (sur 3 résultats contre 1 au précédent); 12. Walz, Muller, Kamper (A., Maïco), 3 pts; 1. Ostorero (I., Mi-Val officielle), 3 pts (sur 2 résultats contre 1 aux précédents); 16. Crosset, Frelich (P., Jawa), 2 pts; 18. Krokowski (P., Jawa), 1 pt.

CROSS

LE GRAND PRIX DE FRANCE 1960 A VESOUL

Le Moto-Club Haut-Saônois aura, l'an prochain, la lourde charge d'organiser le Grand Prix de France 1960 de Moto-cross. Difficile succession, après les remarquables réussites de Cassel et Mayenne les années précédentes.

Sans doute, le G. P. de France a-t-il déjà été présenté à Vesoul, en 1955; sans doute, ce grand club nous a-t-il donné depuis des réunions internationales de la plus belle qualité, mais il ne faut pas perdre de vue que, depuis quelques temps, les épreuves du Championnat du Monde ont acquis un niveau exceptionnel, le faste entourant ces épreuves ayant crû dans des proportions considérables, au point que le meilleur cross inter « non officiel », fait petite figure à côté d'un Grand Prix semblable à ceux qui ont été courus à Cassel ou Mayenne.

Nous avons été surpris de ne pas rencontrer, le mois dernier, dans cette dernière ville, les « observateurs » du M.C. Haut-Saônois, qui eussent trouvé sur place d'utiles indications pour le Grand Prix 1960. Cette surprise, les représentants de la F.F.M. l'ont ressentie comme nous et la Commission Nationale de Moto-cross vient de conseiller aux dirigeants du M.C. Haut-Saônois de se mettre en rapport avec les dirigeants tant de Cassel que de Mayenne.

Ce contact permettra au prochain Grand Prix de France de Moto-cross de rester dans la même ligne que ceux qui l'ont précédé.

Il faut en effet conserver, augmenter encore si possible, le panache qu'a acquis cette épreuve dans notre pays, pour la meilleure propagande du Moto-cross français à l'étranger.

GRAND CROSS INTER EN 250 cc A LAVAUR, LE 26 JUILLET

Le X^e moto-cross international de Lavour étant inscrit cette année pour le 26 juillet, jour d'une épreuve du championnat de France inter, le comité directeur du M.C.C.V. a décidé d'organiser ce jour-là une grande course internationale en catégorie 250 cm3.

Pour la première fois dans la région, les grands champions mondiaux de cette cylindrée se trouveront à Lavour le 26 juillet prochain.

Déjà, les engagements des champions allemands, suédois, hollandais, belges, anglais, suisses sont parvenus, parmi lesquels se trouvent les récents vainqueurs de la Coupe d'Europe.

Enfin, une épreuve nationale en 500 cm3 terminera cette sensationnelle journée motocycliste, qui contribuera un peu plus à relancer dans notre pays la cylindrée de l'avenir: le « quart de litre ».

AU CIRCUIT INTERNATIONAL D'OBERNAI-BERNARDSWILLER



**A DAUWE LES 350
A JAEGER LES 500
A CAMATHIAS LES SIDES**

*Interviewé par J. M. Landureau,
le Belge Dauwe, vainqueur des 350
reçoit sa gerbe de fleurs.*

ENORME succès d'affluence, le 28 juin dernier, pour le 4^{me} circuit international d'Obernal. L'assistance fut en effet évaluée à 40.000 spectateurs, dont de très nombreux étrangers. Les motifs de cette réussite tiennent en peu de mots. Loin de s'endormir sur ses lauriers, le MC Obernal met tout en œuvre pour se surpasser d'une année sur l'autre, et il y parvient chaque fois à coup sûr. Une nouvelle preuve de cette persévérance dans l'effort : Dès 1960, les compétitions motocyclistes seront complétées par une course de voitures légères « Racers 500 », et « Monomills ». La brève, mais intéressante démonstration faite par Dagan et deux pilotes venus d'Outre-Rhin, ces derniers sur des Cooper-Norton, prouva que ces petits bolides étaient capables de dépasser nettement, sur ce circuit, les 100 km/h de moyenne au tour, ce qui permet d'escompter de sérieuses et captivantes bagarres pour l'an prochain.

Une leçon doit être dégagée de cette réussite exceptionnelle. Dans le domaine des courses de vitesse, une participation internationale de grande classe est payante dans tous les sens du terme, surtout quand elle est opposée à une élite de représentants français. A titre d'exemple, il y avait certainement un rapport direct entre l'engagement des sidecaristes Camathias, Scheidegger et Strub, et la présence sur le circuit de nombreux spectateurs helvétiques, venus renforcer cette année l'habituelle cohorte de sportifs allemands, sarrois et luxembourgeois. Et bien entendu, la foule des supporters alsaciens et d'autres régions de France était encore plus compacte que l'an dernier.

Certes, notre joie aurait été sans restrictions, si nos couleurs n'avaient connu une malchance relative, et si le sort nous avait épargné le spectacle d'un accident assez sérieux, le premier survenu à ce circuit depuis sa création, et dont furent victimes De Polo, Morel, et Maubert. Ce dernier s'en tira avec une fracture de la clavicule, mais pour les deux autres, transportés d'urgence à l'hôpital par hélicoptère, on constata des fractures multiples de la boîte crânienne. Que tous trouvent ici nos vœux de meilleur rétablissement.

Trois courses, trois victoires étrangères. La Belgique triomphe en 350 cc avec Firmin Dauwe. L'Allemagne s'adjuge les 500 cc avec Hans-Günther Jager, tandis que la Suisse se taille la part du lion grâce à ces deux géants du sidecar que sont Camathias et Scheidegger, respectivement premier et second à un écart infime.

Néanmoins, nos représentants ont fait mieux que sauver l'honneur. Collot fut l'un des principaux animateurs de la course en 350 cc, et sa bagarre incessante avec le Néo-Zélandais Pawson, à quelques longueurs de Dauwe, obligea ce dernier à s'employer à fond durant toute l'épreuve pour n'être pas rejoint. En 500 cc, Insermini fut le seul à terminer dans le même tour que Jaeger. Enfin, dans la course des sidecars 500 cc, disputée en fin d'épreuve, et par conséquent en vedette, Rogliardo afficha un mordant qui enthousiasma les spectateurs, cependant bien occupés par le duel Camathias-Scheidegger. L'Allemand Fath et sa BMW à injection et l'excellent Suisse Strub eurent l'un et l'autre maille à partir avec Rogliardo, qu'ils ne réussirent à décamponner qu'avec toutes

les peines du monde. Autre légitime sujet d'orgueil pour les Français, le meilleur temps toutes catégories accompli, aux essais du matin par Ligier, avec 113,870 km/h, en dépit d'un vent d'ouest extrêmement violent qui dura une bonne partie de la journée. Et comment ne pas mentionner le fulgurant début de course de Collot en 500 cc, qui réussit à devancer quelque temps Jaeger, mais fut brutalement stoppé après quatre tours par un bris de soupape ? C'est d'autant plus regrettable que notre champion tenait certainement à Obernal sa forme des grands jours.

LES 350 CC

Conformément à son meilleur temps aux essais, Dauwe s'installe au commandement dès le début, et ne le perdra à aucun moment de la course, mais derrière lui, quelle empoignée entre Collot et Pawson ! Ce dernier monte une AJS. Il est d'ailleurs, avec l'Allemand Klaeger et son Horex, l'un des rares dissidents au milieu de neuf « nortolistes ».

Pawson l'emporta tout d'abord sur Collot, puis le Vésulien prit le meilleur devant le Néo-Zélandais jusqu'au dernier tour, au cours duquel notre champion de France se fit sauter en extrême sur la ligne d'arrivée. Sans chercher la moindre excuse à Collot, disons que sa machine fit l'impression, sur la fin de la course, de tourner moins bien qu'au début. Il n'est nullement dans nos intentions, d'ailleurs, de minimiser la superbe



*L'Allemand Jaeger,
1^{er} des 500 cc discute avec Insermini,
2^{me} de la catégorie
et 1^{er} des Français.*



Le départ de la catégorie sidecars. Le futur vainqueur Camathias (86) est ici à côté de Scheidegger (94) qui finira deuxième.

course de Pawson, dont le style acrobatique nous a rappelé un « grand bonhomme » du temps jadis, le regretté Cora, qu'on surnommait volontiers « l'homme serpent de la motocyclette ».

Cette chasse éperdue au leader, que Collot réussit à approcher un moment à 4" 3/5, est une des causes de la moyenne transcendante, à peine inférieure à celle de Jaeger en 500 cc, que Dauwe réalisa sur les 30 tours de circuit, c'est-à-dire 108,726 km/h. Pawson a, de son côté, signé le record du tour à 112,721 km/h. Ces deux performances surpassent celles réalisées l'an dernier par Klaeger au guidon de la Horex bicylindre. Notons que ce dernier, qui avait tourné à l'entraînement à 108,347 km/h, et en qui beaucoup voyaient l'homme à battre, ne put, cette année à aucun moment de la course inquiéter les hommes de tête. Sans doute, le « renard de la mécanique », avait-il perdu, l'après-midi, une bonne partie de ses chevaux du matin.

Parmi les malchanceux, il faut nommer Insermini, qui dut s'arrêter pour revisser son carter de chaîne, alors qu'il était en excellente position. L'incident nous priva sans doute d'une remontée spectaculaire dans les derniers tours, car notre athlétique champion n'en termine pas moins 4^{me}, et second des Français. De Polo fit une chute sans gravité et repartit aussitôt. Touzalin, Bayle, Valentin

et Besse furent éliminés sur ennuis mécaniques.

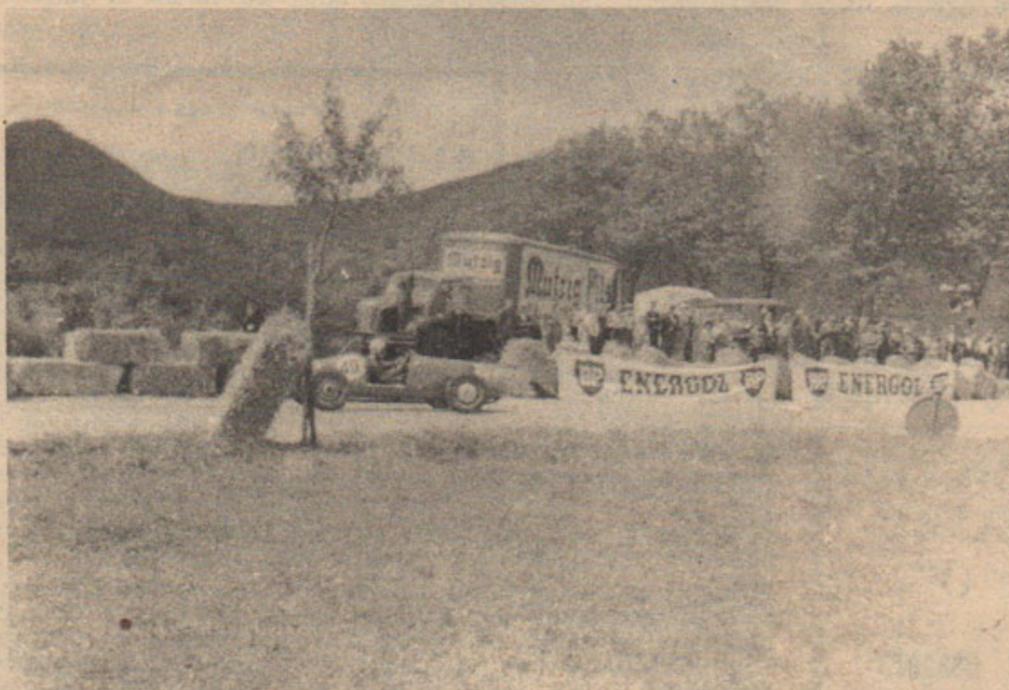
LES 500 CC

Après la démonstration des « Racers 500 » et de la « Monomill » de Dagan, quinze concurrents entrent en lice pour l'épreuve des « demi-litres ». Grosse majorité de Norton, également, que vont tenter de contrer la BMW de Jaeger et la Vincent de David, ce dernier faisant ses débuts en « Inter ».

Collot s'élançait rapidement en tête, mais Jaeger le rejoint avant la fin du premier tour. Le Français ne s'accroche pas moins, et demeure à peu de distance du premier jusqu'au moment de son abandon qui jeta, est-il besoin de le dire, la consternation dans la foule !

On put espérer un moment que Pawson allait prendre le relai et attaquer Jaeger. Un embrayage défaillant ruina cet espoir et relégua Pawson à l'avant dernière place ! L'Allemand domina donc de bout en bout, prenant sa revanche sur 1958, où la victoire lui échappa de bien peu. Mais nul ne put renouveler cette année l'exploit de l'Anglais Salt.

Une excellente performance française, celle d'Insermini, second de l'épreuve, nous console quelque peu de l'abandon de Collot. Viennent ensuite Ligier, Bayle, Montagne et Valentin.



Cette course a été marquée par l'accident relaté, ci-dessus, qui s'est produit au virage du cimetière, à proximité de Bernardswiller.

LES SIDECARS 500 CC

Ainsi qu'il a été dit plus haut, l'épreuve des sidecars, le « bouquet » final, fut un véritable festival suisse. La poursuite Camathias Scheidegger, bien souvent roue dans roue et... guidon contre guidon arracha des cris d'enthousiasme à tous les assistants. Pour tenter de forcer le passage, Scheidegger n'hésita pas à bousculer le décor, cabossant sans ménagement la tôlerie du carénage et du side ! Pilotes et passagers se démenèrent tout au long de la course avec une indicible fureur, et l'arrivée fut guettée dans l'anxiété générale, car à l'avant-dernier tour, et pour la première fois, Scheidegger était enfin parvenu à passer Camathias. Mais le recordman du monde réussit cependant à prendre le meilleur, et à passer la ligne en vainqueur très applaudi. Derrière les deux hommes de tête, viennent l'Allemand Fath et le Suisse Strub, dont la lutte avec Rogliardo, puis le match qui les opposa l'un à l'autre, contribuèrent également à faire de cette épreuve la plus attrayante de la journée. La place de premier Français prise par Rogliardo est amplement méritée, et nul ne saurait contester à ce pilote une place de choix parmi les « grands » du trois roues.

Rendez-vous en 1960, pour le circuit international d'Obernai-Bernardswiller, où les « quatre roues » seront aussi de la partie, et compliments, sans réserve aucune, au MC Obernai !

Bordino.

LES RESULTATS

350 cc : 1. Dauwe (Norton), 30 tours, 79,440 km en 43' 50" 4/5, moyenne 108,726 km/h ; 2. Pawson (AJS), 43' 54" ; 3. Collot (Norton), 43' 56" ; 4. Insermini (Norton), à 1 tour ; 5. De Polo (Norton), à 1 tour ; 6. Montagne (Norton), à 1 tour ; 7. Klaeger (Horex), à 2 tours ; 8. Touzalin (Norton), à 8 tours.

500 cc solo : 1. Jaeger (BMW), 35 tours, 92,680 km, en 49' 43" 3/5, moyenne 108,848 km/h ; 2. Insermini (Norton), 50' 35" 2/5 ; 3. Ligier (Norton), à 1 tour ; 4. Bayle (Norton), à 1 tour ; 5. Montagne (Norton), à 1 tour ; 6. Valentin (Norton), à 1 tour ; 7. Pawson (Norton), à 2 tours ; 8. David (Vincent), à 5 tours.

500 sidecars, Trophée Jacques Drion : 1. Camathias (BMW), 30 tours, 79,440 km, en 44' 41" 2/5, moyenne 106,653 km/h ; 2. Scheidegger (BMW) ; 3. Fath (BMW) ; 4. Strub (BMW) ; 5. Rogliardo (BMW) ; 6. Duhem (Norton) ; 7. Beauvais (Norton) ; 8. Neussener (BMW) ; 9. Ritter (BMW) ; 10. Vivier-Merle (Norton).

Transfuge de la moto, Dagan est aussi à l'aise sur 4 roues que sur 2, les spectateurs s'en aperçurent au cours de la démonstration qu'il fit avec sa « Monomill ».

ACTUALITES

SI VOUS ALLEZ EN BAVIERE

M. Manauthon, que les lecteurs de notre Tribune Libre connaissent bien, et dont les efforts pour internationaliser le tourisme sont constants, nous signale qu'en Bavière se trouve un de ses amis allemands, fin mécanicien auto et surtout moto, qui serait très heureux d'avoir la visite des motards français passant dans la région, étant lui-même un ami de notre pays.

Vous pouvez annoncer au besoin votre passage, en écrivant de préférence en allemand, à M. Alfred Bückel, Eching am Ammersee (13 b) Haus n° 126.

Ce pays est situé à 43 km de Munich, sur l'artère München-Lindau, et se trouve au bord d'un des plus grands lacs d'Allemagne.

Terrain de camping et camp organisé se trouvent à proximité.

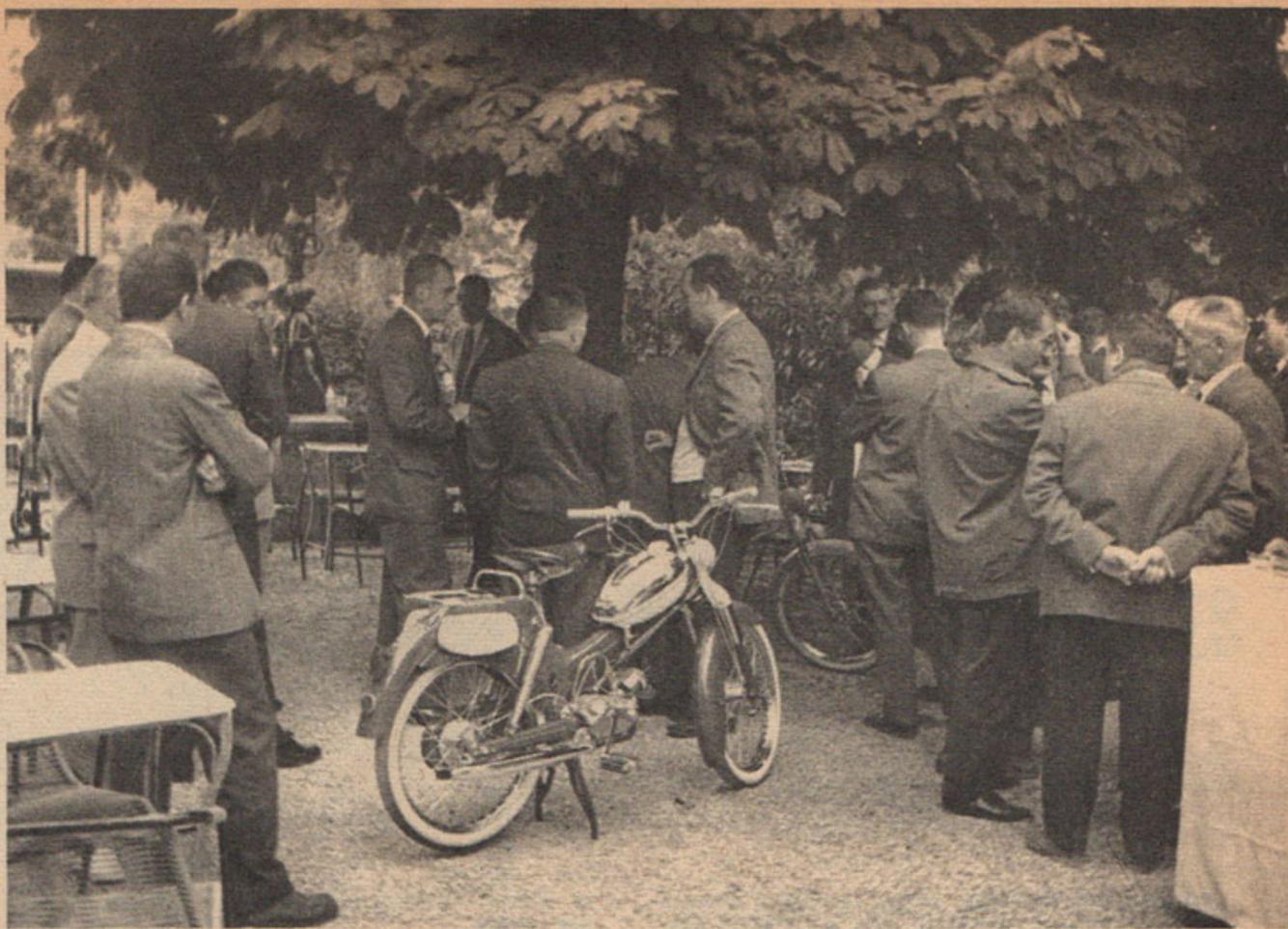
EN 1959, VAP CONSTRUIRA SES PROPRES CYCLOMOTEURS

La Société A.B.G. nous informe qu'elle vient de prendre la décision de fabriquer et vendre des cyclomoteurs complets.

La Société A.B.G. avait limité jusqu'à ce jour son activité dans ce domaine à la fabrication des moteurs, diffusés sous la marque VAP. Plus d'un million de ces moteurs ont été ainsi mis sur le marché à la satisfaction générale des usagers. Leur qualité vaut à la Société A.B.G. d'occuper aujourd'hui une position de premier plan sur le marché français.

Afin de mettre en place un ensemble industriel susceptible de répondre efficacement à une concurrence accentuée par le Marché commun et tenir compte de l'évolution de la technique, la Société A.B.G. a estimé le moment venu d'assumer la responsabilité complète du cyclomoteur aussi bien dans sa conception et sa fabrication que dans sa distribution. Cette production sera réalisée dans les ateliers des Etablissements Rhonson à Lyon (Rhône), et ceux de la Société Alcyon-Lucer à Hazebrouck (Nord). Les cyclomoteurs fabriqués seront diffusés sous les marques Vap, Rhonson, Alcyon-Lucer qui seront, pour l'utilisateur, une garantie de qualité. Cette solide position permettra d'alimenter les marchés français et internationaux en cyclomoteurs construits dans les trois usines d'Hazebrouck (Nord), Lyon (Rhône) et Blaye (Gironde).

La Société A.B.G. continuera, comme par le passé, à assurer à toute sa clientèle de constructeurs la fourniture de ses différents types de moteurs. Certains de ces constructeurs sont d'ailleurs groupés avec A.B.G. dans la Société d'Etudes de Vélos à Moteurs Auxiliaires qui a con-



C'est dans un établissement du Bois de Boulogne, que les nouveaux cyclomoteurs Puch firent leur première apparition en France, en attendant leur entrée massive cet automne.

4.000 KM EN 5 JOURS AVEC UN 50 CC OBJECTIF DES IMPORTATEURS PUCH

Une récente information nous a appris que 3.000 cyclomoteurs Puch allaient faire leur entrée en France, à l'automne.

Ceci, l'importateur, M. Humblot devait nous le confirmer au cours d'une récente réception au cours de laquelle furent présentés les deux luxueux modèles.

Mais une autre nouvelle attendait l'assistance, qui groupait agents de la marque, représentants des sociétés ACMA, Castrol, Brampton, etc... et nos confrères. Georges Monneret se propose de faire,

en septembre, un tour de France de quelques 4.000 km empruntant l'itinéraire de l'actuel Tour de France cycliste, exceptés les passages à l'étranger.

Et ceci, au rythme effrayant de 800 km par jour, en moyenne, puisque le périple doit s'effectuer en 5 jours maximum.

Une belle preuve de confiance dans la valeur de ce cyclo, une magnifique œuvre de programme en faveur du deux-roues.

çu et qui diffuse aujourd'hui le Vélovap, le plus automatique des cyclomoteurs à galet.

Rappelons à ce sujet, à nos lecteurs, que les Vélovap sont déjà disponibles chez les agents de la marque.

DES TRIUMPH EN URUGUAY

... Quatre « speed twin » Triumph ont été acquises par la Police du Port de Montevideo (Uruguay). Ainsi une nouvelle nation vient s'ajouter aux quelques 150 pays dont les services publics utilisent des motocyclettes fabriquées à Coventry (Grande-Bretagne).

SALON DE BRUXELLES

Le prochain Salon du Cycle et du Moto-cyclo de Bruxelles sera organisé en janvier 1960, au Parc du Heysel. Les dates retenues sont du 16 au 27 janvier.

ANNULATION

Le Moto-Club d'Epernay nous informe que sa concentration nationale motocycliste et de camping prévue pour les 18 et 19 juillet prochains est annulée.

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. (Immeuble M° Sentier) - Tél. GUT. 73-32 (4 lignes groupées)

ABONNEMENTS

	France	Etranger	France	Etranger
24 Nos	1.400 fr.	1.700 fr.	50 Nos	2.500 fr. 3.000 fr.

● L'abonnement comprend les réductions et le bénéfice des numéros spéciaux (Nos 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°

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

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

FOURCADE PROTESTE : a - t - il tort ou raison ?

MOTOCYCLISTE de longue date, Fourcade est au nombre de nos inters qui se sentent oubliés. Jusqu'à présent, son tempérament tranquille et de bon vivant, lui avait fait accepter cet état de fait. Pourquoi aujourd'hui prend-t-il le mors aux dents ? C'est ce qu'il vous explique lui-même.

J'AI participé à la première épreuve du Championnat de France Inter qui s'est déroulée à Bourg le 10 mai dernier et pour ce championnat, voyez-vous, j'avais fait un grand effort en me procurant une Norton 58 qui je vous l'assure m'a fort coûté.

Donc, venons-en aux faits : la première épreuve du championnat de France passée, c'est au tour de la deuxième épreuve. Clermont-Ferrand, Grand Prix de France. Engagé de la première heure 3me ou 4me, cela depuis plus de 2 mois, bulletin d'engagement signé, frais d'engagement 3.000 francs expédiés, je me vois à 4 ou 5 jours de cette épreuve le départ refusé, pourquoi ? Je n'en sais encore rien, sur ce j'écris sans tarder à M. le Président de la F.F.M., M. Pérouse, pour que le Directeur des Services, M. Renaut, me réponde en ces termes : « L'épreuve étant une épreuve sur invitation, la commission sportive

n'a pas retenu votre candidature ». Croyez-moi, je connaissais le résultat d'avance, mais pourquoi n'ai-je pas été retenu après avoir été fermement engagé ? Mieux encore : *Moto-Revue* annonçait huit jours avant l'épreuve les 21 partants de ce Grand Prix de France et mon nom figurait à la 3me ou 4me place, alors ?

... Si j'avais su ne pas prendre le départ à Clermont, j'aurais certainement pris le départ au Circuit des Frontières en Belgique ou au Circuit de Tubingen en Hollande. J'ai délaissé Madrid le 10 mai, pour participer à la première épreuve du Championnat et cela pour trois fois moins de prime de départ. J'ai les preuves en mains, Messieurs, et pour une monte en side et mon passager en solo, cela faisait encore plus que le double de la prime de départ du Grand Prix de France. J'ai perdu tout cela, pour avoir pensé davantage « Français qu'étranger ».

Mais tout ceci ne m'explique pas la nature de ce refus !... Il est tout de même malheureux que, nous trouvant à peine 10 sidecaristes en France, l'on ne puisse pas participer à toutes les épreuves du Championnat et que par dessus le marché l'on prenne tous les étrangers ou bien des « gars » que je connais qui prennent le départ avec des machines vieilles de 10 ans !...

N'est-ce pas une honte que nos voisins Espagnols nous engagent même dans leurs épreuves nationales, alors que nous ne pouvons même pas courir chez nous. Un bon point pour les organisateurs de Bourg qui sont les seuls en France à prendre au départ la quasi-totalité des coureurs français. Bravo, voilà qui est français !...

Raymond FOURCADE,
coureur motocycliste,
50, rue de Pisson, Auch (Gers).

Et voilà une nouvelle fois le drame de ces Championnats de France qui éclate. Nous avons évoqué l'amertume des solistes à l'occasion du circuit de Moulins, mais il semble que les sidecaristes ne soient pas mieux partagés.

Que Fourcade ne soit pas une tête d'affiche, bien sûr, tout le monde le sait, lui-même le premier. Mais si les organisateurs ne réservent leurs engagements qu'aux 4 meilleurs Français, que va devenir notre sport et tous les pilotes, jeunes ou moins jeunes, qui cherchent à s'améliorer ? Il faut qu'en 1959 la question des Championnats de France Inter soit tranchée par la F.F.M. Ou épreuve obligatoire pour tous les licenciés, comme le propose le M.C. Moulins, ou entraînements éliminatoires comme il a été pratiqué à Pernes, mais que la comédie des épreuves sur « invitation », et qui toutes comptent, cesse. On se plaint que le Championnat de France ne représente plus rien aux yeux du grand public. Mais que fait-on pour qu'il en soit autrement ?

PIÈCES DÉTACHÉES D'ORIGINE

Ariel  Sunbeam

A. DUBOIS, Téléphone

58, rue A. Briand, LEVALLOIS

Expédition contre rembours.

REMISE aux RÉPARATEURS et MOTORISTES

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

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

Scoters :

VESPA, LAMBRETTA, RUMI
neuf et occasion

Prix spéciaux aux Agents S.N.C.F.
et Administration

TOUS VOS IMPRIMÉS

CATALOGUES - DÉPLIANTS - PROSPECTUS

PROJETS - CRÉATIONS

GRATUITEMENT : — PRÉSENTATION —

TOUS TRAVAUX DE PHOTOGRAVURE

CLICHÉS - PHOTOS - RETOUCHES - DESSINS

AUTO-IMPRESSIONS PUBLICITAIRES

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

PIÈCES ORIGINE

HOREX

IFA - SIMSON - AWO

166, rue Lafayette, Paris-10^e
Tél. : NOR 07-59

Remise aux Réparateurs
et Motoristes

Pièces

origine

ARIEL — SUNBEAM

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

Toutes pièces en stock
EXPÉDITION

STOCKISTE : Remise aux
réparateurs et motoristes

PUCH

SERVICE APRES-VENTE

★

LES ETS. PIERRE HUMBLLOT
PRIENT LEUR CLIENTÈLE DE
S'ADRESSER A L'UN DE SES
AGENTS AGRÉÉS ;

COUTURIER - 149, avenue de Neuilly
(Neuilly-s-Seine) Tél. SAB 98-39

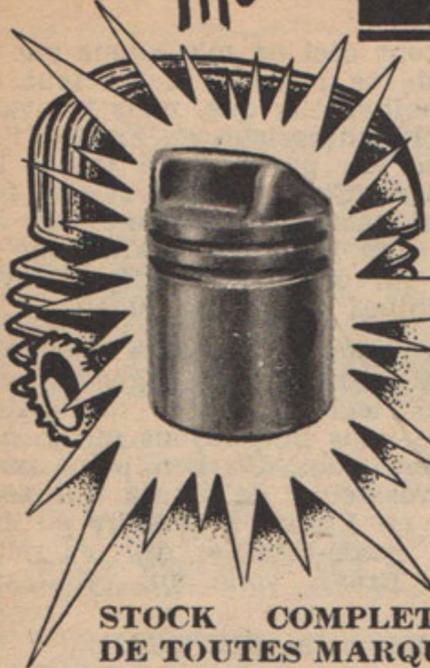
KIÉNÉ - 73, Quai du Point du Jour
(Boulogne-Billancourt) Tél. MOL 64-02

DURAND - 46, Bd. de Stalingrad
(Vitry-s-Seine) Tél. ITA 31-64

QUI ASSURERONT A COMPTER
DU 1^{er} AOUT 1959 LES RÉPARA-
TIONS ET LA GARANTIE QUI
ÉTAIENT ASSURÉES PAR LES
ÉTS. PIERRE HUMBLLOT.

Pour
votre
moto

LE PISTON MAHLE



MONTÉ EN SÉRIE
par les constructeurs
6 Alliages différents
adaptés à chaque
conception de moteur

LÉGERS
PRÉCIS
SÛRS
SILENCIEUX
ROBUSTES
SANS DILATATION

STOCK COMPLET EN MAGASIN
DE TOUTES MARQUES ALLEMANDES
B.S.A. - NORTON - MATCHLESS
TRIUMPH - HARLEY-DAVIDSON
Scooters VESPA et LAMBRETTA
Production de la plus importante
usine de pistons d'Europe.
Distributeur exclusif pour la France

A. CHARDONNET 16 ter, rue Etienne Marcel - M^o Hoche
PANTIN (Seine) - Tél. : VIL. 21-63

CARBURATEURS
ET PIÈCES DÉTACHÉES



IMPORTATEUR EXCLUSIF
SOUBITEZ

79 AV. DU ONZE NOVEMBRE
LE PERREUX, SEINE
TRÉ 24-20 & LA SUITE

CONDITIONS AUX
RÉPARATEURS
ET MOTORISTES

EXPÉDITIONS CONTRE REMBOURSEMENT

MANUFACTURE de VETEMENTS de CUIR

CHROME-CUIR 38, r. du Château-d'Eau
PARIS (10^e)
NOR. 08-09



TOUS
vêtements
de cuir
MOTO
et
combinaisons
en cuir pour
compétition
Exigez
la marque
**CHROME-
CUIR**
CATALOGUE
GRATUIT
SUR DEMANDE

BSA STOCKIST

Motos et Pièces disponibles
ENVOI CONTRE REMBOURSEMENT
OCCASIONS AVEC CONTRAT DE GARANTIE

RAPID'MOTO

6, rue Dailly, St-CLOUD - MOL. 21-29
D^r J. CHARRIER, International de Moto-Cross

MOTO-HALL

vous présente les modèles ARIEL et VELOCETTE

Les motos TERROT et PEUGEOT
Les scooters LAMBRETTA et VESPA
VELOSOLEX

H. HABERT 78, av. des Ternes
— PARIS-17^e —
Tél. : GAL. 78-95

ACCESSOIRES - CREDIT 3 à 18 MOIS - REPARATIONS

Expéditions dans toute la France et Outre-Mer
Pièces détachées : TERROT (anciens et nouveaux modèles) - VELOCETTE et ARIEL (anglaises d'origine)

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)

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.

ALCYON

3 CV nve 59 gar. us. 6 m. Val. 200., vds 120. Créd. 15 m. 1er vers. au gré client. 17, r. Pajol.

RENE GILLET

125 neuve 59, garantie 6 mois, valeur 115, vds 75.000. Crédit 12 mois. 1er versem. au gré du client : 17, rue Pajol (18e).

MOTOBECANE

Motobécane 175 Z 22 C imp., 10.000 k, 80.000. Fourmond, 44, r. Denis-Papin, Fontenay-s/Bois

PEUGEOT

125 Peugeot 55 impec. 10.000 km, 30.000. MIC 23-15, soir.

TERROT

500 Terrot RGST en t. b. état av. sidecar Précision 18.000 k. Px int. Cuisinier, tél. LON 37-28

V. 175 Terrot Rall. 58 7000 k 150 ét. nf. Arod, Pizançon, Drôme

MOTOS ANGLAISES

Vds BSA A.10. G.P. 56 21.000 km, très équip. t. b. état. ROB 57-64 dep. 19 h. et sam.

Panther 350 osc. 56 4.500 km gar. px à déb. Bonneau, 80, r. Fleury, Clamart. Agt BMW of.

Triumph 350 cm3 culb. parf. état. 60.000 à débattre. Lenglard, 1, rue du Chapitre, Vernon (Eure).

Ariel 500 Twin équ. impec., 150.000, créd. Rodriguez, 66, r. Edouard-Vaillant, Montreuil.

BSA Sup. Rocket, 650, 1957, 12.000 km, ét. neuf., pneus neufs, accessoires, équipement. Prix 300.000 fr. Lagardelle, Hôtel Peugeot 2, Sochaux, Doubs.

M. Vaccani René, 66, av. Carhot, Cachan, vend B.S.A. 350 (cross) cause accident, prix intéressant.

BSA 250, C 11 SL, 1954, bon état, 90.000 à débattre. M. Rabillard, 15, rue de Lorraine, St-Germain-en-Laye (S.-et-O.)

1000 Vincent 25.000 km, impec. 190.000. Leconte, 45, rue Qu.-Barré, St-Quentin (Aisne).

500 cc Triumph, 57, excel. état. Boscher, 27, rue de Rome Paris. LAB. 11-68.

350 Ariel impec. 90 cpt. Magne, 95, bld Macdonald (19e).

BSA 350 B31 imp. Ferrier, 253, bd de Pontoise, Herblay S.O.

Sunbeam S7 ét. nf 16.000 km, 190.000 cse ach. voit. DID 83-00

TRIUMPH

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

MOTOS ALLEMANDES

Horex Res. 58, 5500 km impec. gar. Prix à déb. Bonneau, 80 r. Fleury, Clamart. MIC 40-28.

Horex 350 Resident 55, soignée, 210.000. Bodereau, 1, p. Mazy Ivry-sur-Seine, 19 h. 30.

Horex Resident, prix à débattre. Mury, 11, rue Henri-Martin, Ivry. POR. 02-30.

DKW 250 ét. nf b. prix. AVR. 32-65. 42 av. Gambetta Bagnolet

MOTOS AUTRICHIENNES

Puch 250 TF side Humblot ens. ou séparément. M. Baratay, 97, rue Réaumur, Paris (2e).

Puch 250 SGS 56 11.000 km, nbx acc. px à déb. ALE 24-47.

Puch 175 SV 10.000 km, très belle. Moutard, 35, rue de Montmorency, Paris.

MOTOS TCHEQUES

350 Jawa 58, 6.000 kms garantis, sacrif. 160.000 tte équ., occ. unique. Jehan, Fos/Mer B.d.Rh.

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

350 Jawa 70. Dubois, 8, r. Oberkampf, Paris (XIe).

MOTOS DIVERSES

CHEZ AUDEGEAN

500 Ariel bicylind. 57 avec	100
650 Triumph 1953 avec	75
500 BSA B33, 1955, avec	70
500 BSA A7, 1952, avec	65
600 Saroléa gd tour, 53 av.	70
500 NSU 1953, avec	60
350 Ariel 1955, avec	65
350 Jawa 1957, avec	80
250 Jawa 1957, avec	70
350 Jawa 1954 avec	55
250 BSA 1953, avec	45
175 Puch SVS et SV 56 av.	60

LE SOLDE EN 6-9-12 MOIS
150 MOTOS ET SCOOTERS
10 r. Apennins-17e M° Brochant

NORTON, FN, ALCYON, RAVAT, RENE GILLET et CYCLOS, soldées modèles 59. Crédit 15 mois. 1er versem. au gré du client. 17, rue Pajol (18e).

CHARRIER ANDRE CHAMPION DE FRANCE 1936 BSA Super Rocket 58, BSA A10 oscillante, BSA A.7 oscillante, BSA A.7 Shooting Star, BSA - B.31, BSA - C.11. SL, BSA - DB.32 état neuf, ARIEL Cross neuve 450.000. SUNBEAM S7 - S8, PUCH 175 SV, JAWA 250/350.

CREDIT - REPRISE 28, rue Davoust, PANTIN (S.) Téléphone VILlette 17-38. Machines garanties.

LIQUIDONS

parmi 100 motos diverses : Scooters neufs 50.000, side Précision neuf, 750 CEMEC 75.000, 600 BMW 60.000, 500 BSA 75.000, 350 BSA, Jawa 50.000, 250, 175 Terrot, Puch, Peugeot 35.000, 125 Terrot, Gnome 20.000, etc., etc. 4 CV Renault, reprise moto. Crédit. B.F., 10, av. de Saint-Ouen, Paris-18e.

LADEVEZE

Agent toutes marques 1.000 scooters, motos, cyclos, tri. Achat, échange, crédit (cartes d'achats). Neuf, occasion garantie. Toutes pièces et accessoires. Exp. France, colonies. 170, avenue de Clichy, Paris (17e). MARC. 09-79.

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-17e (fond du passage côté cinéma, accès et parking ds la cour).

Jean MURIT

4 fois champion de France 10 fois recordman du monde

Agent officiel B.M.W. Occasions

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

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

Motos Etrangères, 250 à 650. Crédit, assurance comprise. Auto-Moto-Service, 62, av. de Choisy, Paris-13e.

REPRISE MOTOS ET SCOOTERS SUR VOITURES

AJS 500 oscillante, Ariel 500 Twin, BSA 250 à 650 Twin, BMW R 73-66, Jawa 350 Bicylindr. Triumph 650 oscillante, Peugeot 125 et 175, Motobécane 125 et 175. Grand choix de motos et scooters à partir de 20 000 frs Crédit. Reprise. 4, r. Beaurepaire, Pantin. VILlette 15-18.

SCOOTERS

Vespa 55 5.000 k, ét. nf. acces. PRO 07-12, heures bureau.

Rumi 4.500 k, état neuf, 95.000 frs. Ts jours 14 à 16 h sf lundi 127 bd A.-Blanqui, Paris (13e).

SPEED-MORS en bon état de marche ayt servi à un technicien de Moto-Revue. Réellement bas prix, et au plus offrant. Moto-Revue, 12, rue de Cléry.

Lambretta 56, 14.000 km, mot. nf, acc., 80.000. Pérou, 5, rue Frontenex, Annecy (Hte-Sav.).

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

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

V. ou éch. Citroën H Camping tt conf. démont. Serge, 9, rue Turpin Fontenay-s/B. TRE 48-40

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.

CYCLOMOTEURS

Peugeot Sport 2 vit. ét. nf (550 km) 73 kmh chrono. garanti. au plus offrant. Ecrire à Moto-Revue, 12, r. Cléry, Paris

ACHATS

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

Fait compt. de suite ttes motos étrangères. LAB. 44-65.

VOITURES

Abelle 52 bon état, 52.000 km 100.000. Leconte, 45, rue Qu.-Barré, St-Quentin (Aisne).

GARANT. CREDIT 15 MOIS Dauphine 58, 27.000 k. 475 4 CV 55, très bon état ... 225 Frégate 55 Amiral 250 Vedette 1952, 1953 100 Simca 5 Fgite 48 et Cpé ... 50 Simca 9 Aronde 1954 260 Citroën 11 B, 1954 200 Lancia Belna C.I., 7 CV.... 75 Mochet Fgite 57, 1 CV 95 Reprise Motos récentes. 10, rue des Apennins (17e) (Métro Brochant)

P. Mayet, 62, rue d'Espagne, Bayonne, aimerait rentrer en relation avec le propriétaire de la BMW qui roule équipée d'un carénage allemand englobant la roue avant.

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

ASSURANCES IMMÉDIATES

Accidents — Tiers — Tous risques — Vol — Incendie

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

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



DES MILLIERS de km
tranquilles avec
NOS OCCASIONS
comme neuves
250 cc et 500 cc



HOREX

TOUS LES MODELES 1959

DISPONIBLES

EXPOSES

Accessoires

BMW

REPARATIONS



Pièces
détachées
origine
EXPEDITION

A votre disposition pour
tous renseignements

BSA CREDIT 15 MOIS
même avec reprise **BSA**

**HAFFA
DOPCYL**
2 TEMPS
pour compétitions

OLIVIER 707



HUILES DE HAUTE QUALITÉ

Aujourd'hui, LA FONTAINE dirait...



Rien ne sert de partir à point...

IL FAUT S'ARRÊTER A TEMPS!

Pour votre sécurité, pour votre tranquillité, faites
toujours appel à la marque de garnitures de freins
qui a fait la preuve de sa résistance et de sa
progressivité: FLERTEX.

Vous vous arrêterez à temps!

GARNITURES DE FREINS ET D'EMBRAYAGES

FLERTEX

21-23 AVENUE SAINTE-FOY - NEUILLY-SUR-SEINE

Royal Enfield

Modèles « TOURISME » et « SPORT » disponibles
en 250 - 350 - 500 et 700 cc

PRIX ETUDIÉS - CREDIT - REPRISES

Pièces d'origine -- Pneus METZELER

Expéditions dans toute la France

Agent Général pour la France :

Ets P. PSALTY 80 av des Ternes, PARIS-17

Tél.: ETOile 55-52

Métro : Ternes



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

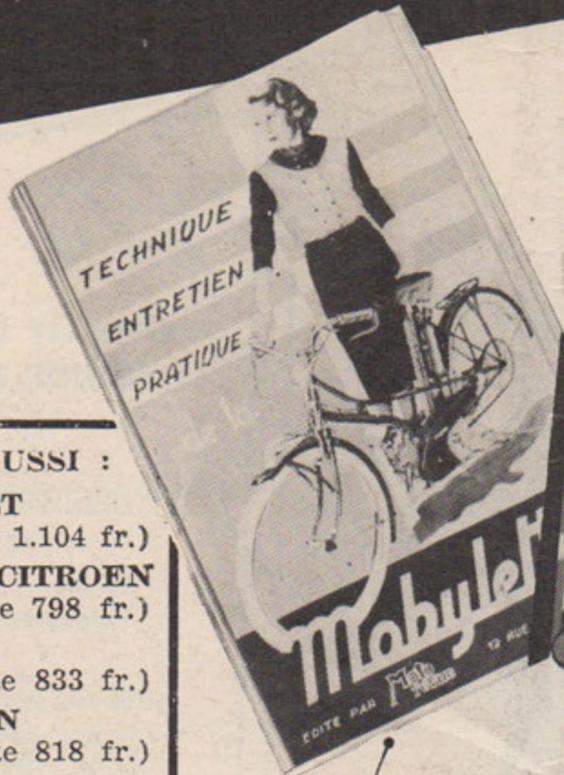
Combinaison ou 2 Pièces
PLASTILON

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)



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.)

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)

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.

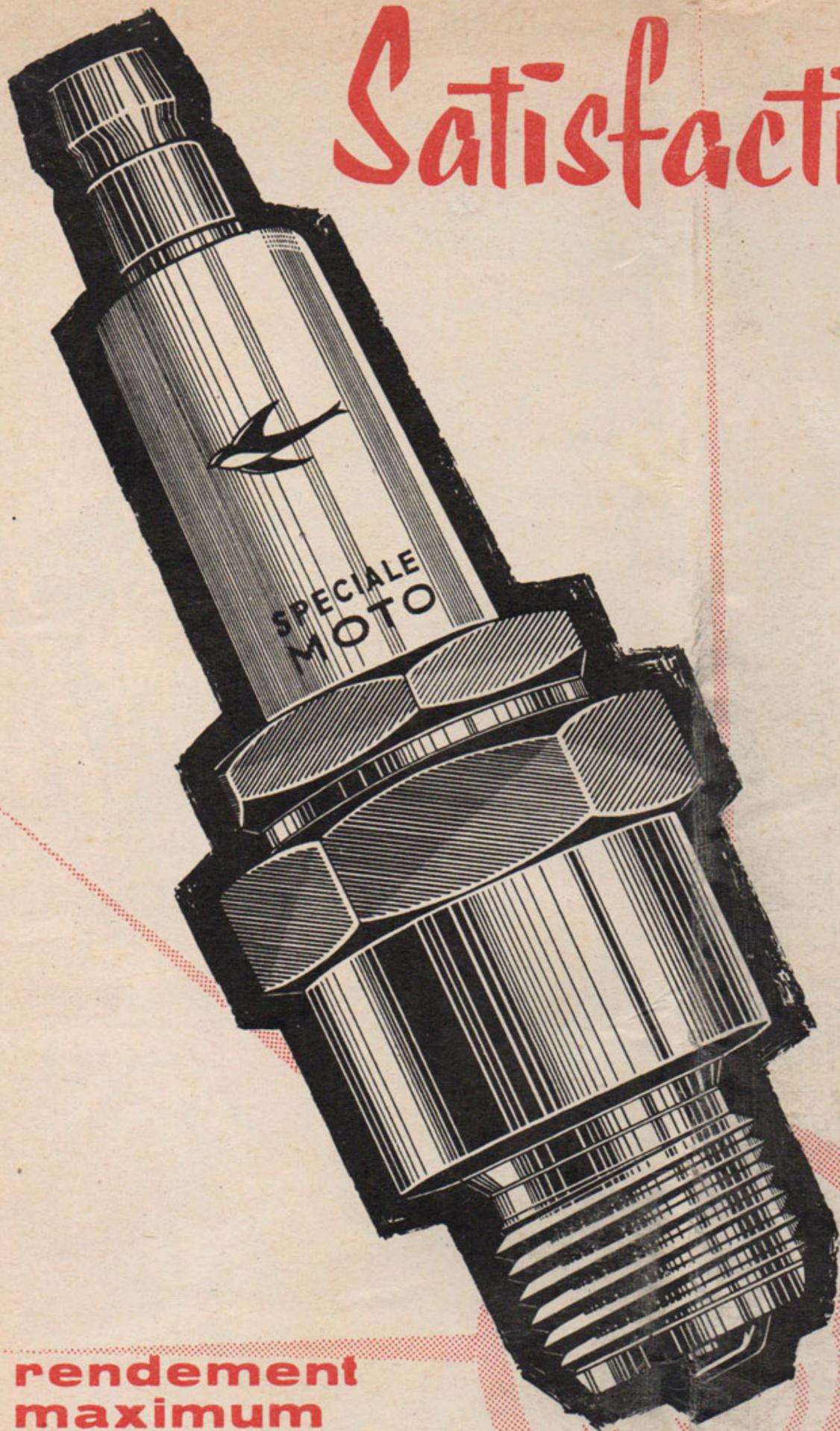
CARNET DE BORD du Motocycliste
60 fr. (franco 110 fr.)

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

Satisfaction totale!



**rendement
maximum**

**un type de bougie
pour chaque
type de moteur**

EYQUEM

EXTRAIT DU GUIDE D'ALLUMAGE

★

CYCLOMOTEURS

Mobylette	118
(Service dur)	113
Peugeot	112
Velosolex	112

CYCLOS avec MOTEURS :

Aubier-Dunne	112
Briban-Zurcher	112
Cucciolo - Itom	
Lavalette - Motobloc	113
Sachs - Ser - Vap 49 cc	

SCOOTERS

Lambretta	113
Manurhin	113
Motobécane	125
Vespa	113

VÉLOMOTEURS

Motobécane 125 cc lat.	112
Peugeot 2 tps 125 cc	113
Terrot 125 cc culbut... ..	115

VÉLOMOTEURS avec MOTEURS :

A.M.C. - Villiers	113
Ydral	113
Vap 100	116

MOTOS :

Peugeot 250 cc	116
» autres mod. ..	113
» culasse épais. ..	129
Motobécane : culbut. ..	113
» culasse ép. 125 ou 129 ..	