

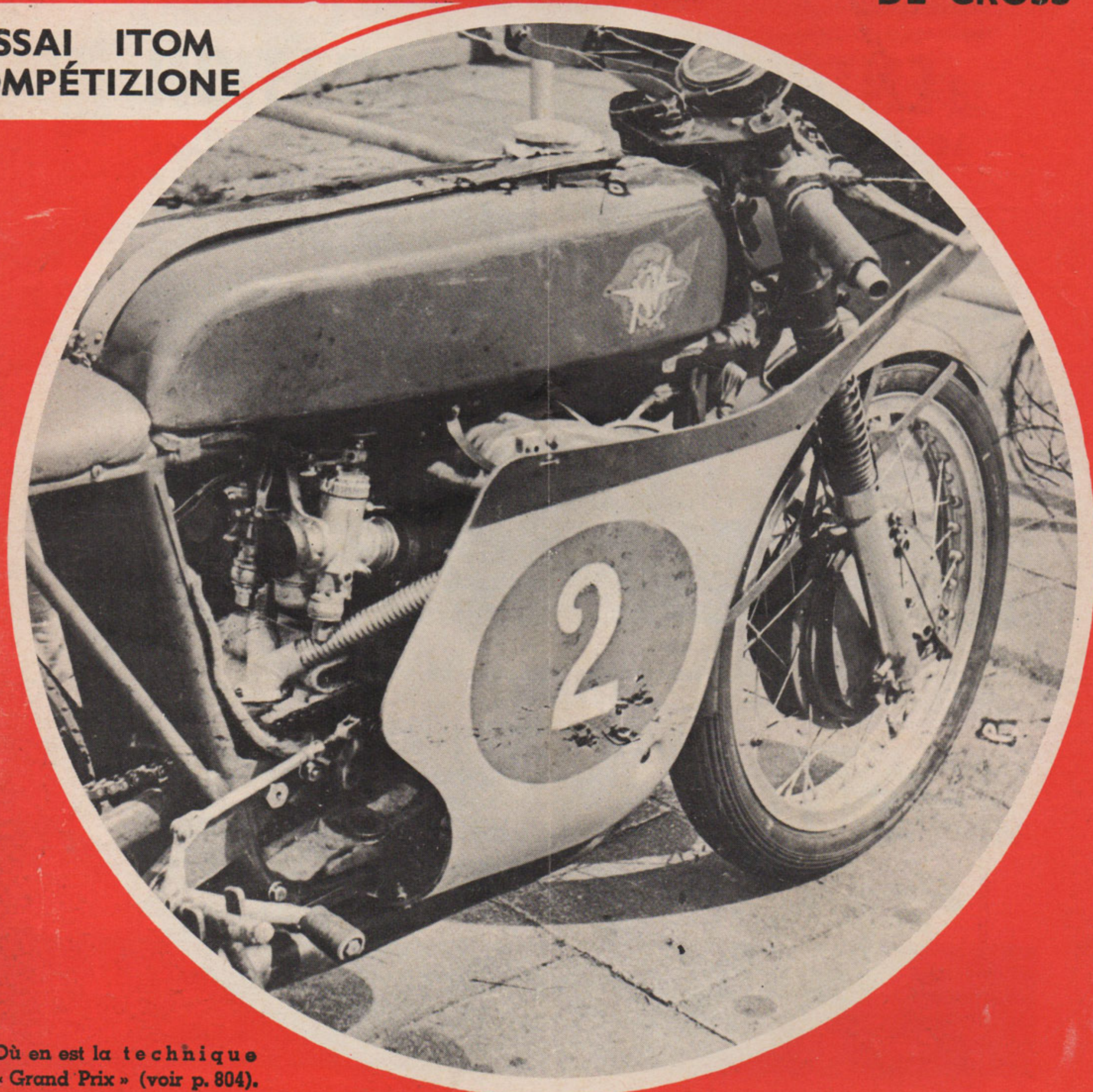
Moto revue

47^e ANNEE. — 18 JUILLET 1959. — N° 1.450

Tous les Samedis, le Numéro : 70 frs

LE G. P.
D'ANGLETERRE
DE CROSS

ESSAI ITOM
COMPÉTIZIONE



Où en est la technique
« Grand Prix » (voir p. 804).



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 MOTOCYCLISTE**, 376 pages (894 F) ; **l'ATELIER du MOTOCYCLISTE** (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 INDIQUES 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



UNE
JAWA

*transforme
les vacances
en*

**JOYEUSES
RANDONNEES**

**LIVRABLES
IMMEDIATEMENT**



175 cc : 205.000 F + t.l. - 250 cc : 249.000 F + t.l. - 350 cc : 282.000 F + t.l.
250 Cross : 365.000 F + t.l.

Franco de port et d'emballage

200 CONCESSIONNAIRES A VOTRE DISPOSITION

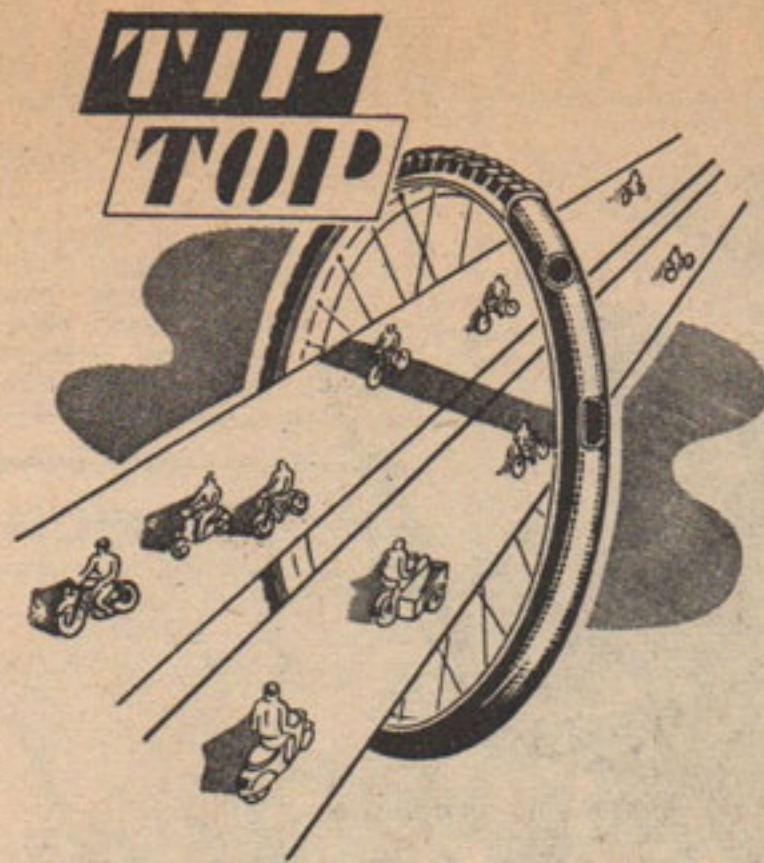
LISTE SUR DEMANDE

GARANTIE TOTALE - LARGES FACILITÉS DE PAIEMENT

**AGENT
GENERAL**

Ets Jacques POCH

127, Av. de Neuilly, NEUILLY-s-Seine, Mai. 61-70



la marque mondiale

Une nouvelle vie !



★ ... pour les pneus : emplâtres intérieurs étoilés ; flancs et bandes de roulement ; pâtes vulcanisantes « A et B » pour apport extérieur de gomme.

... pour les chambres à air : même synthétiques et de tous diamètres.

Demandez les nécessaires :

« Tip Top » pour cyclo - moto - scooter.

« Coffrets ateliers » pour station-service.

VULCANISATION
CHIMIQUE ET INSTANTANÉE
A FROID SANS OUTILS



Société Française des Produits **TIP-TOP**
22, Rue de Vintimille - PARIS-9^e
Tél. : Direction, TRI. 73-30 et la suite - Sce Commandes : TRI. 71-92

POMPES MISTRAL

POUR
MOTORISÉS
SCOOTERS
MOTOS

Dimensions de
300x24 à 300x28
et 400x24 à 400x28

Pompe LUXE n° 991
Pour motos

Tout en Laiton chromé sur nickel brillant

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

MARCHAND Frères
16, rue Danton LEVALLOIS

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

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

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



Exigez

UNE VÉRITÉ BIEN CONNUE MAIS QUI N'EST PAS APPLIQUÉE, ET POURTANT QUE DE FRAIS INUTILES SERAIENT ÉVITÉS SI VOUS CHOISSIEZ UNE HUILE QUE VOTRE MOTEUR APPRÉCIE de votre fournisseur :

Bret-oil

L'HUILE DE COMPÉTITION AU SERVICE DU TOURISME

2 TEMPS BRET-OIL "SPECIALE 2 TEMPS"
ou BRET-OIL "2 TEMPS SCOOTER"

4 TEMPS BRET-OIL "COMPÉTITION"
ou "ULTRASPORT"



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

SAKER
522-525
300
400
610
121 "F"
391
86
"P"
722-723
600

ACCESSOIRES
POUR
MOTOCYCLETTES-VELOMOTEURS-CYCLOMOTEURS

SAKER
ETS ANDRE PORTERIE

263
270
251

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



12, RUE DE CLÉRY, PARIS (2)

Rédigée par des motocyclistes pour les motocyclistes

NOUVEAU, MAIS TARDIF ASSOUPPLISSEMENT DU CREDIT.

LA saison de vente touche à sa fin, et il est encore trop tôt pour savoir si elle fut meilleure ou pire que la précédente.
Le commerce du motocycle traverse une crise dont les causes sont désormais trop connues pour être une nouvelle fois détaillées.

Toutefois il est un fait que notre économie bâtie à « l'américaine » comme l'est toute celle de l'Europe de l'Ouest, ne peut plus laisser place à la politique du bas de laine.

Les économistes vont même jusqu'à démontrer qu'il est inévitable qu'un pays « capitaliste » soit en légère, mais continuelle inflation.

L'argent doit être, de nos jours, en perpétuel mouvement, les « gros » doivent investir, les « petits » toujours acheter.

★

Tout cela est bien beau, mais encore faut-il pouvoir le faire !
D'une manière artificielle, il est aisé d'augmenter le pouvoir d'achat de la population, tout en bloquant salaires et prix de vente.
Cet artifice : c'est le crédit, une institution qui nous vient tout droit des U.S.A.

Quand le commerce va mal, quand il faut une relance, le gouvernement en général assouplit le crédit.

Nos voisins britanniques sont allés très loin dans ce sens, et ceci non sans risque.

Chez nous, on se veut plus modéré, et le Conseil National du Crédit lâche du lest 5 % par 5 %.

C'est ainsi que le premier versement effectué pour l'achat d'un motocycle sera désormais ramené de 25 à 20 %, tandis que le délai de paiement est porté de 15 à 18 mois.

Heureuse initiative, mais qui semble venir bien tardivement.

Comme notre joie aurait été plus grande, si, comme nos confrères automobiles nous avions pu ajouter :

Pour les commandes de voitures passées entre le 16 août et le 15 novembre 1959, le délai de paiement passe à 24 mois !...

Reconnaître le caractère saisonnier de la vente des automobiles et agir en conséquence, voilà qui est parfait ; mais laisser le « deux-roues » de côté, lui dont la vente est fonction du baromètre, voilà qui semble bien curieux.

SPA :

Surtees, Hocking, Ubbiali, Schneider et une révélation : Rogliardo

CINQUIÈME épreuve des Championnats du Monde 1959, le Grand Prix de Belgique, traditionnellement organisé sur le circuit de Spa-Francorchamps avait attiré le grand public.

Il est vrai que le soleil de ce dimanche, l'attrait du cadre magnifique de ce circuit et des courses de Championnat du Monde, voici un programme qui ne pouvait laisser les sportifs indifférents. Aussi, bien que les records d'affluence n'aient pas été battus, mais égalés, les motocyclistes étaient venus en très grand nombre.

Trois courses comptaient pour le Championnat du Monde : 125, 500 et sides. Une course de 350 réservée aux « formule 1 » complétait le programme de la journée qui débutait, par la course des 125.

LES 125

Douze partants sont alignés devant les tribunes : les officiels Provini et Ubbiali pour MV, Hailwood, Spaggiari et Taveri pour Ducati et Derek Minter (Degner et Fügner ayant chuté sans gravité aux entraînements ne prennent pas le départ), pour MZ. En plus de ces six officiels, six « privés », parmi lesquels Kavanagh, Pagan, Kronmüller, Pesl, etc...

Ubbiali prend le commandement d'un peloton comprenant les officiels, à l'exception de Derek Minter qui a perdu du temps à mettre en route sa MZ.

L'Allemand Pesl abandonne au 3^{me} tour. Au 4^{me} tour (sur les 8 de la course), le groupe de tête est toujours mené par Ubbiali, suivi de très près par Taveri, Spaggiari et Provini, alors que Hailwood a pris 150 m de retard. Derek Minter a remonté Kavanagh et lui a pris la 6^{me} place.

Pendant deux tours, les hommes de tête continuent leur course roue dans roue, cependant qu'Amfaldern abandonne. Au 6^{me} tour, Spaggiari perd du terrain puis tombe en panne et revient aux stands en poussant sa machine.

La fin de course est passionnante, car les deux MV de Provini et Ubbiali n'ont pas encore réussi à lâcher la Ducati de Taveri. Au cours du dernier tour, Ubbiali sautait Taveri à Burnenville, Pro-

vini en faisant de même à Malmédy, mais à Stavelot, Taveri était de nouveau en tête. A la Source, les 3 hommes étaient au coude à coude et ce n'est que peu avant l'arrivée que les MV lâchaient la Ducati, Ubbiali devançant Provini de 4/10 et Taveri de 10" 5.

LES 350 EN FORMULE 1

La course des 350, disputée en formule 1, ne comptait évidemment pas pour le Championnat du Monde. Cette formule 1, dont on peut se demander ce qu'elle apporte de nouveau — sinon la possibilité pour les constructeurs britanniques de remporter une victoire, les MV n'étant pas au départ — réunissait la plupart des pilotes privés habitués du « Continental Circus ». Grand favori de l'épreuve : Hocking, le plus rapide aux essais ; outsiders : Brown, Duke, Hailwood et Bob Anderson, la lutte pour la 2^{me} place sera ouverte.

Gary Hocking, servi par une Norton aux étonnantes possibilités, s'envole dès le départ et fera une course solitaire à la première place sans jamais être le moins du monde inquiété, augmentant régulièrement son avance sur le 2^{me}.

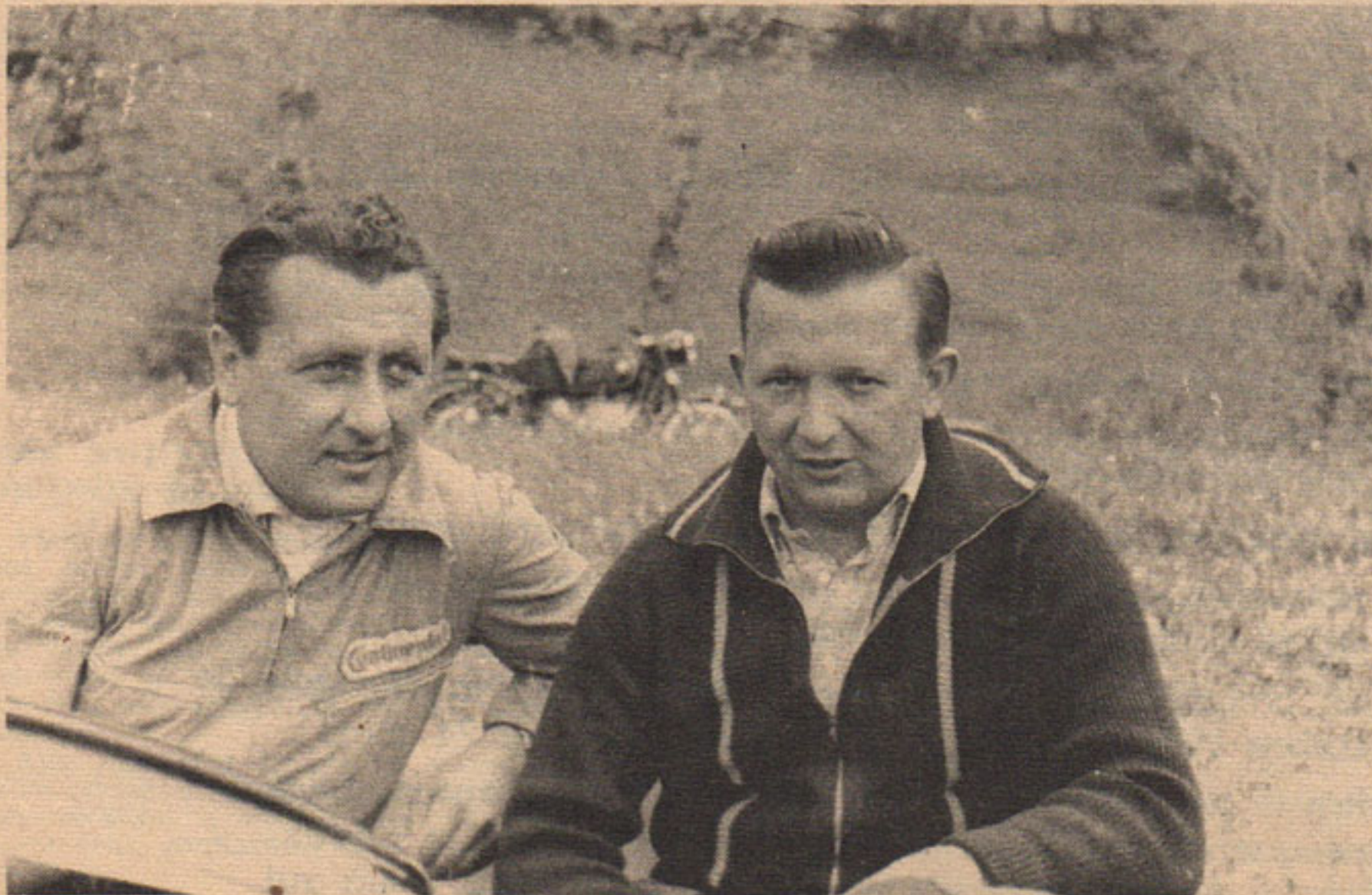
La place de 2^{me} était d'ailleurs âprement disputée par un groupe comprenant Duke, Brown, Phillis, Hempleman, Dale et Bob Anderson ; plus loin, dans un imposant peloton nous trouvions Hailwood, et notre compatriote Insermini, cependant que trois hommes abandonnaient déjà : Ferbrache, Schneider et Pesl. Au tour suivant, Dale, Hailwood, Carlsson et Pawson abandonnaient, alors que Duke et Brown se disputent la 2^{me} place « entre amis », ayant largué leurs adversaires.

Ici, il faut ouvrir une parenthèse à propos de Jacques Insermini. Notre sympathique inter, aux essais, avait réalisé les temps suivants : 5' 25" avec sa 350 et 5' 2" avec sa 500. Or, Reg. Dearden, grand spécialiste Norton, lui confia la 350 dont disposait Hocking au G. P. de France, à Clermont-Ferrand. Le temps

Rogliardo



Révélation du G. P. de Spa, notre compatriote Rogliardo, (ci-dessus), aidé de Godillot, termine 2^{me} derrière les champions du monde Schneider-Strauss (à gauche).



d'Insermini sur le tour descend à 4' 58" (4" de moins qu'avec sa 500 !) et voici Insermini bien parti et qui se retrouve en bagarre avec les meilleurs « privés » : Hailwood, Kavanagh, Derek Minter, Tanner, etc... Mais, dans une grande courbe prise « à fond de 4^{me} », donc à plus de 200 km/h, Insermini reçut sur le visage la plaque de course, en plastique heureusement, d'un coureur qui le précédait. Aveuglé, Insermini sortit de la piste, roula plusieurs dizaines de mètres sur l'herbe du bas-côté et se retrouva sain et sauf, mais avec un bon retard sur son groupe et un moral fortement



Jacques Insermini connut la malchance, mais sa course en 350 fut cependant remarquable.

ébranlé. Il se remit donc en piste, et ce n'est que lorsqu'il se fit rattrapper par Derek Minter (qui avait chuté) au premier tour à la Source, qu'Insermini pensa que sa course n'était pas terminée. Prenant la roue de Minter, il le suivit comme son ombre, sans se faire lâcher par l'officiel MZ, ne se faisant battre par Minter, à l'arrivée, que de 4/10, ce qui est une référence !

D'ailleurs, Reg Dearden était très satisfait de l'« essai » d'Insermini et il est probable que pour sa saison prochaine notre inter disposera d'un matériel que lui prêtera Reg Dearden.

Mais revenons à la course : A trois tours de la fin, Duke abandonnait, laissant ainsi la 2^{me} place à Brown, 2^{me} place que personne ne pouvait lui disputer. Hempleman s'assurait nettement la 3^{me} place et Redman réglait au sprint Bob Anderson et Kavanagh.

Avec la victoire d'Hocking se terminait cette course de « formule 1 » dont le moins que l'on puisse dire est qu'elle n'apporte rien de neuf dans les G. P. du Championnat du Monde, si ce n'est d'évincer les MV au profit des Norton de Hocking et autres, aussi inapprochables que le sont les MV 4. D'ailleurs, d'après certaines rumeurs, le comte Agusta envisagerait de construire et de vendre les 25 exemplaires de MV 4 suffisants pour que ses machines soit homologuées en « formule 1 ». Si ces rumeurs s'avèrent exactes, on pourra alors s'apercevoir que rien n'est changé et que « formule 1 » et « formule Grand Prix » reviennent à très exactement... la même chose !

LES SIDECARS

L'éditorial de notre précédent numéro vous a déjà appris que la course des sidecars avait permis à nos compatriotes Rogliardo et Godillot de réaliser une magnifique performance. Mais, reprenons le déroulement de la course dans son ordre chronologique.

Dix-huit « charriots » s'alignent au départ, avec côte-à-côte sur la première ligne, Schneider et Camathias, meilleurs temps aux essais.

Camathias s'installait tout de suite à la première place et, à la fin de ce 1^{er} tour, son avance sur Schneider atteint 20" ! Derrière Schneider, Scheidegger, Harris, et Fath ne se quittent pas, alors que Ro-

gliardo, mal parti, effectue une très belle remontée.

A son 3^{me} passage devant les tribunes, Camathias déjantait en pleine vitesse et cet accident, sans gravité pour l'équipage suisse, le privait d'une victoire certaine. Schneider se retrouvait donc premier, avec une avance de 30" sur un trio composé de Beevers, Scheidegger et de Rogliardo, en excellente forme, puisqu'aux entraînements il avait réalisé le 3^{me} temps. Harris et Fath avaient dû abandonner, le premier ayant cassé un flexor.

Schneider étant absolument inapprochable, l'intérêt de la course se reporte sur la lutte que se livrent pour la 2^{me} place Rogliardo, Scheidegger et Beevers. Au dernier tour, Beevers perd du temps à Malmédy et Scheidegger (légèrement gêné par un carénage mal fixé) se fait lâcher par un Rogliardo déchaîné qui remportera une magnifique 2^{me} place ; notre 2^{me} représentant français, Duhem, finira 6^{me} ; Marcel Beauvais avait abandonné sur ennuis mécaniques alors qu'il brigait la 7^{me} place.

LES 500 cc

Seules machines officielles au départ

des 500 cc, dernière épreuve de la journée, les MV confiées à Surtees et Venturi simplifient la tâche des faiseurs de pronostics : Surtees gagnera.

Venturi menait, légèrement détaché, un groupe comprenant Hocking, Brown, Duke et Hailwood. Mais, à la fin du 1^{er} tour, Venturi s'arrêtait à son stand et changeait de bougies, repartant avec un important retard, en 26^{me} position.

Hocking lâche les autres privés et s'installe à une 2^{me} place, où il fera une course aussi solitaire que Surtees.

A 30" de Hocking, qui mène à 40" de Surtees, nous trouvons un groupe de 4 hommes : Duke (qui avait décidé de ne plus courir en 500 !), Brown, Hailwood et Anderson. Plus loin, un autre groupe comprenant Phillis, Dale, Minter et Redman devance le reste des privés.

A mi-course, Kavanagh abandonnait et Hailwood perdait du temps sur ennuis mécaniques. Venturi n'était alors plus que 10^{me} et partait à la poursuite du groupe amené par Phillis. La course devait se terminer sans changement, si ce n'est que Venturi, gagnant encore des places, était remonté en 5^{me} position. Duke passera la ligne d'arrivée en battant de 1" 8 son « élève » Brown.

Résultats techniques

Classe 125 cc : 1. UBBIALI (It., MV), 42' 33" 4/10, moy. 159,034 km/h ; 2. Proveni (It., MV), 42' 33" 8 ; 3. Taveri (Suisse, Ducati), 42' 43" 9 ; 4. Minter Derek (GB., MZ), 43' 46" ; 5. Kavanagh (Austr., Ducati) ; 6. Kronmuller (All., Ducati) ; 7. Spinnler (Suisse, Ducati) ; 8. Spaggiari (It., Ducati), à 2 tours.

Tour le plus rapide : Proveni (MV), 5' 4" 4, moy. 161,450 km/h.

Classe 350 cc (Formule 1). — 1. HOCKING (Rhod., Norton), 52' 01" 6, moy. 178,869 km/h ; 2. Brown (Austr., Norton), 53' 23" ; 3. Hempleman (MZ-Norton), 54' 00" 6 ; 4. Redman (Rhod., Norton), 54' 20" 2 ; 5. Anderson (GB., Norton) ; 6. Kavanagh (Austr., Norton) ; 7. Bogaardt (Belg., Norton) ; 8. Perris (Canada, Norton) ; 9. Tanner (GB., Norton) ; 10. Minter (GB., Norton) ; 11. Insermini (Fr., Norton) ; 12. Nies (Belg., Norton), à un tour ; 13. Oanset (Belg., Norton), à un tour.

Tour le plus rapide : Hocking (Rhod., Norton), 4' 40" 7, moy. 180,833 km/h.

Classe sidecars : 1. Schneider-Strauss (All., BMW), 42' 08" 7, moy. 160,587 km/h ; 2. Rogliardo-Godillot (Fr., BMW), 43' 50"

1, 154,396 km/h ; 3. Scheidegger-Burkhard (Suisse, BMW), 44' 23" 6 ; 4. Strub-Foll R. (Suisse-BMW) ; 5. Duhem-Burtin (Fr., BMW) ; 6. Rohsiepe-Gardynczicz (All., BMW) ; 7. Ritter-Joos (All., BMW), à un tour ; 8. Woollett-Loft (GB., Norton), à un tour ; 9. Van de Wall-Van Gelder (Holl., Norton), à 1 tour ; 11. Snajder-Radenic (Youg., BMW), à un tour.

Tour le plus rapide : Camathias-Cecco (Suisse-BMW), 5' 04" 8, moy. 166,535 km/h.

Classe 500 cc : 1. Surtees (Angl., MV), en 1 h. 6' 6" 5, moy. 191,962 km/h ; 2. Hocking (Rhod., Norton), en 1 h. 7' 55" 1, moy. 186,846 ; 3. Duke (Angl., Norton), en 1 h. 8' 17" 5 ; 4. Brown (Angl., Norton), en 1 h. 8' 19" 3 ; 5. Venturi (Italie, MV) ; 6. Anderson (Angl., Norton) ; 7. Phillis (Austr., Norton) ; 8. Dale (Angl., BMW) ; 9. Redman (Rhod., Norton) ; 10. Minter (Angl., Norton), à 1 tour ; 11. Tanner (Angl., Norton) ; 12. Bogaardt (Belg., Norton) ; 13. Hailwood (Angl., Norton) ; 14. Nies (Belg., Matchless) ; 15. Hanset (Belg., Norton) ; 16. Jæger (All., BMW) ; 17. Bayle (France, Norton), à 3 tours.

Tour le plus rapide : Surtees (MV) en 4' 21" 8, à la moyenne de 193,888 km/h.

CLASSEMENT PROVISOIRE DU CHAMPIONNAT DU MONDE APRES SPA

125 cc : 1. Ubbiali (MV), 26 pts ; 2. Proveni (MV), 20 pts ; 3. Hailwood (Ducati), 12 pts ; 4. Taveri (Ducati), 10 pts ; 5. Spaggiari (Ducati), 8 pts ; 6. Fügner (MZ), 6 pts ; 7. Minter (MZ), 5 pts ; 8. Kavanagh (1^{er} privé, sur Ducati), 3 pts ; 9. ex-æquo : Taniguschi (Honda), Degner (MZ), Kronmuller (Ducati), 1 pt.

500 cc : 1. Surtees (MV), 40 pts ; 2. Venturi (MV), 18 pts ; 3. Brown (Norton, 1^{er} privé), 17 pts ; 4. Hocking (Norton), 10 pts ; 5. ex-æquo : King (Norton) et Dale (BMW), 6 pts ; 7. Duke (Norton), 4 pts ; 8. ex-æquo Kavanagh (Norton) et Powel (Matchless), 3 pts ; 10. ex-æquo : Driver, Hempleman, Mac Intyre, Redman et Shepherd, tous sur Norton, 2 pts ; 15. ex-æquo : Huber (BM

W), Miles et Anderson (Norton), 1 pt.

Sidecars : 1. Schneider (BMW), 28 pts ; 2. Camathias (BMW), 22 pts ; 3. Scheidegger (BMW), 1^{er} privé, 19 pts ; 4. Strub (BMW), 12 pts ; 5. Fath (BMW), 10 pts ; 6. Rogliardo (BMW), 8 pts ; 7. Harris (BMW), 6 pts ; 8. ex-æquo : Deubel (BMW) et Neussner (BMW), 4 pts ; 10. ex-æquo : Boddice (Norton) et Beevers (BMW), 2 pts ; 11. ex-æquo : Duhem (BMW), Greenwood (Triumph), Rohsiepe (BMW) et Ritter (BMW), 1 pt.

—○—

Les catégories 250 et 350 ne subissent pas de changement et le classement provisoire est toujours celui que nous avons publié dans notre no 1.449.

Le Cross

OU IRONS-NOUS DEMAIN ?

MOTO-CROSS : Peu nombreuses sont les réunions, ce 19 juillet. Notons la manifestation internationale d'ORGUEIL, dont nous n'avons rien su, l'extra-national de Poiné, confirmé dans notre précédent numéro, et les nationaux ou régionaux de Meyssac, du Mont des Cats et de Plancoët (non confirmé).

En Belgique, mais le 21 juillet : moto-cross international des *Bosseuses*.

AUTRES EPREUVES : Aucune épreuve de vitesse, ni en France, ni à l'étranger. Par contre, des compétitions de grass-track sont prévues à Marmande (non confirmées). Enfin, notons le circuit de régularité du Haut-Jura, la concentration du MC Ripagerien et le 3^{me} rallye-concentration de Pornichet et de la Côte d'Amour (confirmé pour le 19 juillet).

A l'étranger : Trial de TATRA, en Pologne, du 19 au 21 juillet. Il s'agit en réalité d'un épreuve de tout-terrain préparatoire aux ISDT.

ANNULLATIONS : Rappelons que la concentration d'Epernay et le moto-sidecars-cross de Longwy ont été annulés.

JEAN GALZIN EST RENTRE D'ALGERIE

L'excellent jeune crossman a terminé son service militaire, effectué en Afrique du Nord, et se tient de nouveau à la disposition des organisateurs car il a hâte de renouer avec la compétition.

Rappelons que Galzin a un palmarès élogieux, acquis avant son départ pour l'armée : 34 victoires, 22 secondes places, 12 troisièmes places.

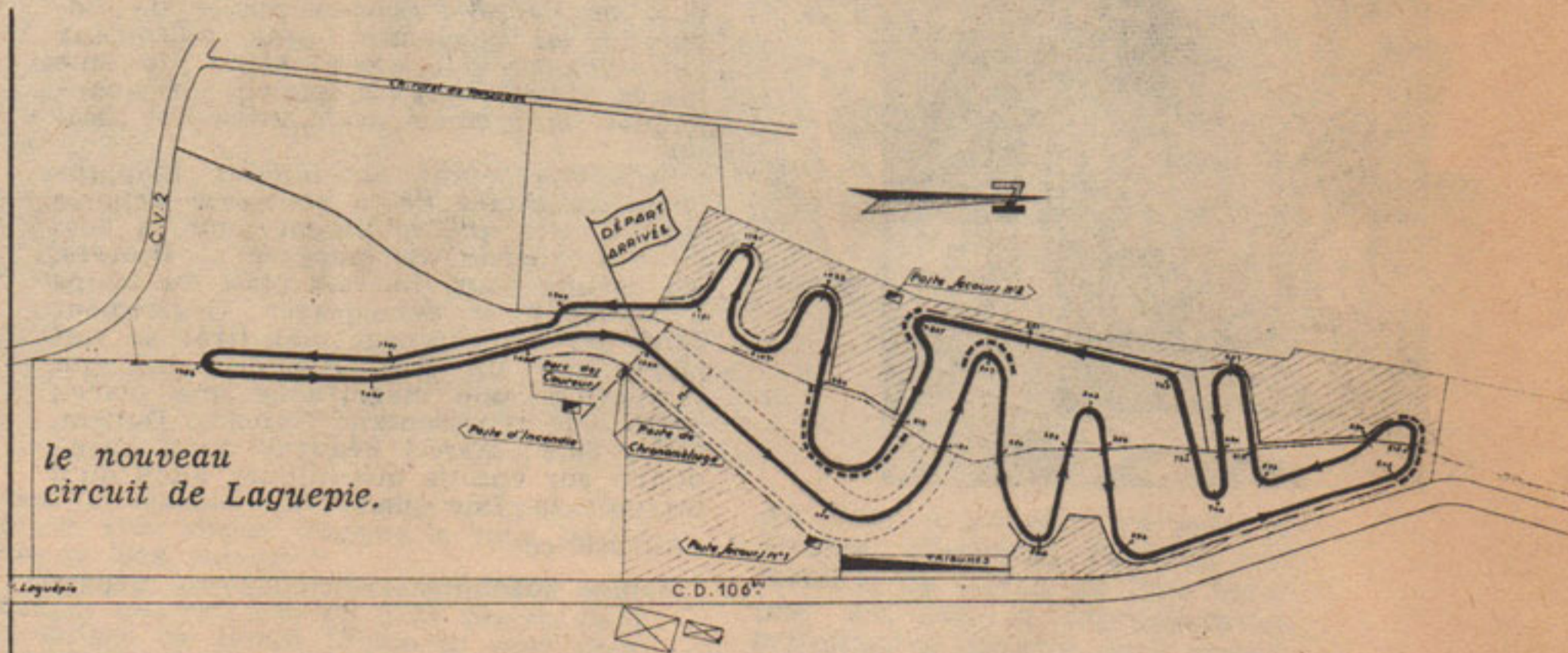
Ce pilote dispose actuellement de BSA Gold Star 350 et 500 cc.

ENCORE UN BELGE QUI VEUT COURIR EN FRANCE

Guy Dejond, un pilote belge en 250 cc, souhaite à son tour trouver des engagements dans notre pays.

Les organisateurs qui seraient désireux de l'engager peuvent lui écrire à l'adresse suivante : 23, avenue J.-Vandersmissen, Bruxelles 4, Belgique.

L'UNION MOTOCYCLISTE DE LA MARNE a le regret d'informer MM. les coureurs engagés à son moto-cross du 2 août prochain, que cette épreuve est annulée, faute de terrain et les prie de bien vouloir l'en excuser.



GRANDE REUNION INTER LE 15 AOUT SUR LE NOUVEAU CIRCUIT DE LAGUEPIE

Renonçant à aménager son habituel tracé, dont la transformation ne pouvait à vrai dire s'effectuer de façon entièrement satisfaisante, le Moto-Club de Laguepie, dont on sait que ses organisations sont traditionnellement parmi les plus importantes du pays, a décidé de préparer pour sa réunion du 15 août et bien sûr pour l'avenir, un nouveau circuit.

Sis à 900 mètres de la petite cité du Tarn-et-Garonne, la nouvelle piste est tracée dans une cuvette naturelle, ce qui assure une visibilité quasi-totale pour tous les spectateurs. On mesurera déjà ici le gros progrès apporté par rapport à l'ancien tracé.

Mais sur le plan directement technique et sportif, ce circuit inédit se révèle également judicieusement défini : 1.540 mètres de longueur (celle-ci pouvant être portée à volonté à 2.000 m), largeur minimum 4,5 mètres, largeur moyenne 8 à 12 mètres, ligne de départ de 120 mètres de long sur 22 mètres de large, voilà qui a trait de toute évidence à un circuit international capable de recevoir éventuellement les concurrents du Championnat de France inter ou d'un Grand Prix.

C'est sous la direction du pilote inter René Combes, membre du Laguepie Moto-Club, que la piste a été tracée et amé-

nagée. C'est dire qu'elle tient compte des besoins, des réalités pratiques de la course et un autre inter, Jacques Schmid qui l'a visitée nous en a dit le plus grand bien et nous a précisé que les dénivellations, très fortes, atteignent 50 % !

Pour l'inauguration, le 15 août prochain, le M.C. Laguepie a voulu un plateau d'une qualité exceptionnelle. A l'appel de J. M. Landureau qui, comme de coutume, sonorisera et commentera la manifestation, se présenteront une quinzaine d'internationaux de grande réputation, Anglais, Belges, Suédois, Hollandais, Suisse, Allemand, Danois et Français.

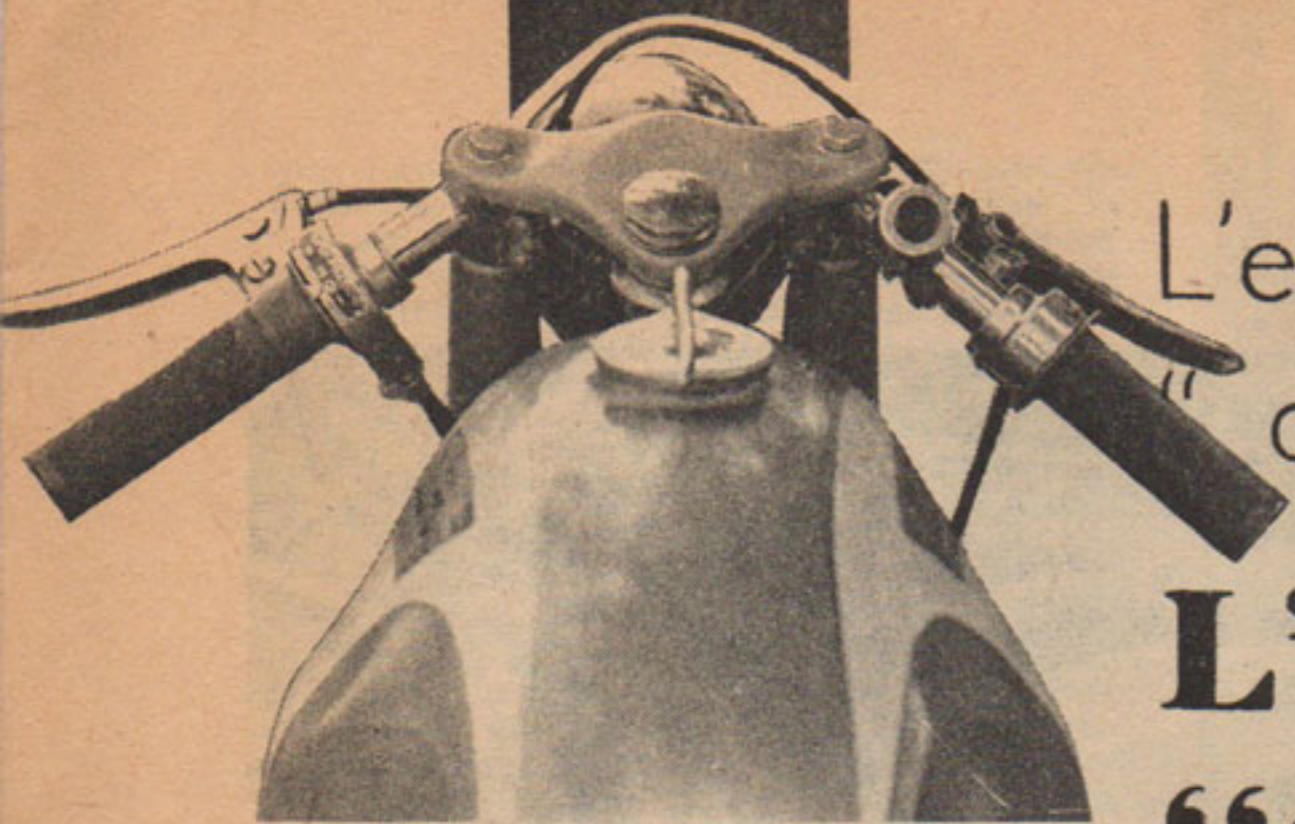
En plus, le public sera convié à suivre une épreuve nationale en 500 cc également, avec 13 de nos meilleurs pilotes dans la catégorie.

Il va de soi que nous effectuerons le reportage de cette belle épreuve, voulant d'ailleurs connaître personnellement le nouveau parcours.

La semaine prochaine, nous vous donnerons la liste des engagés, un plateau qui doit remplir non seulement la tribune de 1.200 places, mais amener à Laguepie tout ce que la région compte de sportifs, d'amateurs de belles luttés motocyclistes à 100 km à la ronde.

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

LA PLUS GRANDE RÉUNION 1959 DANS L'OUEST !



L'essai d'un 50 cc
"compétition - client" :

L'ITOM

"COMPETIZIONE"

Vers les 100 Km/h avec un 50 cc du commerce...

A PRES avoir publié les essais des 50 cc Peripoli, Demm et Benelli, nous pensions avoir épuisé notre programme d'essais de 50 cc sport italiens pour cette année. Mais, si les 81 km/h du Peripoli constituaient déjà une remarquable performance, les résultats obtenus par l'itom « competizione » dépassent de loin tout ce que nous aurions imaginé possible d'un 50 cc il y a encore bien peu de temps.

Enfin, autre point d'intérêt pour la jeune clientèle sportive, cet Itom est un « cyclomoteur » compétition-client, du type de ceux utilisés par nos amis belges pour leurs courses de 50 cc où ils réalisent des moyennes surprenantes (plus de 87 km/h au tour à Mettet). Et au moment où, partout à l'étranger, les courses de 50 cc sont en plein essor, nous pensons qu'il est bon de se tenir au courant de ce qui se fait, afin de ne pas être pris au dépourvu le jour — pas trop lointain souhaitons-le — où les 50 cc pourront courir en France.

Ce sont encore les établissements Bonnet que nous avons mis à contribution et qui nous ont aimablement confié pour une semaine cet Itom « competizione » dont voici l'essai.

La machine qui nous a été confiée était entièrement neuve. Nous l'avons rodée tambour battant pour les besoins de la cause, rodage accéléré qui se passa sans ennui, une fois que l'on eut supprimé une prise d'air additionnelle, en l'occurrence resserré la fixation de la pipe du carbu au cylindre.

Enfin, notre machine nous ayant été confiée avec ses « accessoires » (un mégaphone très court, style « corne de bœuf », une culasse donnant un taux de compression plus élevé, et plusieurs gicleurs) précisons que tous nos essais

routiers ont été effectués avec le silencieux (bien sûr !), la culasse à haut taux de compression, une Marchal 2/33, un gicleur principal de 78 et l'aiguille au cran du milieu. Pour nos essais chiffrés, nous avons procédé à deux séries d'essai, gardant les réglages ci-dessus (à l'exception d'un « ajustement » du système de ralenti), mais d'une part, en conservant le silencieux et, d'autre part, en montant le mégaphone.

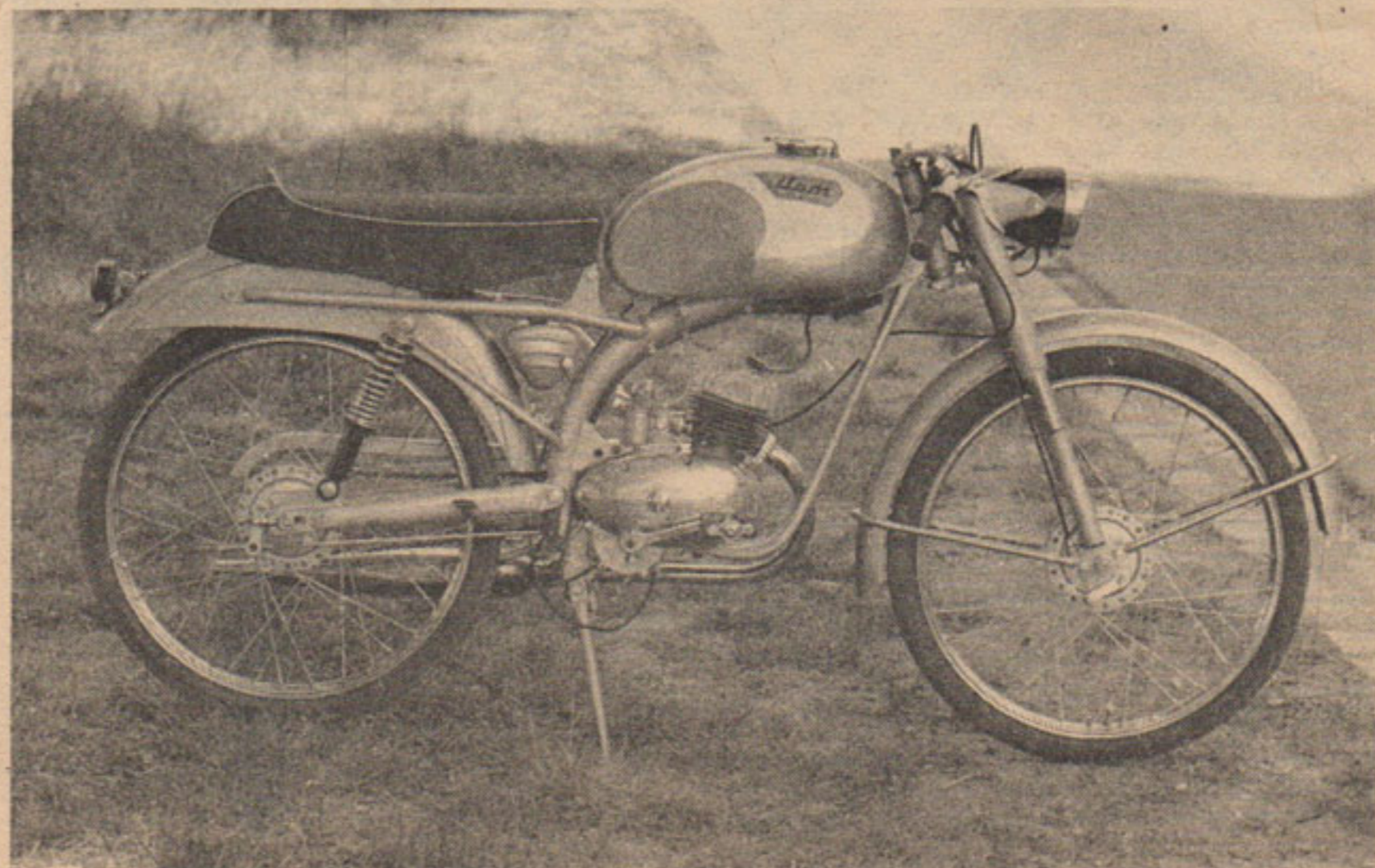
Ça accélère !...

Pour le démarrage, tout au long de nos essais, la « poussette » fit jeu égal avec l'emploi du kick (plus exactement du pédalier utilisé comme kick, boîte au point mort). Heureusement, le moteur démarre très facilement à la poussette, même à froid.

Ces démarrages spectaculaires joints à l'allure générale de l'itom (réservoir gros « comme ça », émail bleu ciel pour le réservoir — décoré en outre de panneaux crème — et pour les garde-boue, émail gris clair pour le cadre, tout petit guidon à bracelets, coussin sur le réservoir, etc...) firent que cette machine ne manqua jamais d'admirateurs.

Mais, revenons à nos impressions premières. Trois qualités frappent tout de suite le pilote d'un Itom « competizione » : des accélérations dignes d'une bonne 125 (nos essais devaient nous prouver que l'itom accélère même plus fort que nombre de 125), une tenue de route absolument sans reproche et un freinage presque trop puissant.

Mais, de ces qualités intéressantes, celle qui nous a certainement le plus étonné a été la puissance du moteur qui accélère très franchement et qui, pour un



moteur très sport, reste quand même souple et facile à conduite.

Le tout petit guidon aux poignées très inclinées, la selle double assez haute, le réservoir « anatomique », tout cela donne une position qui serait parfaite pour la conduite d'une machine à destination aussi sportive, mais la présence de pédales, plus exactement (puisque, en France, les 50 cc doivent être munis de pédales), l'absence de repose-pieds en arrière des pédales, gêne incontestablement. Pour résoudre ce problème, la solution adoptée sur les Peripoli nous semble être la meilleure : pédales — puisqu'il en faut — et petits repose-pieds.

★

Les commandes classiques sont bien placées et précises. Le frein arrière est commandé par une pédale placée au talon droit, pédale que l'on cherche les premiers temps.

La tenue de route Les suspensions

Nous avons dit que cet Itom tenait très bien la route. Ceci est dû au bon profil des pneus dont la gomme est assez tendre, à la rigidité de la fourche (d'un diamètre digne d'une fourche de 125), de la suspension arrière et du cadre. Enfin, le petit guidon et la position assez en arrière du pilote donnent toute confiance et l'on peut virer très vite avec une facilité déconcertante.

Les suspensions sont assez dures ; la fourche télescopique était même franchement dure, mais il est vrai aussi qu'une fourche demande à se roder et que 300 km ne sont pas suffisants pour cela. La suspension arrière est plus souple et ne rebondit pas, qualité appréciable et assez rare sur des cyclos.

La selle, munie d'une amorce de dossier est bien prévue, et, bien que fine, est confortable.

Absence de vibrations Silence « honnête »

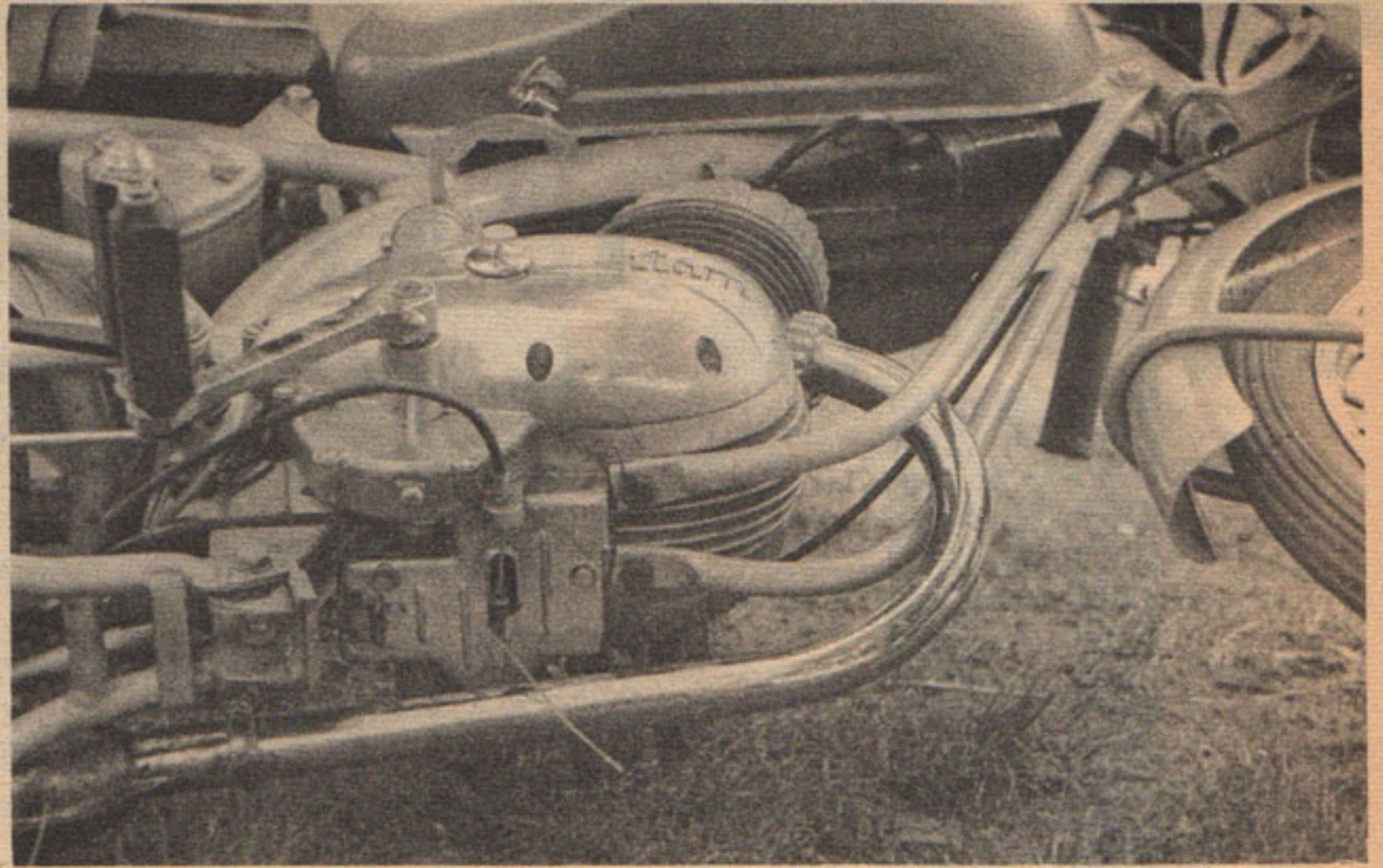
Le moteur se signale par une absence totale de vibrations jusqu'à des régimes correspondant à la vitesse maxi, et encore, elles ne sont jamais très élevées.

Le silencieux — rappelant par sa forme générale le célèbre « pot de Francfort » — est efficace et ce cyclo reste, au point de vue bruit, très raisonnable. Avec le mégaphone, c'est évidemment autre chose !...

Un « competizione » que l'on peut utiliser tous les jours

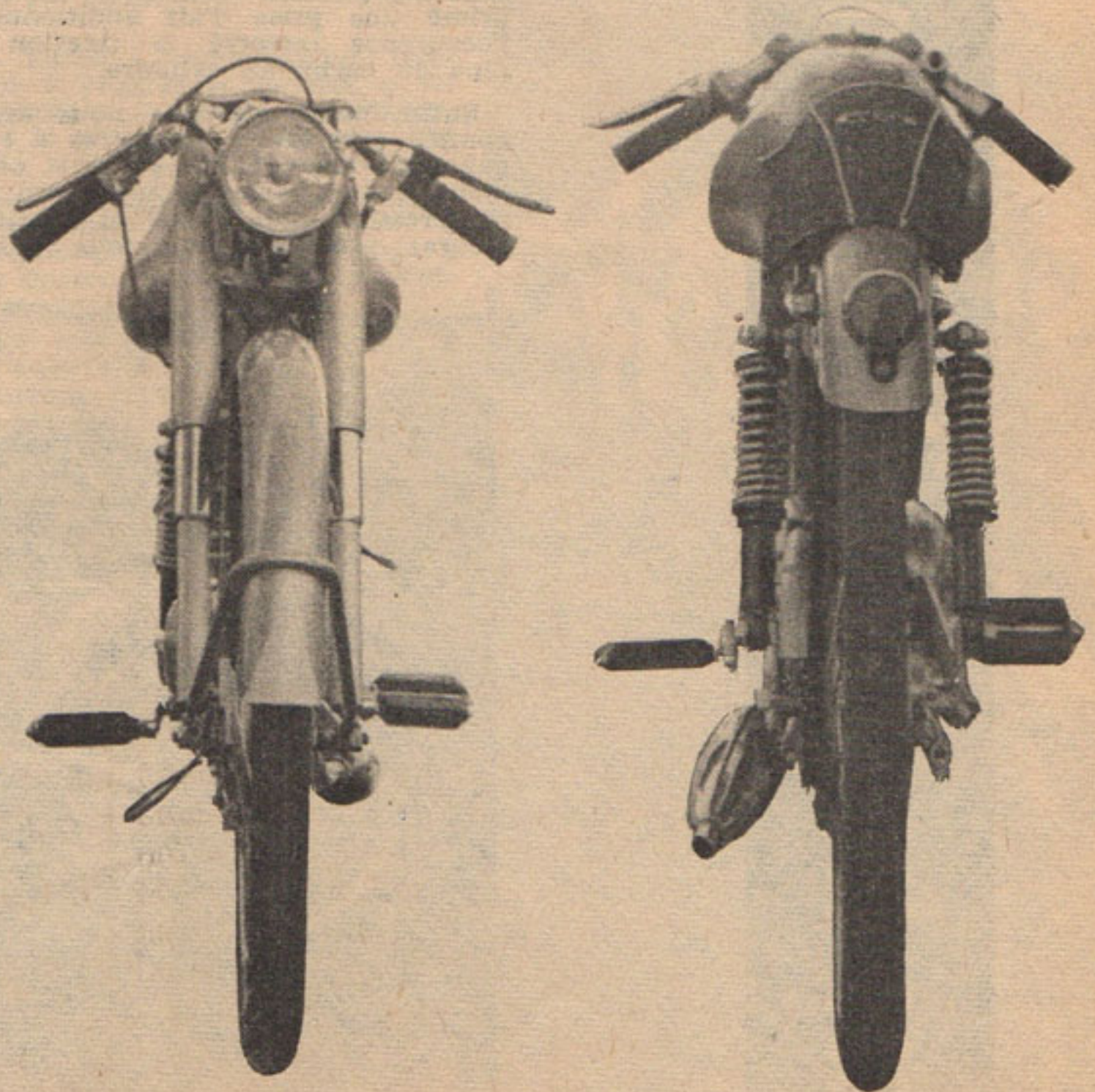
Cet Itom est donc un « compétition-client ». Mais, pendant la semaine où nous en avons disposé, nous l'avons utilisé à des fins beaucoup plus prosaïques et nous en sommes servis pour des promenades tranquilles, des trajets dans Paris, etc... Eh bien, pour une utilisation de tous les jours, dans les embouteillages parisiens, sur les petits chemins de banlieue, cet Itom « competizione » se montre presque aussi docile qu'un utilitaire, tout en disposant de capacités d'accélération, de vitesse, de tenue de route et de freinage qui en font un véhicule idéal pour Paris. Bien sûr, il faut « tenir » le moteur au ralenti, faire « cirer » l'embrayage, mais ceci est normal pour un modèle sport.

Dès que la circulation le permet, ce 50 cc montre alors toutes ses qualités et on s'amuse à doubler tous les scootéristes



La vue ci-dessus nous montre que le « double berceau » du cadre est formé de deux tubes boulonnés au carter-moteur et à la colonne de direction.

Le maître-couple de ce 50 cc est des plus réduits. Les pédales détonnent sur une machine de lignes aussi fines.



que l'on trouve sur son chemin, amusement d'autant plus grand lorsque le « doublé » est un propriétaire de scooter « arbre de Noël », équipé de tous les inutiles accessoires imaginables, car ces « farouches » scootéristes font vraiment une drôle de mine en se voyant doublés par ce « machin à pédales ».

Des chiffres

Nous avons essayé de vous décrire l'agrément que l'on éprouve à conduire ce remarquable 50 cc. Mais, si notre but n'est pas atteint, les résultats chiffrés de nos essais devraient logiquement vous amener au même point d'enthousiasme que nous. Voici ces chiffres :

VITESSES

Le tableau ci-dessous indique les vitesses maxima atteintes sur chaque rapport, avec silencieux et avec mégaphone.

	SILENCIEUX	MEGAPHONE
1 ^{re}	55 km/h (12.000 t/m)	62 km/h (13.540 t/m)
2 ^{me}	74 km/h (10.610 t/m)	81 km/h (11.610 t/m)
3 ^{me} assis	76 km/h (8.430 t/m)	82 km/h (9.100 t/m)
3 ^{me} couché	89 km/h (9.875 t/m)	96 km/h (10.650 t/m)
mini 3 ^{me}	35 km/h (3.835 t/m)	33 km/h (3.660 t/m)

On pourrait se contenter de ne pas ajouter le moindre commentaire à des chiffres aussi éloquentes en eux-mêmes. Mais, il faut quand même souligner que la vitesse en 3^{me} couché (avec silencieux) est supérieure à ce que nous avons obtenu dans les mêmes conditions avec tous les scooters 125 que nous avons essayés, à l'exception du TWN « Tessy » et du Rumi « sport ». Avec le mégaphone, l'itom bat le TWN et fait jeu égal avec le « Formichino » sport, deux scooters considérés à juste titre comme d'excellents 125. Enfin, nombre de 100 et de motos 125 (la Gnome-Rhône R 4 D par exemple) sont également battus dans ce domaine.

Les régimes atteints sur les intermédiaires attestent de la bonne volonté du moteur, conçu pour tourner vite (son régime de puissance maximum se situe à 8.500 t/m, régime auquel la puissance indiquée par l'usine est de 3,2 CV, chiffre que nous estimons assez pessimiste).

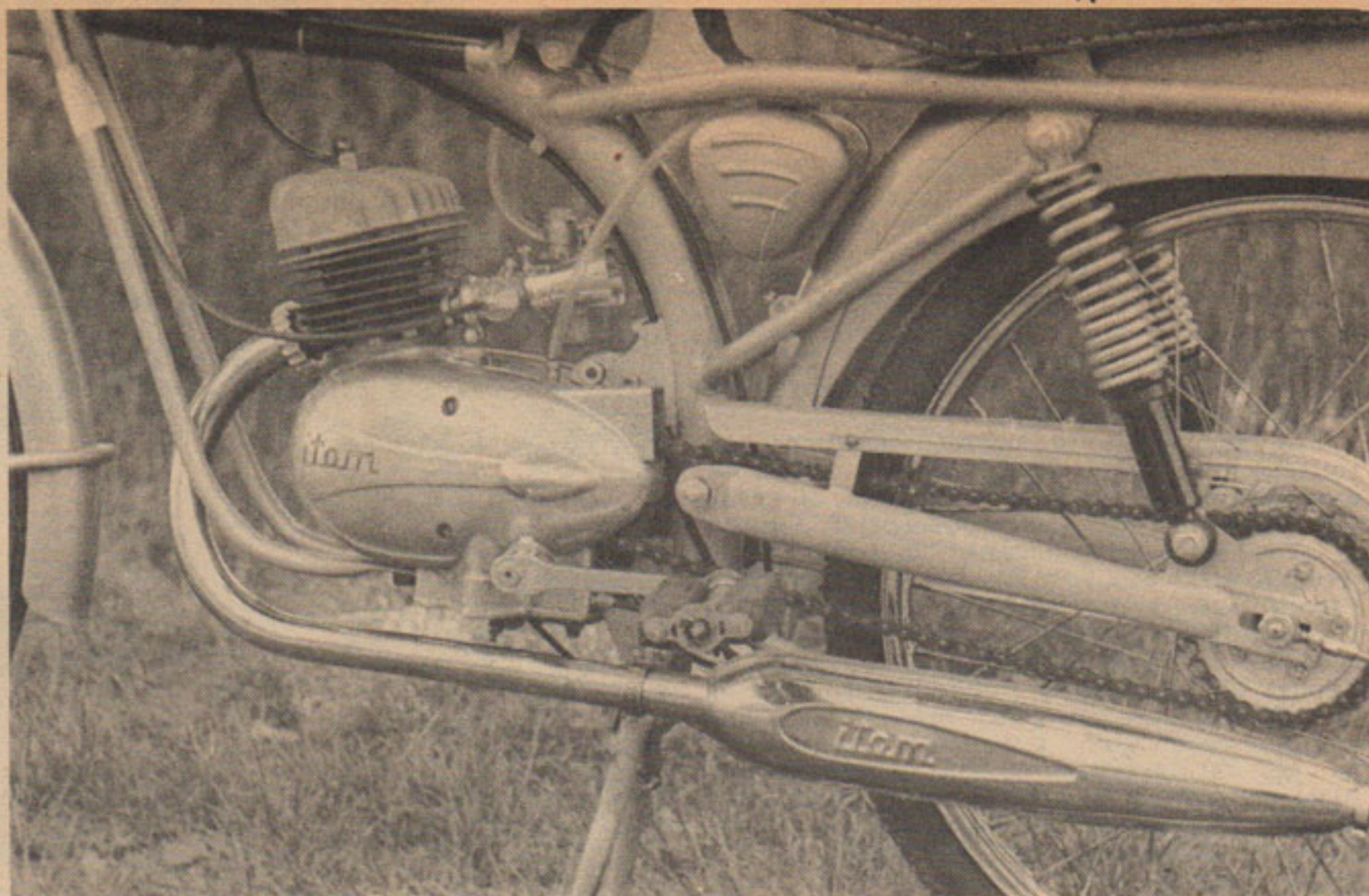
Mais les maxima en 1^{re} et 2^{me} ne sont donnés qu'à titre indicatif, car il est bien évident qu'en utilisation normale ou même en course, on n'a aucun besoin de monter 1^{re} et 2^{me} aussi loin.

Avec le mégaphone, le gain est très sensible en vitesses de pointe, mais on s'aperçoit également que le régime de rotation minimum du moteur en 3^{me} est abaissé lorsque l'on monte le mégaphone, ce qui est normal, le moteur « respire » alors mieux.

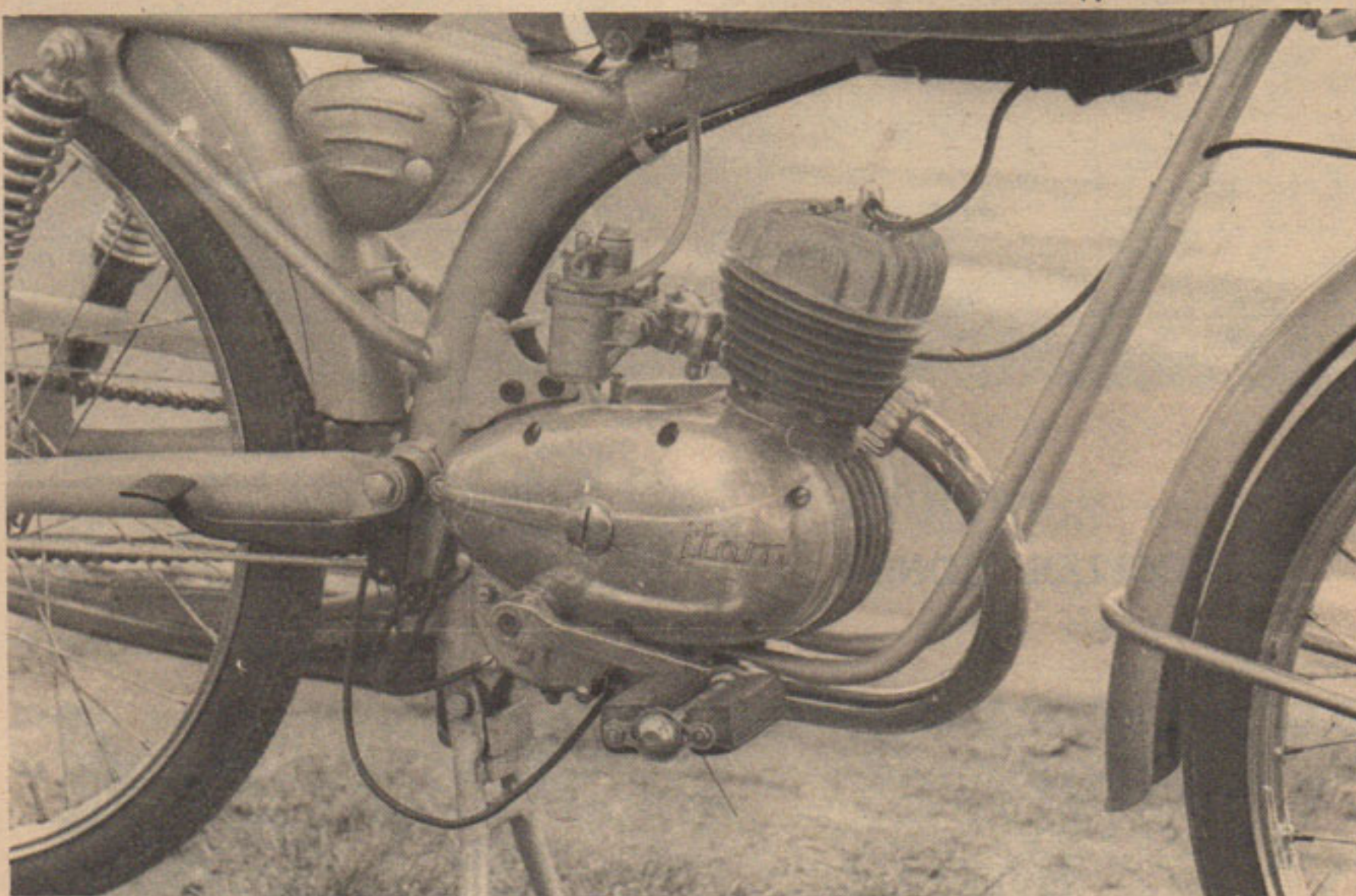
ACCELERATIONS

Pour les accélérations également, nous avons procédé à deux séries d'essais :

	SILENCIEUX	MEGAPHONE
100 m	10 2/5 (34,60 km/h)	9 4/5 (36,75 km/h)
200 m	16 1/5 (44,45 km/h)	15 (48,00 km/h)
300 m	21 2/5 (50,45 km/h)	19 4/5 (54,55 km/h)
400 m	26 1/5 (54,95 km/h)	24 1/5 (59,50 km/h)
500 m	30 4/5 (58,45 km/h)	28 2/5 (63,40 km/h)
1000 m	52 4/5 (68,20 km/h)	48 4/5 (73,80 km/h)



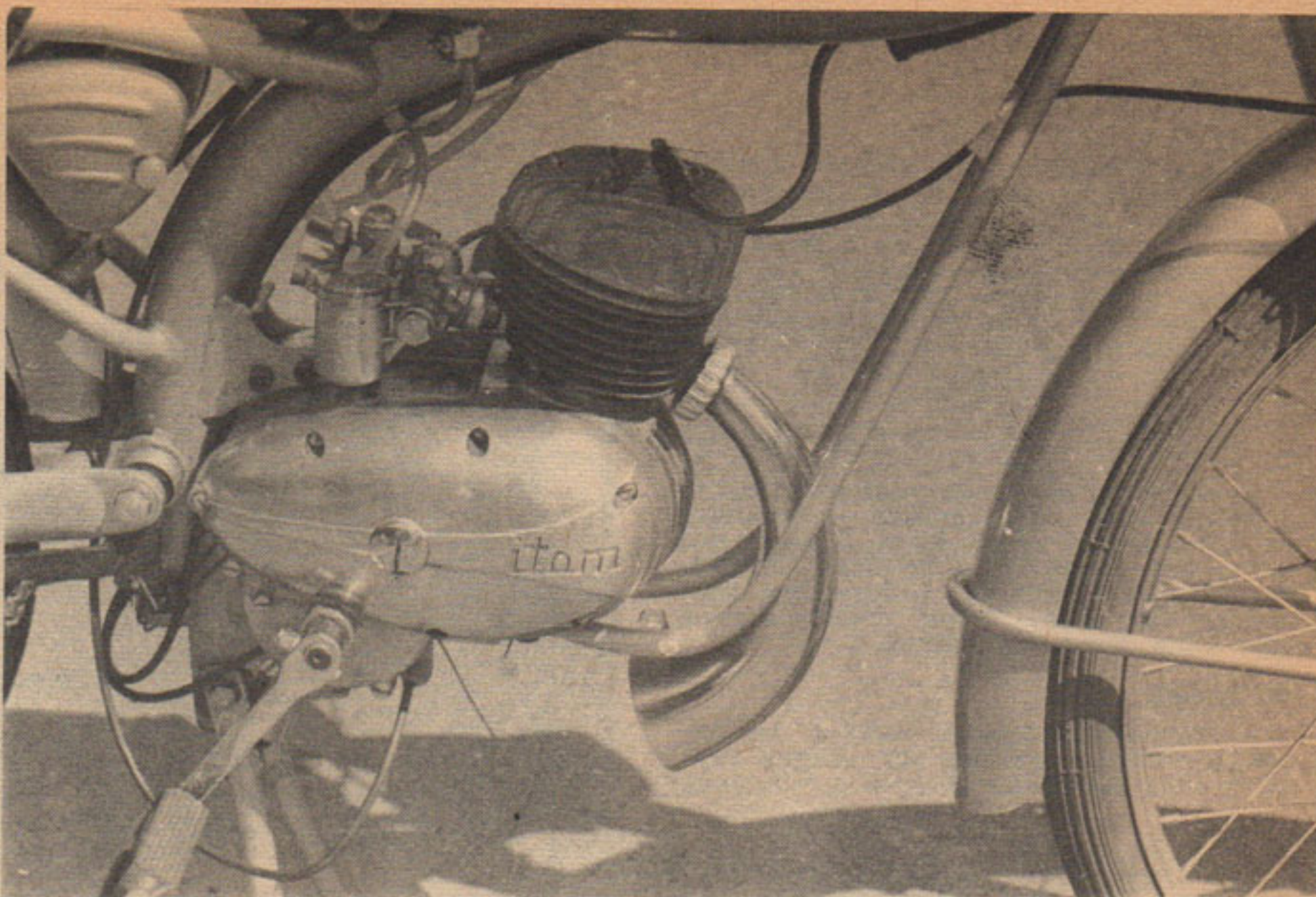
Le moteur vu du côté gauche (ci-dessus). Notez la position du carbu, la durite en nylon conduisant à l'arrière les vapeurs d'huile créées par le travail des pignons de la boîte de vitesses.



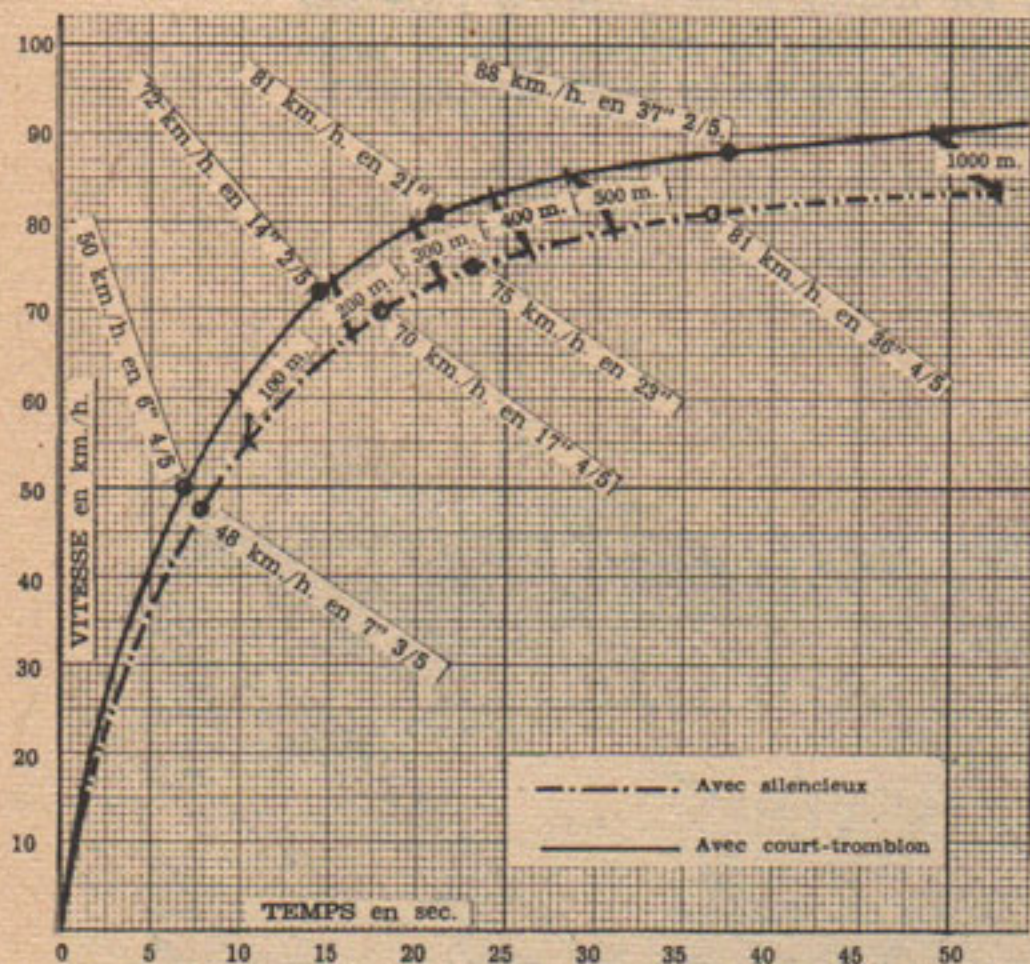
L'illustration ci-dessus montre le bloc-moteur côté embrayage et transmission primaire. Remarquez l'emplacement de la pédale de frein et le petit coffre à outils.

Pour comparer les montées en vitesse du moteur suivant son système d'échappement, on peut aussi dire que les 48 km/h sont atteints en 7" 3/5, les 70 km/h en 17" 4/5, les 75 km/h en 23" et les 81 km/h en 36" 4/5 avec le silencieux, alors qu'avec le mégaphone 6" 4/5 suffisent pour obtenir 50 km/h, 14" 2/5 pour 72 km/h, 21" pour 81 km/h et 37" 2/5 pour 88 km/h.

Ces accélérations battent évidemment tout ce que nous avons obtenu jusqu'ici avec des 50 cc. Avec le silencieux, il accélère plus fort que des scooters 125 cc comme le « Moby » Motobécane, le « Zeffiro » Aermacchi, etc... Avec le mégaphone, l'itom bat largement le « Formichino » Rumi normal essayé en 1957, et les seuls scooters à faire mieux sur les 1000 m départ arrêté sont le Formichino sport et le TWN « Tessa » pour les 125 cc ! Disons encore que, dans ces conditions, la 125 Gnome-Rhône est régulièrement distancée de 1 à 2/5 et que l'itom fait jeu égal avec la 125 Motobécane Z 56. Faire le kilomètre départ arrêté à 68,2 km/h de moyenne (avec silencieux) ou à 73,8 km/h (avec mégaphone), voilà un résultat sensationnel pour un 50 cc !



Ci-dessus, le moteur équipé du mégaphone livré avec les « accessoires ». En bas de page, carter gauche enlevé, nous voyons le volant magnétique, le système de commande de la boîte. Remarquez la fixation du moteur sur le tube principal, en porte à faux.



ACCELERATIONS

COTE

En côte, c'est le seul domaine où notre Itom n'ait pas battu nos records. Cela peut s'expliquer par la Ire assez longue de cette machine qui, sans pour autant rendre les démarrages difficiles, même à deux, obligeait à faire longuement patiner l'embrayage, et malgré son accélération ensuite, l'itom fait ici 2/5 de plus que le Benelli sport qui détient notre record des 50 cc.

Rappelons que notre côte d'essais est longue de 350 m, d'une pente moyenne de 8,7 %, comprenant un passage à 11 %, les départs étant pris arrêté dans une portion à 6 %. Cette côte étant située à Clamart, donc à proximité d'habitations, nous n'avons évidemment pas effectué de montée avec le mégaphone.

Voici les temps et les moyennes réalisées :

essayeur 55 kg : 30 1/5, moy. 41,7 km/h
 essayeur 70 kg : 32 moy. 39,4 km/h
 duo (55+70 kg) : 42 3/5, moy. 29,6 km/h

Toutes ces montées furent réalisées en n'utilisant que la Ire ; notez l'excellent temps réalisé en duo (record de la catégorie), temps meilleur que celui réalisé par le pilote 55 kg, en solo, avec la Captivante-Vap Pi 2, avec la Mobyette AV87, etc...

FREINAGE

Nous avons écrit que, lors des premiers kilomètres effectués avec cette machine, son freinage nous avait étonné. Ceci se vérifie avec les chiffres que nous avons relevés, chiffres qui montrent aussi que le frein avant est « redoutable » et qu'il ne faut l'utiliser qu'« avec sentiment ». Le frein arrière est nettement moins efficace, mais cela est dû, probablement, à l'emplacement de la pédale de commande, au talon, et aussi, au fait que l'emploi du seul frein avant suffisant amplement, nous n'avons presque jamais touché au frein arrière pendant le rodage. Ses garnitures n'avaient probablement pas trouvé leur place définitive.

Voici, de 30 km/h à l'arrêt complet les distances nécessaires :

AV seul : 4,0 m (décélération moyenne : 8,7 m/s²).

AR seul : 9,25 m (décélération moyenne : 3,75 m/s²).

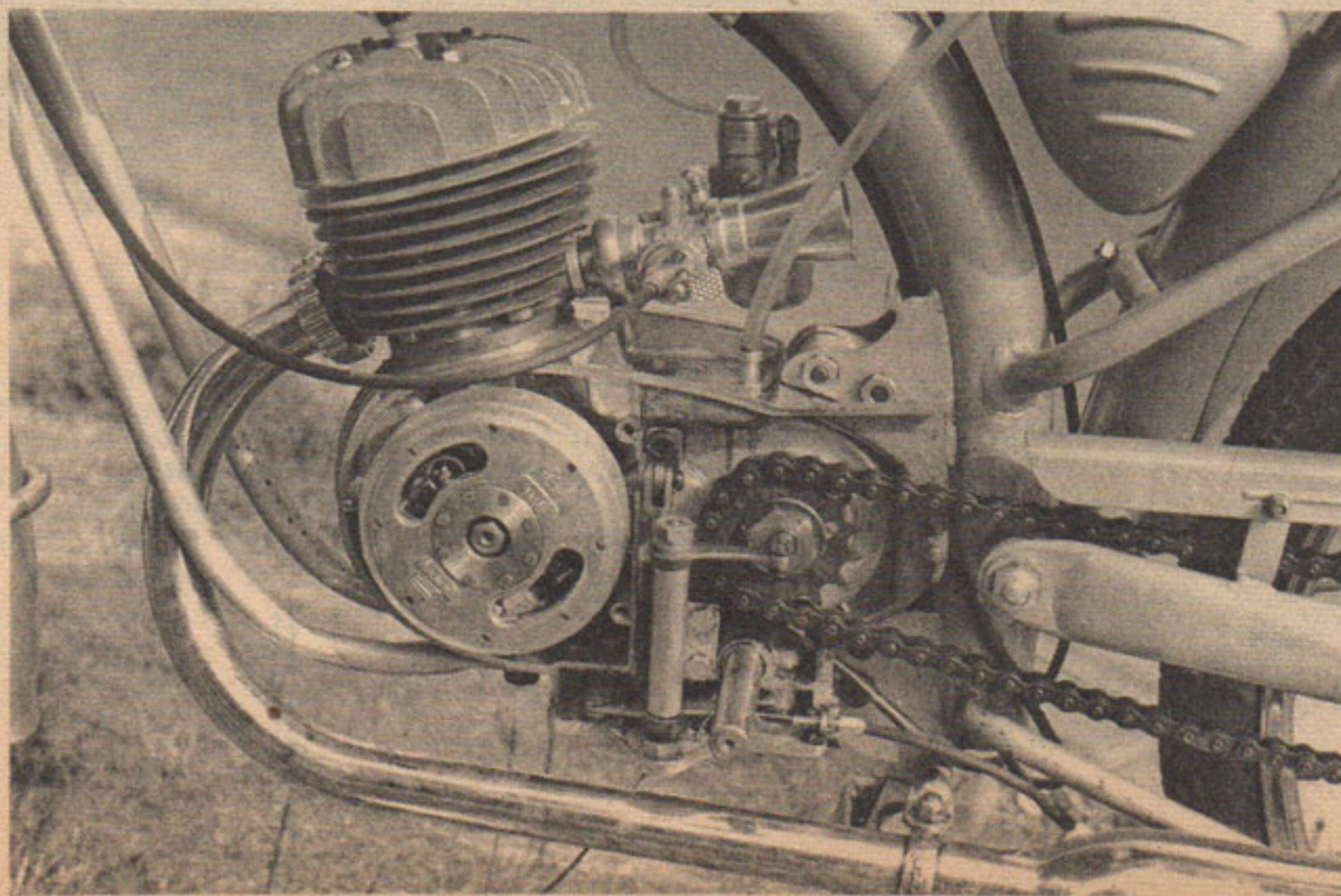
Les deux : 3,60 m (décélération moyenne : 9,65 m/s²).

A partir d'une vitesse de 50 km/h, ces distances passent à, respectivement 11,10 m, 25,70 m et 10,0 m, ce qui est donc tout à fait excellent.

CONSOMMATION

Voici pour différentes vitesses la consommation en litres aux 100 km que nous avons relevée, toujours avec silencieux et avec mégaphone.

km/h	silencieux	mégaphone
40	1,8 l	1,55 l
50	1,75 l	1,50 l
60	2,10 l	1,65 l
70	2,70 l	2,40 l
75	3,40 l	3,50 l
maxi assis	3,6 l à 76 km/h	6,1 l à 82 km/h
maxi couché	4,25 l à 89 km/h	4,45 l à 96 km/h
normalisée	2,15 l à 57 km/h	1,90 l à 61,5 km/h

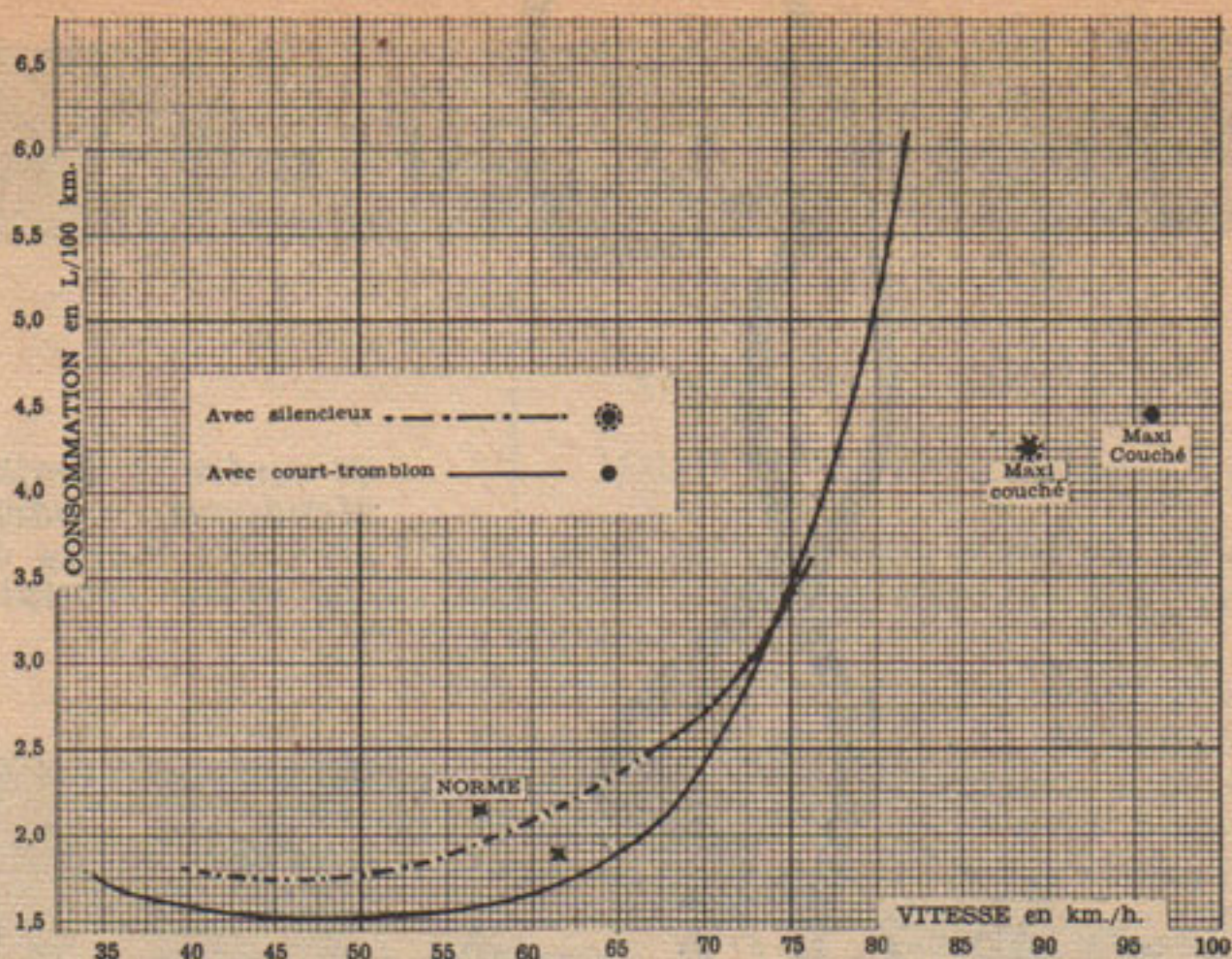


Jusqu'à 74 km/h, le mégaphone procure un avantage assez net pour la consommation. Mais, ne regrettons pas trop de ne pouvoir rouler tout le temps en mégaphone, d'abord parce que « ça » fait vraiment beaucoup trop de bruit, et ensuite parce que, même avec le silencieux, ce « compétitone » est sobre, signe d'ailleurs d'un bon rendement thermique.

Avec le silencieux, l'on reste en dessous de 2,5 l aux 100 km jusqu'à 67 km/h, ce qui est tout de même très intéressant. Avec le mégaphone, à partir de 70 km/h, la consommation monte évidemment très vite.

Bien que cette qualité soit un peu « secondaire » sur une machine très sport, que l'on utilisera pour son plaisir, donc sans trop regarder à 1 litre d'essence aux 100 km près, l'itom est économique et sobre, une qualité de plus pour une machine déjà bien dotée !

CONSOMMATION



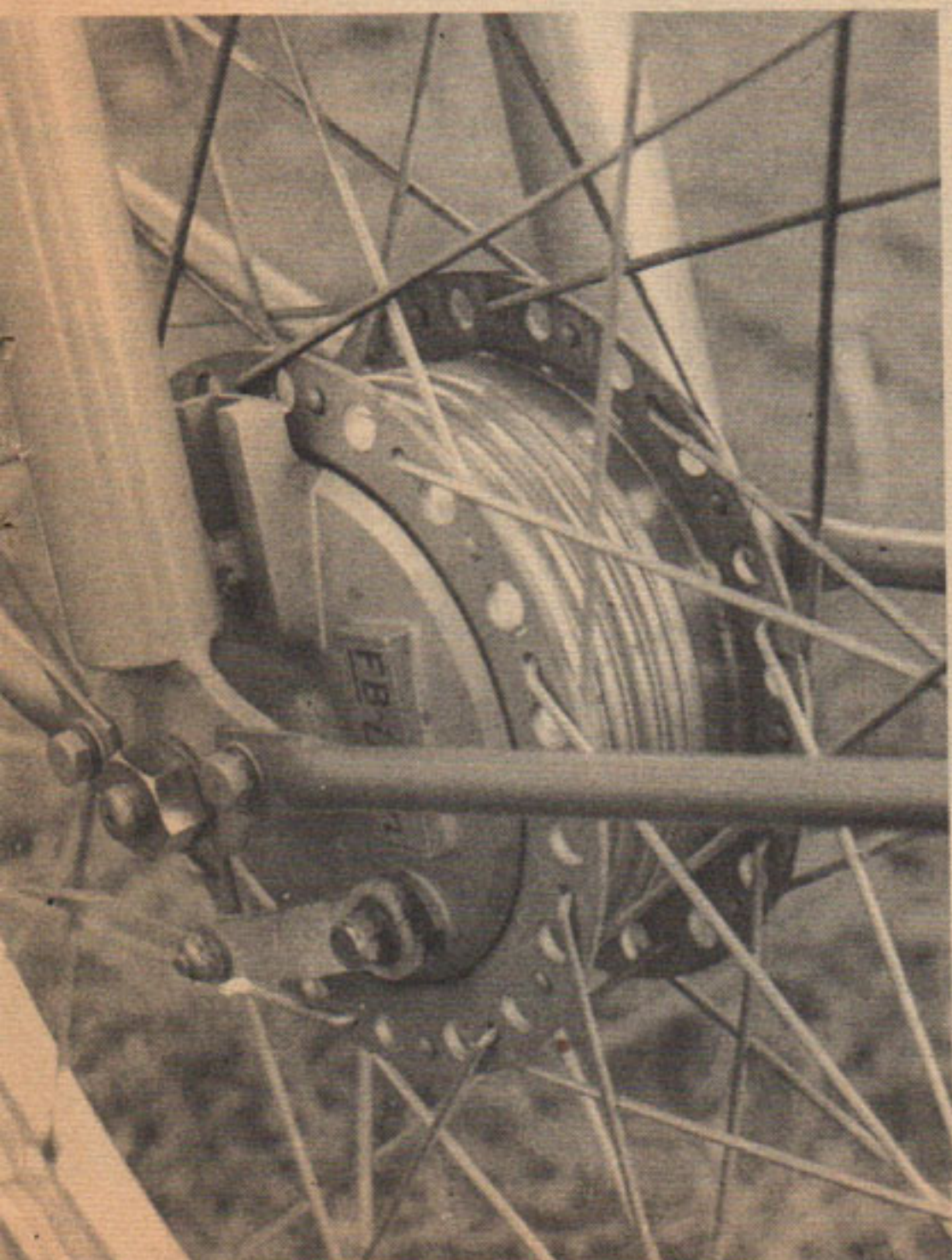
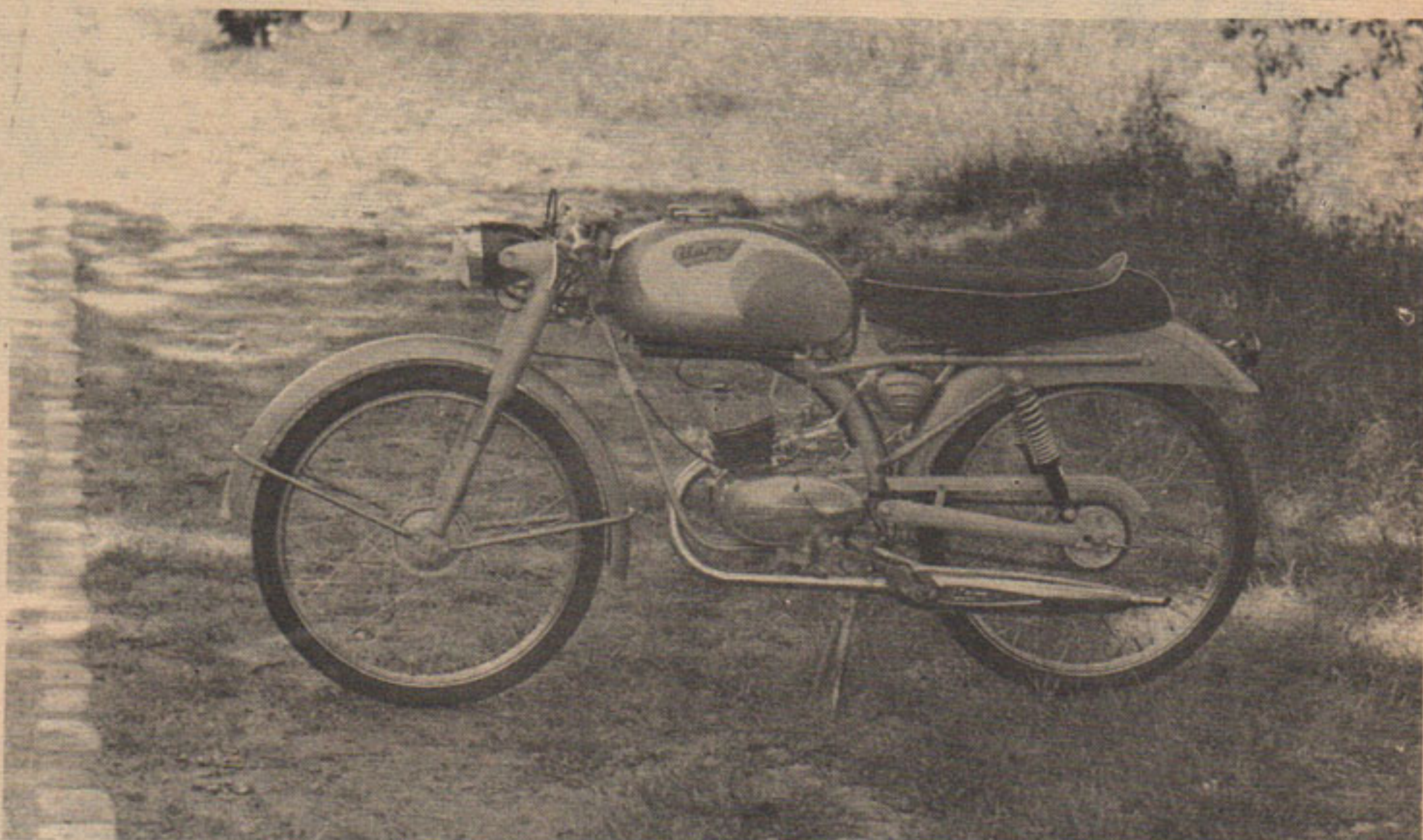
Parfait ?...

Les performances de l'itom font de ce 50 cc le meilleur de tous ceux que nous avons essayés. D'autre part, au cours de la rédaction de notre essai, nous n'avons pas signalé de défaut. Est-ce à dire que cet Itom est parfait ? Presque : bien sûr, le coffre à outils est très petit, mais n'oublions pas que c'est une machine très sport, qui n'est pas plus prévue pour amener de l'outillage que pour être équipée de sacs. En tenant compte de la destination de la machine, le seul reproche que l'on puisse lui faire est de ne pas être munie de repose-pieds en plus des pédales, ce qui permettrait une position bien meilleure.

Mais, ceci n'est qu'un défaut mineur auquel il est facile de remédier (l'importateur envisage d'ailleurs de monter lui-même des repose-pieds). Et, si nous voulons résumer notre opinion sur ce 50 cc, nous ne pouvons que répéter : de tous les « sport », c'est le meilleur que nous ayons essayé.

C. C.

A droite, cette vue nous permet d'apprécier l'allure racée de l'itom. Ci-dessous, le remarquable frein avant réalisé par Itom.



caractéristiques techniques

PARTIE CYCLE

MOTEUR : Itom « S.S. ».

Cycle : deux temps (balayage Schnürle).

Cylindrée : 49,5 cc.

Alésage/course : 40 mm - 39,5 mm.

Puissance au régime de : 3,2 CV à 8.500 t/m.

Cylindre en fonte, culasse en alliage léger.

Allumage : volant magnétique (bobine extérieure).

Carburateur : Dell'Orto de 16 mm de passage des gaz, à corps incliné.

Transmission primaire : par pignons à taille hélicoïdale.

Embrayage : à disques multiples travaillant dans l'huile.

Boîte de vitesses : à 3 rapports commandés du guidon par poignée tournante.

Transmission secondaire : par chaîne.

Cadre : tubulaire monopoutre, deux tubes de faible section reliant le bas du carter-moteur à la colonne de direction.

Fourche : télescopique.

Suspension arrière : fourche oscillante dont les bras sont en tubes de section ovale; ressorts de suspension à l'air libre.

Roues : jantes en acier munies de pneus 24x1 3/4 renforcés.

Freins : moyeux-freins en alliage léger. **Selle :** selle double et coussin de réservoir en caoutchouc mousse recouvert de cuir.

Réservoir : capacité 10 l environ; bouchon à ouverture rapide; robinet à 3 positions donnant une réserve.

Guidon : guidon à bracelets, réglable.

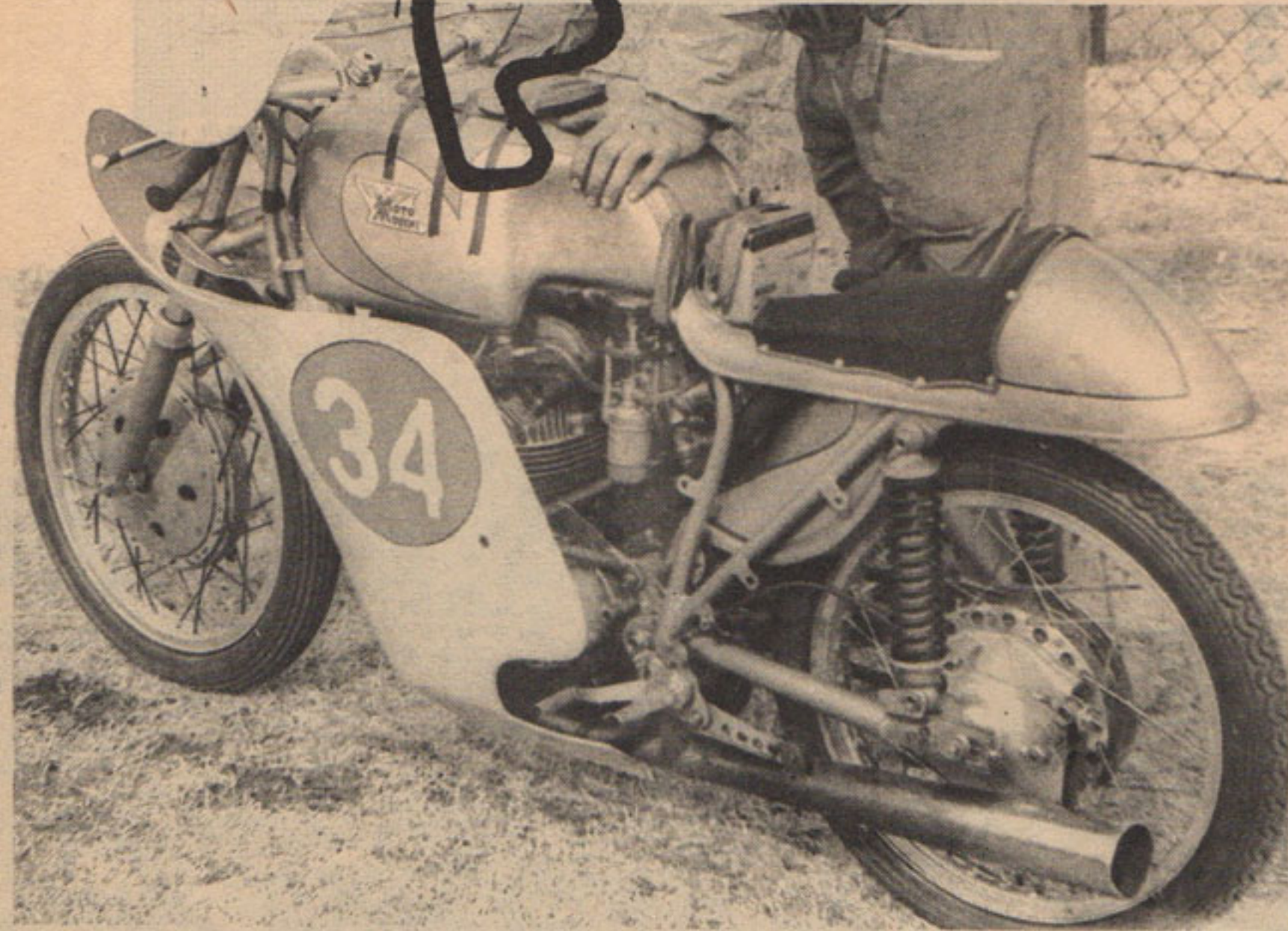
Eclairage : phare-code, feu rouge et avertisseur alimentés par le volant magnétique.

Email : cadre gris clair, garde-boue bleu ciel, réservoir bleu ciel avec décors crème.

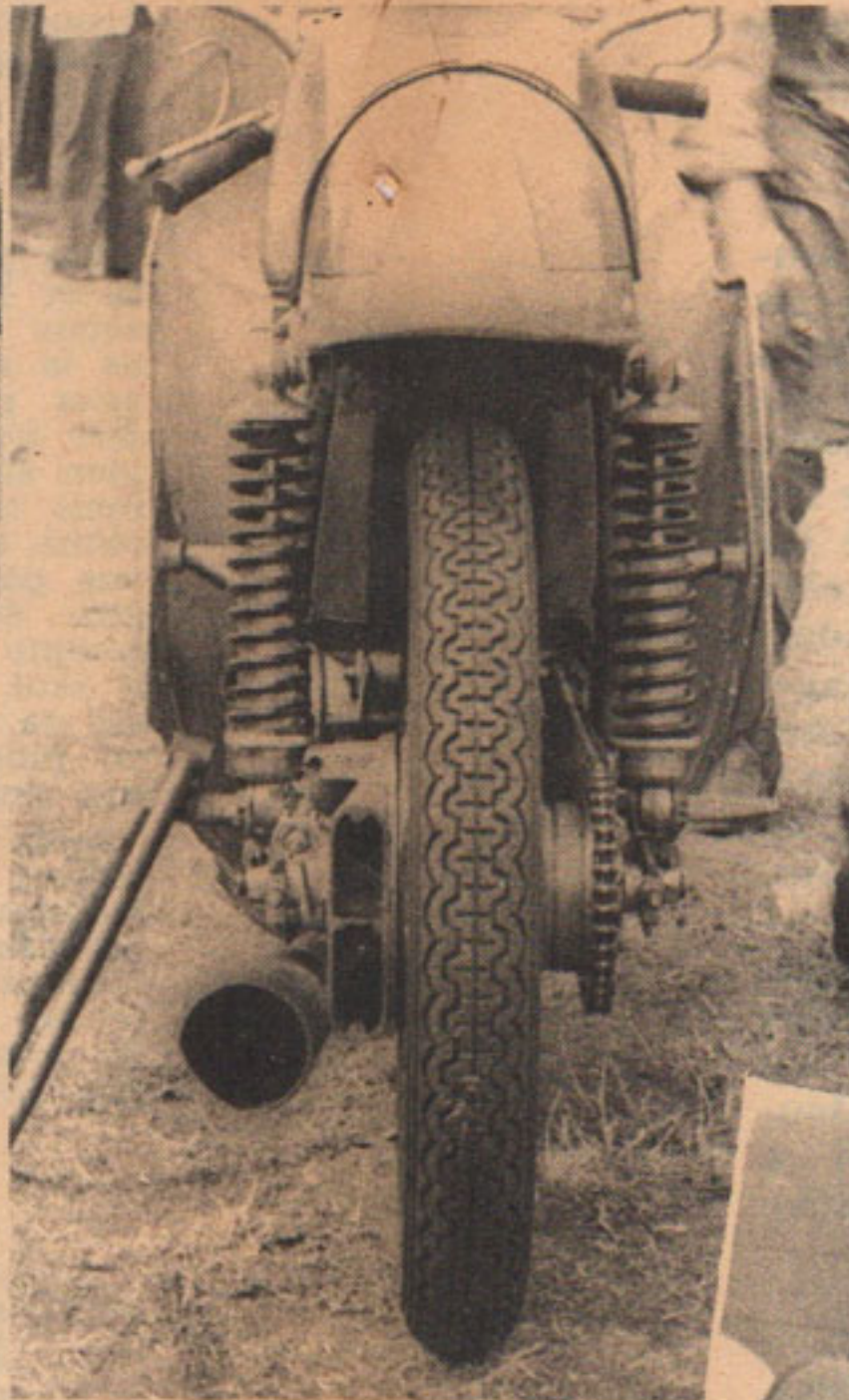
APRÈS LE DUTCH T.T.

Le point de vue du TECHNICIEN

Ci-contre : Emilio Mendogni, fidèle première monte de la moto Morini.



Ci-contre : Provini, l'un des champions de la MV. En bas, les mécanos s'affairant autour des 250 cc twin de la marque, qui, officiellement, ne développeraient que 30 CV, à 12.000 t/m, mais qui semblent néanmoins supérieurs en vitesse aux Morini. Alors?..



ASSEN :
une ville où
tout le monde
joue au coureur

On se pose d'abord une question : Pourquoi pas chez nous ? Puis on cherche à y répondre, et cela est très difficile.

Il est très difficile, en effet, d'imaginer que deux pays séparés par 300 km seulement puissent considérer un même sport, l'un comme une distraction pas très saine pour jeunes gens pas très normaux ; l'autre comme une institution nationale qu'on célèbre et qu'on traite comme telle.

Puis la réponse apparaît, de partout, dès qu'on a franchi la frontière hollandaise. Elle apparaît au poste de douane, où le mot T.T. est un sésame. Elle apparaît encore dans les gros titres des quotidiens ; dans les émissions de radio. Sur les affiches et sur le bord des routes. Elle apparaît, enfin, et par voie de conséquence, dans la conversation du contribuable, qui est allé ou ira forcément voir cet événement dont on parle tant.

Mais elle apparaît surtout, cette réponse, à Assen même, où tout est orienté, polarisé, vers la course qui se prépare.

★

Nous sommes arrivés, la veille des entraînements, à deux heures du matin. La première surprise nous est procurée par les dizaines de milliers d'ampoules électriques disposées en guirlandes, en arcs de Triomphe. La ville semble reprendre son souffle, plutôt que dormir. Nous entrons dans un café... où nous pouvons contempler l'image d'une liesse échevelée qui semble avoir commencé très tôt et devoir se finir très tard. Bière et T.T...

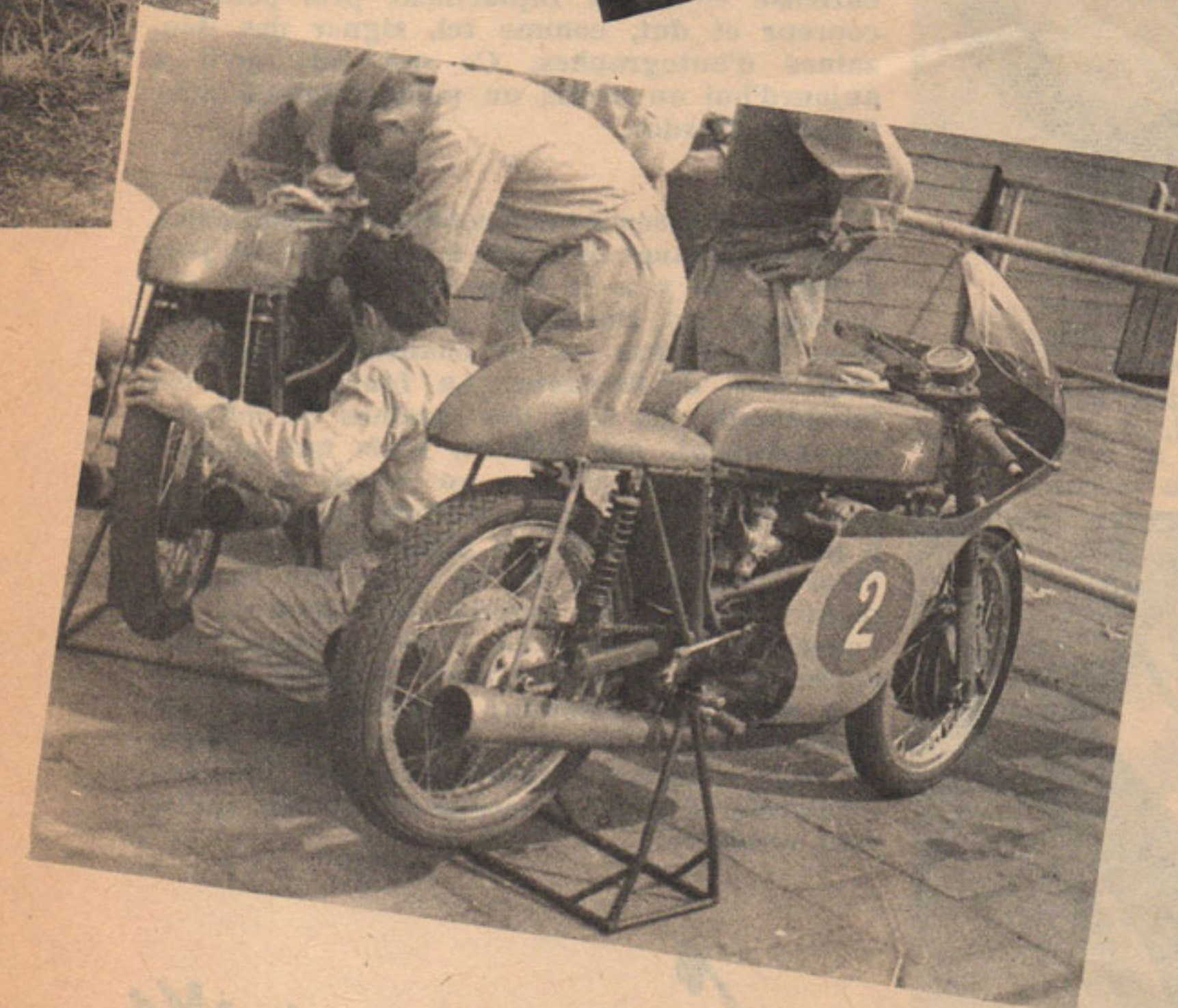
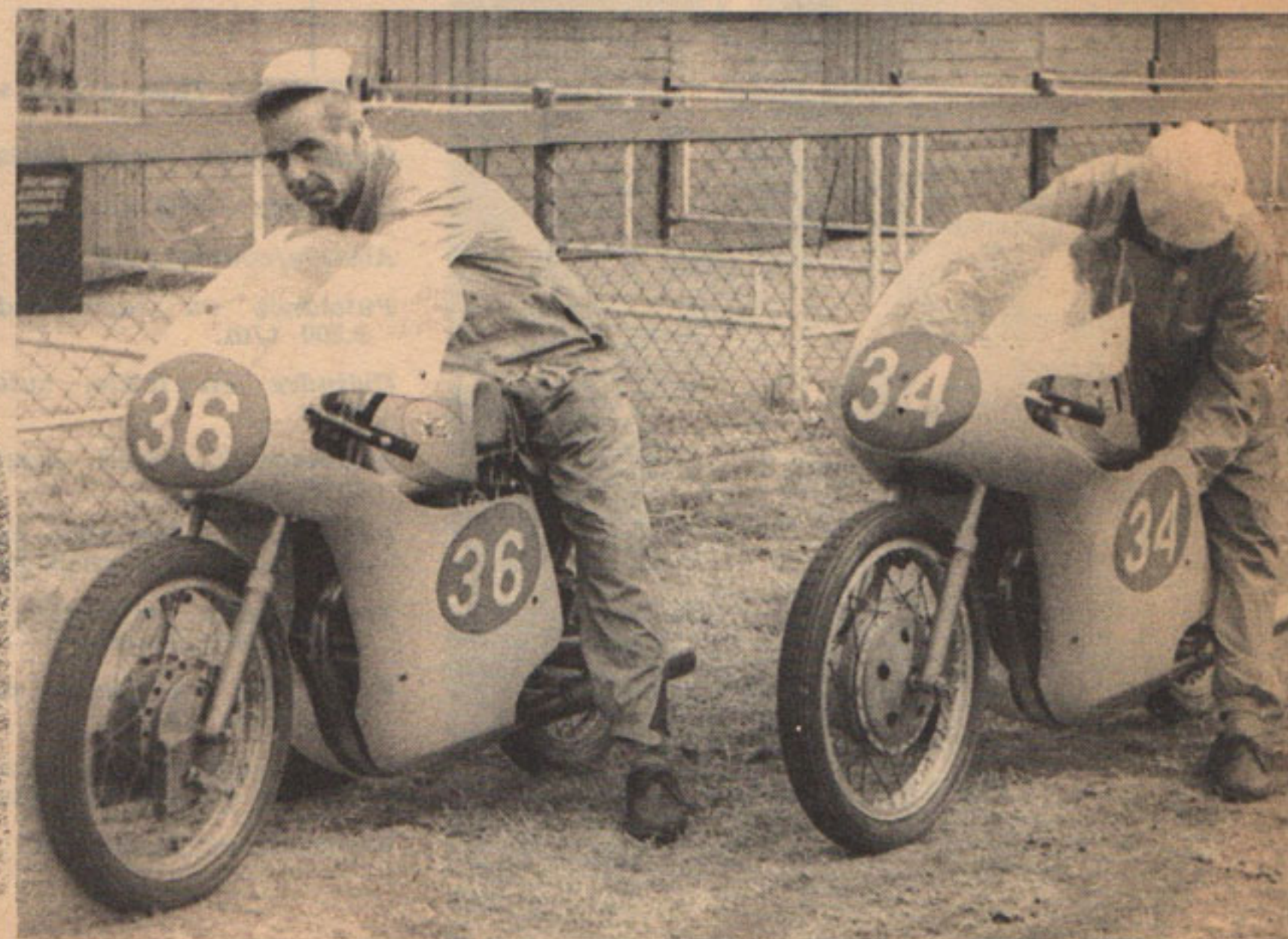
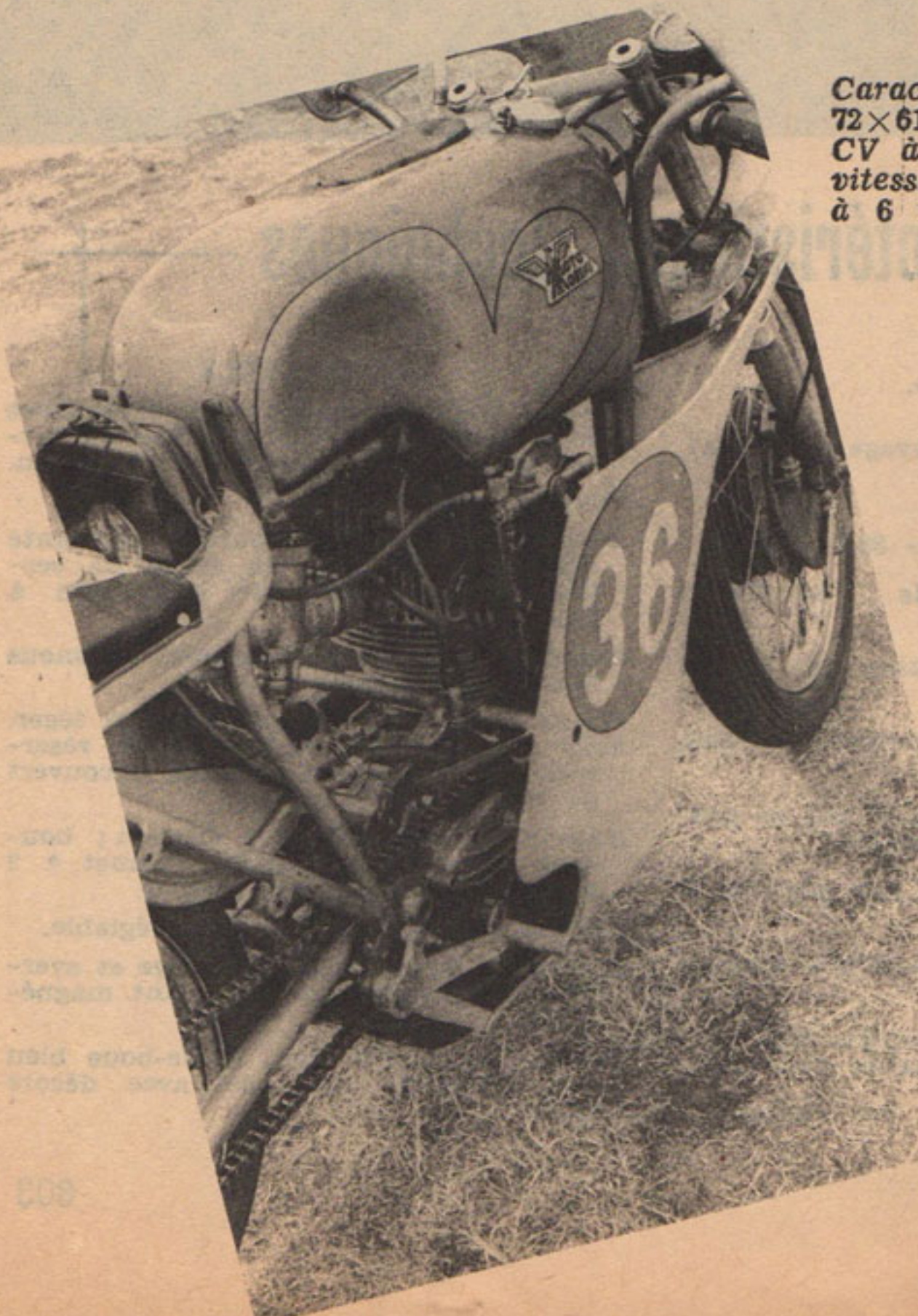
★

Nous apprenons aussi, à propos de ces libations, qu'elles ont la particularité de durer une semaine. Elles commencent le lundi, le Grand Prix devant avoir lieu le samedi suivant. Si bien que certains, ayant attendu longtemps cette date fameuse, y parviennent dans un état... d'enthousiasme tel, qu'ils s'effondrent dans l'herbe au départ de la première course pour ne s'éveiller qu'à la fin de la dernière, quelques heures plus tard. Nous avons constaté nous-même la véracité de ces faits. T.T. et bière...

★

Mais les choses ne commencent vraiment que le vendredi soir, veille de la course. C'est stupéfiant. Imaginez que vous êtes habitant d'une petite ville de 18.000 habitants. Comme Assen. Imaginez ensuite qu'une foule dépassant 100.000 personnes déferle tout à coup, enva-

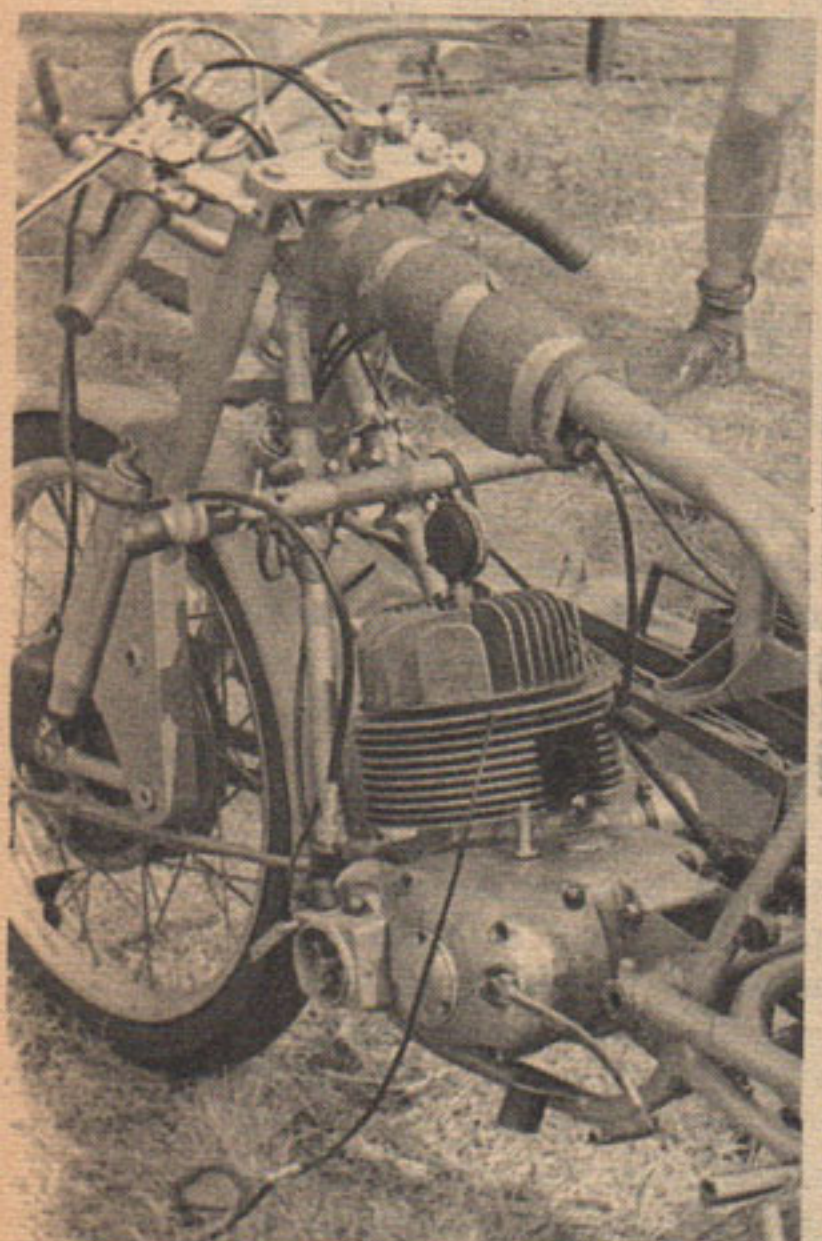
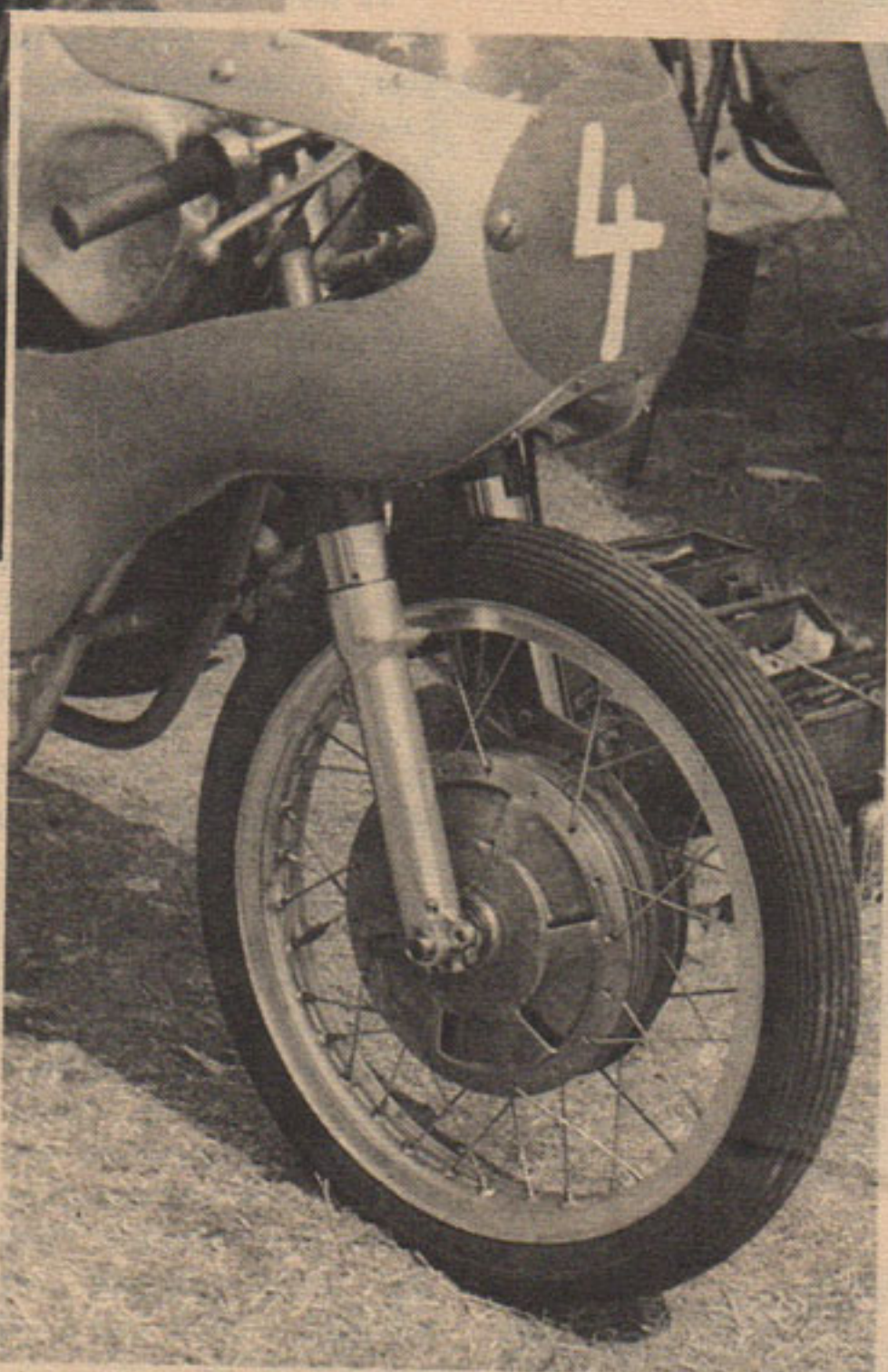
Caractéristiques de la 250 cc Morini monocylindre : 72x61, soit un moteur très super-carré donnant 33-34 CV à la roue AR à 10.000 t/m, ce qui autorise une vitesse de 215 km/h environ. Carbu Ø 32 mm, boîte à 6 rapports, double allumage par batterie. Cadre double berceau très triangulé.



...et du Touriste

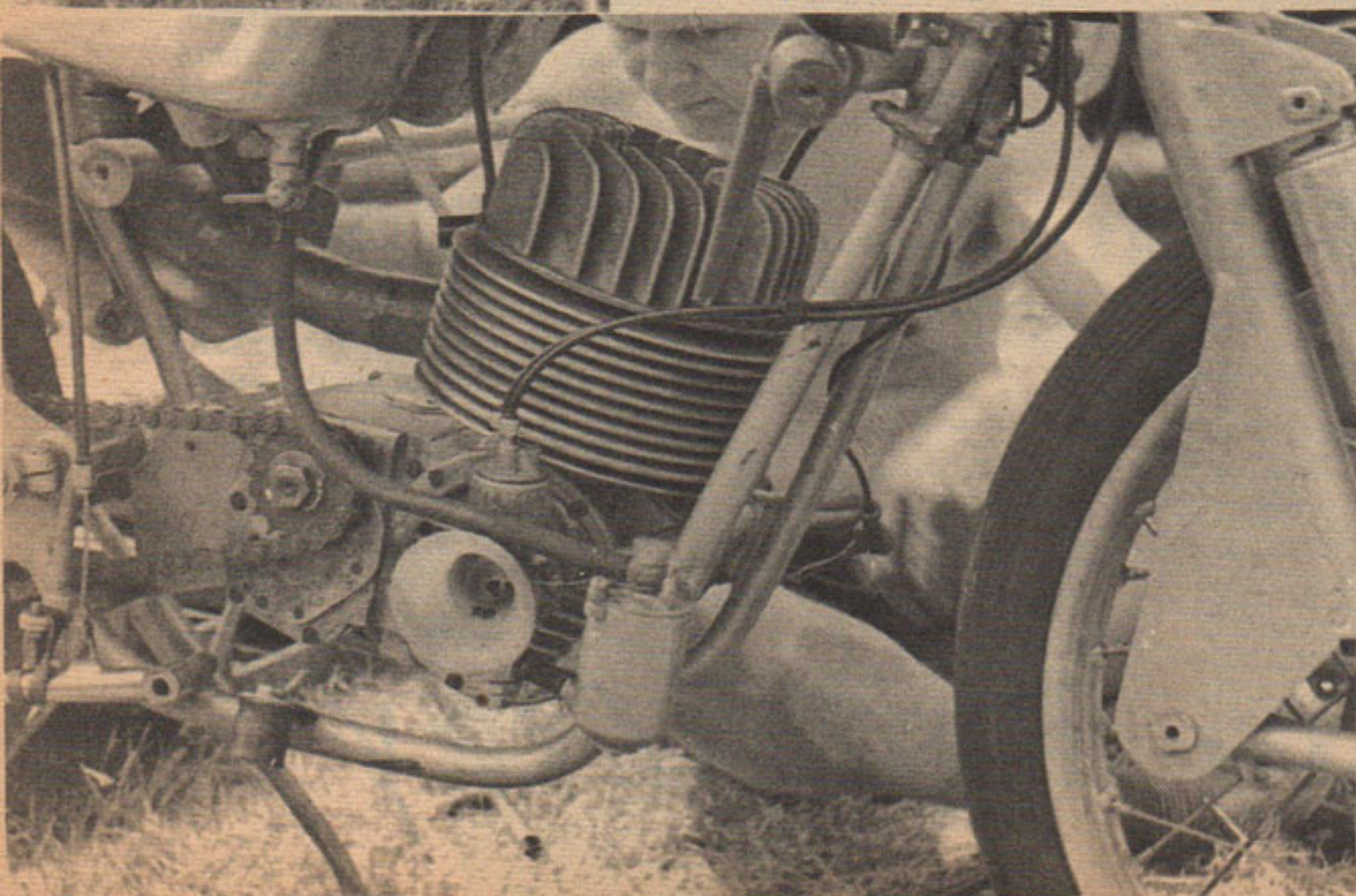


Un pilote que nous avons vu à Montlhéry, lors d'un des derniers Bol d'Or : Stastny, que l'on retrouve aussi bien chez Jawa que chez CZ.



Les MZ sont encore plus puissantes cette année, puisque la 125 développe 22 CV et la 250, 40 CV. Mais ceci, au début de la course, car avec l'échauffement une partie de la puissance disparaît.

Ci-dessus, la fourche Norton, montée sur la MZ de Taveri, et deux vues du moteur 125, où le cylindre est plus gros que la culasse.



hissant les rues, les cafés et les hôtels. Tout cela remue, ça sent la frite et l'anguille fumée. Ça sent aussi le ricin, dont chacun a jugé bon de pourvoir sa machine, fut-elle de performances modestes.

★

Cette parodie de la course et des coureurs est aussi un témoignage de l'intérêt de tous. Vous connaissez, sans doute, ces ineffables vélos hollandais hauts sur roues, et sur lesquels on acquiert une telle majesté. Nous les avons vus, pilotés par des moins de 15 ans, et ornés de carénages en carton, tandis que leurs propriétaires (casqués) mimaient approximativement le bruit d'un échappement libre. Personne ne s'en amuse plus, le spectacle est trop banal. Le jour du T.T., toute la Hollande joue au coureur. C'est passé dans les habitudes.

★

Les gosses, du reste, font partie de l'ambiance. Venus par cars, de très loin, ou au contraire originaires de la ville, ils grouillent, se bousculent, envahissent avec un flair infailible les lieux officiels les mieux gardés, où on est le plus susceptible de toucher du doigt la M.V.4 ou le cuir de Provini. Si les ténors de la vitesse se découvrent un côté « cabotin », c'est bien aux gosses hollandais qu'ils le devront. En effet, le jour du pesage, il fallait les voir, par grappes, s'accrocher aux coureurs pour obtenir des autographes. L'auteur de ces lignes a du reste connu, ce jour-là, les plaisirs et les affres de la renommée. Ayant — sa nature étant obligeante — tenu la Ducati double-arbre de Kavanagh, l'ayant même enfourchée — sa nature étant curieuse — il fut rapidement pris pour un coureur et dut, comme tel, signer des douzaines d'autographes. Ce qui fait qu'il a aujourd'hui au moins un point commun avec Brigitte Bardot.

★

Le G.P. d'Assen est une combinaison complexe. C'est un mélange de la fête à Neuneu et des jeux antiques. Il y a le claquement définitif des machines qui chauffent, mais aussi l'accordéon des Polkas et les chansons sirupeuses importées d'Allemagne. La foule, aussi, est inhabituelle. Ils sont des dizaines de milliers qui mangent, qui boivent, mais qui parlent et commentent comme au salon. A aucun moment ils n'ont crié, aucune houle ne les a parcourus. Quand une phase de course devient passionnante, ils se penchent simplement un peu plus, comme on attend le dénouement d'un film. Le bruit, ce sera pour après, quand la course sera terminée, quand rien n'en aura assombri le déroulement. Les Hollandais, qui ne sont pas des gens venus en voir d'autres tomber, ont une manière tranquille d'aimer passionnément ce qu'ils sont venus voir.

Le Touriste...

...et le Technicien

Le parc des coureurs est un endroit pittoresque. On y prépare, on y répare. Si une mécanique, « affûtée » des heures durant, y revient disloquée, après le premier tour, on s'y bat les flancs mais on recommence à chercher, à régler. Rarement nous avons vu coexister si parfaitement l'énervement et la patience. Il y a les grandes écuries, leurs camions et leur mystère de mélodramé, il y a les privés et leur mécanique étalée dans l'herbe. Tout cela, ou presque, habite des remorques de camping, ou des camionnettes. En cherchant bien, on trouve, un peu partout le fétiche, la poupée minuscule, blottie sous un compte-tours. Au stand MZ, Degner passe et repasse sa machine au polish, comme pour une foire-exposition, tandis qu'un peu plus loin, un sidecar réclame pathétiquement un coup de peinture. « Continental-Circus »...

★

La participation française, est-il dit par ailleurs, était inexistante, tant du côté journalistique que sportif.

Il y eu néanmoins, hormis vos serviteurs, une présence « bien de chez nous » : la voix de Maurice Chevalier qui, pendant un entr'acte, sortit des haut-parleurs... en hollandais !

★

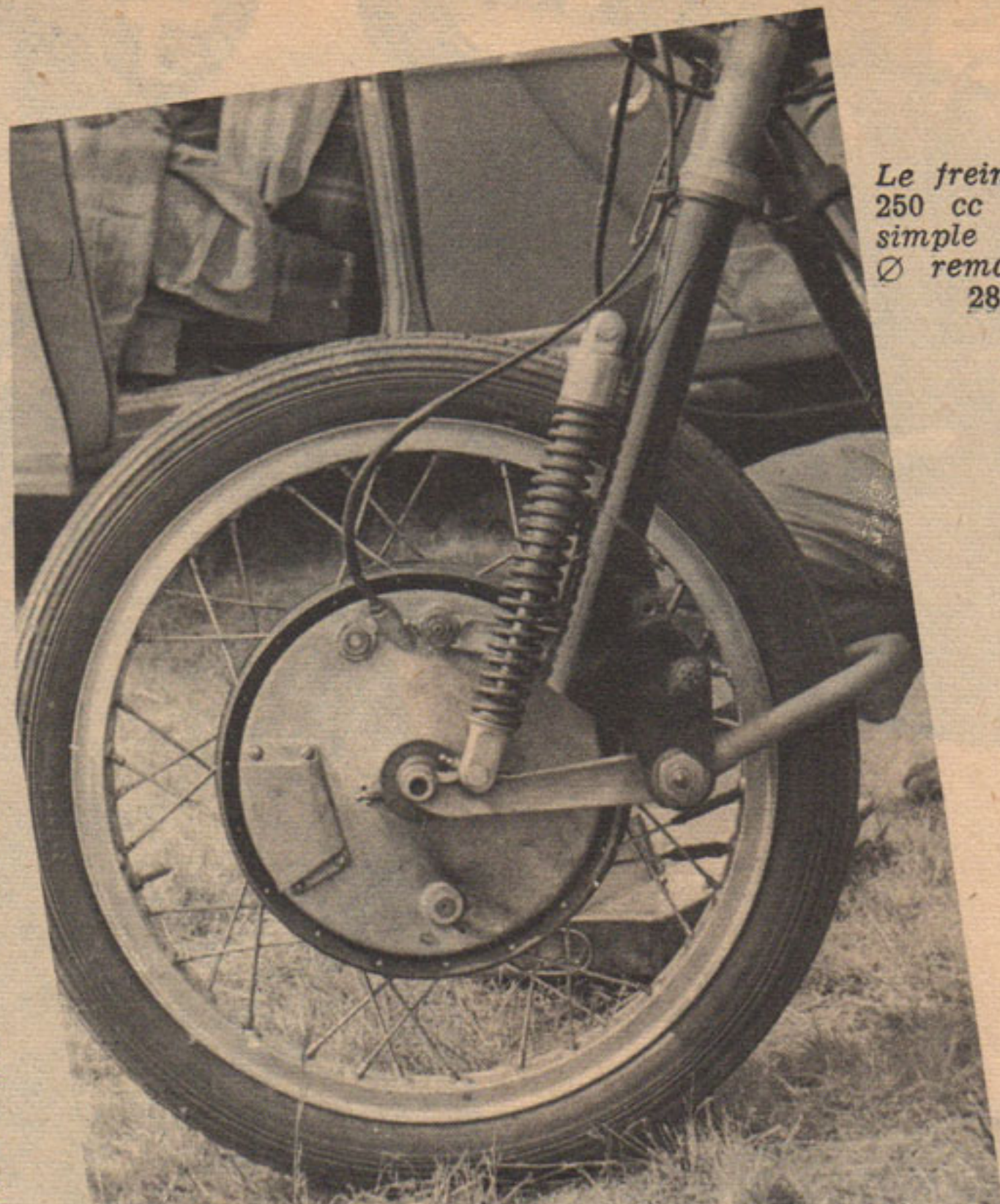
Vous êtes-vous déjà promené dans un théâtre vide ? Si oui, vous connaissez cette étrange impression que donne un lieu conçu pour la foule, quand la foule n'y est plus. On a l'impression d'évoluer au sein d'un énorme mécanisme qui n'était que mouvement et qui se fige. Brutalement. Se promener sur un circuit de vitesse, quand la fête est finie, c'était aussi une expérience à tenter. Là où, quelques minutes auparavant, une foule compacte se pressait, il n'y a plus qu'une architecture de tubes et de planches. Là où l'on ne s'entendait pas parler, on chuchotte. Les commissaires, le service d'ordre, ont baissé les bras et permettent ce qu'ils ont interdit toute la journée.

En regagnant notre voiture, et après avoir flâné une dernière fois au parc, nous jetons un dernier coup d'œil sur le décor. Les papiers gras et les boîtes de conserves occuperont la voirie un bon moment. Ils occupent, actuellement, des centaines de mouettes venues tout exprès de la mer pas très lointaine, et qui tournent en rond, attirées par cette pro-vende.

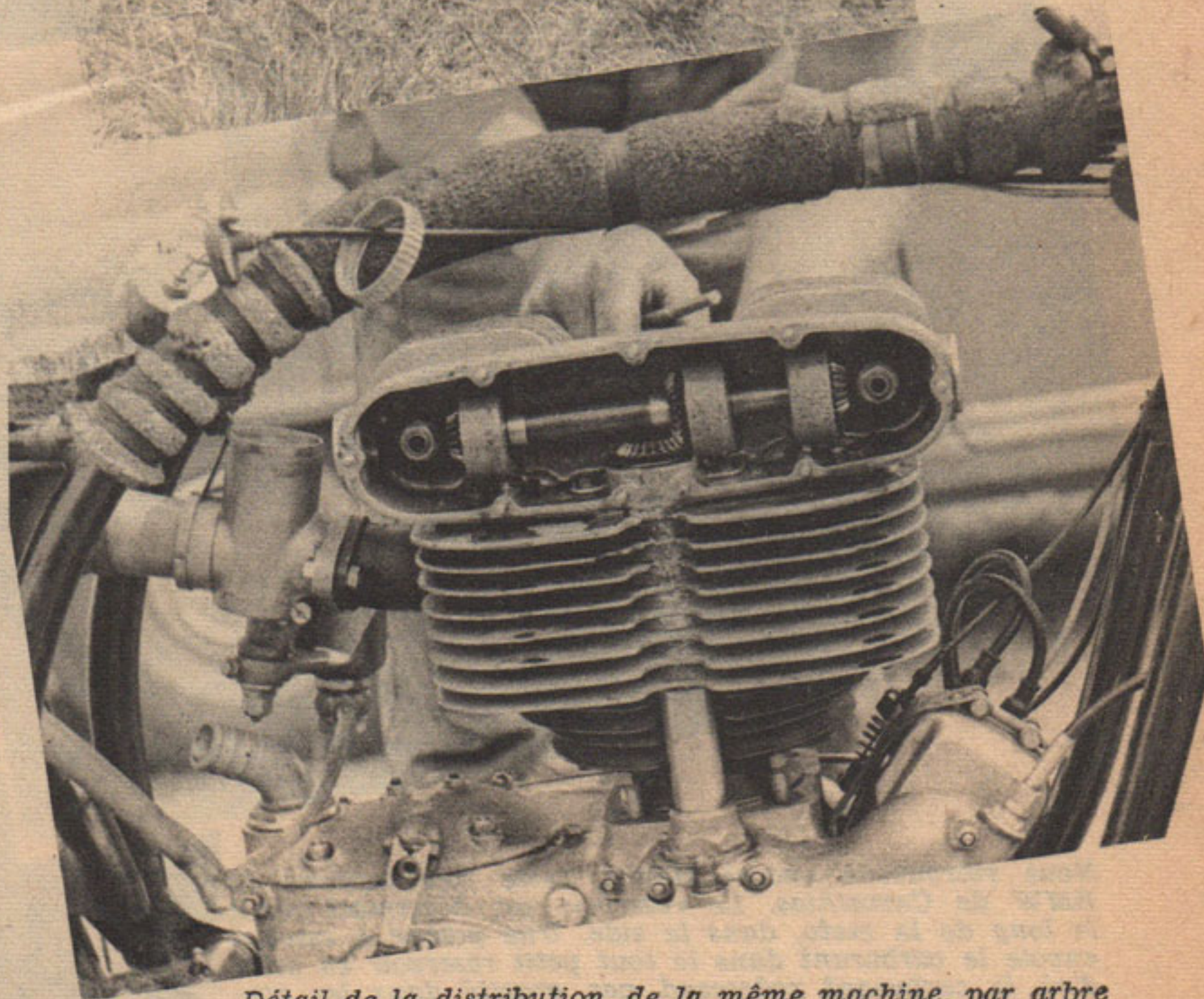
★

La Hollande est un pays plat, où les arbres poussent dans le sens du vent, et où les adultes, les enfants et les oiseaux sont motophiles.

H. P.

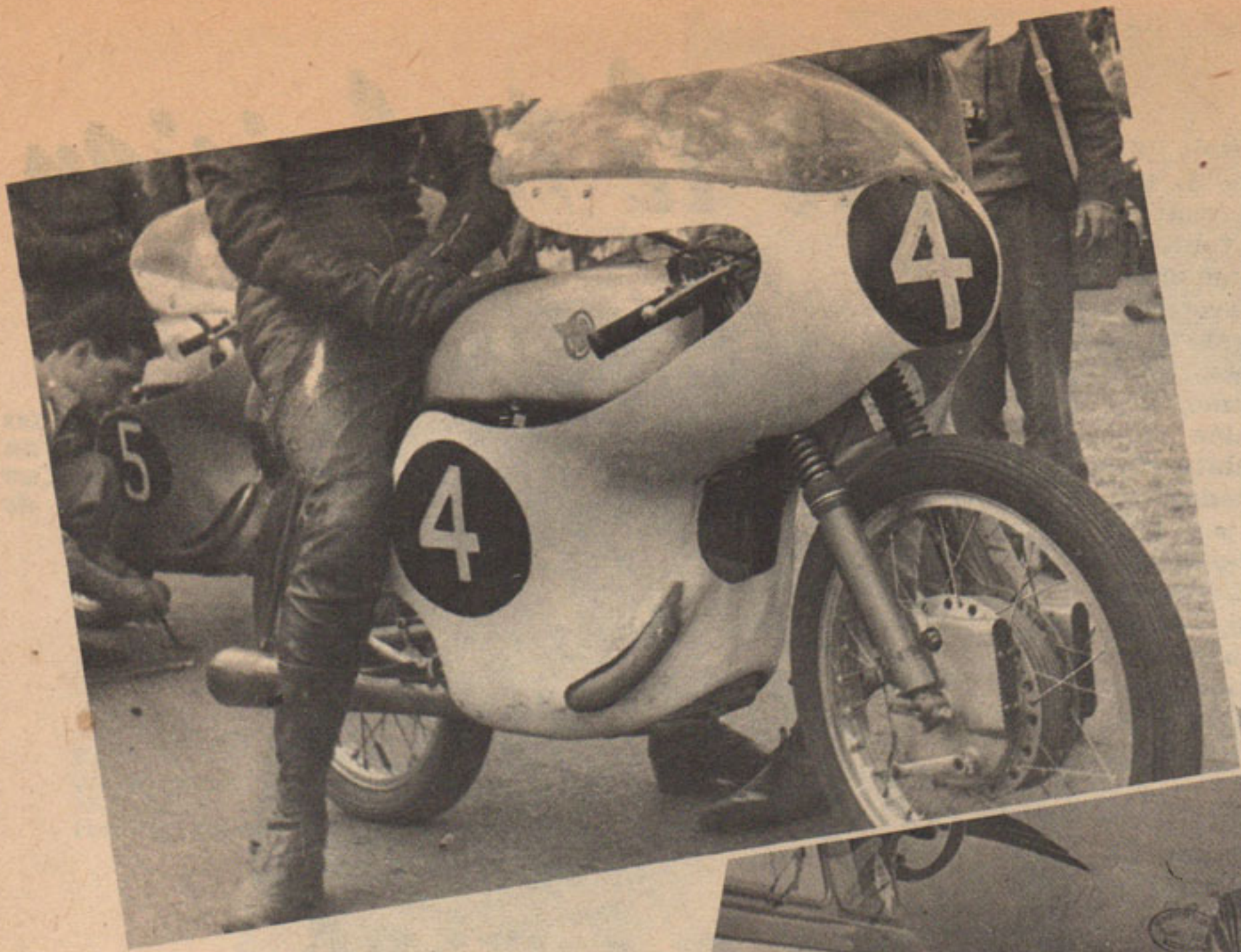


Le frein avant des 250 cc CZ est un simple came d'un Ø remarquable de 280 mm.

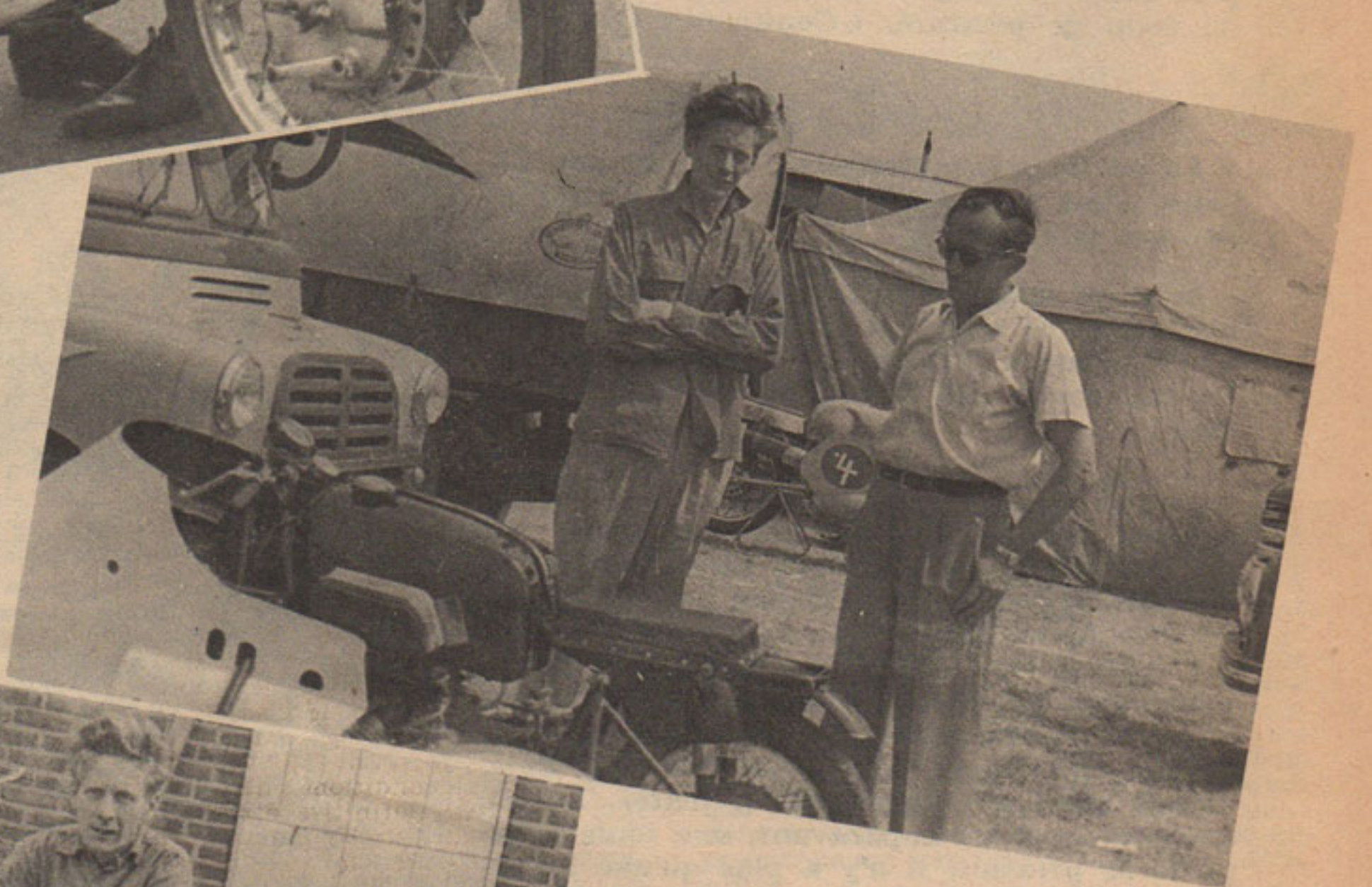


Détail de la distribution, de la même machine, par arbre et renvois d'angle selon une technique identique à celle de Porsche en automobile. Moteur carré (68x68) développant 28 CV à 9.500 t/m. Taux de compression 10 à 1. Carbu de 32. La boîte de vitesses est à 6 rapports, une des machines possédait même 7 vitesses !...

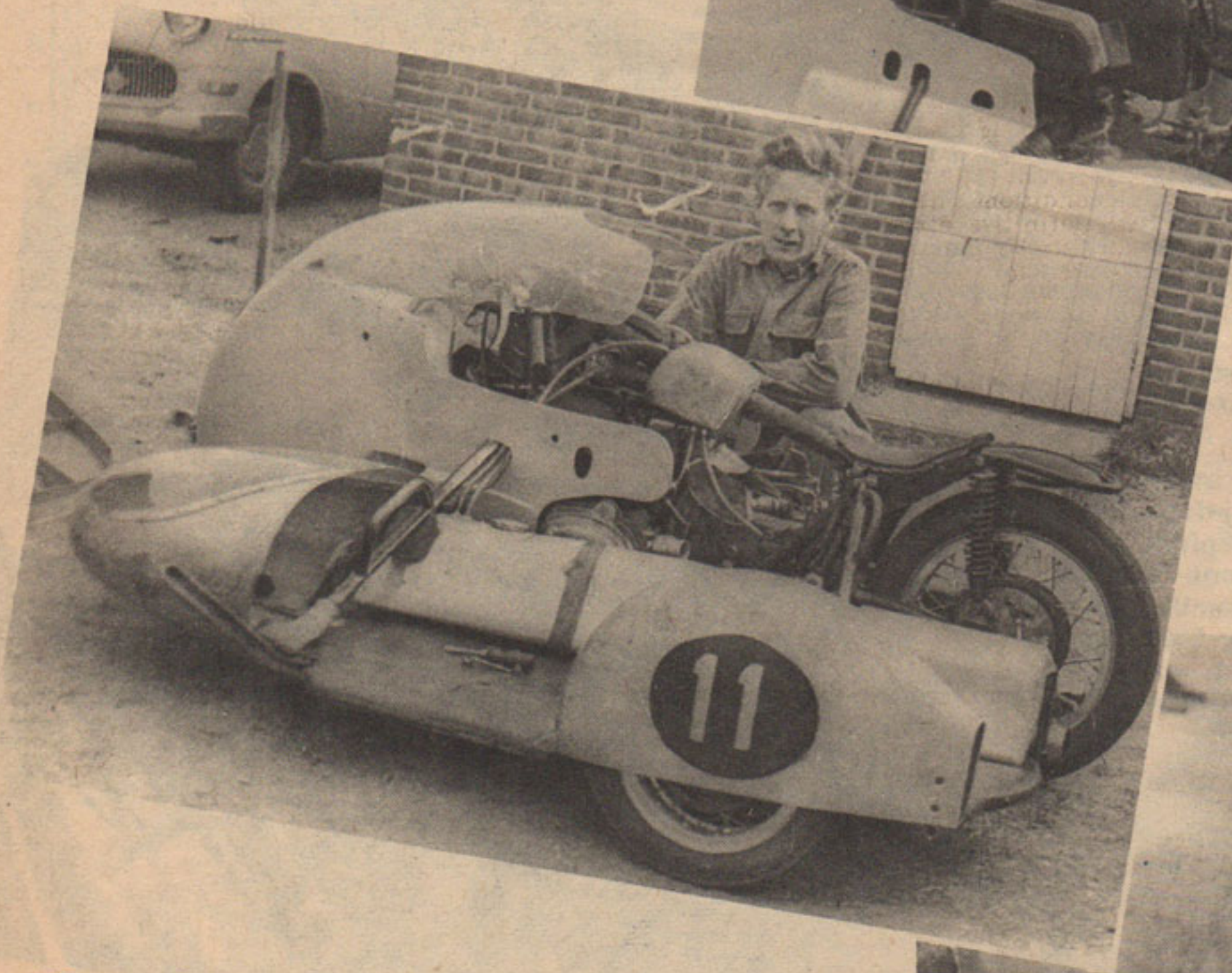
Le Touriste / ...



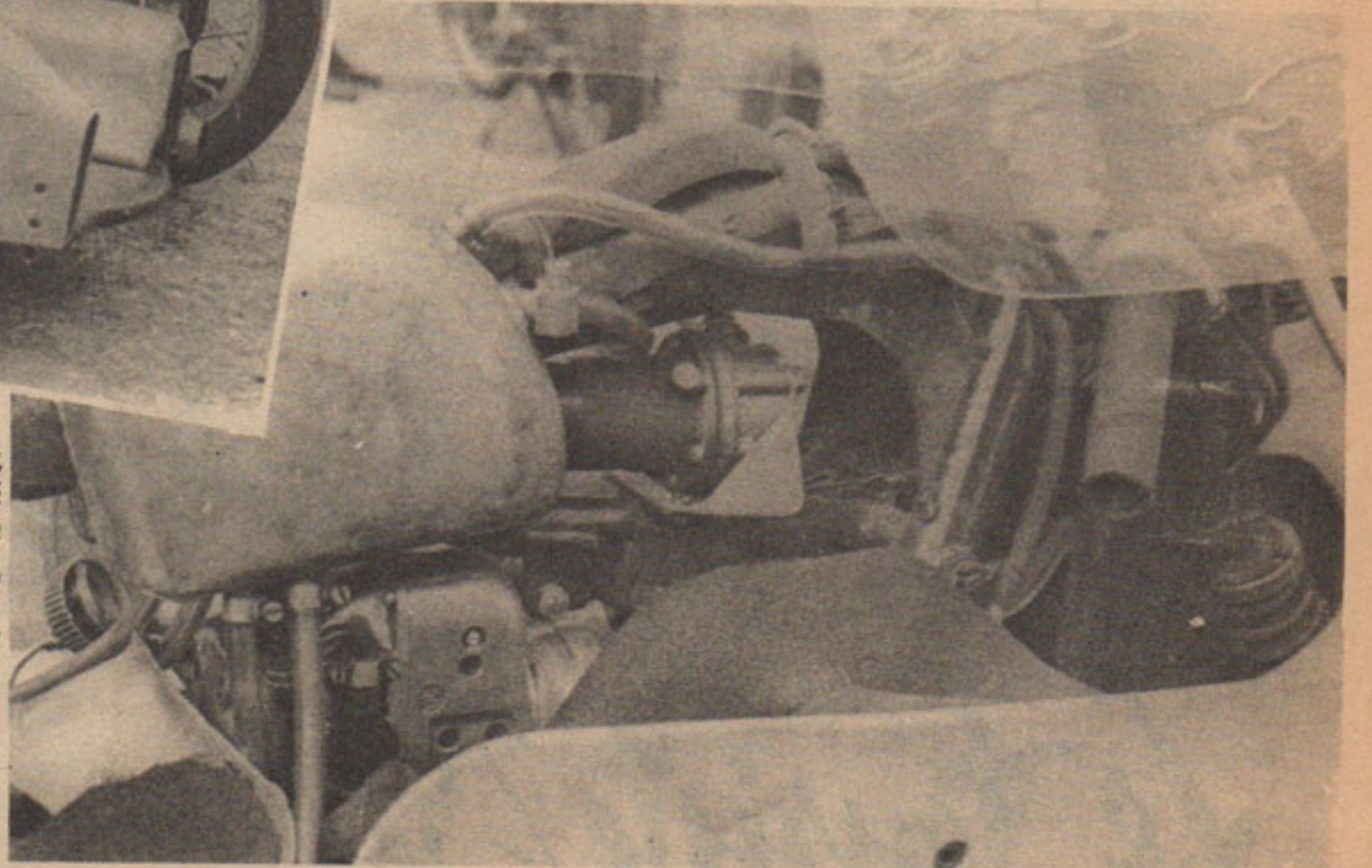
La 125 Ducati officielle d'Hailwood est assez proche des modèles de l'an passé. Notez l'échancrure dans le carénage pour le refroidissement du tube d'échappement. La twin desmodromique n'était pas présente



Un nouveau BMWiste de classe : Pip Harris, que nous voyons ci-dessus avec le chef mécanicien du département course de chez BMW : Müller.



Nous retrouvons encore Harris, cette fois derrière la BMW de Camathias. Le réservoir est désormais placé le long de la moto, dans le side. Une pompe à essence envoie le carburant dans le tout petit réservoir en selle, d'où le carburant redescend par gravité dans les carburateurs. Tout ceci, afin d'avoir une position pilote plus basse, et de réduire le maître-couple.



The greatest Moto-cross Grand Prix in the world

BATAILLE DE GÉANTS A HAWKSTONE PARK

Victoire de
SMITH devant
CURTIS et
DON RICKMAN

BROER DIRKS
PREMIER "CONTINENTAL"

AYANT rencontré cette saison deux organisations de très grande valeur, en l'espèce les Grands Prix de France (Mayenne) et d'Allemagne (Bielstein), nous nous demandions, en nous rendant en Grande-Bretagne, si cette fois-ci le Grand Prix d'Angleterre de moto-cross conserverait à nos yeux cette première place que nous lui reconnaissons en 1959.

Aujourd'hui, c'est par l'affirmative que, tout bien pesé, nous répondrons à cette interrogation : La réunion d'Hawkstone Park demeure bien la plus grande de celles auxquelles nous avons assisté cette année en suivant les étapes du Championnat du Monde, et nous ne pensons pas qu'aucune des courses restant à dis-

puter (Hollande, à Norg ; Belgique, à Liège, Luxembourg, à Ettelbrück ; Suède, à Malmoe) puisse infirmer ultérieurement cette conclusion.

Le Grand Prix d'Angleterre était-il donc mieux préparé, mieux présenté, mieux réussi en un mot que ceux de France ou d'Allemagne occidentale ? Non pas, et ce n'est pas sur ce plan que nous nous basons pour le classer, si l'on veut, « hors-concours », car en réalité, les éléments qui font sa supériorité échappent aux conditions habituelles et ne peuvent en définitive être réunis par les organisateurs les mieux doués, les plus décidés à bien faire de l'Europe continentale.

Il y a d'abord le terrain, sis en pleine nature, dans une région où la campagne est riche en relief et en couleurs, le terrain qui constitue la définition même de ce que doit être un circuit de moto-cross : franc, très large, offrant toute la gamme des difficultés existant dans le domaine qui nous occupe, ceci sans être dangereux en aucun endroit. Il y a du

sable, du rocher, de l'herbe, des montées, des descentes, des virages, des sauts, tout cela sur plus de deux km au tour et sans que jamais la possibilité de doubler ne soit mise en question. Parcours varié au possible, dur pour les pilotes, difficile pour les mécaniques mais qui autorise une course claire, sélective, où rien ne fausse le résultat.

Il y a le public, nombreux, essentiellement motocycliste, parfaitement averti de ce qu'il voit, discipliné à un point étonnant, un public grâce auquel le service d'ordre, la police deviennent à peu près inutiles. A Hawkstone Park, peu de commissaires, peu d'uniformes... à quoi serviraient-ils ?

Il y a donc l'ambiance, une ambiance extraordinairement sportive, au sein de laquelle tout marche comme sur des roulettes, sans un nuage, sans l'ombre d'une difficulté, d'une contestation à quel titre que l'on se place.

Il y a enfin et surtout le climat qui préside à toute l'organisation : à Hawkstone Park, petits coureurs et grands champions viennent pour une prime de départ identique : c'est 50 Livres sterling pour tout le monde, à prendre ou à laisser !

50 Livres qui représentent 70.000 francs, auxquels s'ajoutent les 20 Livres (28.000 francs) de gratification que M. Taylor ne manque jamais de remettre aux participants dès le moment où les frais sont couverts !

En définitive, une belle somme, attribuée également à chacun, et à laquelle s'ajoute l'hébergement complet dans un hôtel de premier ordre, non seulement pour les pilotes étrangers mais encore pour les personnes qui les accompagnent !

Le Salop Motor Club, qui organise le Grand Prix d'Angleterre avec le concours du grand quotidien le « Daily Herald », n'entend pas gagner de l'argent. Son unique objectif est de pouvoir présenter une épreuve impeccable, de pouvoir encore rétribuer et recevoir correctement ses invités, les coureurs qui disputent le Grand Prix. Et comme les frais généraux sont bien plus réduits qu'en Europe continentale, à qualité égale quant au standing général de la manifestation, il lui est facile de satisfaire à ces deux fins.

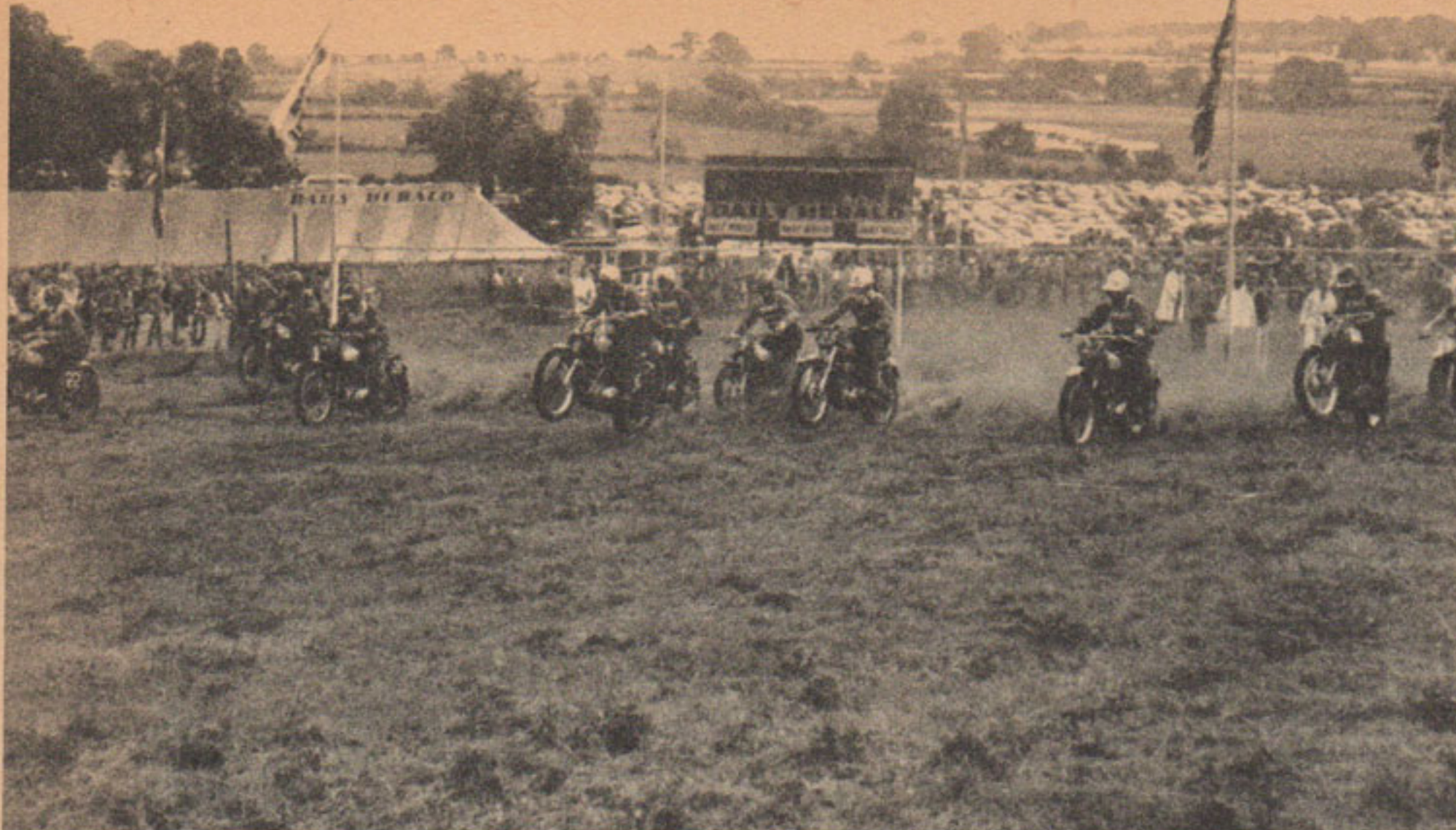


DE NOTRE ENVOYE SPECIAL



Dans le titre, vue de la ligne droite depuis le sommet de la grande montée, que gravissent Don Rickman et Smith.

Ci-contre : Jeff Smith redonne à l'Angleterre la garde du « Daily Herald Silver Trophy », confié à la Suède en 1958, après la victoire de Gustavsson.



Ci-contre, un départ : Archer est à l'extrême-gauche, puis vers la droite, on voit Don Rickman suivi de B. Dirks, enfin Curtis, Draper et Nilsson. Ci-dessous, Donald Rickman.

Facile, sans doute. Mais connaissez-vous beaucoup de clubs qui, ayant fait une grosse recette, ayant réalisé un certain bénéfice, distribuent aux coureurs une bonne partie de celui-ci ?

Que ce comportement soit plus aisé à adopter en Grande-Bretagne qu'en Europe continentale, c'est admissible. Mais il reste qu'à Hawkstone Park, l'on vit des courses magnifiques, sur un circuit idéal, dans une ambiance introuvable ailleurs.

Le sport, la motocyclette, deux mots qui, sans doute, prennent en Angleterre tout leur sens !

★

Le temps est magnifique, extrêmement chaud le samedi et les coureurs qui prendront part à l'entraînement dans l'après-midi tourneront rarement plus de quatre ou cinq tours sans devoir s'arrêter pour récupérer.

Une vive activité règne au parc, où chacun s'affaire à des réglages de suspension, à des changements de chaînes et de pneus aussi car les grandes marques sont représentées et distribuent comme à l'habitude tout ce matériel gracieusement !

Seul Français présent, Michel Jacquemin. Le team national, qui incluait précédemment les deux frères Klym et André Chuchart, s'est trouvé en effet gravement touché le dimanche précédent, à Cassel, ces trois coureurs étant blessés au cours de la seconde manche du Championnat inter. Nous avons bien tenté de leur trouver des remplaçants et la FFM, dans le même esprit, s'est tenue prête à faciliter les choses, mais il était trop tard et Jacquemin recueillera à lui seul tous les applaudissements que le public dispensera le moment venu, à la vue des trois couleurs.

Chez les Danois aussi, il y a un certain vide, deux places n'étant pas occupées aux côtés de Hansen et Sorensen. Par contre, tous les Belges, tous les Hollandais, les Suédois prévus sont présents, avec en plus le jeune Allemand Hartman (Matchless) dont c'est le premier Grand Prix, et qui n'a pas choisi le plus facile pour débiter ainsi dans la compétition internationale, avec enfin une très redoutable coalition britannique formée de Less Archer, Dave Curtis, Don et Derek Rickman, Jeff Smith, Johnny Draper, Brian Martin et Ron Langston.

On se souviendra que, pour la première fois dans l'histoire du Grand Prix d'Angleterre, un « Continental », le Suédois Gustavsson en l'espèce, a remporté la victoire en 1958.

Nous écrivions récemment (en conclusion de notre relation du Grand Prix d'Allemagne) que cette fois, les Anglais renoueraient chez eux avec la victoire. Et si nous fondions ce pronostic sur la forme affichée actuellement par les frères Rickman, sur le retour en bonne con-

dition de Smith, sur les récentes performances d'Archer et Curtis, M. Taylor en ce qui le concerne n'a rien voulu laisser au hasard et a mobilisé tous ces hommes, plus quelques autres encore.

Les places seront chères à l'arrivée !

★

Nous voici, sur la fin de l'après-midi du samedi, au pied de la haute et terrible côte sise au sortir de la longue droite d'arrivée. Le soleil est plus bas sur l'horizon et les coureurs reprennent une fois encore le guidon avant la fin de la période d'entraînement.

Baeten est très vite sur la ligne droite, il monte bien mais conclut néanmoins à la nécessité de travailler sur son moteur. Nous ne le reverrons que sur le coup de minuit, revenant d'un atelier sis à Wellington et où, à en juger par le cambouis qui macule son visage et ses vêtements, il n'a pas dû chômer !...

Draper, Don Rickman font grosse impression, mais le plus « terrific », celui qui, dès à présent tourne vraiment au rythme de la course, c'est Broer Dirks, le champion hollandais. Au train où il va, si sa mécanique tient et si ses forces ne le trahissent pas, Broer Dirks à ses chances, ses chances de victoire s'entend !

Pour les autres, l'entraînement consiste surtout à étudier le terrain, à vitesse plus modérée. A chacun sa méthode, bien sûr, et le plus lent ici ne sera pas forcément le moins vite le lendemain.

Un mot sur Jacquemin, qui roule consciencieusement depuis un moment : il casse un repose-pied et en est réduit à le confier à Baeten, lequel se charge d'effectuer la soudure indispensable.

Après quoi tout le monde regagne le Hawkstone Park Golf Hotel où, le dîner achevé, d'aucuns effectueront une petite promenade vespérale sur le splendide gazon des links.

Rien de tel pour se préparer à une bonne nuit de repos avant les rudes efforts du dimanche !

★

L'une des caractéristiques propres au Grand Prix d'Angleterre, c'est la simplicité qui préside au déroulement des différentes phases de cette grande journée sportive.

Ainsi, le jury international ne se réunit-il que si, pour un motif ou un autre, son intervention s'avère indispensable. Ainsi encore aucune mise en parc fermé n'est-elle prévue, ce qui simplifie la vie aux coureurs, sans que pour autant des irrégularités puissent être décelées.

Par contre, la présentation des pilotes s'effectue avec un grand cérémonial. Au son des trompettes, nation par nation, ceux-ci s'avancent vers l'emplacement marqué à leurs numéros, reçoivent les

compliments officiels puis se figent à l'écoute des hymnes nationaux interprétés par une musique en uniforme. Tout ceci, qui est du meilleur effet, ne demande pas tellement de temps et, le God Save the Queen ayant retenti en final, les concurrents rejoignent leurs machines, mettent en route et gagnent l'emplacement du départ qui n'est pas la ligne d'arrivée, mais une autre droite, très large, assez longue, placée perpendiculairement à la précédente et qui ne servira qu'à l'envolée première (de chaque manche, naturellement).

Les feux électriques ont été remplacés par un starting-gate du même type que celui employé en Suède lors du dernier Moto-cross des Nations ; l'élastique, placée à 30 cm du sol, est en deux parties réunies au centre par un électro-aimant. Une simple pression sur un bouton et le mécanisme libère les deux brins, qui s'effacent vers l'extérieur avec une rapidité stupéfiante, ayant dégagé la ligne de départ avant qu'aucun coureur n'ait eu le temps d'avancer. Ce dispositif est sans aucun doute parfait sous tous les rapports, les départs qu'il permet sont sensationnels et il serait souhaitable de le voir adopté dans tous les Grands Prix.

★

Don, Derek Rickman, Jeff Smith, Curtis, Nilsson, Gustavsson sont parmi les plus rapides à foncer vers le sous-bois qui attend les coureurs à l'issue de la première droite. Et déjà, nous voyons Archer regagner le parc, après une chute qui ne lui permet pas de reprendre la piste.



Moto-Revue N° 1.450

Baeten est mal parti et s'emploie à reprendre contact. La pluie qui, succédant au beau soleil de la veille à quelque peu gâté la matinée, vient enfin de cesser et déjà s'annoncent les coureurs sur le point d'entamer le second des douze tours qu'ils auront à parcourir dans chacune des manches.

C'est toujours Don Rickman qui mène la danse, mais subsistent dans sa roue Smith et Curtis, qui a gagné huit jours avant le « Costwold Scramble » dans les catégories 350 et 500 cc pour la troisième fois consécutive, ce qui est un fameux succès. Curtis est pris en chasse par Derek Rickman, un peu retardé, et que Nilsson poursuit avec acharnement. Les hommes suivants sont, légèrement détachés : Gustavsson, Broer Dirks, Tibblin, Draper, Langston, Jansen, Rombauts, Vanderbecken, Clynk, etc... Parmi les grands attardés, notons Lundin et Baeten qui tournent dans le groupe de queue, avec Brian Martin et quelques autres seigneurs de moindre importance.

Au troisième tour, l'ordre est le même en tête mais Draper a réussi à remonter Tibblin et Broer Dirk, et Lundin a dépassé Vanderbecken et Rombauts. La lutte en tête est épique car Don Rickman et Smith luttent roue dans roue, suivis — et menacés à quelques mètres par Curtis qui guette la bonne occasion.

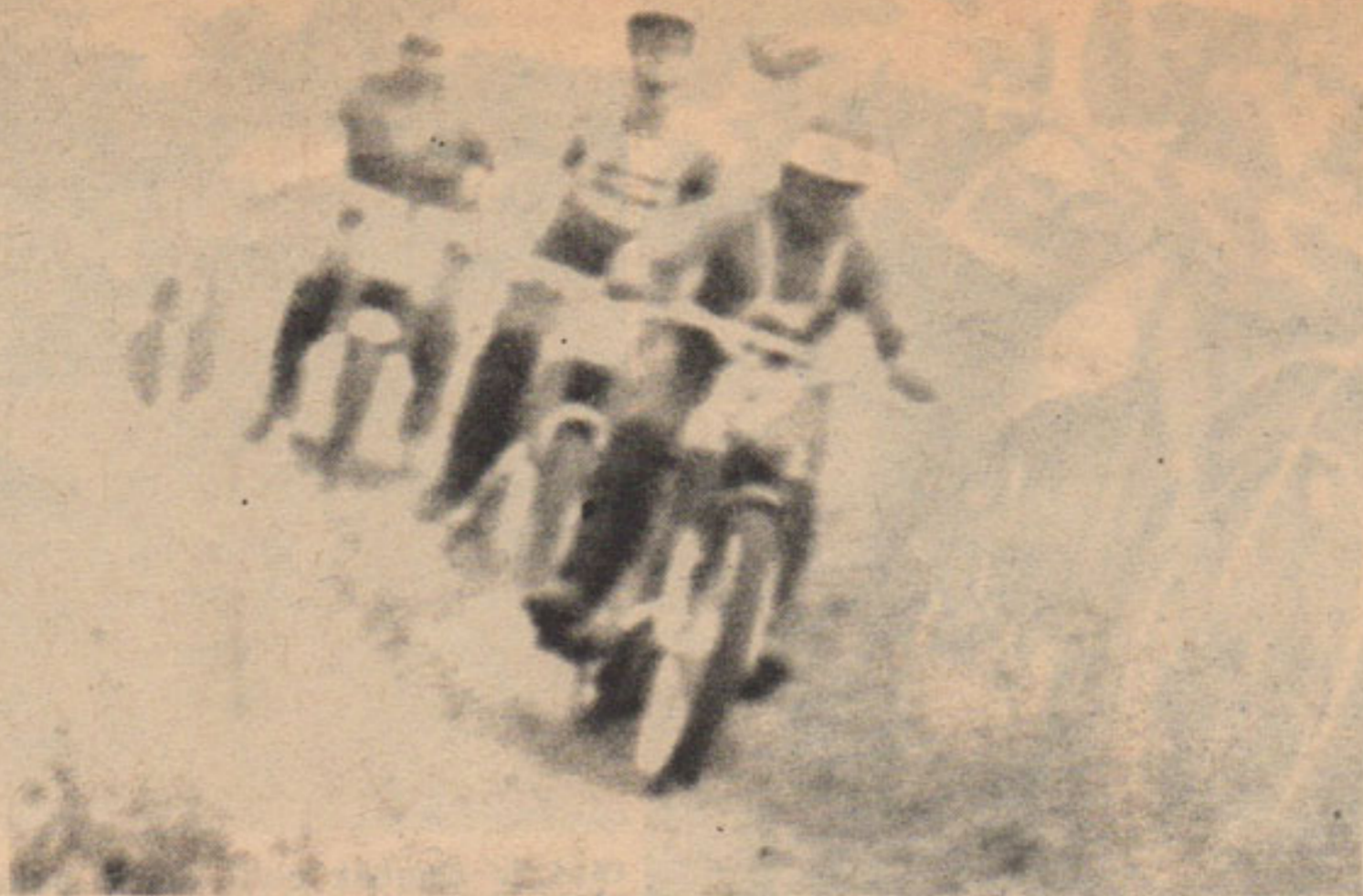
Cependant, Don Rickman ne faiblit pas, quoique fasse Smith, un Smith retrouvé, fulgurant, accrocheur, risque-tout, pour investir la première place. Voyant cela, Curtis se maintenant toujours à peu de distance et les trois Anglais voguent déjà en avant de leurs poursuivants les plus immédiats qui sont Gustavsson et Draper. Derek Rickman et Bill Nilsson sont considérablement retardés à la suite d'un accrochage et à leur place, Broer Dirks et Ron Langston occupent les 6^{me} et 7^{me} positions, précédant Tibblin puis, plus loin, Nic Jansen, Lundin, Rombauts, Vanderbecken, etc...

Tour après tour, l'un remorquant l'autre, Don Rickman et Smith continuent à lutter, l'un attaquant, l'autre résistant, sans que la balance penche en faveur de l'un des deux. Qui cédera le premier ?

A mi-course, la situation n'a pas évolué, les deux leaders demeurent groupés,



Moto-Revue N° 1.450



Ci-dessus : Nilsson vient de ravir la 1^{re} place à B. Dirks, que suit Don Rickman. En bas, à gauche : le champion hollandais B. Dirks court à la limite des bottes de paille, en remontant dans la 1^{re} manche.

réunis dans le même galop endiablé et Curtis les suit fidèlement, tellement près qu'on le devine prêt à passer si d'aventure Smith et Don Rickman lui en fournissent l'occasion.

Un grand écart s'est creusé entre les meneurs de jeu et Draper, détaché maintenant en quatrième position, Draper qui se rachète dans ce Grand Prix d'Angleterre d'un bien mauvais comportement dans les précédentes épreuves de ce type. Et, à cinquante mètres de l'ex-champion d'Europe, passe un petit groupe conduit par Gustavsson et qui comprend Langston, Broer Dirks, Tibblin qui souffre des avant-bras et a cédé une place. A l'arrière, enfin, Nic Jansen, puis, plus loin, Nilsson qui revient après sa chute, Lundin qui tourne sans entrain sur ce circuit qu'il n'aime pas, mais alors pas du tout, Rombauts, Derek Rickman, Vanderbecken qui va bien mais doit maintenir son réservoir dont les attaches ont cédé, Baeten enfin avec Clynk et Brian Martin, ces deux hommes ayant chuté ensemble ce qui les a évidemment mis en mauvaise posture. Jacquemin passe encore, loin bien sûr, mais tournant avec courage et très régulièrement.

Et c'est en abordant le septième tour que Smith renverse l'orientation de la course, s'assurant à ce moment la première position. Don Rickman le suit à une longueur, Curtis est toujours dans le sillage, l'ordre des passages étant ensuite comme suit : Draper, attaqué par Broer Dirks qui donne à cet instant tout ce qu'il peut — et c'est joli à voir ! — Gustavsson qui, sans être aussi brillant que l'an passé, est aujourd'hui encore l'un des meilleurs Continentaux, enfin Tibblin, très bien aussi, Jansen premier Belge, Nilsson, Lundin qui subit l'assaut de Rombauts, etc...

C'est maintenant à Curtis de produire son effort, car il a senti Don Rickman épuisé par sa longue résistance devant Smith, durant 6 tours. Effectivement, l'officiel Matchless réussit à s'assurer la seconde place, sans espoir cependant de pouvoir ensuite attaquer le leader qui a pris le large durant cet événement. Mais, si en tête les positions définitives sont assurées sauf accident de dernière minute, l'intérêt de la course ne faiblit pas, quoique nous en soyons aux deux tiers de la manche. En effet, tandis que l'Allemand Hartman, comme nous le prévoyions, abandonne, Broer Dirks se déchaîne derrière Draper qui, en dépit de sa classe et de son expérience, ne peut résister au bull-dozer hollandais. Enfin, plus en arrière, derrière Gustavsson et Tibblin, se livre un petit duel

Nilsson-Jansen et Baeten lui-même remonte du peloton des éloignés.

Mais nous touchons au terme de cette manche et rien ne changera plus, si ce n'est que Nilsson parviendra au dernier moment à passer Tibblin, qu'encore Baeten, lancé à fond, remontera quelques places pour se situer à la 8^{me} position à l'arrivée !

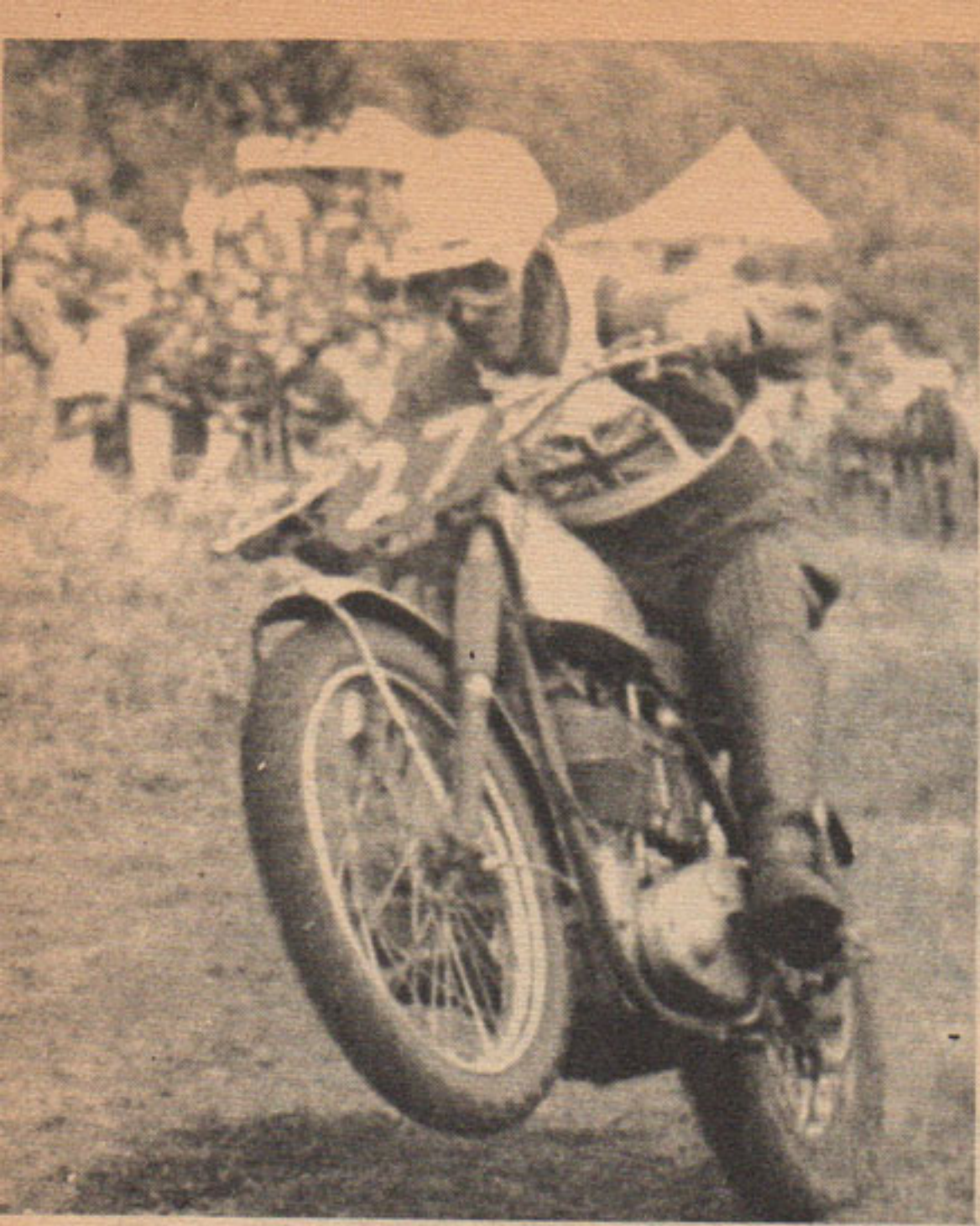
C'est vous dire que, jusque dans le dernier tour, cette course aura été passionnante à suivre, à tous les stades de son déroulement.

Cinq Britanniques parmi les six premiers dans cette première manche, voilà qui ne laisse plus guère d'illusions quant au résultat final. La supériorité des « locaux » a été écrasante et, seul de tous les Continentaux, Broer Dirks s'est élevé au même niveau. L'homme a une puissance peu commune et pilote en force, prenant au surplus des risques considérables et parvenant toujours à redresser sa machine à laquelle il demande le maximum. Cette mécanique va d'ailleurs remarquablement vite ; il est vrai qu'elle a été refaite le vendredi chez BSA à Birmingham où, passé au banc, le moteur a fourni 39 CV à 6.000 t/m et 41 CV à 7.000 t/m.

Très éprouvés par la sévérité du parcours et le rythme de la course, les pilotes se reposent tandis que leurs mécaniciens, attirés ou bénévoles, vérifient et remettent en état les montures qui ne sont pas au bout de leurs peines.

Lundin a déjà rechargé la Monark d'usine sur sa remorque ; sa boîte, nous dit-il, est cassée. En fait, le grand Sten, à voir ce qui se passe aujourd'hui, ne risque pas grand-chose : les hommes les mieux placés dans ce Grand Prix d'Angleterre sont loin de lui au tableau provisoire du Championnat du Monde et ses adversaires immédiats, Archer et Nilsson, n'ont guère de chance de marquer un point à Hawkstone Park, leur première manche n'ayant rien donné de bon. Et cette certitude de n'avoir rien à craindre n'est pas propre à galvaniser l'énergie du probable champion du Monde 1959 à qui le public reprochera son retrait, très discuté.

De ci, de là, nous croisons Clynk, dont un œil est poché, suite à une chute avec B. Martin, Archer qui est prêt à repartir dans la seconde manche, Jacquemin qui se déclare enchanté du terrain, qu'il trouve extrêmement « sain », s'étonnant des descriptions peu encourageantes qui



lui en avaient été faites en France par des « anciens » d'Hawkstone Park.

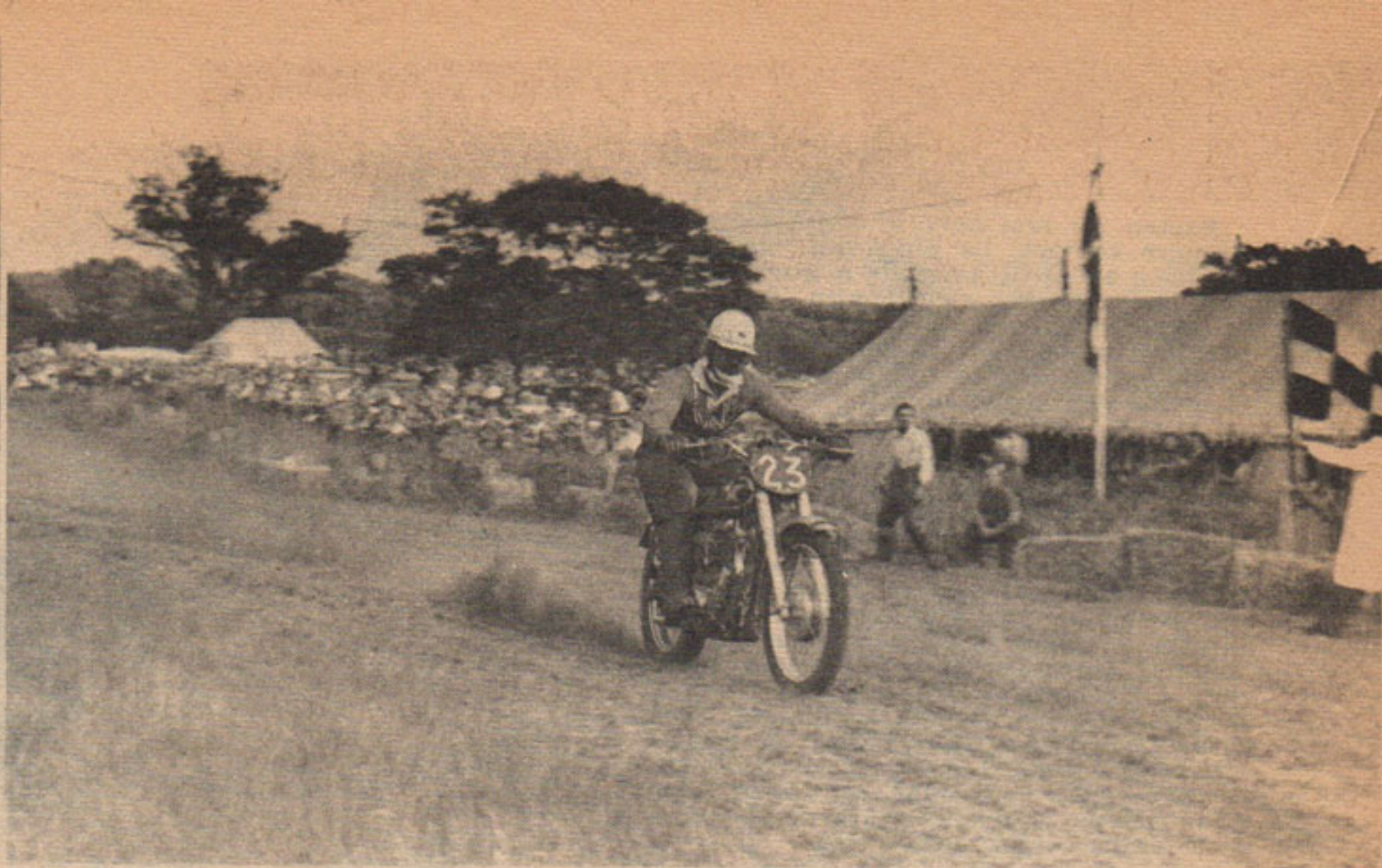
Et, bientôt, le directeur du « Paddock » procède au rassemblement : l'heure va sonner de la seconde manche du Grand Prix d'Angleterre.

★

Encore une fois, le départ est donné avec une étonnante promptitude, dans des conditions absolument parfaites. C'est à mi-hauteur de la grande côte que nous attendons les passages et, très vite, nous voyons surgir Don Rickman qui a de nouveau réussi le plus beau start. En seconde position, ne perdant pas un pouce sur le leader qui cependant vole littéralement sur la piste, c'est Broer Dirks que voici, Broer Dirks qui, à cette place, est au niveau des plus grands crossmen du moment.

Bien entendu, les hommes sont encore groupés et dès le second tour, nous procédons à un pointage qui donne ce qui suit : Don Rickman, B. Dirks, Curtis qui vient de prendre l'avantage sur Less Archer, Nilsson dont la course trahit la détermination évidente de jouer cette manche à quitte ou double, Gustavsson à nouveau bien placé, Smith un peu loin, B. Martin, Draper, Derek Rickman, E. Hansen, Tibblin, Baeten, Jansen, A. Dirks, Vanderbecken, Rombauts et Jacquemin.

Broer Dirks fait une course fantastique et la foule (on a parlé de 73.000 spectateurs !) est debout, haletante du-



rant le combat qu'il mène pour la 1re place, avec succès puisque le voici leader dès le 3me passage !

Derrière, l'ordre ne varie pas, sauf pour Draper qui remonte de deux places, dans le sillage de Derek Rickman, sauf pour Tibblin qui, ne souffrant plus des bras, entame dès à présent l'une des plus belles, des plus efficaces remontées de la journée (de la 12me à la 4me place).

Nilsson continuera à jouer son va-tout : le voici troisième, ayant dépassé Dave Curtis, puis le voici second, au cinquième tour, s'élançant désormais à la poursuite de Broer Dirks, légèrement détaché en tête.

En réalité, ce sont quatre hommes qui mènent l'attaque contre le Hollandais, Don Rickman et Curtis ayant pris la roue de Nilsson dans cette affaire et Smith, revenu à présent à l'avant, se joignant aux précédents. Seul contre quatre, Broer Dirks, en dépit de sa force herculéenne, ne tiendra que trois tours, son avance se réduisant petit à petit jusqu'à l'instant où Nilsson, entraînant avec lui Curtis, réussit à passer, dans un enthousiasme populaire qui se traduit par des acclamations assourdissantes.

Baeten (chaîne cassée), Jansen (blessure au pied), d'autres coureurs qui ont aussi abandonné (Clynk, Van den Oever, etc....) suivent du bord de la ligne droite la course émotionnante au possible qui nous est donnée, une course aux péripéties continuelles, une course au cours de laquelle le leader va changer pour la quatrième fois !

C'est Curtis qui est l'auteur de ce nouvel exploit, Curtis qui « décroche » légèrement Nilsson, suivi maintenant par Smith — revenu un peu plus — B.

En haut à gauche, un saut de Draper. Ci-dessus, l'arrivée victorieuse de Curtis en 2me manche. En bas, la représentation britannique pénètre sur le circuit, lors de la présentation des nations en présence.

Dirks qui accuse la fatigue, Don Rickman, épuisé lui aussi, enfin Tibblin qui fait une splendide seconde manche, Gustavsson, Draper, réguliers mais pas dans l'action, puis encore Roger Vanderbecken qui va fort, et qui de la 17me position, reviendra à la 8me place, exploit qui vaut d'être mentionné.

Les choses ne sont pas encore tout à fait jouées, Nilsson, donnant le maximum pour repasser Curtis, va tout droit dans les barrières. Pas de mal, mais c'est l'abandon pour le valeureux Suédois. Qui profite de la situation ? Jeff Smith, qui prend le relai, revient sur Curtis au début du dernier tour et semble devoir rejoindre le pilote de l'usine Matchless... Mais ce n'était qu'une illusion d'optique : Dave conserve quelques mètres et gagne la manche, une manche d'une intensité, d'une beauté exceptionnelles.

Smith est là presque en même temps, second et victorieux au classement général, Don Rickman le suit et viennent ensuite Tibblin, Draper et le pauvre B. Dirks, que son recul ne diminue en rien, battu qu'il a été par toute une coalition anglo-suédoise !

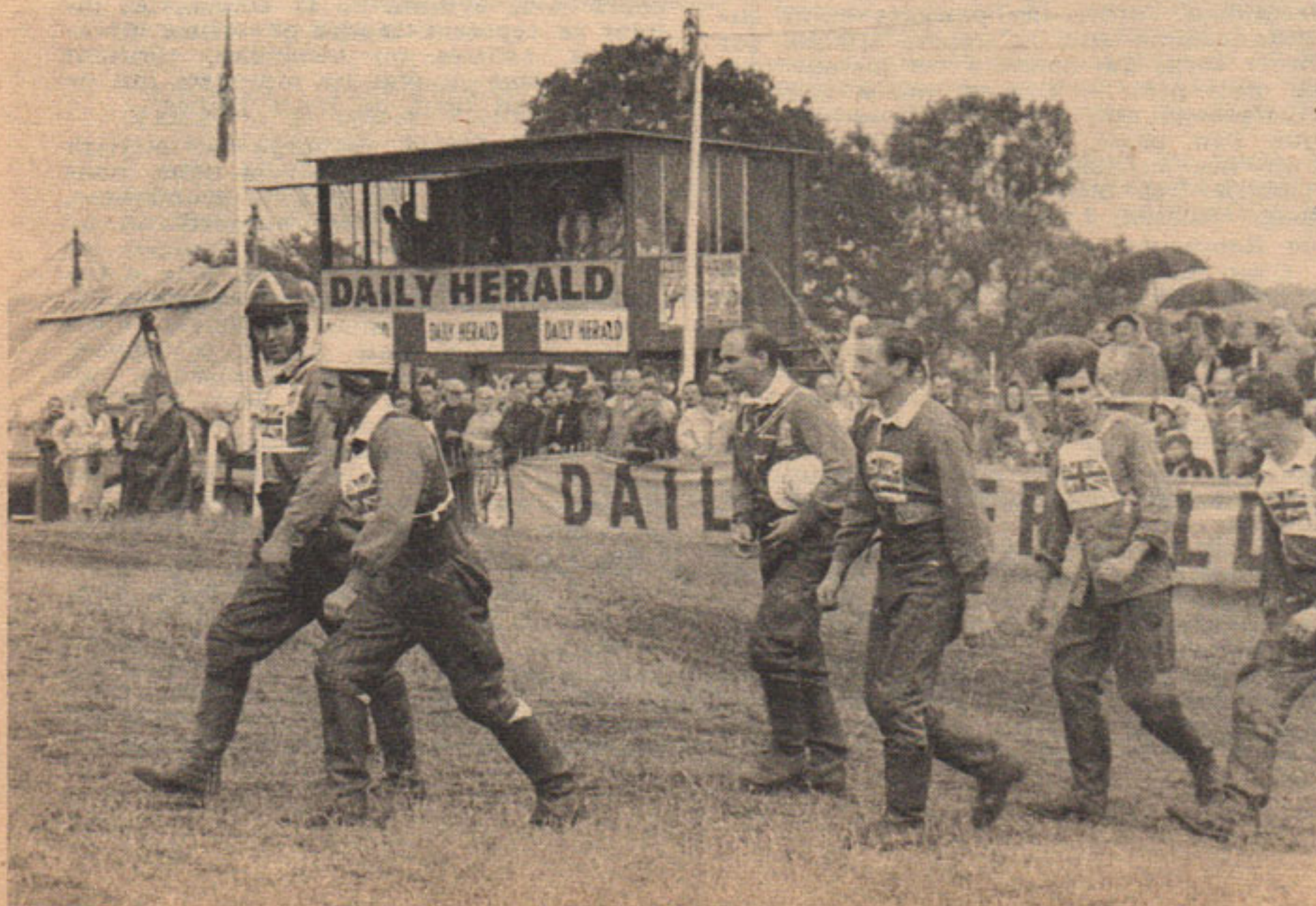
★

Quatre Britanniques dans les 6 premiers de cette seconde manche, quatre Britanniques encore dans les 6 premiers au classement général. Rarement nous n'avons eu autant de chance dans un pronostic. Mais, après tout, était-ce de la chance ?

Non, car le retour des Britanniques, marqué par les succès d'Archer, le bonnes places de Curtis, des Rickman brothers, de Jeff Smith enfin dans les Grands Prix antérieurs, était une évidence.

Le règne des Suédois est-il sur le point de se terminer ? En tous cas, gare à Curtis en 1960, Curtis qui disposera alors du nouveau cadre double-berceau, au comportement moins « serpenté » que celui du cadre actuel.

R. C. D.



Page suivante : résultats techniques

RÉSULTATS TECHNIQUES

GRAND PRIX D'ANGLETERRE, septième épreuve du Championnat du Monde 1959.

Première manche, 12 tours : 1. Jeffrey SMITH (GB., BSA); 2. Curtis (GB., Matchless officielle); 3. Don Rickman (GB., Triumph « Métisse »); 4. Broer Dirks (H., BSA); 5. Draper (GB., BSA officielle); 6. Ron Langston (GB., Ariel officielle); 7. Gustavsson (S., Monark); 8. Baeten (B., AJS 7 R); 9. Nilsson (S., Crescent-AJS 7 R); 10. Tibblin (S., Husqvarna); 11. Jansen (B., Matchless-Sarolea); 12. Rombauts (B., BSA), etc...
Temps du vainqueur : 33' 34" 04

★

Seconde manche, 12 tours : 1. Dave CURTIS; 2. Smith; 3. Don Rickman; 4. Tibblin; 5. Draper; 6. Broer Dirks;

7. Gustavsson; 8. Vanderbecken (B., Triumph); 9. Rombauts; 10. Derek Rickman (GB., Triumph « Métisse »), etc...
Temps du vainqueur : 33' 57" 04.

★

CLASSEMENT GENERAL DU G. P. D'ANGLETERRE : 1. Jeffrey SMITH, 3 pts; 2. Curtis, 3 pts (mais temps supérieur à celui du précédent); 3. Don Rickman, 6 pts; 4. Broer Dirks, 10 pts; 5. Draper, 10 pts (mais temps supérieur à celui du précédent); 6. Gustavsson, 14 pts; 7. Tibblin, 14 pts (mais temps supérieur à celui du précédent); 8. Rombauts, 21 pts, etc... Notre unique représentant, Michel Jacquemin, a terminé les deux manches et est 13^{me} au classement général, ce qui constitue une performance très honorable.

★

POSITIONS ACTUELLES au classement provisoire du Championnat du Monde de moto-cross : 1. Sten LUNDIN (S., Monark officielle), 34 pts; 2. Leslie Archer (GB., Norton), 20 pts (sur 3 résultats); 3. Bill Nilsson (S., Crescent 7 R), 20 pts (sur 4 résultats); 4. Broer Dirks (H., BSA), 18 pts; 5. Curtis (GB., Matchless officielle), 17 pts; 6. Jeffrey Smith (GB., BSA), 14 pts; 7. Donald Rickman (GB., Triumph « Métisse »), 8 pts; 8. René Baeten (B., AJS 7 R) et Derek Rickman (GB., Triumph « Métisse »), 6 pts; 10. Nic Jansen (B., Matchless-Sarolea), 5 pts; 11. Scallet (B., Matchless), 4 pts; 12. Rasbro (DK, BSA); 13. Rombauts (B., BSA), Tibblin (S., Husqvarna), Lundell (S., Monark), Draper, 2 pts (sur 1 résultat); 17. Gustavsson (S., Monark), 2 pts (sur 2 résultats); 18. Johansson (S., Crescent-BSA), E. Hansen (DK-BSA), Hazianis (F., BSA), 1 pt.

ENTRE LA POLOGNE ET LA FRANCE :

Entre les courses de Zabrze et Cassel, dont vous avez pu lire les reportages dans le précédent numéro, le Championnat d'Europe s'est poursuivi à Lutweiler (Sarre) et Pinerolo (Italie).

Dans la première de ces épreuves, le jeune Suédois Tibblin a été plus heureux qu'en Pologne le dimanche précédent et a remporté la victoire, devant son compatriote Rickardsson, le Tchèque Knoch, le Britannique Stonebridge, les Tchèques Ron et Cizek. Vous trouverez ci-après le tableau de classement provisoire à ce stade du déroulement du Championnat d'Europe.

★

La huitième manche était l'apanage de l'Italie, dont le ciel ne se montra pas ce que l'on attend de lui habituellement à cette saison. Il pleuvait, et Brian Stonebridge en profita pour s'octroyer la victoire, une de plus puisqu'il a déjà gagné en Suisse et en Belgique.

Comme à Genève et au Mont-Kemmel, le Britannique s'adjugea les 2 manches, dominant largement tous ses adversaires.

Voici le classement final de l'épreuve.

1. Brian STONEBRIDGE (GB., Greeves-Villiers), 2 pts; 2. Cizek (T., Jawa officielle), 4 pts; 3. Knoch (T., Jawa officielle), 7 pts; 4. Ron (T., Jawa officielle), 9 pts, à 1 tour; 5. Ostorero (I., Mi-Val officielle), 10 pts, à 1 tour; 6. Soucek (T., ESO officielle), 16 pts, à 3 tours, etc...

Après la course de Pinerolo et donc juste avant celle de Cassel, Cizek restait en tête du Championnat d'Europe, avec 34 pts. Derrière lui, Knoch gardait aussi la seconde place, avec 29 pts. Stonebridge, toujours 3^{me}, se rapprochait avec 27 pts et Ron rejoignait Rickardsson, l'un et l'autre totalisant 15 points. Enfin, Soucek rétrogradait d'une place, avec 14 pts.

Disputé âprement, bien qu'engagé bien au delà de la motié de son cours, le Championnat d'Europe de moto-cross en 250 cc restait très ouvert quant à son résultat final, et l'épreuve de Cassel devait encore resserrer un peu plus les positions en tête.

Epreuves suivantes : Lichtenvoorde, en Hollande, le 12 juillet, puis Bennham Park, en Angleterre, le 19 juillet. A cette dernière date, Brian Stonebridge aura-t-il réussi à prendre le commandement détenu par le Tchèque Cizek ?

C'est possible, et même assez probable. Mais alors quel rush final, pour les courses restantes, en Belgique, Luxembourg et Suède !

R. C. D.

DEUX ÉPREUVES DE CHAMPIONNAT D'EUROPE DE LA PETITE CYLINDRÉE

CLASSEMENT DU CHAMPIONNAT D'EUROPE APRES LA 7^{me} ÉPREUVE

Places	NOMS	Pays	MARQUES								Total
				Autriche	Suisse	Belgique	All. Est.	Tchécosl.	Pologne	All. Occid.	
1	Jaromir Cizek	T	Jawa officielle	4	-	-	8	8	8	-	28
2	Jaroslav Knoch	T	Jawa officielle	6	6	-	3	2	4	4	25
3	Brian Stonebridge	GB	Greeves - NSU	-	8	8	-	-	-	3	19
4	Stig Rickardsson	S	Husqvarna	-	-	-	6	-	3	6	15
5	Miloslav Soucek	T	Eso officielle	8	-	-	4	-	-	1	13
6	Lennart Dahlen	S	Husqvarna	2	4	4	2	-	-	-	12
7	Frantisek Ron	T	Jawa officielle	1	2	-	-	1	6	2	12
8	Rolf Tibblin	S	Husqvarna offic.	-	-	-	-	3	-	8	11
9	Fernand Neri	B	Aermacchi officielle	-	-	6	-	-	-	-	6
9	Willi Oesterle	A	Maïco	-	-	-	-	6	-	-	6
11	Fritz Betzlbacher	A	Maïco	-	-	1	1	4	-	-	6
12	Otto Walz	A	Maïco	3	-	-	-	-	-	-	3
12	Rolf Muller	A	Maïco	-	3	-	-	-	-	-	3
12	Klaus Kamper	A	Maïco	-	-	3	-	-	-	-	3
15	Jean Crosset	B	Jawa	-	-	2	-	-	-	-	2
15	Eugenius Frelich	P	Jawa	-	-	-	-	-	2	-	2
17	Emilio Ostorero	I	Mi-Val officielle	-	1	-	-	-	-	-	1
17	Eugen. Krokovski	P	Jawa	-	-	-	-	-	1	-	1

Le Sport Motocycliste

Du Maroc

LE CIRCUIT DE VITESSE DE SI BERNOUSSI

Le Circuit Automobile de Si Bernoussi a vu également la participation de motos, grâce aux organisateurs du Moto-Club. C'était, pour les coureurs motocyclistes locaux, la première course de l'année.

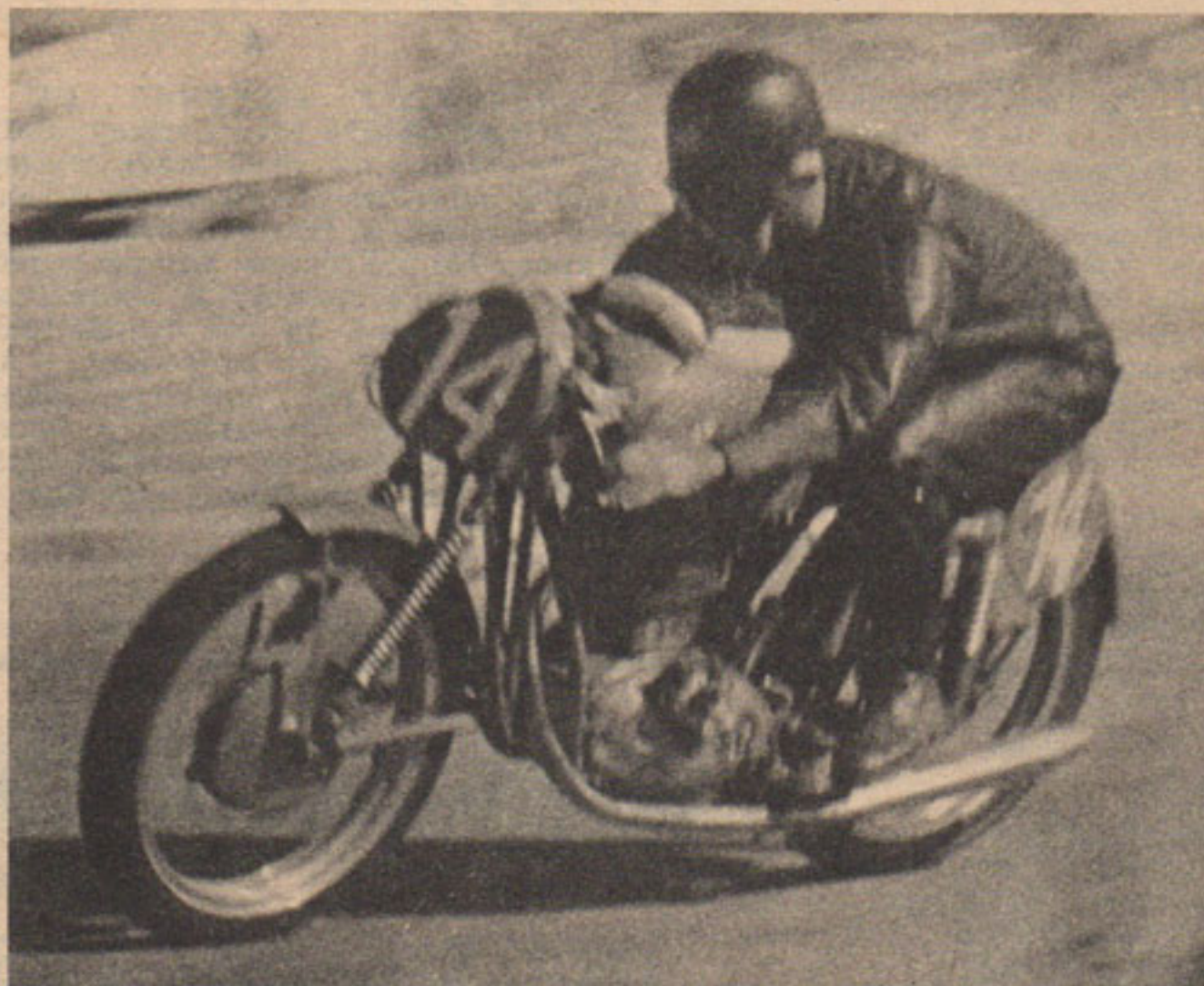
Pour des raisons d'organisation, les 250 cc et les scooters partirent ensemble, classement séparé, bien entendu.

Serano, en scooter, et Da Silva, en 250 cc, firent cavaliers seuls; Bruel et Larbi, en 250 cc, se sont livrés un duel acharné pour la 2^{me} place, qui revint finalement à Bruel avec 1/5 de seconde d'avance.

Beaucoup plus équilibrée fut la course de 175 cc, où Barthelemy, sur MV, et Calatayud, sur une très jolie Sachs carénée, se sont livrés un duel sans merci, jusqu'au moment où une malencontreuse chute du pilote de la Sachs laissa le champ libre à Barthelemy qui gagna avec 9" d'avance, malgré une poursuite acharnée de Calatayud.

Crovara junior, fils d'une famille de champions motocyclistes locaux, eut le temps, avant de disparaître, sur ennuis mécaniques, de faire le meilleur tour de la catégorie.

C. B.



BARTHELEMY (vainqueur en 175)

RESULTATS

Scooters : 1. Serano; 2. Schwindt.
Meilleur tour : Serano à 68,140 km/h.
250 cc : 1. Da Silva (NSU); 2. Bruel (NSU); 3. Larbi (Puch).

Meilleur tour : Da Silva à 92,403 km/h.
175 cc : 1. Barthelemy (MV); 2. Calatayud (Sachs); 3. Thomine (Sachs); 4. Romolino R. (MV).
Meilleur tour : Crovara à 84,162 km/h.

En Suède

A KARSKOGA, ENCORE UN DOUBLÉ DE HOCKING

EN plus de courses nationales en 125, 250 et 500 cc, en plus d'une course inter-scandinave en 125, deux épreuves internationales en 350 et 500 cc se disputaient à Karskoga, en Suède. A côté des Scandinaves, on trouvait les meilleurs pilotes du Commonwealth britannique, ainsi que nos représentants Collot et Insermini.

★

En 350, le Sud-Rhodésien Hocking file en tête, talonné par le Néo-Zélandais Hempleman, tous deux sur Norton. Ces deux hommes acquièrent une certaine avance et Hocking gagne à la moyenne de 103 km/h., devançant Hempleman de moins de deux secondes.

Durant plus de la moitié de la course,

les troisième et quatrième places sont disputées par le Suédois Olle Nygren (AJS) et par Duke. Mais bientôt survient un autre larron, un Canadien celui-là : Frank Ferris, sur Norton. Parti loin derrière, il fait une très régulière remontée, passe Duke, puis Nygren, et finit troisième, à 6 secondes d'Hempleman, et devançant d'autant Olle Nygren, qui est suivi de Duke. Puis, avec plus d'une minute de retard, passent Ferbrache, Matthews, Carlsson, etc... Collot, 11^{me}, à un tour, finit derrière Ken Kavanagh, alors qu'Insermini est 13^{me}.

★

Si c'est Ferbrache (Matchless) qui prend le meilleur départ en 500, Hocking le re-

monte sans tarder, prend la tête pour ne plus la quitter et gagne à 106 km/h. de moyenne.

De nouveau mal parti, le Canadien Ferris ne tardera pas à prendre la deuxième place, finissant à 6 sec. de Hocking, mais talonné de près par Hempleman.

Notons la belle quatrième place du Suédois Nygren, qui devancera d'assez loin Ferbrache, Matthews et Ken Kavanagh. Jacques Collot est 9^e, devant Insermini.

La classe des Hocking et Hempleman nous est maintenant bien connue. Mais ce nouveau Canadien Ferris semble devoir être suivi. Signalons encore Nygren, bien que ces Suédois soient plus dangereux chez eux qu'ailleurs.

DES NOUVELLES DE NOS BLESSES

Victimes d'une chute au circuit d'Obernai, Morel, Maubert et De Polo étaient transportés aussitôt par hélicoptère à l'hôpital. Morel souffrait d'une fracture du crâne, Maubert de fractures de la clavicule et du poignet, De Polo d'une fracture du fémur et de six côtes enfoncées.

Aux dernières nouvelles, l'état de ces trois sympathiques pilotes est en nette amélioration. « Moto-Revue » et tous ses amis leur souhaitent une prompte guérison.

TAVERI ET DEGNER EX-ÆQUO A SCHLEIZ

L'arrivée de la catégorie 125 au Circuit de Schleiz (Allemagne Orientale) devait permettre à Taveri et Degner, tous deux sur MZ, de réaliser ce que personne n'avait jamais vu à une course de motos : tous deux passèrent la ligne d'arrivée exactement en même temps et ni les photos, ni les juges à l'arrivée ne purent les départager et après toute une course de lutte, Taveri et Degner durent partager le bouquet du vainqueur.

NOUVELLE VICTOIRE TERROT EN PROVENCE

L'équipe Terrot vient de renouveler son succès de 1958 au Circuit de Provence Motocycliste. En effet, les trois pilotes de Terrot, Pessey, Conte et Gaillard terminent aux 3 premières places du classement général de l'épreuve de cette année, ce qui vaut à cette équipe de remporter également le Challenge des constructeurs et la Coupe de la Ville de Marseille.

AU 27^e CIRCUIT DE L'AIN...

Les organisateurs de l'Union Motocycliste de l'Ain sont toujours en pleine activité. En effet, après le 2^{me} Circuit de Printemps et le 7^{me} Circuit International de Vitesse, c'est maintenant le 27^{me} Circuit International de l'Ain de Régularité qui vient de se terminer.

Le numéro de cette épreuve en dit long sur les antécédents du Circuit et du Club de l'U.M. Ain qui, fidèle à ses traditions, s'est efforcée de mettre en œuvre tous les moyens dont elle dispose pour servir au mieux les intérêts du sport motocycliste et des concurrents.

Grâce à l'amabilité de clubs amis, des départs eurent lieu de Besançon, Dijon, Lyon, Annecy et Genève et les partants se regroupèrent à Bourg pour la suite commune de l'épreuve. Ce départ « en étoile » avait pour but de faire une étape de nuit, et de réduire les frais de route des concurrents qui apprécieraient tous ce système. La suite de la course fut particulièrement sélective et La Chartreuse de Porte, Le Cirque de la Fauconnière, les « S » de Septmoncel, Les Combes et Le Berthland s'ils possèdent des noms et des paysages enchanteurs distribuèrent largement les points de pénalisations.

Les concurrents n'étaient que 40 au départ, mais tous étaient de classe. Les grosses cylindrées avalent la primeur (11 engagés en 500) mais il est regrettable que les scooters qui bénéficiaient d'un classement spécial n'aient pas été plus nombreux. Nous pensons en effet que les jeunes devraient participer à de véritables

épreuves sportives où ils pourraient faire valoir toutes leurs qualités et celles de leurs machines et profiter pleinement de l'ambiance « moto ». Par contre, nous avons eu le plaisir de voir beaucoup de machines françaises en petites cylindrées et deux sidecars au classement.

Nous tenons aussi à signaler la présence de vétérans qui, bien que la chance ne leur ait pas souri montrèrent qu'ils n'avaient rien perdu des qualités qui avaient fait leur renommée. Il s'agit de L'héritier, 50 ans, ancien champion de vitesse et d'acrobatie qui faussa sa fourche dans une chute et de Baillet, 54 ans, vainqueur habituel des épreuves internationales d'avant-guerre qui avec comme passager de side Jimbert, 52 ans, champion de vitesse, fit les 150 derniers km à la moyenne imposée avec le side attaché avec un ceinturon militaire, une des fixations ayant cassé. De beaux exemples pour les jeunes.

Les arrivants reçurent des coupes offertes par : La Ville de Bourg, les selles Gallet, les huelles Motul, les Etablissements Terrot et Gurtner.

Voici d'ailleurs le classement officiel :

Scooters : 1. Cozzi (U.M. Ain), 75 pts.

125 cc : 1. Pessey (Terrot), 0 pt ; 2. Simonot (Terrot), 28 pts ; 3. Davril (Forez-Donzy), 595 pts.

175 cc : 1. Conte (Terrot), 0 pt ; 2. Humbert (U.M. Ain), 0 pt ; 3. Barbier (Morteau), 90 pts ; 4. Berger (U.M. Ain), 159 pts ; 5. Ravier (U.M. Ain), 169 ; 6. Granger (M.C. Furan), 2.300 pts.

250 cc : 1. Meunier (U.M. Ain), 45 pts ; 2. Brocard (Haut-Jura), 77 pts ; 3. Thiboud (Haut-Jura), 269 pts ; 4. Bailly, (Pannissières), 935.

350 cc : 1. Angeloz (M.C. Mont-Blanc), 72 pts ; 2. Mlle Belleville (M.C. Mont-Blanc), 727 pts.

500 cc : 1. Schmid (Genève), 0 pt ; 2. Lacroix (U.M. Ain), 64 pts ; 3. Chardon (Genève), 267 pts ; 4. Grob (Genève), 671 pts ; 5. Noirot (M.C. Roanne), 871 pts ; 6. Violland (U.M. Ain), 1.300 ; 7. D'Autryve (U.M. Ain), 2.298.

Sidecars : 1. Clair et Mme (Cheminots Dijonnais), 1.147 pts ; 2. Baillet-Jimbert (U.M. Ain), 2.300 pts.

Classement général : 1. ex-æquo : Pessey, Conte, Humbert, Schmid, 0 pt, 5. Simonot, 28 pts ; 6. Meulier, 45 pts ; 7. Lacroix, 64 pts ; 8. Angeloz, 72 pts ; 9. Cozzi, 75 pts ; 10. Brocard, 77 pts ; 11. Barbier, 90 pts ; 12. Berger, 159 pts, etc...

Tous les scooters
MOTOBÉCANE & MOTOCONFORT
sont équipés en série avec la
SUSPENSION CAOUTCHOUC
et L'ANTIVOL
NEIMAN

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

Centre de récupération
et d'usinage de pièces
détachées
D.K.W. — B.M.W.
N.S.U. — ZUNDAPP
PUCH — VICTORIA
etc.
PIECES ADAPTABLES
de notre fabrication
Vente — ACHAT
Motos — Epaves
Réalésage - Embiellage
Pièces à la demande
CRUPDA
21, r. Monge, Puteaux
Tél. : LON. 02-63

DEMM - PERIPOLI - ITOM - SOMASCHINI

IMPORTATEUR

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

LA PLUS FORTE VENTE DES PUBLICATIONS TECHNIQUES

LE NUMÉRO : 70 FRANCS

ABONNEMENTS

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

Moto
La
Moto **revue**

Revue technique indépendante et de défense des usagers

FONDÉE EN 1913 — DIRECTEUR-FONDATEUR : C. LACOME

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

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

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

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

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

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 : 854 fr.
(par poste 1104)



Prix : 482 fr.
(par poste 592)



Prix : 608 fr.
(par poste 723)



Prix : 573 fr.
(par poste 683)



Prix : 578 fr.
(par poste 688)



Prix : 563 fr.
(par poste 673)



Prix : 568 fr.
(par poste 683)

NOUS ÉDITONS AUSSI :

4 CV RENAULT

Prix : 954 fr. (par poste 1.104 fr.)

TRACTION AVANT CITROËN

Prix : 688 fr. (par poste 798 fr.)

L'ARONDE

Prix : 723 fr. (par poste 833 fr.)

2 CV CITROËN

Prix : 703 fr. (par poste 818 fr.)

MOTOBECANE 125 lat.

Prix : 412 fr. (par poste 522 fr.)

MOTOBECANE 125-175 culb.

Prix : 532 fr. (par poste 642 fr.)

PEUGEOT P 55-56-155-156 et 176

Prix : 552 fr. (par poste 662 fr.)

GNOME-RHONE

Types R1 - R2 - R3 - R4 - R4 C
Prix : 537 fr. (par poste 657 fr.)

VAP 4 - DT - A-B-G - 55

Prix : 522 fr. (par poste 632 fr.)

L'ART DE CONDUIRE (Motos, Vélocomoteurs, Cyclomoteurs)

Prix : 497 fr. (par poste 607 fr.)

TABLEAUX MURAUX

PLANCHES MURALES 60x100 cm. : Pour envoi par poste des Tableaux Muraux, ajouter 100 fr. - Pour 2 tableaux 120 fr., et 30 fr. par tableau supplémentaire.
Moteur PEUGEOT P 55 : 450 fr.
Moteur TERROT 500 RGST : 500 fr.
Moteur 4 CV RENAULT : 300 fr.
Moteur 125 TERROT ETD : 500 fr.
Bloc-moteur A.M.C. 125 et 150 : 500 fr.
Bloc-moteur Ydral 125 : 450 fr.

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

RELIURES 350 fr. (par poste 500 fr.)

Catalogue détaillé sur demande

Pas d'envoi contre remboursement.
Envoi contre mandat, ou mieux : versement (ou virement) compte postal MOTO-REVUE : 297-37 Paris

25%

DE REMISE

HÂTEZ-VOUS !!



Pour vous, la
moto, le scooter,
le cyclomoteur n'au-
ront plus de secret,
grâce au

VADE MECUM DU MOTOCYCLISTE

le manuel technique et pra-
tique indispensable à l'usager
et au réparateur.

Pour répondre à la demande de
quelques constructeurs et agents, et
à titre de propagande pour aider tous
nos jeunes lecteurs, nous consentons un
rabais de 25 %. C'est donc 668 fr. (+ port :
73 fr) que vous le paierez, au lieu de 890 fr., soit
une remise de 222 fr. -- Paiement à notre C.C.P. :
Moto-Revue, 297-37 Paris.

*C'est vraiment une véritable
encyclopédie*

370 PAGES, PLUS DE 500 ILLUSTRATIONS