

Moto revue

47^{me} ANNEE. — 25 JUILLET 1959. — N° 1.451

Tous les Samedis, le Numéro : **70 frs**

DE POLOGNE
EN U.R.S.S.

ESSAI
RUMI SPORT



Perlin-Segal (à g.) imbattables
à Montfort-le-Rotrou (voir p. 824)

SDS



1 chaîne
qui en vaut 3

la *Spéciale Cyclo*
A TRAITEMENT DELTA Δ

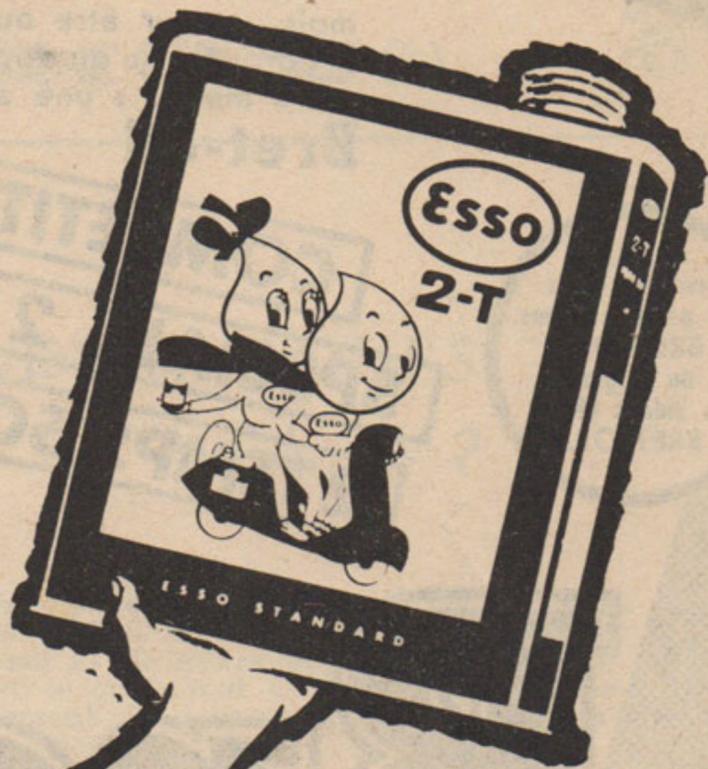
3 fois moins d'usure
pour le
même prix

SDS

la chaîne française de qualité

NOUVEL EMBALLAGE

NOUVELLE HUILE



Grâce à la sélection du pétrole brut, aux nouveaux procédés de raffinage, au choix d'additifs particuliers :

La nouvelle ESSO 2 T. MOTOR OIL est spécialement adaptée au graissage du moteur "2 TEMPS"

Pas de calaminage
moins de "perlage" des bougies
segments libres dans leurs gorges,
donc :

Sécurité de fonctionnement
Rendement accru • Economie



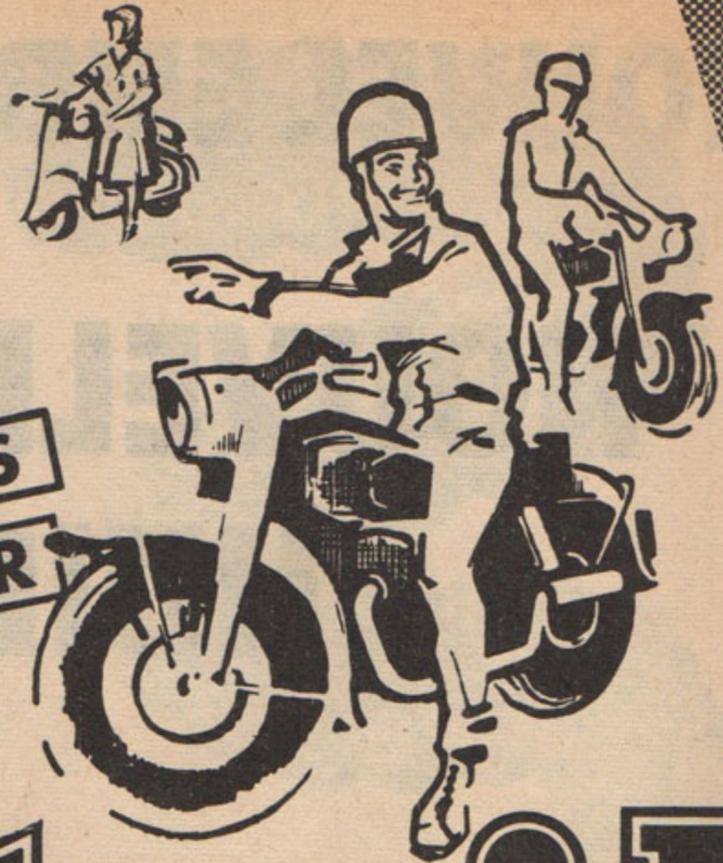
2 TEMPS

MOTOR OIL

ESSO TRAVAILLE POUR VOUS



profitez des beaux jours... des
merveilleuses randonnées...
mais... pour être aussi joyeux
à l'arrivée qu'au départ... dans
votre moteur : une seule huile
Bret-oil



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

COMPETITION
SPECIALE 2 TEMPS
2 TEMPS SCOOTER

Bret-oil

4-6, RUE JEANNE D'ARC - ISSY-LES-MOULINEAUX (SEINE) - Tél. MIC. 48-40 (lignes groupées)

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

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

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

Toutes les grandes
marques italiennes
- de cyclomoteurs -
DEMM
PERIPOLI
ITOM
SOMASCHINI

IMPORTATEUR

Pierre BONNET

78, Avenue du Général-Leclerc
BILLANCOURT - MOL. 60-99

STOCK PIÈCES
ORIGINE

E
C
H
A
N
G
E



R 26 - 250 cm³
R 50 - 500
R 60 - 600
R 69 -
600 S

V
E
N
T
E

CRÉDIT 15 MOIS

ROQ. 29-28



12, RUE DE CLÉRY, PARIS (2)

Rédigée par des motocyclistes pour les motocyclistes

POLITIQUE ANTI-DEUX-ROUES A LA TV ?

AU temps qu'il appartenait à l'équipe de l'insipide émission emphatiquement nommée « Journal Télévisé », M. Claude Joubert, en dépit d'un aimable contentement de soi et de mines occasionnellement romantiques, ne parvenait point à sauver de l'ennui le téléspectateur morfondu dans l'attente d'images qui eussent dû davantage à l'Actualité qu'à la physionomie du speaker.

Par bonheur pour lui et pour tous, M. Claude Joubert put échapper plus tard à l'atmosphère pesante du « Journal » et nous donna dès lors un « Magazine de l'Automobile » dont il sut faire rapidement une émission fournie et plaisante à suivre.

Ce pourquoi, en fin d'après-midi du 14 juillet, nous primes l'antenne afin de nous pénétrer de la dernière édition.

★

Tout alla bien d'abord et nous goûtions le plaisir habituel quand, tout soudain, les choses se gâtèrent, avec la rubrique « Prévention Routière ». A ce moment en effet, un quidam intervint, chargé de commenter l'accident survenu à un cyclomotoriste ignorant tout du code.

Jusqu'ici, rien à dire : le cas n'est pas rare de manœuvres accomplies sans signe préalable, ces manœuvres n'étant d'ailleurs pas, tant s'en faut, l'habitude exclusive des pilotes de deux-roues (ce que ne précisa point le commentateur).

Mais ce qu'il précisa, par contre, c'est que 52 % des victimes d'accidents sont des usagers du deux-roues. Mais ce qu'il ajouta, c'est que, sur quatre accidentés, l'on compte 1 piéton, 1 automobiliste et 2 usagers du deux-roues. D'où l'opinion aussitôt exprimée que, si les deux-roues n'existaient pas, notre pays se situerait au niveau des U.S.A du point de vue sécurité routière. D'où encore cette conclusion que l'automobiliste, en présence d'un usager du deux-roues, doit s'attendre au pire et être prêt à tout !

★

Nous ne contestons pas les chiffres énoncés, dans leur rigueur. Mais ce qu'il eut fallu ajouter — à moins de se montrer curieusement partial — c'est que tout d'abord ils se rapportent à tous les deux-roues, bicyclettes comprises. Puis il eut fallu préciser que par « victimes » on n'entend point nécessairement « responsables », car si 52 % des accidentés de la route sont des usagers du deux-roues, combien d'entre-eux sont précipités au sol par des chauffards, sans qu'il y ait de leur faute ?

Nous avons sous les yeux les statistiques des services de gendarmerie, portant sur les accidents de l'année 1958. Il y est montré, au chapitre des « USAGERS EN CAUSE » que 42.589 deux-roues (motos et sides, vélomoteurs, scooters, cyclos, bicyclettes) ont eu leur responsabilité engagée, ce chiffre s'élevant à 61.221 en ce qui concerne l'automobile sous toutes ses formes, dont 46.725 pour les voitures particulières à elles seules, soit plus que pour l'ensemble des véhicules à deux-roues !).

★

On le voit, nous sommes loin de ce que tendait à laisser supposer le collaborateur de M. Joubert au travers de sa regrettable concision.

De la part d'un Service Public tel la R.T.F. l'imprécision que nous dénonçons en ces lignes est absolument inadmissible.

De la part de M. Claude Joubert, responsable de l'émission, elle appelle une rectification documentée.

Les téléspectateurs, dont un grand nombre font du deux-roues leur véhicule d'emploi quotidien, jugeront ensuite de l'équité du « Magazine de l'Automobile ».

UN MOIS EN EUROPE CENTRALE

VARSOVIE - RIGA...

... PAR LE CHEMIN DES ÉCOLIERS !

De notre envoyé spécial R. C. D.

DEPUIS notre départ de Paris deux semaines plus tôt, nous n'avons eu d'autre souci que de suivre les deux courses de Championnat d'Europe qui ont eu lieu à Prague (Tchécoslovaquie) et Zabrze (Pologne), occupant les journées intermédiaires à visiter en touriste les villes où nous résidions. Mais cette fois, un autre but se propose à notre attention : il s'agit de continuer notre voyage en direction de l'U.R.S.S., de Riga plus précisément. Et l'affaire n'est pas si facile car si nous avons préparé à Paris notre venue à Prague, si, nous avons encore bénéficié en Tchécoslovaquie d'une aide précieuse et d'un temps suffisant pour organiser notre déplacement vers Zabrze, nous sommes dans le vague le plus total en ce qui concerne l'accomplissement de notre nouveau et dernier projet.

★

Peut-être serait-il utile à la compréhension de ce récit que nous ouvririons dès à présent une courte parenthèse ? Quelques jours plus tôt, étant encore à Prague, nous fûmes téléphoniquement informés que le *Central Automotoklub d'URSS*, faute d'avoir reçu une réponse de la FFM relativement à la participation de coureurs français au moto-cross international de Riga, nous avait télégraphiquement prié de mener personnellement les choses à bon terme.

Moins de deux semaines nous séparaient alors de l'épreuve soviétique. C'est dire qu'il fallait nous hâter car, en un si court délai, trouver les coureurs demandés, faire en sorte qu'ils soient libérés des engagements contractés antérieurement, obtenir les visas indispensables et régler les mille détails d'une semblable expédition, ce n'était pas, croyez-le bien, un mince travail !

Qui plus est, notre présence en Tchécoslovaquie ne nous permettait guère de nous mettre nous-même à la tâche. Aussi dûmes-nous avoir recours à notre secrétariat qui, en liaison téléphonique avec Prague, agissant à Paris en accord avec M. Jacques Castel, vice-président de la FFM et disposant enfin du concours des

services administratifs de la place de la Concorde, eut à charge de coordonner toutes les données du problème.

On verra plus loin que toutes les difficultés purent être surmontées, encore que plus d'une fois les obstacles accumulés d'un côté ou de l'autre aient failli avoir raison de l'entêtement de notre « chargée de mission » heureusement décidée à faire partir coûte que coûte la délégation française en URSS.

★

Mais reprenons maintenant le fil de notre récit : Au lendemain de la course de Zabrze, nous appelons Paris pour savoir si tout est en ordre. Et c'est là qu'intervient le premier des facteurs par le moyen desquels un hasard malicieux va quelque peu troubler l'harmonie des quelques jours qui nous séparent encore de notre arrivée en territoire soviétique.

Nous apprenons en effet que M. Castel, nos inters René Combes et Gérard Ledormeur encore accompagnés de leurs charmantes épouses se sont donnés rendez-vous à Strasbourg, d'où s'effectuera

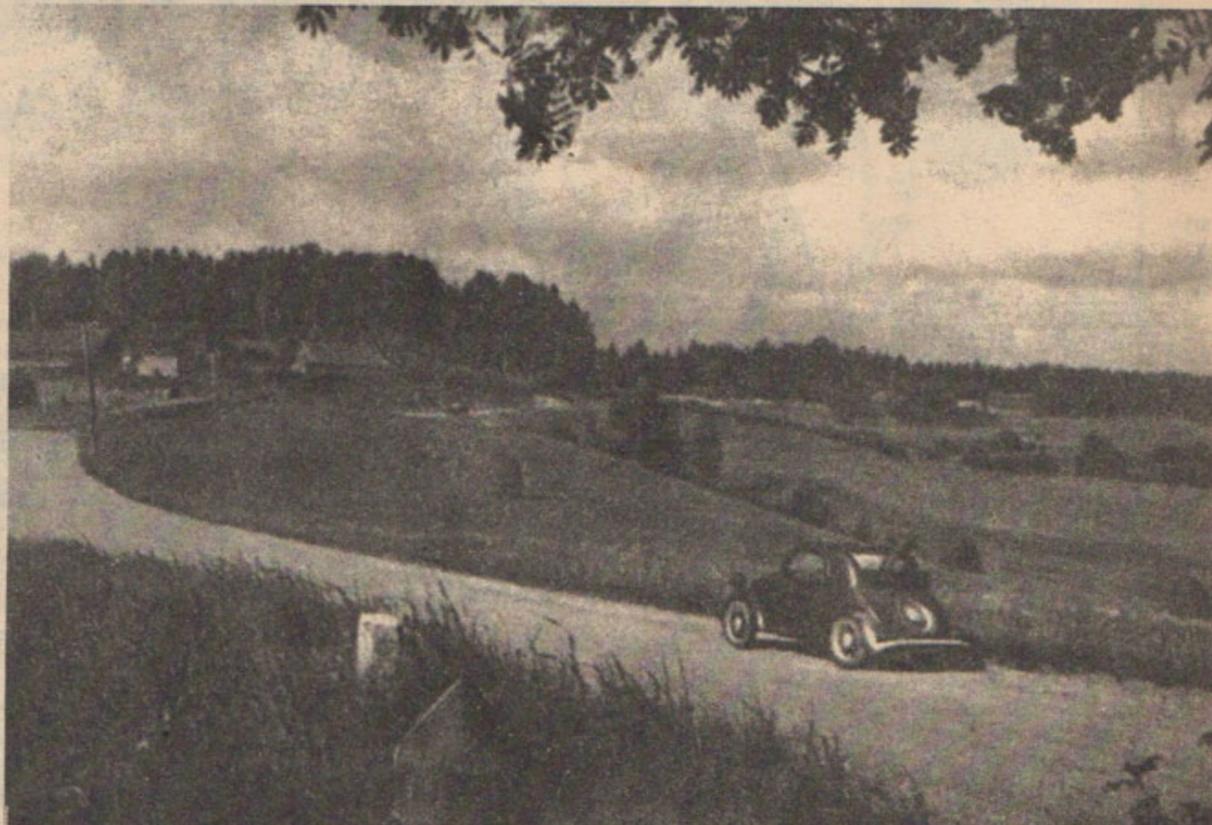
leur départ groupé pour l'URSS.

Mais, alors que nous nous attendions à les rejoindre à Brest-Litovsk, point-frontière polono-russe généralement utilisé dans un tel cas et où, logiquement, les autorités sportives soviétiques devraient prendre notre délégation en charge, il paraît que c'est à Dresde, en Allemagne Orientale, que nous devons nous rendre !

Pourquoi Dresde ? Notre secrétariat l'ignore, ayant reçu cet avis par le canal de la FFM où, nous est-il précisé, le *Central Automotoklub d'URSS* vient de téléphoner.

De Zabrze à Paris, les communications sont chères. Nous ne nous attardons pas à demander des explications complémentaires et raccrochons, sérieusement soucieux : le rendez-vous de Dresde est donné pour le lendemain et, bien sûr, nous n'avons pas de visa d'entrée en Allemagne Orientale, pays que nous ne supposions pas devoir traverser pour aller de Pologne en URSS !

★



STARPTAUTISKS MOTOKROSS

RĪGĀ — ŠMERLĪ

1959. gada 6. un 7. jūnijā

Ainsi s'annonce le moto-cross international de Riga. Mais que de kilomètres à parcourir, que de complications à surmonter pour arriver jusque là !

Nous n'aurons garde, avant de poursuivre, de vous céder plus longtemps ce que nous n'avons nous même appris, hélas, que beaucoup plus tard.

En réalité, il n'a jamais été question de retrouver les représentants du *Central Automotoklub d'URSS* à Dresde. Téléphonant à la FFM, ceux-ci ont parlé de Brest (-Litovsk) mais, mal fait à l'accent russe, M. Renaut a mal compris et pris l'une de ces villes pour l'autre !

Une erreur qui allait être à l'origine de multiples complications tant pour notre délégation (qui s'imposera un fastidieux et inutile détour avant de gagner en fin de compte le véritable point de rencontre fixés par les Russes) que pour votre serviteur qui, retardé plus encore comme vous l'allez voir, ne trouvera plus personne au rendez-vous et poursuivra solitairement sa randonnée jusqu'à la capitale de la Lettonie.

Mais, encore une fois, n'anticipons pas. Nous sommes encore à Zabrze, croyant devoir gagner Dresde dans les 24 heures !

★

Le problème essentiel est celui du visa car, sinon, le voyage peut s'effectuer dans le peu de temps qui nous est laissé. Cependant, impossible de contacter les autorités consulaires de la République Démocratique Allemande ailleurs qu'à Cracovie, Varsovie ou Breslau (devenue polonaise depuis la fin de la dernière guerre).

Alors que nous hésitons intérieurement sur la décision à prendre, nous croisons l'équipe suédoise du Championnat d'Europe, nos amis Tibblin, Dahlen et Rickardsson qui, ployant sous les souvenirs dont ils ont fait ici encore une ample moisson (car on ne peut pas plus exporter les zlotys polonais que les couronnes tchèques) s'apprentent à monter en voiture.

L'évidence s'impose à nous avec la rapidité de l'éclair : ces jeunes gens se rendent en Sarre, où ils courent le dimanche suivant, et pour ce faire, ils doivent traverser l'Allemagne Orientale !

Ont-ils un visa ? Point, nous dit Tibblin qui tient d'un coureur danois qu'il suffit d'accomplir cette formalité au point-frontière, à Goerlitz. Dans ces conditions, il n'y a pas à tergiverser : les Suédois se serreront un peu pour nous, faire place, et nous profiterons de leur Mercedes pour gagner Dresde qu'ils doivent traverser eux-mêmes.

Le temps de gravir en trombe l'escalier de l'hôtel, de jeter en vrac nos vêtements, nos affaires dans les valises et nous dévalons les étages, clamant au passage un au-revoir que les circonstances nous obligent à exprimer dans des formes évidemment peu protocolaires.

Mais le cœur y est !

Entre Zabrze et Goerlitz, nous faisons halte à Opole, petite ville polonaise dont ces deux vues vous donneront une idée.



Quitté Zabrze, nous trouvons sans peine la route qui nous intéresse et, bientôt, le pays minier, les uniformes noirs et les chapeaux à plumets de couleur des mineurs polonais en tenue de gala ne sont plus qu'un souvenir.

La campagne que nous traversons est assez monotone, peu habitée, et c'est tant mieux car, sur la voie que nous suivons, notre véhicule soulève une telle poussière que les villageois, là où l'on en rencontre d'aventure, sont à proprement parler saupoudrés de terre au fur et à mesure de notre progression.

La circulation est rare, alors qu'en ville

les automobiles existent en assez grand nombre. Sans doute la médiocrité du réseau routier incite-t-elle davantage aux déplacements, aux expéditions par le train.

À Opole, nous nous arrêtons pour procéder à quelques achats. Immédiatement — et comme partout, semble-t-il, en Europe orientale — voiture et remorque sont entourées par une population où tous les âges se rencontrent et une discussion animée s'établit, dont le sens nous échappe car le polonais n'est pas une langue aisée à pénétrer !

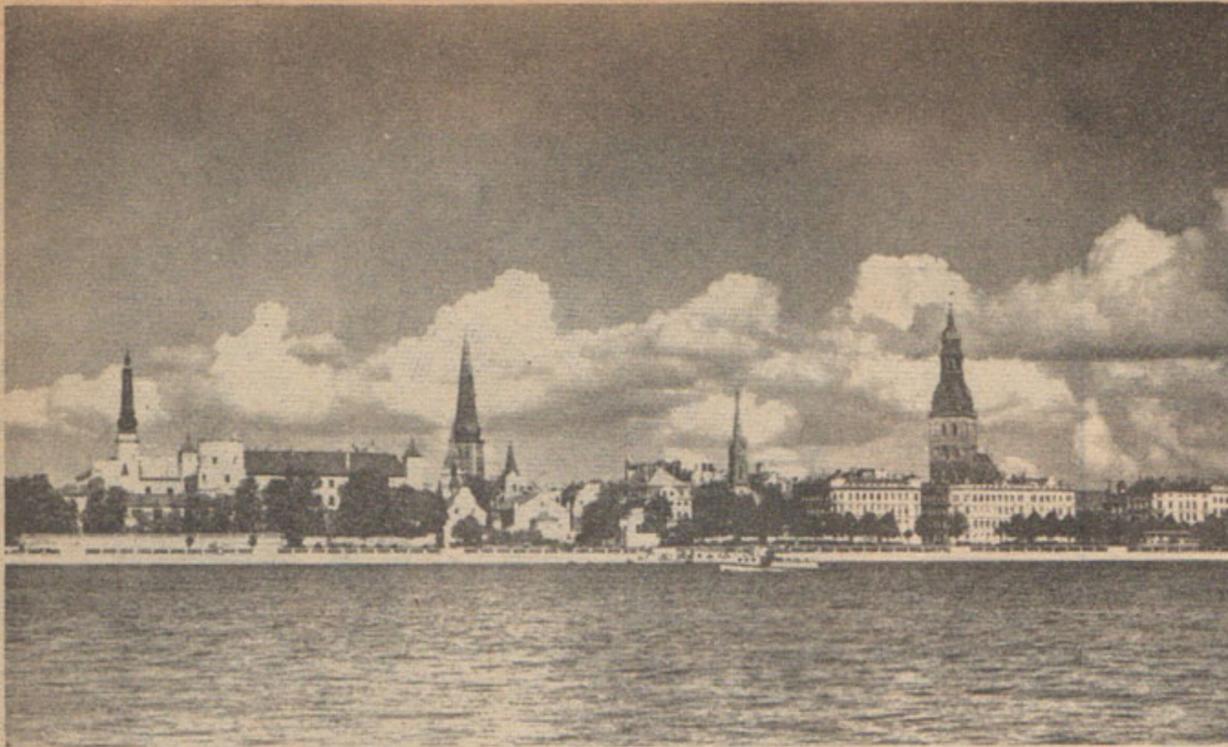
Puis, de nouveau, c'est la route, sur laquelle on sinue souvent, cherchant à éviter les trous, les nids de poule, manœuvre au surplus sans danger car il n'est pas question de rouler vite et, par ailleurs, on accomplit des kilomètres sans rencontrer âme qui vive.

Mais voici, soudain, que s'annonce une autoroute. Bifurquant sur la gauche pour l'emprunter, nous suivons un chemin d'intérêt local à peine praticable par temps sec et dont nous nous demandons ce qu'il doit être en période hivernale. Quant à l'autoroute, enfin rejointe après une longue marche au pas, c'est ce qu'il reste de la voie tracée avant 1939 par les Allemands qui régnaient alors sur la contrée.

Pauvre « Autobahn » craquelée, envahie par la mauvaise herbe, et dont les anciennes installations, les poste d'essence aujourd'hui délabrés, abandonnés des hommes disent bien qu'elle n'a plus guère de raison d'être dans cette Pologne repliée sur elle-même.

★





C'est clair pourtant, nous approchons de la frontière de l'Allemagne de l'Est. Effectivement, voici Gœrlitz où, pour user le plus possible de cette monnaie qui n'a pas cours de l'autre côté de la barrière douanière, nous décidons de faire le plein (Tibblin hésitant d'autant moins à prendre son carburant en Pologne que sa Mercedes est à moteur Diesel. Sinon, avec l'essence à 50 d'octane, il y aurait en matière à réfléchir !).

Le poste d'essence (il n'y en a qu'un) est un peu à l'écart de notre route. Nous nous y rendons, expliquons tant bien que mal nos besoins et nous éloignons pour fumer une cigarette. Mal nous en prend : le pompiste, qui n'a jamais vu de 180 D, a déjà déversé une vingtaine de litres d'essence dans le réservoir avant que, revenu près de la voiture, son propriétaire ne s'aperçoive de l'erreur !

Personne ne s'affole et, comme le desservant de la station-service semble avoir autre chose à faire, un quidam intervient qui, muni d'un tuyau souple, essaie de récupérer l'essence indésirable. Peine perdue d'ailleurs et Tibblin, faisant contre mauvaise fortune bon cœur, n'a plus qu'à revêtir un bleu, à s'allonger sous la voiture et à démonter son réservoir qui, dûment vidé et remis en place, reçoit alors tout le gas-oil qu'il peut contenir.

★

L'on devrait toujours se renseigner sérieusement, plutôt que de se fier à des allégations d'une origine incertaine... Ceci nous le pensons fermement tandis qu'accoudé à la barrière du poste de douane de Gœrlitz, côté DDR, nous attendons l'arrivée du « chef », prévenu téléphoniquement de notre présence par d'aimables subordonnés malheureusement sans pouvoir en ce qui nous concerne !

C'est qu'arrivé là, les choses se sont gâtées. Si, en des temps plus lointains, il a été possible d'obtenir sur place l'autorisation d'entrer en Allemagne orientale, cette charmante période est bien révolue et les factionnaires de service réclament impérieusement ce visa que nous pensions quérir ici-même.

Par chance, nous avons laissé les Suédois côté polonais et aucun de nous n'a encore procédé aux opérations de sortie. Aussi, quand le « chef » nous signifie qu'il ne peut être question de nous aventurer au delà sans posséder sur nos passeports quelques cachets supplémentaires et accessoirement onéreux, nous pouvons sans nouvelle perte de temps faire marche arrière en direction de Brésiau, siège du Consulat DDR le plus proche, c'est-à-dire distant de 160 km !

★

La nuit tombe quand nous retrouvons l'autoroute encore plus désolée sous les demi-teintes crépusculaires. Mais si la circulation y est toujours réduite, elle s'est cependant augmentée de deux unités, deux miliciens dont les uniformes se

découpent en taches claires sur l'horizon qui vire au sombre.

Notre voiture étant la seule en vue, nous sommes « bons » pour le contrôle. Papiers et, aussitôt, catastrophe : les trois Suédois ne sont pas en règle, leur visa étant périmé depuis quarante-huit heures ce dont les gaillards ne se sont point avisés jusqu'ici !

Nous parlementons et les miliciens — très courtois — vont aux ordres par téléphone (décidément, le téléphone joue un grand rôle dans notre existence, depuis que nous sommes à l'Est). Et ce qui nous émerveille c'est que, précisément, il y ait sur cette autoroute où tout, par ailleurs est à l'abandon, un appareil en état de fonctionner à l'usage de la police, ceci sans doute expliquant cela !

Allons, puisque nous allons justement à Brésiau chercher l'autorisation d'entrer aussitôt en Allemagne de l'Est, la milice ne nous retient pas (en ce qui nous concerne personnellement, nous sommes d'ailleurs en règle). Mais attention, les Suédois doivent quitter la Pologne dans la nuit.

Nous nous hâtons donc et nous arrivons peu avant 21 heures devant un consulat hermétiquement clos, (il fallait s'y attendre !) Comble d'horreur, l'affiche épinglée sur l'huis indique que le lendemain le public n'est pas reçu ! Aussi n'hésitons-nous pas à nous cramponner à la sonnette avec l'énergie du désespoir, fermement décidé à tirer au besoin le consul de son lit si c'est le seul moyen d'obtenir ces visas après quoi nous courons vainement depuis le début de la matinée.

Seulement, voilà : si, après avoir longuement parlementé sur le seuil du consulat, nous parvenons à l'intérieur du bâtiment, si encore nous obtenons pour Tibblin, Dahlen et Rickardsson les visas de transit dont ils ont besoin, nous avons beau recourir aux arguments les plus persuasifs pour réclamer de notre côté un visa d'entrée, rien n'y fait : il y faut l'autorisation du ministère des Affaires Etrangères, lequel doit s'informer préalablement sur l'authenticité des motifs invoqués pour justifier notre voyage à Dresde.

Le tout exigeant au bas mot deux jours d'attente. Et comme c'est le lendemain matin que nous pensons avoir rendez-vous là-bas avec la délégation française, il va sans dire que l'affaire est à l'eau !

Nous irons certes à Riga, mais par un tout autre chemin !

(A suivre)

Quelques aventures nous séparent encore de Riga (ci-dessus), sur les bords de la mer baltique, et des jolies Lettones qui (ci-contre) revêtent volontiers le costume national.



LE SPORT MOTOCYCLISTE

OU IRONS-NOUS DEMAIN ?

MOTO-CROSS : A l'étranger, le Championnat du Monde (500 cc) poursuivra sa carrière en Hollande, avec le Grand Prix accordé cette année à NORG. Aucun inter français ne pourra y prendre part, tous étant obligatoirement présents à Sucé le 26 juillet.

En Belgique, moto-cross international du Prisonnier (lieu non communiqué).

★

Dans notre pays, c'est évidemment vers la troisième manche du Championnat de France International que se porte tout l'intérêt des sportifs, lesquels seront très nombreux à effectuer le déplacement de SUCE, le dimanche 26 juillet.

Cependant, deux autres réunions internationales se disputeront parallèlement : à BITCHE (sans inters-experts français évidemment) et à LAVAUR, où les organisateurs ont choisi très heureusement de se retourner vers les 250 cc, avec la participation de nombreux grands champions étrangers (voir notre information, no 1.449, p. 785).

La réunion de Bitche seule de ces cross inters ne nous a pas été confirmée... Pour ceux qui souhaiteraient des précisions, voici l'adresse où se renseigner : M.C. Bitche, 2, place Bizot, Bitche (Moselle).

A côté de ces grandes épreuves, notons encore les moto-cross extra-nationaux de Briennon (non confirmé, voir S.C.M. Sens, 82, rue de la République, Sens, Yonne) et de La Bressaude (non confirmé, voir Société La Bressaude, à La Bresse, Vosges, tél. 46).

Enfin, notons les moto-cross nationaux ou régionaux de Poix, St-Agnan-le-Jailard, Blargies, Plougoulin, aucun ne nous ayant été confirmé.

★

VITESSE : événement majeur, le G.P. de Suède, sixième épreuve des Championnats du Monde, sur le circuit de KRISTIANSTAD. Aucun renseignement ne nous est parvenu à ce jour sur cette compétition.

Notons encore, en Belgique : le circuit international des Flandres (sans plus de précisions) et, en Allemagne, la course de côte de FREIBURG-SCHAU (non confirmée).

Enfin, en France, et du fait de l'annulation du circuit inter de Caen, seule subsiste pour le 25 juillet la course de côte du Cran d'Escalles (non confirmée, voir M.C.N.F., 42, boul. du Maréchal-Foch, Roubaix, Nord).

★

AUTRES EPREUVES : le XXIII^{me} Circuit des Crêtes, épreuve internationale de régularité pour motos et sidecars, se déroulera les 24, 25, 26 juillet à partir d'AYWAILLE, en Belgique. L'épreuve nous a été confirmée par la Royale Ligue Motoriste Ourthe-Amblève, organisatrice de cette dure compétition, très prisée sur le plan international.

Citons pour conclure le Rallye international de la Madone des Centaures (Italie) et, sur un tout autre thème, le grass-track annoncé à Libourne (mais non confirmé).

VICTOIRE DE RON PELOW AUX SIX JOURS D'ECOSSE

Ces six jours d'Ecosse sont en fait une réplique annuelle des fameux I.S.D.T., la plus célèbre des grandes épreuves de tout-terrain. En Grande-Bretagne, comme en Tchécoslovaquie, en septembre, cette compétition se caractérise par la nature particulièrement difficile du tracé, ici défini à proximité d'Edimbourg, et par le nombre élevé des participants.

Bien entendu, les constructeurs anglais accordent aux Six Jours d'Ecosse une attention toute particulière, engageant tous les meilleurs pilotes officiels, sur des machines spécialement préparées.

Cent quatre-vingts solistes étaient au départ, auxquels il convient d'ajouter neuf sidecaristes. (Aux I.S.D.T., cette catégorie est supprimée depuis l'année dernière.)

En fin de compte, la victoire est revenue au trialiste bien connu Ron Peplow, montant comme à l'habitude une Triumph 199 Tiger Cub. Peplow n'a totalisé que 18 points de pénalisation, résultat extrêmement remarquable en soi, quand on pense que Gordon Jackson — le maître en tout-terrain — et Sammy Miller — grande vedette de la récente saison britannique de trial —, ont marqué respectivement 20 et 22 points.

Triumph, à qui revient donc le classement individuel absolu, s'attribue encore la victoire par marques, grâce à Ron Peplow, J. Soyer et L. Ratcliffe, qui ne totalisent ensemble que 79 points de pénalisation.

Notons parmi les sidecaristes, le crossman bien connu Brian Stonebridge, qui délaissa pour la circonstance sa Greeves N.S.U. solo, sans réussir à remporter la victoire.

Côté étranger, enregistrons enfin la jolie victoire du Tchèque Zemen qui a remporté, sur CZ 125, la première place dans la catégorie 150 cc, totalisant néanmoins 122 points de pénalisation.

Voici, d'ailleurs, les vainqueurs dans chacune des catégories :

Classe 150 cc. — 1. A. Zemen (Tch., CZ 125), 122 points.

Classe 200 cc. — 1. R. Peplow (G.-B., Triumph TC 199), 18 points.

Classe 250 cc. — 1. W. Martin (James), 33 points.

Classe 350 cc. — 1. Gordon Jackson (AJS), 20 points.

Classe 500 cc. — 1. Sammy Miller (Ariel), 22 points.

Sidecars. — 1. P. Roydhouse (Norton).

Classement intermarques. — 1. Triumph (Peplow, Soyer, Ratcliffe, soit deux Tiger Cup et une 500 cc), 79 points.

ROGLIARDO, 1^{er} DES SIDES A ABBAZIA

Au Grand Prix de l'Adriatique, disputé à Abbazia, en Yougoslavie, notre compatriote Rogliardo (BMW) a enlevé la première place devant un autre Français, Duhem, également sur BMW. Les 250 cc ont été remportées par Mandolini (Guzzi) et les 500 par Alfredo Milani (Norton), catégorie où un autre Français, Montagne, se classe 4^{me}.



J. P. BAYLE

TRAGIQUE ACCIDENT AUX SABLES-D'OLONNE

Aux Sables-d'Olonne, au cours d'un Omnium international motocycliste organisé sur vélodrome en intermède d'une épreuve cycliste, un tragique accident allait endeuiller la manifestation.

En effet, l'ancien champion de France Jean-Pierre Bayle, gêné par un concurrent local, Bourdin, dut monter trop haut dans un virage et le guidon de sa machine vint à faucher plusieurs spectateurs.

Alors que Bourdin, qui avait lui aussi chuté, se relevait sans mal, Bayle, dans le coma, était amené à l'hôpital, ainsi que treize spectateurs blessés, parmi lesquels deux enfants qui devaient décéder des suites de leurs blessures.

Cette manifestation (organisée clandestinement, c'est-à-dire sans l'accord et en dehors de la F.F.M.), ne présentait certainement pas les garanties exigées, normalement par celle-ci du point de vue de la sécurité. Aussi, la F.F.M. envisagerait-elle de prendre de sévères sanctions contre les licenciés ayant participé à cette épreuve.

La F.F.M. envisagerait également de se constituer partie civile contre les organisateurs clandestins de la course meurtrière des Sables-d'Olonne.

Aux dernières nouvelles, l'état de Jean-Pierre Bayle est toujours grave. Souhaitons au sympathique pilote bordelais une rapide guérison.

VI^{me} CONCENTRATION INTERNATIONALE DES BEGONIAS, LES 28, 29, 30 AOUT A GAND

L'Auto Moto-Club Gent-Center organise, les vendredi 28, samedi 29 et dimanche 30 août 1959, sa traditionnelle concentration des Bégonias ouverte à tous les membres des clubs affiliés à la F.I.M.

Peuvent y participer les cyclomoteurs, vélomoteurs, scooters, motos, cyclecars et les voitures accompagnant les clubs.

Cette concentration a lieu au centre de l'ancienne ville de Gand (Belgique).

Plusieurs trophées et coupes sont en compétition pour les différents classements, chaque pilote emportera une magnifique plaquette, et chaque passager un souvenir personnel.

Demandez le règlement de cette concentration sans égale, au Secrétariat de l'Auto Moto-Club Gent-Center, Gagelstraat, 55, Gand (Belgique).



Ci-dessus : les solistes au départ, emmenés par Hazianis. En bas : l'équipage champion de France : Perlin-Ségat.

BELLE RÉUSSITE À MONTFORT-LE-ROU

★
RON LANGSTON DOMINE CHEZ
LES SOLISTES

★
PERLIN - SEGAL VAINQUEURS
EN SIDE

A PRES une année d'interruption, c'est avec un vif plaisir que nous avons renoué avec la réunion internationale de Montfort-le-Rotrou qui, entre autres caractéristiques attachantes, présente la particularité de toujours comporter une course de qualité en sidecars. Chose rare à l'heure actuelle et qui nous conduit directement à féliciter le club motocycliste de cette petite ville de 800 habitants pour son sympathique attachement à la cause du moto-cross « attelé », si spectaculaire, si emballant pourvu que le plateau soit bien pensé et que le terrain s'y prête.

Ces conditions sont réunies à Montfort, où les dirigeants, formés par Marcel Seery mais qui aujourd'hui peuvent voler de leurs propres ailes, ont toujours su préparer des courses admirablement équilibrées et ont défini un parcours que nous estimons maintenant pouvoir rester tel qu'il se présente car il n'est pas loin d'atteindre à ce que l'on peut souhaiter de mieux pour des épreuves internationales hors championnats.

★

Des tribunes joliment décorées de fleurs, sablées de jaune quant à leur surface d'accès, un poste de pointage isolé, surélevé, un tableau d'affichage qui indique tour après tour les positions des premiers, un parc des coureurs vaste, agréable, pourvu d'eau courante, voici quelques détails à l'actif de l'organisation. Côté piste, l'ancienne partie en sous-bois, peu aisée à suivre et terriblement cassante pour les roues du fait de trop nombreuses racines d'arbres venues à fleur de sol, a été supprimée et désormais le public peut, où qu'il se trouve placé, saisir au vol les concurrents et ne plus les quitter des yeux.

Et ainsi, le circuit — qui reste dur pour le matériel car comptant de nombreuses et sèches ondulations, des « atterrissages » où les machines reprennent contact très lourdement — se résume au départ de bonne largeur, toujours situé sur l'emplacement de l'ancien bassin du château, d'où les coureurs prennent aussitôt le grand « U » renversé qui les conduit vers la vaste demeure du marquis de Nicolay avant de les ramener devant les tribunes, qu'ils dépassent pour franchir un difficile dos d'âne et s'élancer à toute vitesse vers les multiples sinuosités de la partie « grass-track » de la piste, très attrayante car obligeant les concurrents à prendre quantité de virages aigus, propices au dépassement pour les plus habiles des pilotes. Après quoi, en une ligne droite très rapide, l'on revient vers le « U », et l'on recommence un nouveau tour.

★

Peu avant l'heure de la présentation des engagés, le ciel se couvre, se préparant à déverser par deux fois et vigoureusement le contenu liquide des gros nuages qui nous masquent momentanément le soleil.

Ce qui n'empêche le public de venir comme chaque année en quantité, la réunion ayant dans toute la Sarthe et même au delà une réputation des plus flatteuses, méritoirement acquise par une organisation dont il est difficile de dissocier quiconque au sein de la petite cité tant chacun à Montfort met un point d'honneur à faciliter les choses au président Ory et à l'équipe du club.

Qu'il s'agisse du comité des fêtes, présidé par M. Demolles, de la Municipalité placée sous la conduite du maire M. Gouyet, du propriétaire du terrain, M. Aymard de Nicolay ou de tant d'autres encore, chacun s'évertue en effet à réussir un peu mieux chaque fois, chacun apporte encore un appui moral effectif en suivant la manifestation de bout en bout. Et c'est ainsi que nous avons pu

notamment initié à la question cross le sénateur maire du Lude, président du Conseil Général de la Sarthe, M. François de Nicolay, et le troisième frère du marquis, de retour de Prague où nous aurions pu le saluer en mai à l'ambassade de France si nous avions su à ce moment là qu'il occupait un haut poste diplomatique.

Sous le rapport des personnalités, la réunion de Montfort avait d'ailleurs « fait le plein » ce dimanche 12 juillet, et nous pouvions encore reconnaître dans les tribunes où sur le terrain MM. Castel, vice-président de la FFM, Acac, secrétaire général de l'ACO, Bergeot, adjoint au maire du Mans, Aucouturier, inspecteur départemental à la Jeunesse et aux Sports; Gauthier, président de la Ligue Anjou-Bretagne, Dalifard, représentant le consul de Belgique, et nous en passons qui voudront bien nous pardonner de ne point les citer, à commencer par Marcel Seery, venu voir ses poulains à l'œuvre.

Auprès de tant d'officiels, quelle excellente propagande pour le sport motocycliste que cette belle réunion de Montfort-le-Rotrou !

★

Mais venons-en aux courses, et d'abord aux solistes : quinze partants, soit neuf étrangers et six inters français, soit encore les Danois Rasmussen et E. Hansen, les Suédois Pettersson, Granath, Karlsson, les Britanniques Langston et Gwynne, les Belges De Vleeschouwer et Bresselaers, et nos compatriotes Hazianis, Gérard Ledormeur, Brassine, Schmid, Beaumard et René Klym, qui vient de soigner par les bains de mer sa récente — et nouvelle — fracture de la jambe et reprend aujourd'hui le collier... si nous osons dire car, ici, c'est plutôt d'un guidon qu'il s'agit !

Nouvelle et plaisante formule de présentation au public : tous les pilotes étant alignés devant de longs mâts peints en blanc, de jeunes Guides de France montent les couleurs nationales respectives durant que les clairons (que l'on nous pardonne d'avoir oublié leur origine) sonnent « au drapeau ». Quand enfin les diverses flammes flottent au sommet des mâts, la Marseillaise retentit et la cérémonie, débutée par la poignée de main des principales personnalités, est ainsi terminée. Ajoutons quelle a tout l'éclat nécessaire, tout en étant ainsi plus courte que la présentation classique, nation par nation, avec audition des divers hymnes nationaux.

Voici nos hommes bien partis, au drapeau et sous la direction de M. Acac qui sait de quoi il retourne. C'est Hazianis qui s'envole au démarrage, s'élançant si fort qu'il s'assure immédiatement une bonne avance et ne sera plus rejoint dans cette première manche de dix tours.

La pluie a cessé, le soleil luit à nouveau, encourageant Gérard Ledormeur qui fait vite pour s'assurer la seconde place, talonné à vrai dire par Hansen, Brassine et Ron Langston. Les autres partants, emmenés par Beaumard, ne paraissent déjà plus pouvoir jouer autre chose qu'un rôle de remplissage mais, chacun à son niveau, ils défendent leurs positions de telle sorte que la course ne sera jamais monotone.

Ron Langston a une Ariel qui marche, sans doute parce qu'elle est « officielle ». De plus, le jeune Britannique n'est pas dépourvu de classe et de tempérament, ce qui l'amène à attaquer et à passer Ledormeur, lequel se maintient en troisième position jusqu'au neuvième tour. A cet instant en effet, la lutte splendide que se livrent au long de la ronde l'intéressé et ses poursuivants Hansen, Brassine et Beaumard se dénoue en faveur du sympathique inter parisien, toujours très allant, et à l'arrivée c'est donc Brassine qui passe en troisième position tandis que Beaumard gagne une place du fait de la disparition malheureuse du Danois.

Le Britannique Ron Langston a dominé et eut gagné probablement, même si Hazianis n'avait pas « cassé ».

Ceci, la pluie aidant !...



Courageux, ne s'avouant jamais battu, Gérard Ledormeur fut le Français le mieux classé.



Hazianis, très brillant en début de course, fut desservi ensuite par la pluie et une magnéto récalcitrante.

Il repleut depuis un moment quand est donné — avec bonheur et il en sera ainsi pour tous les starts aujourd'hui — le départ de la seconde manche solo. Cette fois, sur le sol rendu glissant, Langston se montre le plus vite, devant Hazianis qui le suit de près, Ledormeur à nouveau bien placé, Gwynne auquel la pluie sourit aussi, enfin Granath, Rasmussen, Petterson, Brassine, Beaumard, etc...

Hazianis tente de revenir, vire splendidement, regagne un peu de terrain, profitant de ce que des trainards ont tôt fait de gêner le leader britannique. Derrière, c'est Brassine qui entame une efficace remontée, imité dans une même mesure par Beaumard et sur la fin, le pauvre Gérard Ledormeur est une fois encore victime d'une attaque de dernière minute, laissant ce coup-ci sa troisième place à Gwynne. Et le dixième tour met un terme à l'ultime tentative d'Hazianis, qui échoue de peu dans sa remontée sur Langston.

Ces deux hommes se trouvent ainsi à égalité de points au moment d'aborder la finale, disputée sur quinze tours. Voilà qui promet une sévère empoignade, sur le papier du moins car, et c'est bien dommage, l'incertitude du sport vient gâcher la perspective espérée par tous : le Breton file bien en tête, promptement rejoint et dépassé par Ron Langston, qui s'assure assez vite une avance surprenante sur son rival.

Que se passe-t-il ? Tout simplement que la mécanique d'Hazianis ne tourne pas rond, ne semblant reprendre normalement que sur les bas-régimes. Et effectivement, nous voyons un peu plus tard « P'tit Jean » s'arrêter et abandonner : sa magnéto refuse tout service !

Brassine, troisième au premier tour, a dû céder sa place à Ledormeur que sa malchance antérieure ne rend pas moins mordant. Derrière vient Beaumard qui devra lui aussi s'arrêter un peu plus tard au long des bottes de paille (pas loin de trente tonnes mises en place à dos d'homme !) mais pourra néanmoins terminer, sa magnéto crachant encore quelques étincelles, au contraire de celle d'Hazianis.

Et la suite de la course sera marquée par la remontée de Schmid qui, peu en train dans les deux premières manches, se portera cette fois à la cinquième place.

Mais Gwynne, lui aussi, se fait remarquer, partant à l'attaque de très loin pour dépasser peu à peu tous ses adversaires et s'assurer finalement la quatrième position, tandis qu'en queue les Suédois, les Belges et Rasmussen s'expliquent entre eux avec autant d'appli-

cation que s'ils luttent pour la victoire.

Pas des vedettes, ces étrangers, mais ils ont maintenu l'intérêt de l'épreuve à l'arrière comme Langston, Hazianis, Ledormeur, Brassine, Gwynne et Beaumard ont su le faire pour les places d'honneur.

★

Voyons maintenant ce qui se passe chez les sidecaristes, que nous retrouvons pour la première fois depuis bien long-

temps, depuis trop longtemps... mais les courses à eux réservées sont si rares !

A nos équipes bien connues Perlin-Ségal, Barat-Froger, Sagette-Lippert, Denis-Boneau, Clémot père et fils, Weber-Douville auxquels il faut ajouter Garcia-Ledu engagés au dernier instant, s'opposent les Belges non moins renommés Liekens-Yanton Belen, Van Hove-Peeters et Brems-Martin ainsi que le Hollandais Snyder qui, venu sans passager, en trouvera un sur place, dans le camp étranger, un « novice » qui fera de son mieux mais dont le comportement paraîtra curieusement immobile par rapport aux continuelles acrobaties des équipiers habituels des autres tandems en présence.

Nous aurons deux manches sur 8 tours et une finale sur 12. Dans la première course, Garcia semble d'abord le plus vite au départ mais c'est Barat qui prend la tête dès l'attaque du grand « U », sans pour autant « vider » son passager. Une habitude enfin perdue ! Cependant, Perlin reste le champion de France, non seulement parce que le titre n'a jamais été remis en compétition depuis qu'il l'a conquis (en 1957), mais encore parce qu'il domine régulièrement dans la plupart des occasions. Et il le fait bien voir, passant en tête dès la fin du premier tour, devant le champion de Belgique Liekens qui a également rattrapé et dépassé Barat.

A partir de ce moment, grande bataille en tête, la Matchless du Belge s'efforçant de grignoter petit à petit la faible avance de la BSA du Français. Lutte passionnante, au fil des tours, lutte angoissante car Perlin perd régulièrement du temps au même virage que Liekens aborde bien plus à l'aise. Qui plus est, il se met à pleuvoir, ce qui favorise le champion belge, lequel, dans le dernier



Cinq fois champion de France et bien malchanceux cette année, Brassine demeure un très beau pilote, au métier sûr.

tour, à 300 mètres de l'arrivée, s'assure le meilleur sur notre représentant !

Par ailleurs, l'on assiste à de bien rudes combats entre les autres équipages, au sein desquels les luttes côte-à-côte ne font pas défaut et enthousiasment le public, que l'averse ne fait pas déta-ler ! Finalement, Brems s'assure la 4^{me} place derrière un excellent Barat et de- vant Snyder qui précède Denis opposé jusqu'au bout à l'avance de Van Hove.

★

Garcia est sur la ligne de départ, à la seconde manche (Dans la précédente, arrivé après tout le monde, il avait été renvoyé au parc).

Encore une fois, Perlin domine la si- tuation mais cette manche lui sera plus favorable et il la terminera en vainqueur, l'ayant conduite de bout en bout en dé- pît des assauts de Liekens parti en se- conde position. Barat, un moment en



difficulté peu après le départ, laisse pas- ser ses adversaires, geste sportif qui le relègue en queue mais l'honore grandement. Et c'est Denis qui, dans cette man- che s'assure la troisième place et la dé- fend énergiquement jusqu'à l'arrivée, distançant Brems tandis que Garcia, un moment rétrogradé, reprend le dessus sur Clémot, Van Hove et Sagette, passant la ligne dans cet ordre.

★

Le début de la finale est passablement mouvementé, Perlin se laissant passer par Barat immédiatement après le dé- part et accrochant son passager Ségal dans les bottes de paille placées au som- met du « U » renversé, ce qui vaut à l'un et l'autre de céder encore une place à Léon Liekens.

Cependant, on ne se joue pas aussi facilement du champion de France, qui a déjà repris le commandement quand les concurrents entament le second des douze tours.

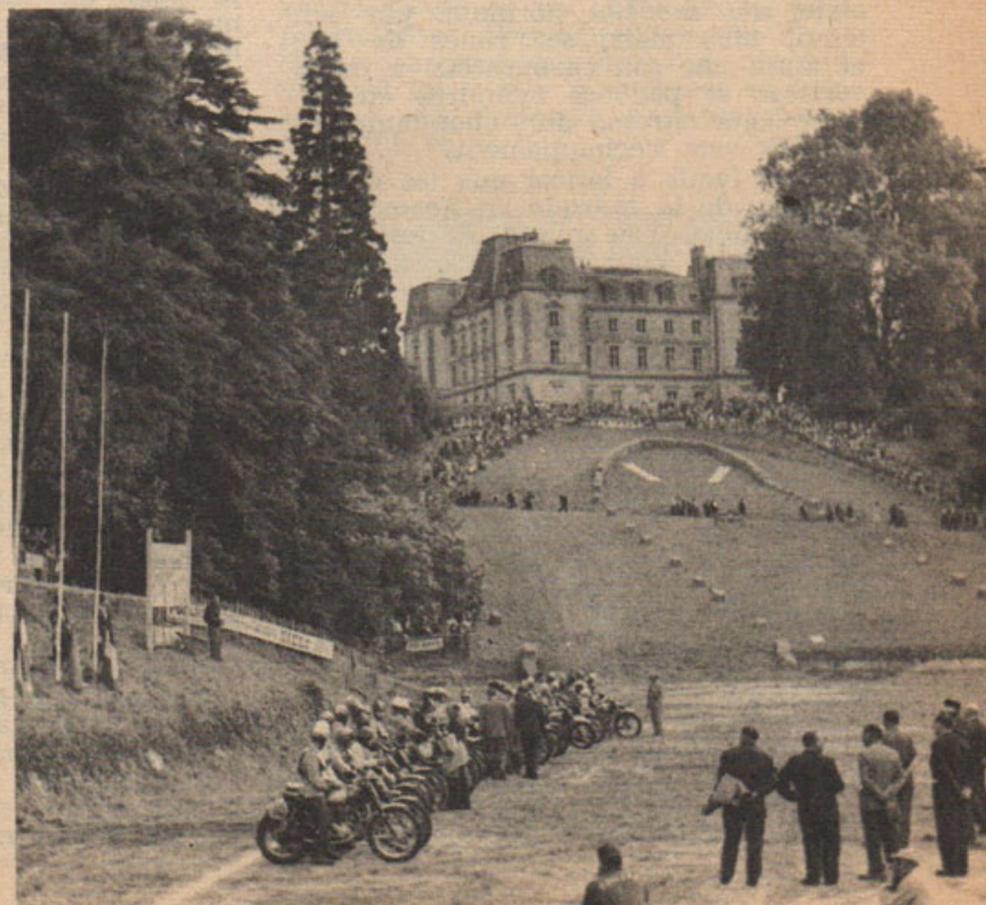
Nous aurons alors un long duel Perlin- Liekens, bataille longtemps indécise car le Belge remonte comme il l'a fait déjà en première manche et reste dangereux jusqu'à l'instant où, sa roue avant ayant laissé de nombreux rayons sur le ter- rain, il lui faudra ralentir l'allure. Bar- rat, sérieusement distancé jusqu'alors, en profite pour se rapprocher, terminant dans la roue du champion de Belgique et Sagette de son côté, animant la course par une superbe remontée, bat Denis, Garcia et Van Hove pour la quatrième place.

Au classement général, c'est donc une nouvelle victoire pour Perlin, qui de- meure un sidecariste de classe interna- tionale, et pour Ségal, roi des passagers par son efficacité et le côté extrême- ment acrobatique de ses interventions.

A noter que les vainqueurs ont terminé avec avec 3 vitesses sur 4 et l'axe de roue avant cassé !

Liekens fut égal à sa grande réputa- tion, mais Brems et Van Hove déçurent. Ne parlons pas de Snyder, empêché de donner la mesure exacte de son talent, et

En haut à droite, les combattifs Barat-Froger. Au centre, Sa- gette - Lippert, que vont rattraper Denis- Boneau. Ci - contre : le château à l'italienne du marquis de Nico- lay, au sommet du grand « U » renversé.



terminons sur un mot de félicitations à Denis et Barat, excellents animateurs.

Les autres firent de leur mieux, et ne manquèrent pas de combattivité. Mais en sidecar-cross, les places sont particuliè- rement chères et il y a un telle casse !...

R. C. D.

RESULTATS TECHNIQUES

Solo, 500 inters, classement général :
1. Ronald LANGSTON (G.-B., Ariel d'usine); 2. Ledormeur (F., BSA); 3. Brassine (F., BSA); 4. Gwynne (GB., BSA); 5. Hazianis (F., BSA); 6. Beau- mard (F., BSA); 7. Granath (S., AJS); 8. Bresseleers (B., BSA); 9. Karlsson (S., AJS); 10. Petterson (S., BSA).

★

Sidecars, classement général : 1. PER- LIN-SEGAL (F., BSA); 2. Liekens-Y. Belen (B., Matchless); 3. Denis-Boneau (F., BSA); 4. Barat-Froger (F., BSA); 5. Brems-Martin (B., BSA); 6. Sagette- Lippert (F., BSA); 7. Van Hove-Peeters (B., BSA); 8. Clémot père et fils (F., BSA); 9. Snyder-X... (H., BSA).

Non classés : Garcia-Ledu (F., Norton) et Weber-Douville (F., FN).

LES scooters Rumi « Formichino » ont fait le bonheur, dès leur apparition en France, de tous les sportifs qui ont été enchantés des performances de ce petit 125 cc au bruit sympathique. Très vite, les « Formichino » apparurent en compétition où leurs résultats les signalèrent de nouveau aux amateurs comme de remarquables scooters.

Mais, une bonne partie de la « clientèle Rumi » souhaitait depuis longtemps la commercialisation d'un Formichino sport, encore plus brillant que les modèles normaux. Répondant à cette demande, l'usine présentait, il y a un an, un modèle sport qui remporta tout de suite un grand succès en France. C'est l'essai de ce nouveau Formichino sport que nous vous présentons aujourd'hui, grâce à l'obligeance de M. Verly, le sympathique propriétaire de « Dynamic-Sport » qui nous confia une de ses machines.

LE FORMICHINO "SPORT"

NOTRE ESSAI

PRISE EN MAIN

LE Formichino sport se reconnaît du premier coup d'œil, se différenciant des modèles normaux par son émail bleu clair, ses roues de 10", et aussi par son carburateur à corps vertical et par ses cylindres en alliage léger chromé dur, abondamment ailetés vers l'échappement.

Aussi facile à lancer que les autres modèles de la marque, le Formichino sport oblige son pilote à descendre de machine pour utiliser le kick qui passe assez près de la branche avant du sélecteur et du tablier pare-jambes. Les « Rumistes » de longue date arrivent à lancer leur scooter sans descendre de machine, mais une assez grande habitude est nécessaire pour ce mode de lancement.

La position en selle est bonne, le guidon très relevé, au cintre personnel, donnant une position droite, très indiquée pour une conduite normale. Mais, le cintre même du guidon empêche de le régler, ce que nous aurions voulu faire, car les poignées de frein et de débrayage, dont les attaches sont soudées au guidon, étaient trop relevées, obligeant à adopter une position « poignet-cassé » assez fatigante.

La boîte de vitesses est commandée par un sélecteur à double bran-

che placé au pied droit, sélecteur d'une précision et d'une douceur exceptionnelle. Mais, ce sélecteur est placé de telle sorte qu'il faut décoller le pied du marche-pied à chaque manœuvre, que ce soit pour monter les vitesses ou pour les rétrograder.

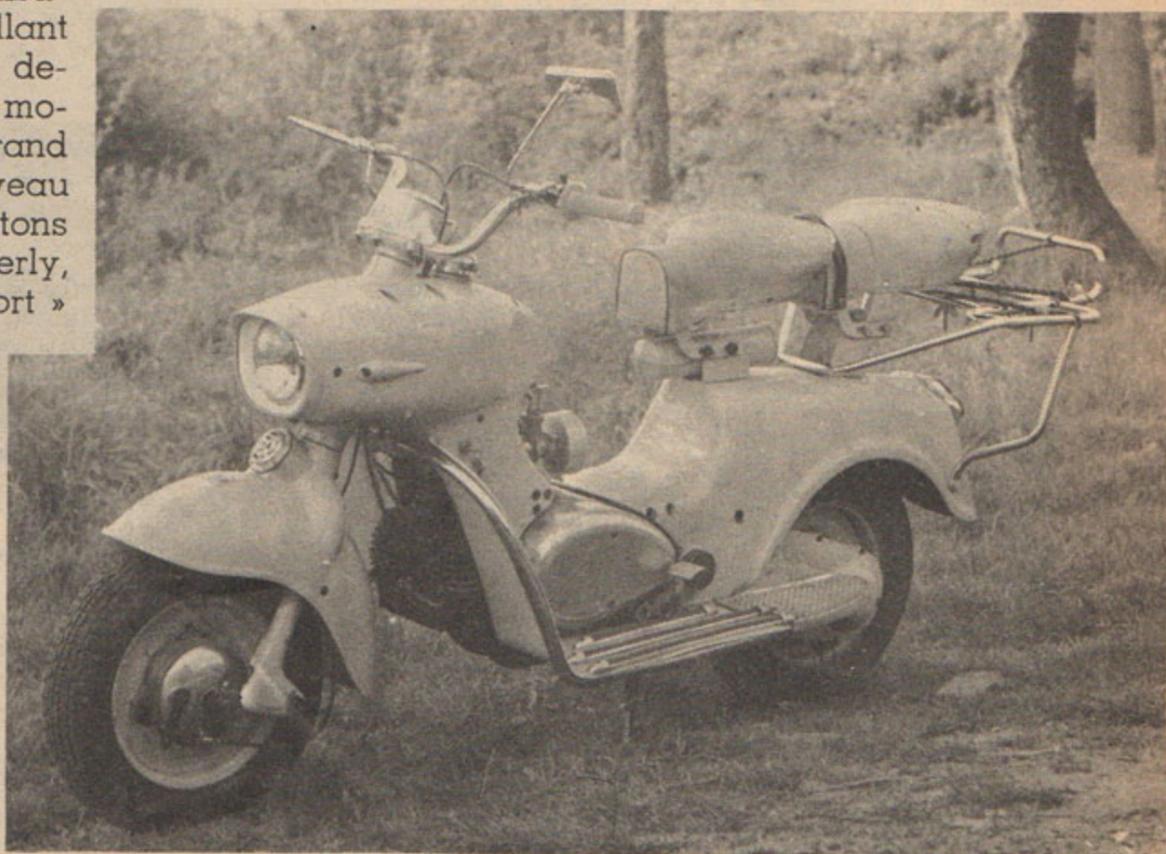
Le frein à pied est commandé par une pédale actionnée par le talon gauche. Par goût personnel, nous préférons une pédale placée à la pointe du pied, d'autant plus que cette pédale au talon oblige, elle aussi, à décoller le pied. Reconnaissons à sa décharge qu'elle permet cependant une action progressive, qu'elle permet de doser avec assez de précision la force du freinage.

UN PEU DE PARIS

Pour amener ce Formichino de chez « Dynamic-Sport » jusqu'à nos bureaux, nous allons faire un petit tour par l'Opéra : il fait très beau et cette petite promenade nous permettra de renouer connaissance avec ce twin deux temps.

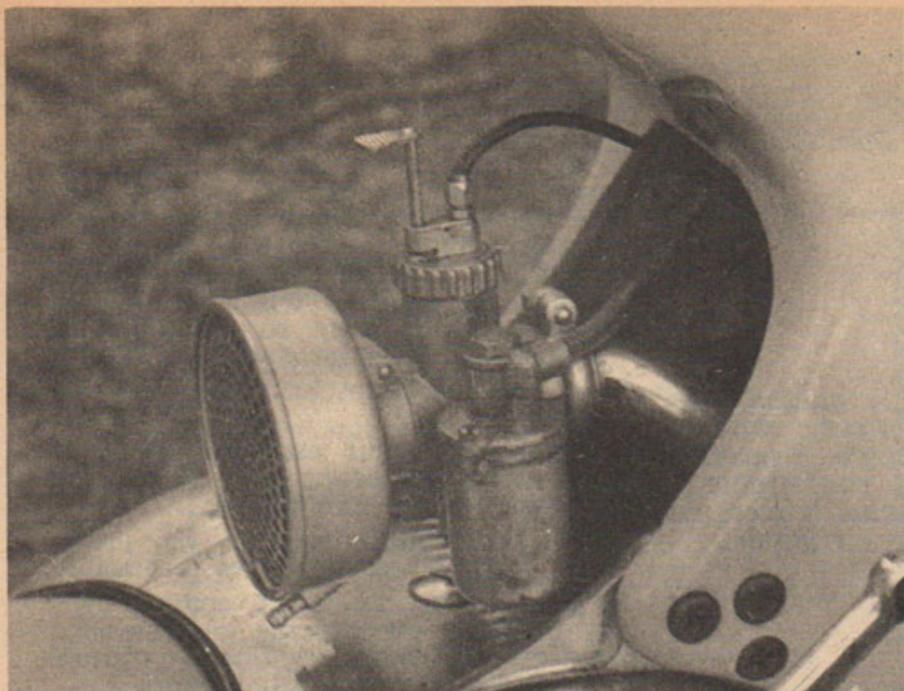
Roulant doucement dans le flot de la circulation, très dense vers les 14 heures à l'Opéra, mon 125 se transforme aussitôt en un 62,3 cc, une bougie étant encrassée. Il est vrai que ce scooter n'a que 950 km et que,

ENCORE MIEUX QUE LE FORMICHINO

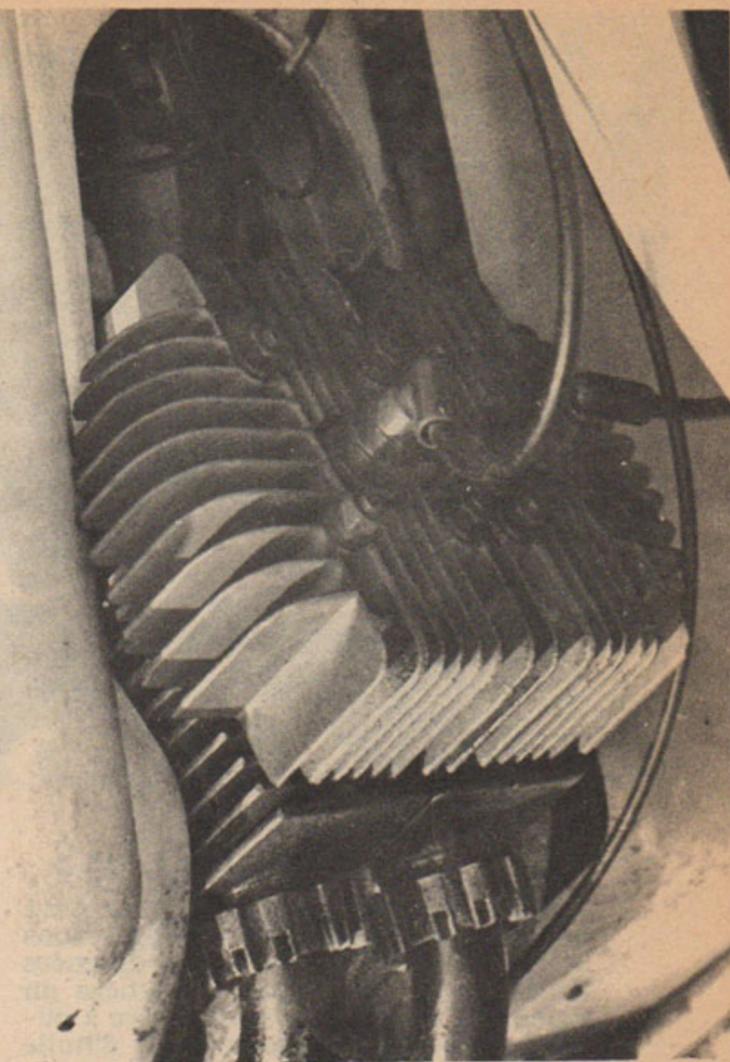


Une des différences entre Formichino et « sport » : les roues sont plus grandes : 10" au lieu de 8.





A gauche, le carburateur de 22 mm de passage des gaz. On voit, au bas du filtre à air, le départ de la canalisation d'huile qui débouche sur le carter. A droite, les cylindres en alliage léger, très ailettés vers l'échappement



prudemment, chez « Dynamic-Sport », on a fait le plein avec du mélange à 10 % d'huile.

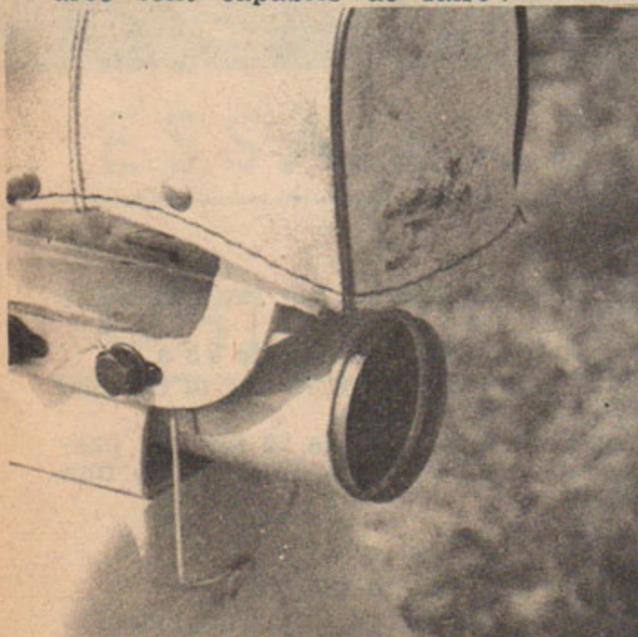
La bougie fautive démontée et séchée, je constate que le coffre à outils (sorte de tube cylindrique accroché sous la selle) est d'une capacité limitée et ne permet d'emporter avec soi qu'un minimum d'outillage qui ne rentre que s'il est judicieusement range.

La bougie remise en place, le Formichino retrouve, avec ses « deux pattes » son rugissement de voiture de course et son brio extraordinaire.

Un embrayage très doux, très progressif, une boîte quatre vitesses aux rapports serrés, un sélecteur très précis et surtout, 8 CV, voici ce qui fait du Formichino sport un scooter très agréable en ville, aux accélérations sensationnelles. Pour qu'il soit parfait dans la circulation urbaine, nous souhaiterions cependant un frein avant plus efficace, le frein arrière étant, lui, bien suffisant.

UN PEU PLUS DE ROUTE

Sur la route, ce scooter sport se comporte « comme un grand », c'est-à-dire que l'on soutient sur route très facilement un 80 km/h chrono, ce que bien peu de motos de même cylindrée sont capables de faire !



Par contre, rouler vite sur des routes parfois en mauvais état fait regretter l'absence d'amortisseur arrière. En effet, la suspension arrière des Formichino, tourisme aussi bien que sport, est assurée par un gros cylindre de caoutchouc spécial travaillant à la compression. Ce système donne une suspension très confortable, excellente jusqu'à 75-80 km/h. Au-dessus de cette vitesse, elle est trop souple à notre goût et engendre des mouvements de galop qui ne deviennent jamais dangereux, mais sont gênants.

La suspension avant est douce et progressive et se comporte bien, même à grande vitesse. Dans les virages serrés, le débattement des courtes biellettes modifie assez sensiblement la valeur de la chasse, mais avec un peu d'habitude, on vire très bien avec le Formichino, doté d'ailleurs de pneus (des Pirelli) d'un bon profil.

Parfaitement refroidi grâce à ses vastes culasses et aux cylindres en alliage léger abondamment ailettés vers l'échappement, le moteur supporte très gaillardement de longs trajets à pleins gaz, sans que le moindre râté d'allumage, sans que la moindre vibration vienne gâcher le plaisir que l'on a à entendre tourner ce petit deux temps.

En revanche, le Formichino sport est loin d'être propre. Si les marche-pieds et les pare-jambes protègent efficacement des projections de boue, le carburateur rejette avec une abondance exceptionnelle de l'huile sur l'arrière du bloc, sur les marche-pieds et aussi, sur les pieds et le pantalon du pilote !

Le filtre à air du carburateur, formé par une sorte d'éponge métallique serrée entre des disques perforés, est muni d'une petite sortie tubulaire sur laquelle était emmanchée, dans le cas des motos, une durite en nylon qui

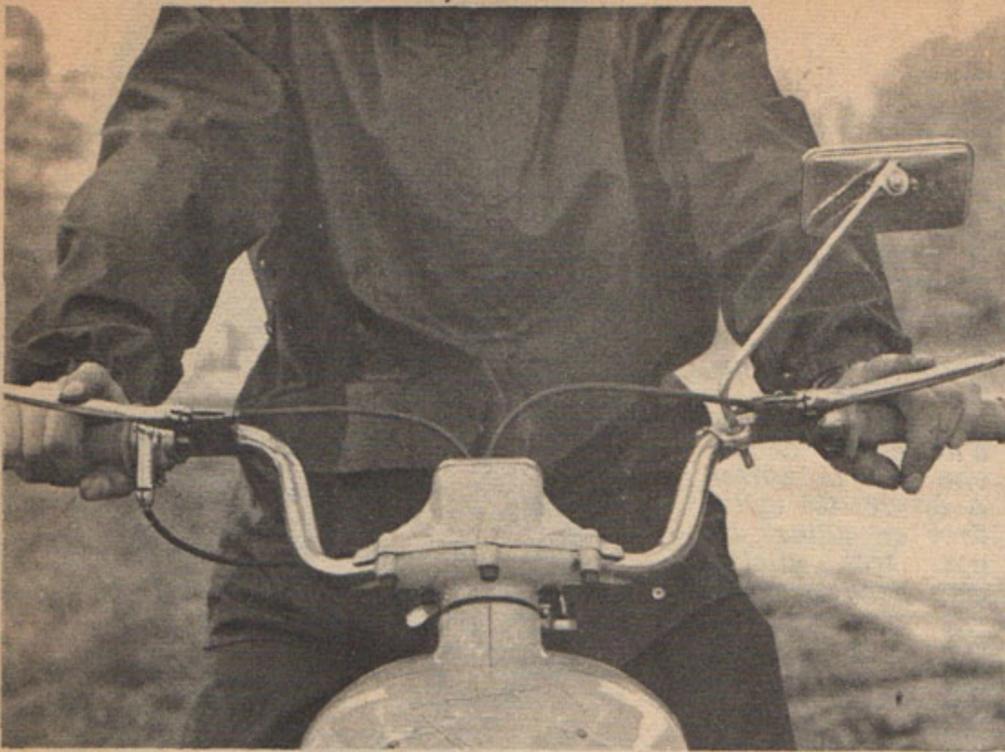
Deux inconvénients : le tout petit coffre à outils (à gauche) et les poignées de frein et de débrayage trop relevées (à droite).

dirigeait sur la chaîne l'excédent d'huile. Le Formichino ayant sa chaîne protégée par un carter étanche, sur le Formichino « sport », cette sortie tubulaire n'est pas prolongée par une durite et débouche directement au-dessus du carter. Les possesseurs de cette machine pourront à très peu de frais adapter une durite qui conduira cette huile à l'arrière du scooter, diminuant ainsi d'autant l'abondance des suintements d'huile.

*

Malgré ses petits défauts le Formichino sport est quand même un scooter remarquable, qui permet de rouler vite confortablement, sans que le moteur ne vibre jamais. En outre, ses quatre vitesses, sa puissance, ses accélérations et ses aptitudes en côte permettent d'entreprendre de très longues promenades que l'on n'aurait pas osé faire, il y a quelques années, si l'on ne disposait pas au moins d'un 250 cc.





Le guidon, très relevé, donne une position confortable, mais il n'est pas réglable.

DES PETITS DETAILS

Nous avons déjà signalé plus haut les petits détails que nous reprochions au Formichino sport : des poignées de frein et d'embrayage éloignées du guidon et trop relevées, un coffre à outils trop petit, des crachements d'huile trop importants. Mais, ce scooter, outre son confort, outre l'agrément de son moteur, a d'autres côtés sympathiques ou... moins plaisants :

- Un bouchon de réservoir à ouverture rapide, très pratique, et étanche si l'on assure toujours (en le couvant un peu) une pression suffisante au levier de fermeture.

Le pot d'échappement démontable caractéristique des Formichino et l'armature tubulaire supportant les marche-pieds.

- Un carburateur très accessible, de même que les bougies et le volant magnétique.

- Un réservoir beaucoup trop petit (5 litres à peine), mais muni d'un robinet à 3 positions permettant de disposer d'une réserve.

- Un embrayage d'une douceur et d'une progressivité au-dessus de tout éloge. Quant à sa robustesse, elle deviendra certainement proverbiale.

- Une poignée des gaz à enroulement d'une très grande douceur, très précise et n'obligeant pas à s'y reprendre plusieurs fois pour ouvrir en grand. De plus, un réglage de dureté permet de disposer d'une poignée se fermant toute seule ou restant dans la position qu'on lui donne.

- Le compteur, bien placé, est très lisible.

- Le sélecteur est très précis et d'un fonctionnement très sûr : on ne rate jamais une vitesse.

- La béquille latérale est pratique, mais n'est pas très accessible.

- La selle du pilote comme celle du passager est réglable en distance ; elle est également réglable en dureté par précompression du ressort.

- Aucun antivol n'est monté de série, mais la présence d'un interrupteur d'allumage à clé permet d'avoir quand même une sécurité lors du parking.

PAGE SUIVANTE,
RESULTATS CHIFFRES
DE NOS ESSAIS

CARACTERISTIQUES COMMUNES AUX FORMICHINO ET FORMICHINO « SPORT »

■ MOTEUR

- Bicylindre deux temps à cylindres horizontaux, de 124,6 cc.

- Alésage : 42 mm ; course : 45 mm.

- Allumage par volant magnétique 6 volts, 30 watts.

- Transmission primaire par pignons à taille hélicoïdale (rapport de démultiplication : 2,68 à 1).

- Embrayage à disques multiples travaillant dans l'huile.

- Boîte de vitesses à quatre rapports ; cette boîte est du type en cascade, à pignons toujours en prise. Rapports de démultiplication : 2,63 à 1 (37,85 %) en 1re ; 1,74 à 1 (57,5 %) en 2me ; 1,26 à 1 (79,4 %) en 3me ; 1 à 1 (100 %) en 4me.

- Transmission secondaire par chaîne simple sous carter étanche (rapport de démultiplication : 1,928).

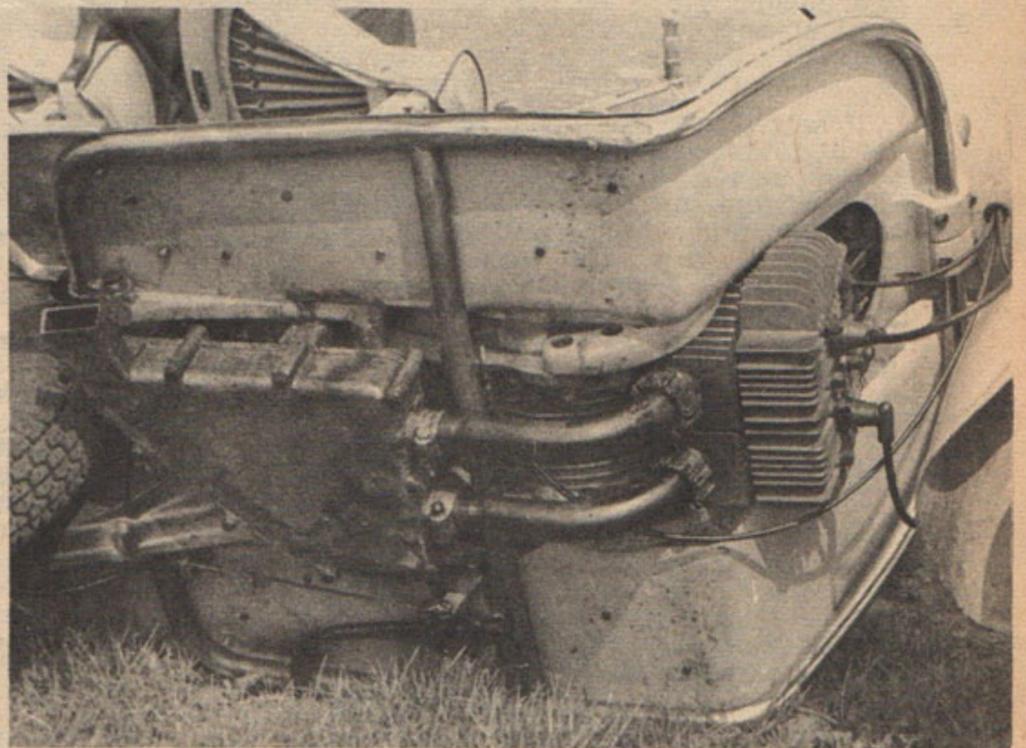
■ PARTIE CYCLE

- Coque auto-porteuse formée de 3 éléments en alliage léger moulé.

- Suspension avant de type à roue poussée, biellettes oscillantes et ressorts logés dans les deux montants de la fourche.

- Suspension arrière par bras oscillant formant carter de chaîne ; roue en porte-à-faux ; élément de suspension : bloc de caoutchouc travaillant à la compression.

- Freins : \varnothing 150 mm ; largeur des garnitures : 22 mm.



CARACTERISTIQUES SPECIALES AU FORMICHINO « SPORT »

■ MOTEUR

- Cylindres en alliage léger chromé dur (au lieu d'être en fonte).

- Taux de compression : 7 à 1 (au lieu de 6,5 à 1).

- Puissance : 8 CV (64,5 CV/litre) à 7.200 t/m (au lieu de 6,5 CV (52,2 CV/litre) à 6.000 t/m).

- Carburateur Dell'Orto MB 22 A, de 22 mm de passage des gaz (au lieu de Dell'Orto UA 15 S, de 15 mm de passage des gaz).

■ PARTIE CYCLE

- Pneus de 3,50×10" (au lieu de 4,00×8").

- Bouchon à ouverture rapide (au lieu d'un bouchon à vis).

- Email bleu (au lieu de blanc).

RUMI FORMICHINO SPORT

VITESSES MAXI

Première :	51 km/h (9.230 t/m)
Deuxième :	72 km/h (8.550 t/m)
Troisième solo :	85 km/h (7.350 t/m)
Troisième duo :	81 km/h (7.000 t/m)
Quatrième assis :	87 km/h (5.960 t/m)
Quatrième couché :	96 km/h (6.580 t/m)
Quatrième duo :	85 km/h (5.825 t/m)

● VITESSE

Tous les chiffres obtenus sont excellents en eux-mêmes et prennent toute leur valeur lorsqu'on les compare avec ceux du Formichino normal, déjà très brillant. En effet, nous notons, dans le cas du sport, une augmentation de 10 km/h de la vitesse maxi en 4^{me}, assis, de 12 km/h en 4^{me}, couché, de 13 km/h en 4^{me} en duo !

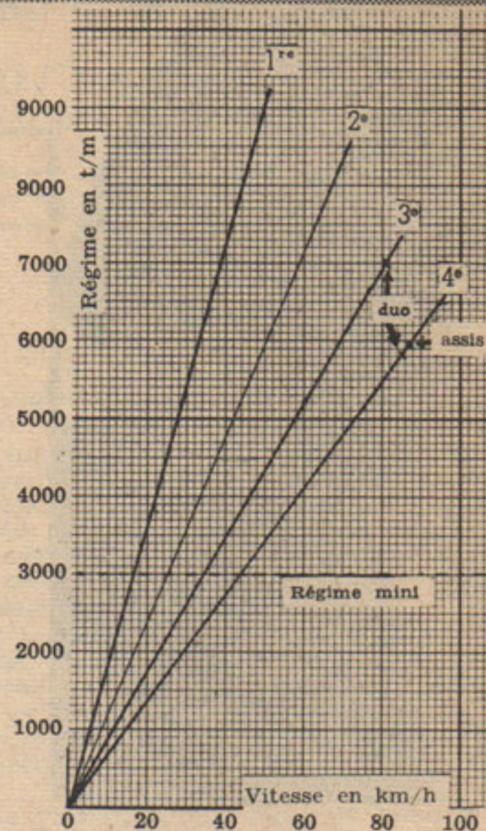
De tous les scooters 125 que nous avons essayés, c'est le Rumi sport qui est le plus rapide ; il bat même des 150, 175 et 200 cc !

Cette supériorité du Formichino sport, nous la retrouvons dans le domaine des accélérations où, là encore, il détient le « ruban bleu » de nos essais. Mais, avant de donner ces chiffres, indiquons le régime minimum de rotation du moteur : 3.000 t/m, soit une vitesse de 45 km/h environ en 4^{me} ; ce régime est assez élevé en soi, mais il ne faut pas oublier que nous avons affaire à un véritable moteur sport, d'une puissance spécifique de 64,5 CV/litre, au régime de puissance maximum assez élevé : 7.200 t/m.

Si l'on jette un coup d'œil aux régimes correspondant aux différentes vitesses, on constate tout de suite que le Formichino sport tire aussi long que les modèles normaux, n'est pas assez démultiplié. En effet, au maximum de la 3^{me} en solo, on ne dépasse le régime de puissance maximum que de 150 t/m ; en 4^{me} assis, on est à 1.240 t/m des 7.200 tours ; en 4^{me}, couché, on en est encore à 620 tours ; enfin, en 4^{me} en duo, on en est à 1.375 tours (en duo, en 3^{me}, on est à 200 tours des 7.200 t/m).

Enfin, terminons ce chapitre vitesses en indiquant que ces chiffres, pour excellents qu'ils soient, ne sont certainement que des minima, la machine de nos essais n'ayant pas plus d'un millier de km, ce qui est un peu « jeune » pour un rodage classique.

RAPPORTS REGIMES VITESSES



FREINAGE

De 50 km/h à l'arrêt complet :

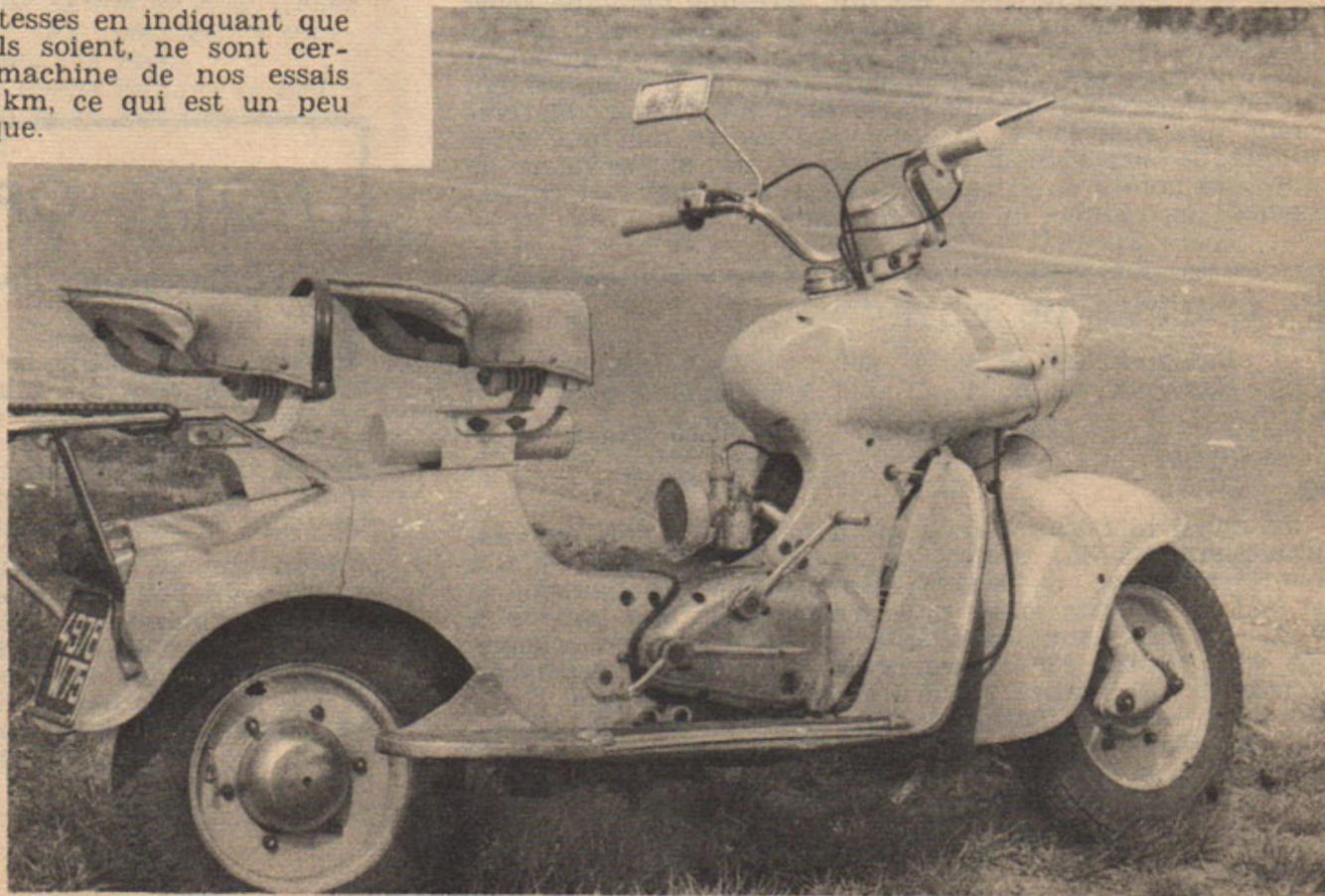
Frein AV seul :	19,6 m
Frein AR seul :	23,4 m
Les 2 freins :	13,85 m

● FREINAGE

Le freinage de ce modèle n'a, lui, rien d'exceptionnel. Il est vrai que le frein avant n'était certainement pas au mieux de sa forme, les garnitures n'ayant pas toujours trouvé leur place définitive en 950 km.

ESSAIS

CHIFFRÉS

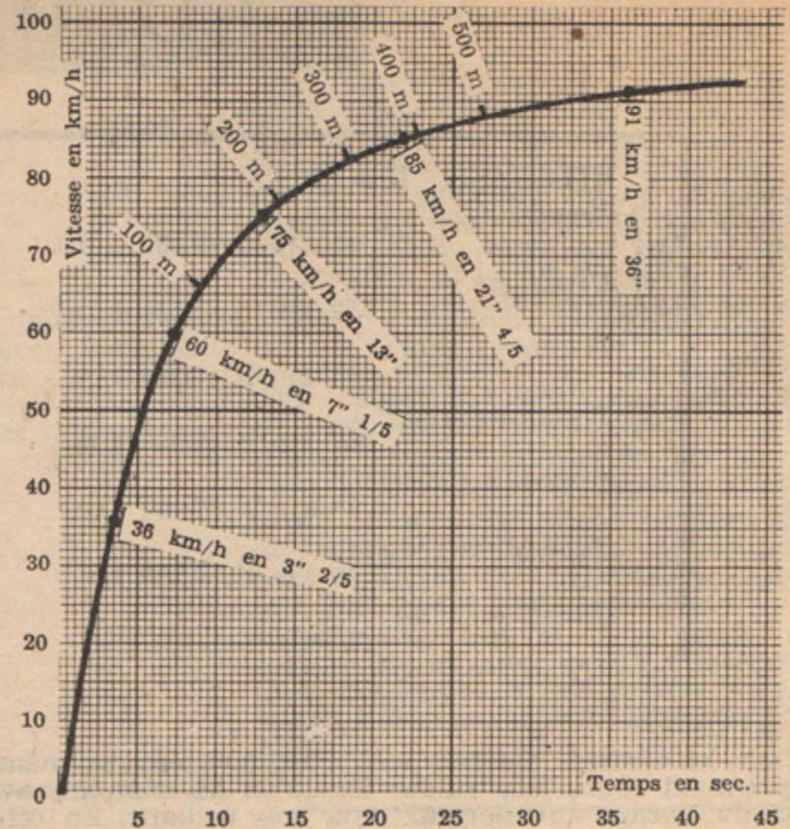




A gauche, cette vue nous montre l'élément élastique de la suspension arrière.

ACCELERATIONS

- 100 mètres en 8" 4/5
(moyenne : 40,9 km/h).
- 200 mètres en 13" 4/5
(moyenne : 52,15 km/h).
- 300 mètres en 18" 2/5
(moyenne : 58,7 km/h).
- 400 mètres en 22" 3/5
(moyenne : 63,7 km/h).
- 500 mètres en 26" 4/5
(moyenne : 67,15 km/h).
- 1000 mètres en 46" 3/5
(moyenne : 77,25 km/h).



● ACCELERATIONS

Nous avons dit plus haut que ce scooter détenait le record, dans le domaine des accélérations, de tous les scooters 125, 150 et 175 que nous avons essayés. Pour situer plus précisément ses possibilités d'accélération, il nous suffira d'ajouter que le modèle sport gagne, sur le modèle normal, déjà « méchant », 2" 1/5 aux 300 m, 4" 2/5 aux 500 m et 6" aux 1.000 m !

CONSOMMATION

- à 55 km/h : 3,80 litres
- à 65 km/h : 3,95 litres
- à 75 km/h : 5,00 litres
- Maxi assis (87 km/h) : 7,90 litres

Consommation normalisée : 4,35 litres à 66 km/h.

● CONSOMMATION

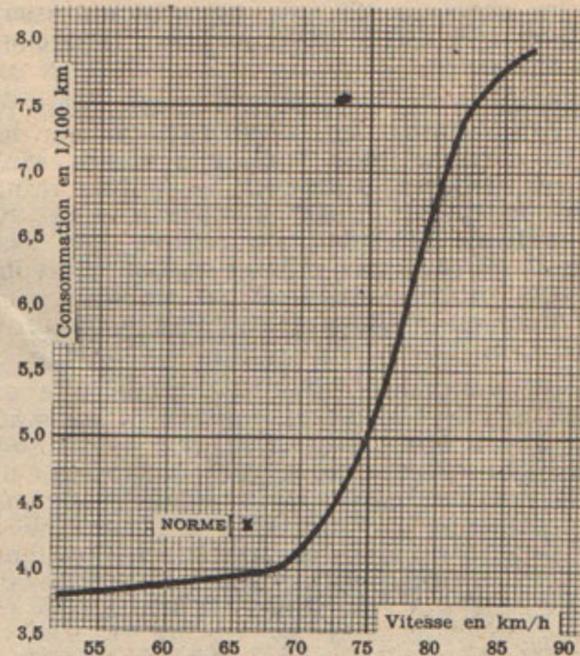
Les chiffres que nous avons relevés lors de nos essais de consommation pourront sembler élevés. Mais, d'une part, le Formichino sport est une véritable machine sport dont le brio compense largement la gourmandise. Et les acheteurs de cette machine ne regrettent certainement pas une consommation supplémentaire de 1 l au 100 km en contrepartie d'une nervosité et d'une vitesse relativement très supérieure. D'autre part, notre machine était munie de son gicleur de rodage et un abaissement de quelques points de la taille du gicleur permettrait certainement de réduire la consommation.

EPREUVE DE COTE

- Essayeur de 55 kg : 23" (54,8 km/h)
- Essayeur de 65 kg : 23" 3/5 (53,4 km/h)
- Duo (120 kg) : 27" 3/5 (45,65 km/h)

● COTE

Ici aussi le Formichino sport a battu tous nos records, gravissant les 350 mètres de notre côte d'essais (d'une pente moyenne de 8,6 %, comportant un passage à 11 %, les départs étant pris arrêtés dans une portion à 6 %) en des temps excellents. En effet, l'essayeur léger (55 kg) réalisa 23" (moyenne 54,8 km/h) et l'essayeur lourd (65 kg) réalisa 23" 3/5 (moyenne 53,4 km/h). Dans les deux cas, les trois premiers rapports furent utilisés. En duo (55 + 65 kg), les deux premiers rapports furent utilisés et là encore, nous avons un très bon temps : 27" 3/5, moyenne 45,65 km/h.



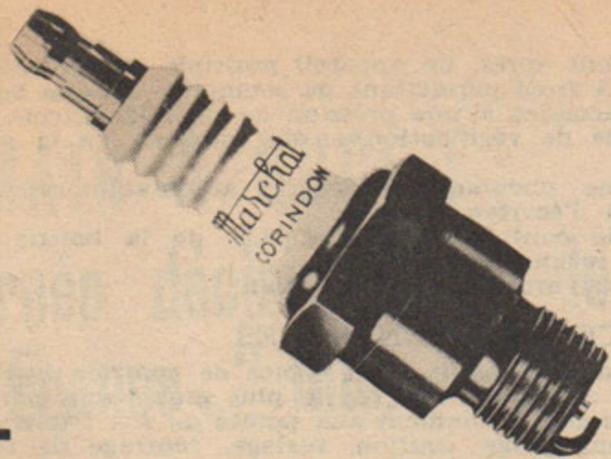
NOTRE OPINION

LE FORMICHINO SPORT EST BIEN SEDUISANT

DANS nos précédents essais des Formichino normaux, nous avons déjà dit tout le bien que nous pensions de ce petit scooter aux excellentes performances. Nous retrouvons ces qualités sur le modèle sport, mais si le modèle normal réalisait d'excellentes performances, le sport réalise, lui, les meilleures que nous ayons relevées au cours de nos quelques 6 années d'essai.

Bien sûr, le Formichino sport n'est pas parfait : il « tire » un peu trop long, il n'est pas très propre, il est assez gourmand, la suspension arrière demanderait à être équipée d'un amortisseur hydraulique, le frein avant devrait être plus efficace. Mais son moteur est parfait et les performances qu'il permet rachètent amplement les défauts que nous avons signalés. C'est vraiment avec regret que nous nous sommes séparés de ce très sympathique scooter.

C. C.



CE QU'IL FAUT SAVOIR SUR LA FABRICATION DES BOUGIES MARCHAL

EN 1938-39, les bougies Marchal sortaient à la cadence de 45.000 par mois; elles étaient fabriquées par une cinquantaine de personnes dans un atelier de 1500 m². Sur le marché français, elles n'occupaient que le 4^{me} rang, devancées par trois marques étrangères.

En 1959, la production mensuelle dépasse largement le million et l'exportation, à elle seule, représente plus que la production globale de 1939. Les usines, au nombre de deux, celle de céramique à Marignier (Haute-Savoie) et celle de mécanique et de montage à Asnières (Seine) représentent environ 10.000 m² couverts sur 55.000 m² de terrains. Plus de 500 personnes y sont employées.

Depuis la guerre, la bougie Marchal occupe nettement la première place, sur le marché français et elle est présente sur tous les principaux marchés du monde, où elle compte près de 40 agents.

Une société brésilienne des bougies Marchal s'est montée à Rio-de-Janeiro dont la capacité de production devrait permettre de satisfaire la presque totalité des besoins nationaux.

Depuis le début de 1954, Ferrari, le constructeur champion du monde en 1954, 56, 57, 58 a choisi exclusivement les bougies Marchal pour toutes ses compétitions, ainsi que ses pilotes qui ont enlevé le titre mondial : Fangio et le regretté Hawthorn.

Le grand constructeur de Modène se plaît à vanter la sécurité d'emploi des bougies Marchal et n'hésite pas sur ses voitures sport, à monter des bougies de types standard du commerce.

Depuis fort longtemps, la bougie Marchal équipe toute la production automobile française pour une proportion globale de près de 60 %, ainsi qu'environ la moitié des « 2 roues » motorisés construits chez nous.

PRINCIPALES CARACTERISTIQUES DES BOUGIES MARCHAL :

Les bougies Marchal, fabriquées avec des produits 100 % français, à l'aide de procédés qui n'ont rien emprunté à l'Étranger, illustrent sans doute les résultats que nos industries peuvent atteindre en restant dans un juste milieu, c'est-à-dire, lorsqu'elles savent sortir de certaines habitudes archai-

Les bougies normales ont un culot de 12 mm de long. Celles marquées « C » ont un culot court (9,5 mm) celles marquées « H » un culot long (18 mm).

Dans les illustrations jointes, nous avons indiqué le degré thermique (normes Bosch) tel qu'il nous est communiqué par Marchal.

ques, sans sacrifier aveuglément aux procédés spectaculaires de production en masse.

Les bougies Marchal sont du type serti, comme la plupart des grandes marques mondiales, mais leur sertissage est réalisé sur des joints de poudre céramique. Ces joints, en matière appelée « radiane », sont comprimés à très forte pression et forment ensuite avec l'isolant un bloc étanche et inattaquable. Ce procédé est breveté en tous pays. Il assure une étanchéité inégalée aux hautes températures.

L'isolant, à très haute teneur en alumine, contient en outre des oxydes rares qui lui assurent une homogénéité et une finesse de grain extraordinaires. La conductibilité thermique de cet isolant est remarquable : si l'on chauffe, à même température, plusieurs bougies de différentes marques, on s'aperçoit que la bougie Marchal se refroidit ensuite plus vite que la plupart des autres.

La partie extérieure de l'isolant a une ligne de sécurité très étudiée, avec 4 bourrelets au sommet qui en accentuent le développement.

Les électrodes sont de fort diamètre et sont constituées dans des alliages sélectionnés. Deux sortes d'alliages sont employés pour l'électrode centrale (celle qui subit le maximum de contrainte thermique, et, partant, le plus de corrosion) :

- a) Un nickel, fer, chrome, silicium ;
- a) Un nickel, manganèse, silicium; le dernier étant en principe réservé aux bougies de moteurs 2 temps et d'emplois spéciaux.

Les électrodes de masse sont soudées électriquement au culot (bruni) et courbées sur des machines semi-automatiques.

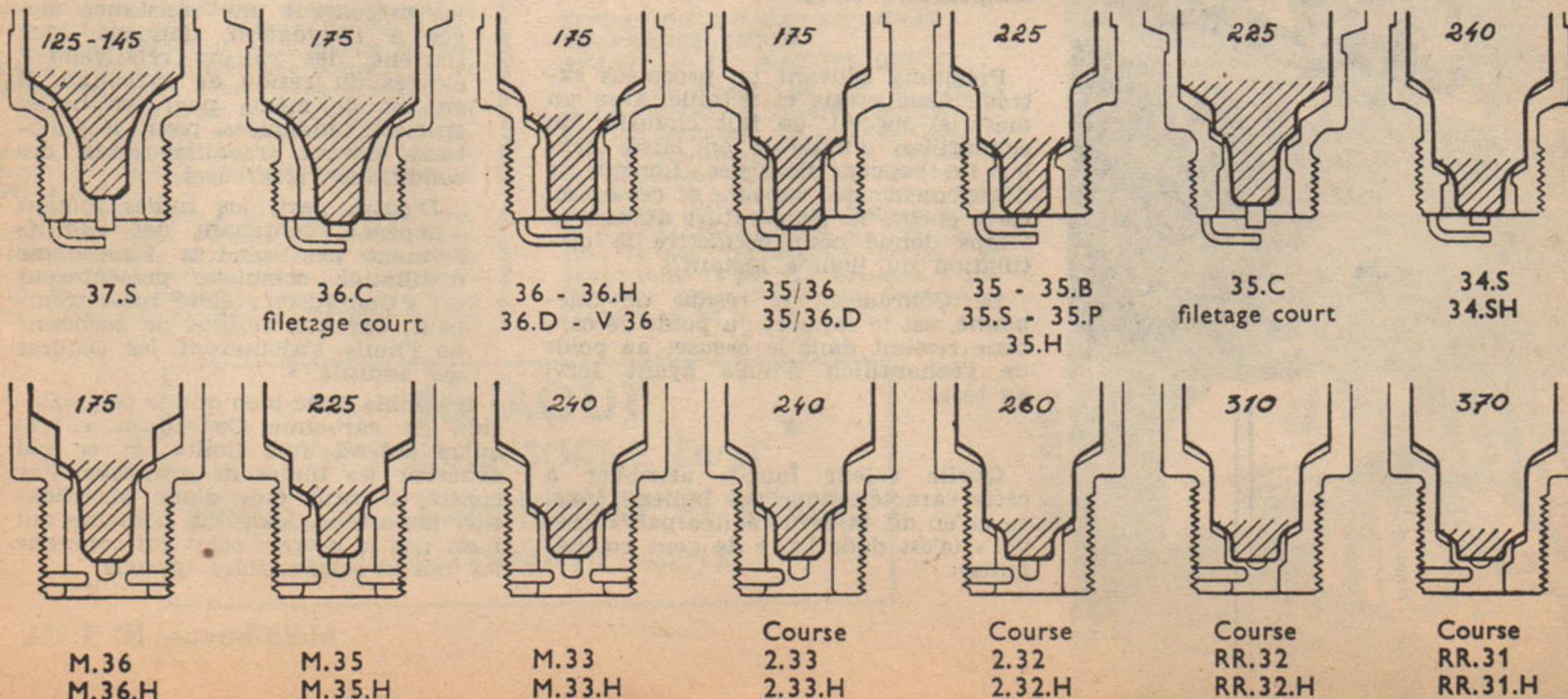
FABRICATION DES ISOLANTS A MARIGNIER :

Le corindon (ou alumine pure) entre pour une très forte proportion dans « l'eutectique » qui sert de point de départ à la fabrication de nos isolants. Rappelons les qualités du corindon :

- Il ne forme pas de combinaison avec le plomb.
- Il est inattaquable par les acides et les alcalis.
- Sa dureté, considérable, n'est dépassée que par le diamant.
- Sa conductibilité thermique est très grande pour un produit céramique, ainsi que sa résistance aux chocs thermiques.
- Sa résistance diélectrique est particulièrement élevée et sa résistance à chaud (constante diélectrique) est remarquable.

Les isolants Marchal utilisent plus de 80 % d'alumine pure.

Ils sont fabriqués par tournage (tournassage) de la pâte demi-molle, désaérée sous vide et partiellement séchée dans



des caves climatisées. Ce tournage s'opère sur des « tournasseuses » à reproducteur, à l'aide d'outils en carbure de tungstène.

La cuisson se fait dans 2 grands fours « tunnel » continus de 20 m de long brûlant du fuel léger. La zone de chauffage maximum dépasse 1.500 °C. La durée de cuisson est de 7 à 8 heures. L'émail, dit de « grand feu », est cuit en même temps que l'isolant, mais le marquage est imprimé ultérieurement et nécessite une cuisson à 500 °C dans des fours électriques.

Les isolants reçoivent ensuite leur électrode centrale qui est fixée par écrasement d'un tube « radiane » entre des joints de métal s'appuyant sur un épaulement de l'électrode.

Ils subissent alors un contrôle électrique à 100 % sous tension de 30.000 volts avant d'être expédiés sur l'usine d'Asnières.

Signalons que l'usine de céramique de Marignier est actuellement l'objet de transformations et d'agrandissements qui augmenteront sa capacité de production de 50 % ; elle sera dotée incessamment d'un 3^{me} four tunnel identique aux précédents.

LES CHAINES DE MONTAGE D'ASNIERES

Au nombre de 8, les chaînes d'Asnières pourront assurer, dans très peu de temps, une capacité de production journalière de 70.000 bougies.

Une 9^{me} chaîne, installée dans l'atelier d'études, est consacrée au montage des bougies expérimentales et des bougies de course.

Chaque chaîne comporte essentiellement :

- Une presse à plateau tournant où s'opère, en 2 opérations, le sertissage de l'isolant dans le culot par rabattage de la collerette supérieure de ce dernier sur la bague intermédiaire de « radiane » préalablement écrasée à très haute pression.

- Immédiatement après, un appareil multiple de contrôle de l'étanchéité à froid permettant de soumettre chaque bougie durant 45 secondes à une pression de 10 à 12 kg/cm².
- Des appareils de vérification et de retouche de la partie filetée.
- Une machine pneumatique réglant automatiquement les électrodes à l'écartement fixé.
- Un poste de contrôle électrique H.T. de la bougie sous pression de 10 km/cm².
- Des postes de broissage et de finition.

IMPORTANCE DES CONTROLES

Les 8 chaînes aboutissent à un enclos de contrôle final, où chaque bougie est examinée avec le plus grand soin par des équipes spécialisées, notamment aux points de vue : tolérances d'assemblage, marquage, finition, réglage, centrage de l'électrode centrale, équipement de la bougie, aspect.

Les pièces rebutées lors des opérations de contrôle en chaîne et durant les inspections finales sont, chaque jour, remises au super-contrôle, dont le but est de déterminer les causes de défauts qui, suivant le cas, appelleront des remèdes ou des sanctions.

Nous insistons à bon escient dans cet exposé sur le rôle important joué par les nombreuses opérations de contrôle dans cette fabrication.

Il pourrait sembler que la multiplicité de ces opérations de contrôle revêt un caractère de luxe superflu. Mais la qualité ne peut être garantie qu'à ce prix et les progrès de l'automatisme n'ont pas encore permis de supprimer ou d'alléger considérablement le cortège de contrôles qui entoure la fabrication et le montage d'isolants et de bougies d'allumage.

L'automatisme, ou le semi-automatisme a été assuré pour toutes les opérations où il ne risque pas de nuire à la qualité ou à la finition de nos produits.

(Communiqué.)

Procédés et Techniques

Qu'est-ce que le "Conradson" ?

CE nom étranger (certainement celui de l'ingénieur auteur du procédé) est une des caractéristiques des huiles de lubrification.

★

Le Conradson, c'est un test de résidu de carbone, c'est une méthode permettant de déterminer la quantité restante de carbone dans une huile qui a été évaporée, en absence d'air, dans des conditions données de température élevée.

★

Précisons. Suivant un processus extrêmement précis et détaillé, avec un matériel spécial, on fait chauffer un échantillon d'huile et on laisse brûler les vapeurs dégagées. Lorsque le dégagement de vapeur a cessé, on élève encore la température durant un temps donné pour permettre la distillation du liquide restant.

Le Conradson, le résidu de Carbone, est le rapport du poids de carbone restant dans le creuset au poids de l'échantillon d'huile ayant servi au test.

★

Quelle valeur faut-il attribuer à cette caractéristique des huiles ? Voici ce qu'en dit la revue éditée par « Vee-dol » (c'est donc l'avis de gens compétents).

« On ne peut compter sur ce test pour fournir un indice des tendances qu'ont des huiles, destinées à lubrifier les moteurs à combustion interne, à former des dépôts de carbone.

En effet, la quantité et la nature de ces dépôts, à l'intérieur du moteur, dépendent, en grande partie, de la tendance de ces huiles à l'oxydation, ainsi que d'autres facteurs propres au fonctionnement même du moteur. Les huiles présentant une résistance élevée à l'oxydation, donnent, bien souvent, des valeurs relativement élevées du résidu de carbone. Il en est de même pour les huiles spéciales indiquées pour les moteurs devant travailler dans des conditions rigoureuses.

D'autre part, les huiles moteur « dopées », contenant des additifs formant des cendres lors d'une distillation complète, présenteront un « Conradson » élevé mais trompeur, car aux résidus de carbone de l'huile s'ajouteront les cendres des additifs. »

Il semble donc bien que le test « Résidu de carbone Conradson » n'ai qu'un intérêt fort limité en ce qui concerne les huiles de graissage. Par contre, il peut être d'une signification importante dans un domaine qui n'est pas le nôtre : celui qui concerne les huiles combustibles (gasoils).



DEMAIN A SUCÉ :

Journée décisive pour le championnat de France "inter" de cross

Nous allons vivre demain 26 juillet sur le magnifique terrain de Sucé (L.A.) une journée de moto-cross à la fois passionnante et lourde de conséquences quant à l'orientation du Championnat de France International 1959.

Journée passionnante car — et notre expérience de toutes les grandes compétitions européennes nous autorise à le dire — il n'est pas au monde de course plus magnifiquement disputée, plus émouvante, plus riche en actions spectaculaires qu'une épreuve de notre Championnat de France de 1re catégorie.

Cela tient bien sûr à la classe de nos 20 inters 1959 (Deshaise, dispensé de courir à Pernes et Cassel en raison de ses obligations professionnelles sera présent en effet), mais cela tient surtout à l'excellence de la formule définie par la Commission de moto-cross : deux manches de quarante-cinq minutes au moins (comme en Championnat du Monde), et la certitude, pour les cinq derniers au classement final du Championnat, de « redescendre » dans la catégorie inférieure, en perdant le droit au titre d'inter-expert qui n'appartient qu'aux pilotes constituant l'élite de notre moto-cross.

Journée importante aussi car c'est à Sucé que le Championnat de France inter, arrivé à son avant dernière épreuve, doit prendre un tour décisif, la finale, Thomer, permettant ensuite à certains une ultime tentative de rattrapage éventuel.

Après les deux premières manches, courues à Pernes-les-Fontaines et Cassel, la situation a en effet évolué dans un sens tout à fait inattendu, le champion actuel, Robert Klym et des hommes comme Brassine, René Klym et Jacquemin se trouvant présentement, du fait de blessures ou de la « casse » soit en mauvaise posture pour conserver le titre ou soit menacés de « relégation ». C'est dire que la bataille, à Sucé, va faire rage.

Mais, dans les dix premiers actuels, les positions ne sont pas plus franches, le leader Godey n'ayant qu'un petit point d'avance sur Ledormeur et Chuchart, trois sur Bertrand, cinq sur Jean Cros, etc... Ce qui conduira nécessairement à une terrible lutte, chacun de ces hommes ayant besoin de tout donner de lui-même pour consolider une position certes excellente, mais encore bien précaire.

Enfin, il y a trois coureurs qui, devant le public breton, se surpasseront : Hazianis, vainqueur de la manche précédente (à Cassel), Gérard Ledormeur et Beaumard.

C'est donc bien à la plus grande réunion 1959 dans l'Ouest que nous assisterons demain, au surplus au sein d'une organisation sportive qui a fait ses preuves. Et c'est pourquoi l'on s'attend à ce que tous les records d'affluence soient

battus: le public breton, si sportif ne saurait en effet manquer une course sensationnelle, au moment des vacances, dans une région justement réputée pour sa beauté et le magnifique plan d'eau de Sucé.

VOUS QUI ALLEZ A SUCE...

— SACHEZ QUE l'accès du terrain sera *entièrement gratuit* pour tous les licenciés coureurs, dirigeants, commissaires sportifs. Quant aux membres actifs des clubs français, il leur sera consenti le *demi-tarif*, sur présentation de leur carte 1959.

★

— SACHEZ AUSSI qu'un terrain de camping gratuit et bien situé est à la disposition des sportifs qui voudraient allier les joies de la vie au plein-air à celles du sport motocycliste.

★

— SACHEZ EGALEMENT que la réunion sera placée sous la présidence de M. De Semalson, député de la Loire Atlantique, dont l'attachement au deux-roues est bien connu.

M. Jacques Castel représentera la F.F.M. au double titre de vice-président de ladite et de président de la Commission de moto-cross. Il préparera d'ores et déjà, en suivant la troisième manche du Championnat de France Inter, la sélection en vue du Moto-Cross des Nations 1959.

★

SACHEZ ENFIN qu'en seconde épreuve se disputera une coupe inter-provinces en 500 cc, avec la participation d'excellents éléments nationaux.

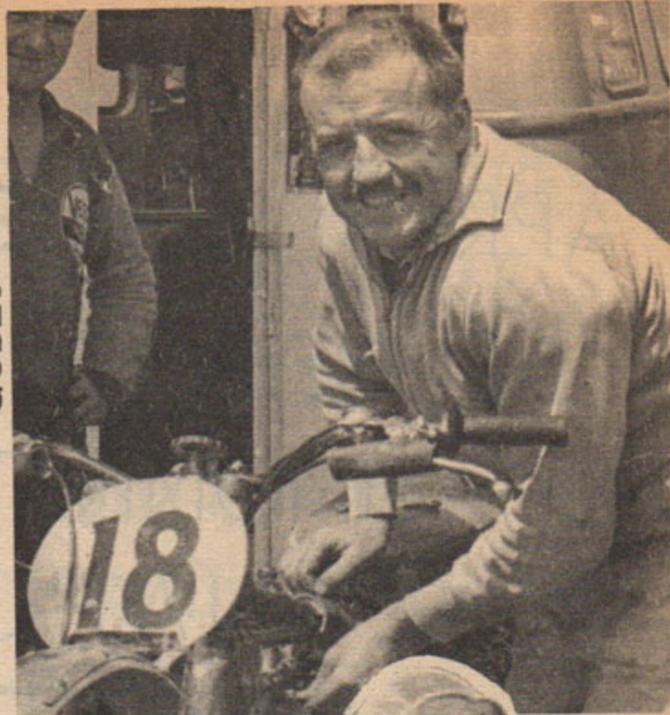
La formule de cette course est garante d'une lutte épique car aucune prime de déplacement n'est attribuée aux concurrents, qui se partageront par contre 400.000 francs de prix.

Mais il faudra les gagner !

SITUATION DU CHAMPIONNAT DE FRANCE INTER AVANT LA 3^{me} MANCHE (SUCE)

1. Paul Godey, 36 pts; 2. Ledormeur Gérard, et André Chuchart, 35 pts; 4. Bertrand, 33 pts; 5. Cros, 31 pts; 6. Vouillon, 29 pts; 7. Beaumard et Julienne, 27 pts; 9. Combes et Hazianis, 26 pts; 11. Schmid et Vanlerberghe, 23 pts; 13. Robert Klym, 22 pts; 14. Drobecq, 19 pts; 15. Charrier, 18 pts; 16. Melioli, 17 pts; 17. Jacquemin, 13 pts; 18. Brassine, 8 pts; 19. René Klym, 5 pts; 20. Butteau et Deshaie, 0 pt.

GODEY



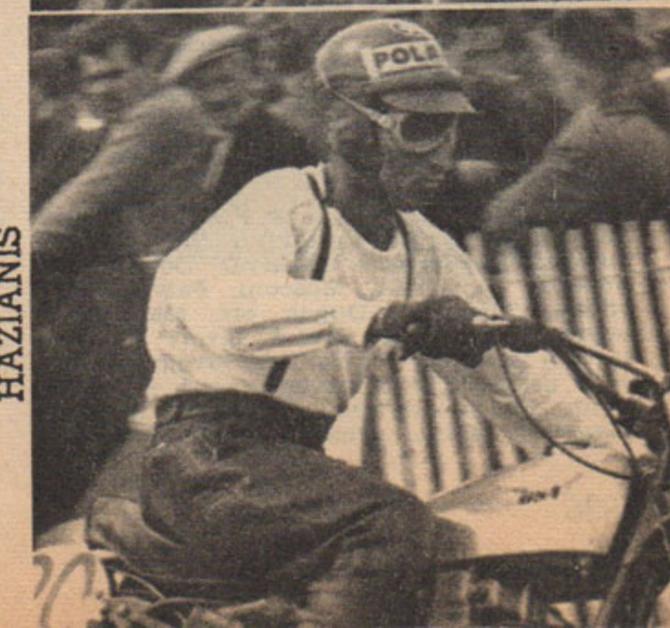
LEDORMEUR



CHUCHART



HAZIANIS



16 AOUT
THOMER LA SOGNE (Eure)
FINALE du CHAMPIONNAT de FRANCE
500 INTERNATIONAUX

APRES St BRIEUC :

DELPEYRAT LEADER DU CHAMPIONNAT DE FRANCE " NATIONAL "



G. DELPEYRAT

NOUS formulions l'an passé, face au succès de sa première grande organisation, le vœu de voir Saint-Brieuc perpétuer — comme d'ailleurs l'on s'en honore en Anjou-Bretagne — la tradition du Championnat national.

Après la seconde épreuve de classement 1959, après une journée de motocross absolument parfaite, dure pour les pilotes, dure pour les machines, courue sous un temps également très dur, pourrions-nous cette année accepter l'augure d'une réunion plus importante encore : le Championnat international ?

C'est reprendre là, d'ailleurs, le souhait du très obligeant M. Faou, et aussi de M. Pelé. C'est surtout vouloir citer avec eux, les quelques 150 personnes qui contribuèrent toutes bénévolement à l'organisation excellente de ce second motocross briochin.

Nous saluons de grand cœur cette décentralisation des organisations officielles vers la province, voire la campagne, lesquelles judicieusement remuées — n'est-ce pas, Marcel Seery, venu à Saint-Brieuc préparer Mézières — réservent des possibilités d'enthousiasme « gratuit » proscrites, hélas, dans la capitale. Et le délégué FFM faisait justement remarquer qu'un titre en jeu rend le public forcément sensible (notons au passage son affluence) et fait donner réciproquement, aux coureurs le meilleur d'eux-mêmes (l'allure du Championnat fût plus rapide que celle de la course inter).

Tout comme l'an passé, à vrai dire, nous attendions beaucoup de retrouver le Championnat dans l'Ouest ! Laigle avait été un essai malheureux ; Nancy apportait à notre sens, de par la structure de son terrain, beaucoup plus le résultat d'une course quelconque, qu'un classement logique des valeurs. Après Saint-Brieuc, nous y voyons beaucoup plus clair.

Le circuit de Douvenant, dont nous avons personnellement contrôlé sur ses 1.540 mètres l'uniforme largeur, exploite judicieusement les flancs d'une riante vallée. Départs-arrivées logiques en son axe, deux montées en escalier et à 40°, prises à angle droit s'il vous plaît, trois autres méandres en face sur la gauche. Est-il besoin de préciser qu'il départagé au départ ? (Nous verrions bien niveler cette belle piste de 20 cm pour supprimer les ornières de fin de course.)

★

Voici la 1re manche : 16 tours de circuit.

Ils étaient passés dans l'ordre suivant, au 1er tour, après que cinq chutes aient marqué le départ : Rambour, Dedoncker, Voreux, Delpeyrat, Mosconi, Faivre, Devoldre, Tiarcelin, Dugas, etc. Mais Delpeyrat s'annonçait grand favori sur ce terrain sec, et ravit effectivement au 4me passage le commandement à Rambour, lequel sur une mécanique absolument au point, conserva jusqu'à la fin

une excellente seconde position. L'allure était si rapide que l'on jouait déjà du drapeau bleu !

Dedoncker, toujours courtois, malchanceux à Nancy, n'est pas repassé : après dérapage, bras de suspension cassé. Lusseyan semblait souffrir de sa jambe et ne marchait pas. Après quelques chicanes avec le solide Voreux qui allait connaître le serrage, Mosconi était en 3me position mais pour deux tours seulement : une crevaison laissait Dugas, fort aisément remonté, le remplacer.

Sur un terrain sérieux, les hommes sérieux forcément se détachent. Voici à mi-course des revenants : Tiarcelin très sûr de lui, qui prenait la succession de Dugas arrêté un instant pour rebloquage de frein ; Brassart toujours discret, mais efficace. Deux tours après, Guy Ledormeur enfin se présentait : très mal parti, il avait raccroché 8 places, mais chutait un peu plus tard, moteur bloqué, piston fendu ! Faivre, Devoldre faisaient une course très honnête, très régulière. Plusieurs chutes devant lui gênèrent le timide Bover. Beaulard vit sa roue bloquée ; Costich cassait son sélecteur.

Classement : 1. Delpeyrat ; 2. à 26" Rambour ; 3. à 1' 12" Tiarcelin ; 4. Brassart ; 5. Dugas ; 6. Faivre ; 7. Voreux ; 8. Devoldre ; 9. Bover ; 10. Mosconi ; 11. Ledormeur ; 12. Costich ; 13. Dedoncker ; 14. Beaulard ; 15. Lusseyan.

★

Seconde manche, 15 tours : Les premiers défilent très espacés, Ledormeur en tête avec une avance appréciable, mais son piston neuf va-t-il se roder ? Déjà son embrayage patine et permet à Tiarcelin de mener rapidement dès le second tour, suivi de Delpeyrat qui observe la cadence. Mosconi, mal parti, fait des étincelles : 3me au 3me tour devant Rambour d'abord, Dugas ensuite lequel parti 13me, est magnifiquement remonté. Beaulard et Ledormeur sont rentrés : tous ces faits en l'espace des quatre premiers tours !

Le classement est alors à peu près acquis, marqué par quelques escarmouches entre Devoldre et Voreux, Costich et Bover. Tiarcelin continue de soutenir son allure à 20" devant Delpeyrat fin joueur et bon camarade, à 50" vient Mosconi, à 1' 10" Dugas. Viennent enfin Rambour, Devoldre, Costich, Bover, Brassart, Beaulard, Faivre, Ledormeur.

★

Classement général de Saint-Brieuc, seconde épreuve de classement du Championnat national 1959 : 1. Delpeyrat (BSA), 3 pts ; 2. Tiarcelin (BSA), 4 ; 3. Rambour (Triumph), 7 ; 4. Dugas (BSA), 9 ; 5. Mosconi (BSA), 13 ; 6. Devoldre, 14 ; 7. Voreux, 14 ; 8. Brassart, 14 ; 9. Bover, 18 ; 10. Faivre, 18 ; 11. Costich, 20 ; 12. Ledormeur, 24 ; 13. Beaulard, 25 ; 14. Dedoncker, 28 ; 15. Lusseyan, 30.

Classement provisoire du Championnat national, après Nancy et Saint-Brieuc :

1. Delpeyrat, 28 pts ; 2. Rambour, 27 ; 3. Dugas, 24 ; 4. Tiarcelin, 23 ; 5. Ledormeur, 19 ; 6. Mosconi, 19 ; 7. Voreux, 19 ; 8. Bover, 18 ; 9. Devoldre, 16 ; 10. Brassart, 15 ; 11. Faivre, 9 ; 12. Beaulard, 8 ; 13. Costich, 7 ; 14. Lusseyan, 5 ; 15. Dedoncker, 3.

★

Quelles conclusions tirer avant Mézières ? Le métier acquis par Delpeyrat au contact des inters de toutes nationalités, démontre l'utilité des licences inter-seniors, propres à faciliter l'éclosion d'une classe certaine chez ceux qui n'ont pu encore devenir inter-experts.

Nous pensons personnellement que pour ce Championnat national, si important, si sympathique, seules, les deux épreuves Anjou-Bretagne, par leur organisation excellente, auront valeur certaine et morale.

Pour cette année, et à considérer le classement provisoire tel que nous venons de le donner avant la course finale, nous conservons de fortes chances de voir monter chez les inter-experts la plupart de nos nationaux les plus capables de réussir dans la première catégorie, moins cependant quelques-uns qui logiquement eussent dû figurer parmi les premiers mais qui tombèrent, victimes de règlements particuliers d'épreuves mal pensés (courses de sélection de Poitiers et Ayres-sur-la-Lys) ou d'une organisation défailante doublée d'un règlement particulier non réglementaire (Laigle).

Et ceci nous amène à redemander instamment aux membres de la Commission de moto-cross de la FFM de n'accorder l'organisation des courses du Championnat de France National qu'à des clubs qui ont fait leurs preuves en matière de compétence et d'expérience sportives. De même faudra-t-il l'an prochain que tous les règlements particuliers soient identiques, et conformes dans l'esprit et la lettre aux intentions fédérales.

Car en soit, la formule du Championnat 1959 est excellente et vaut d'être reconduite, compte tenu des réserves exprimées ci-dessus.

(De notre correspondant dans l'Ouest)

P. S.-C.



DANS VOTRE COFFRE, VOS SACOCHES, UNE PETITE PLACE POUR TIP-TOP VOUS RENDRA GRAND SERVICE POURQUOI ?

Tip-Top n'est pas une nouveauté. Nos lecteurs connaissent ce produit allemand, depuis plusieurs années, puisque nos premiers essais Tip-Top remontent à 1956.

Mais depuis cette date, et avec l'entrée en vigueur du marché commun, l'importance prise en France par Tip-Top va grandissant, d'autant plus que la gamme actuelle des fabrications Tip-Top est beaucoup plus large que précédemment, et est appelée à vous rendre des services dans un domaine plus vaste encore. C'est pourquoi nous vous conseillons de réserver dans vos bagages une petite place aux produits Tip-Top... car vous ne pouvez pas vous exposer à gâcher vos vacances si vous n'avez pas de quoi réparer une crevaison, un déchirement de vos pneus, une fuite de votre matelas ou de votre canoé pneumatique, etc... car qui dit motocycliste, dit aussi, bien souvent, campeur.

Dans la gamme actuelle Tip-Top quels sont les produits de première urgence à emporter ?

- Une boîte de *vulcanisation à froid*.
- Un bidon de *transfluide*, *membrane caoutchoutée*.
- Une boîte *camping*.

Enfin, si vous avez encore de la place, et si vos vacances se déroulent dans des pays où l'état des routes est douteux, le réseau de réparateurs insuffisant, etc., pensez à vous munir :

- d'*emplâtres* ;
- de *valves de rechange* ;
- d'un *nécessaire vulc-compound-pâte auto-vulcanisant*.

Que sont tous ces produits, à quels besoins répondent-ils ?

LA VULCANISATION A FROID

La boîte de *vulcanisation à froid*, est évidemment destinée à réparer la chambre à air percée.

Le nécessaire de réparation se présente sous la forme d'une boîte métallique (ce qui évite de retrouver le tube de dissolution écrasé au fond de la trousse à outils) contenant un tube de vulcanisant propre à la maison Tip-Top, une petite râpe et 6 pièces : une rectangulaire (6x3) et 5 circulaires (2 de Ø 5 et 3 de Ø 3). 4 fentes ménagées sur la boîte permettent d'y fixer la râpe, ce qui simplifie la manœuvre, car l'on a parfaitement la boîte en main.

Mais pourquoi, penserez-vous, la *vulcanisation à froid* ?

Il est un fait qu'une simple pièce de caoutchouc appliquée sur la chambre, avec interposition de dissolution, ne peut suffire dans notre cas.

Il est bien évident que sur une moto,

une telle solution comporte des risques dont le moindre est le décollement de la pièce à chaud. Avec une 500 cc et plus, cette éventualité prend une allure catastrophique. Reste la vulcanisation à chaud. Mais là encore il s'avère que ce n'est pas la solution idéale. D'abord on ne creve pas toujours à proximité d'un garage, où la réparation pourra ou voudra bien être effectuée. De plus, sous l'action de la chaleur, certains caoutchoucs perdent leurs propriétés. Il fallait donc trouver une solution qui assure une vulcanisation parfaite et durable sans le secours d'un équipement spécial. Et c'est la solution de la vulcanisation à froid, adoptée par Tip-Top, où au contraire, plus l'échauffement sera grand, plus la vulcanisation sera parfaite.

Deux expériences, faites par nos soins, effectuées sur un morceau de chambre à air vulcanisé à froid, ont montré la tenue parfaite de ces pièces.

Tip-Top est donc une solution séduisante à la crevaison des pneumatiques, car la réparation peut se faire n'importe où et être effectuée par n'importe qui.

Un autre avantage, et qui n'est pas des moindres, c'est que Tip-Top opère aussi bien sur caoutchouc synthétique que sur caoutchouc naturel. Enfin, la finesse des bords supprime tout risque de décollement partiel par frottement.

LA MEMBRANE CAOUTCHOUTEE

Ici, abandonnons le domaine purement moto pour celui du camping.

Votre toile de tente, votre canoé pneumatique, etc... ont pu, avec l'âge, perdre leur imperméabilité, leur toile devenir poreuse, etc...

Redonner l'aspect du neuf, et surtout une imperméabilité totale, est l'affaire de la « transfluide », membrane caoutchoutée Tip-Top.

Réalisée en 4 coloris (orange, vert, bleu et gris) cette membrane s'applique aussi bien sur les tissus caoutchoutés ou non, et résiste aussi bien à l'action de l'eau que du soleil.

Mais, pour les campeurs, il y a aussi...

AUTRES FABRICATIONS

Il s'agit cette fois de pièces en caoutchouc destinées à réparer un trou, une déchirure (les plus grandes pièces de la boîte mesurent 165x45 mm) faits dans un article en caoutchouc, en toile, ou toile gommée. C'est donc un nécessaire aussi bien destiné aux tentes, tapis de sol, canots pliants et pneumatiques, matelas pneumatiques, sacs à eau, jouets en caoutchouc, etc...

Cette réparation, facile à faire, sera par ailleurs invisible, car ces pièces exis-

tent en 20 coloris (pour les surfaces de toile) et 5 coloris (pour les surfaces de gomme).

★

LA BOITE CAMPING

Mais les nouvelles fabrications Tip-Top ne s'arrêtent pas là, et à côté des emplâtres, des valves pour chambre à air avec leur embase en caoutchouc, voici une nouvelle pâte autovulcanisante pour pneus normaux avec ou sans chambre à air.

Ce produit est aussi bien destiné aux dégâts survenus à la bande de roulement qu'aux flancs et aux talons du pneu.

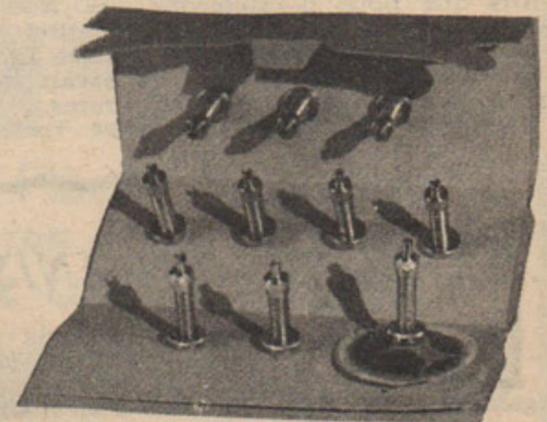
Cette Vulc-compound-pâte auto-vulcanisante se compose essentiellement de deux pâtes A et B, qui une fois mélangées assurent une vulcanisation automatique.

On voit donc par ce rapide aperçu, tous les services que sont appelés à vous rendre les produits Tip-Top, non seulement pendant cette période de vacances, mais aussi tout au long de l'année.

Pour une dépense minimale, ils vous permettent un emploi prolongé de vos chambres à air, enveloppes, matériel de camping, etc... et en ces temps actuels, aucune économie valable n'est à négliger.

Dans le titre, quelques modèles divers de 2 boîtes « camping » et de vulcanisation à froid.

Ci-contre, les valves Tip-Top, avec leur embase en caoutchouc.



AU SUJET DE LA FORMULE "SPORT"

JE vous écris pour vous communiquer quelques impressions ressenties lors du dernier circuit de vitesse de Moulins.

Tout d'abord je vous signale que je ne m'y suis rendu que par l'intérêt pour l'épreuve « formule sport » intercalée entre les 350 cc et les 500 cc course, et c'est là que j'ai été désappointé. Quand je pense que si j'avais eu une 500 au lieu d'une 650 (et je ne suis pas le seul dans ma section du MCA à être dans mon cas), j'aurais envisagé de m'engager, je me serais rendu sur place avec ma machine telle quelle, sans absolument rien changer de visible ou d'invisibles. Eh bien, je pense que nous avons évité une belle occasion de nous couvrir de ridicule.

Que penser, en effet, des machines que montaient Ciffreo, Tomesani, Latrille Seigneur pour l'équipe Triumph, Vasseur pour BMW ? Combien de jeunes en France peuvent se procurer et mettre au point des machines pareilles ?

Je croyais dans ma naïveté que ces épreuves permettraient vraiment de découvrir de nouveaux pilotes puisque tous partaient sur un pied d'égalité du côté matériel. Il n'en est rien, car que vient faire une T 100 de série par exemple contre une

des mécaniques où il faut être dans la partie pour reconnaître en elles des Triumph (absence de phare, réservoirs spéciaux, guidons à bracelets, selles à dossier, absence de silencieux), sans parler du moteur que l'on ne peut voir mais que l'on devine, et malgré tout cela la BMW de Vasseur qui sur les deux derniers tours prenait de 5 à 6 secondes au tour à la 1re Triumph, encore une machine dont j'aurais aimé pouvoir comparer les cames par exemple et le taux de compression par rapport à une R 50 de série. Alors ne parlons pas des pauvres machines de série qui avaient l'air de se promener.

Le tout est de savoir ce qu'autorise le règlement. Comme je ne le connais pas, je ne peux me permettre de discuter le détail, mais en ce qui concerne le principe je ne suis pas d'accord ; car de deux choses l'une : ou bien le règlement est mal fait et ne permettra jamais à un anonyme de percer, ou bien il n'est pas respecté.

Jacques NOTTER, Thiers (P.-d.-C.).

P.-S. — Je n'ai rien contre les Triumph étant moi-même triomphiste.

N.d.l.R. — Notre correspondant ouvre un débat très important en mettant le doigt sur la question des transformations admises en catégorie sport.

Déjà, faisons remarquer à M. Notter que, dans son esprit il confond machine sport et de série.

Courir avec la machine munie de silencieux, phare, etc... en un mot sans rien y modifier, correspond à courir en série.

Or à Moulins, il s'agissait de formule sport, certaines modifications étant alors autorisées.

Les modifications permises ?

Elles devaient être énumérées clairement dans le règlement propre à l'épreuve, et qu'il vous aurait suffi de demander aux organisateurs si vous aviez voulu concourir.

En général, et en se référant à ce que les organisateurs permettent à Montlhéry, sont modifiables :

- le type ou la marque du carburateur ainsi que son diamètre de passage des gaz, ce dernier dans certaines limites.
- le taux de compression.
- le système d'échappement libre mais sans tromblon.
- les rapports de transmissions primaire et secondaire.

— les roues et moyeux-freins.

— les pneus.

— les appareils d'allumage.

— le guidon.

— la selle, etc...

Encore une fois, il n'y a pas de règlement type, mais un règlement propre à chaque épreuve, et défini par conséquent par les organisateurs.

Ne croyez pas pour autant que ces transformations empêchent un jeune de percer, car les frais nécessités n'ont rien de commun avec ceux propres à l'achat d'une véritable machine de compétition. Et si l'on veut courir, en sécurité, il faut bien admettre, et c'est logique, qu'une simple machine de commerce n'est pas toujours apte à le faire sans transformation, n'ayant pas été au départ prévue pour un usage aussi intensif. Enfin, en lisant notre compte rendu du circuit de Moulins, vous vous serez aperçu que Vasseur ne conduisait pas un « monstre » très spécial, puisqu'il est venu de Paris, au guidon de la machine avec laquelle il termine 2me, cette machine n'étant autre qu'une R 50 gonflée par J. Murit, transformation à la portée de tout amateur.

UNE LETTRE DU "BORDER MOTO-CLUB"

Nous venons, grâce à la générosité de votre journal, essayer de montrer notre appréciation de la fort bonne réception que nous avons reçue de nos hôtes de Courbevoie, pendant notre visite, la semaine de Pâques, à Le Luart et à Paris, pour jouer au Moto-ball.

« L'Entente Cordiale » n'a jamais été plus en évidence. Grâce à ce sport du moto-ball, notre équipe garde des souvenirs que nous n'oublierons pas. Nous n'avons jamais, auparavant, joué contre une équipe aussi « sporting » que Courbevoie. Quoique les deux rencontres furent assez vigoureuses, il n'y eut rien d'irrégulier. Il paraît qu'en France, les accidents de moto-ball sont bien rares.

Nous espérons faire une autre visite en France au mois

d'août, à Orléans, afin de jouer encore contre Courbevoie et de rencontrer des équipes de Belgique, de Hollande et d'Allemagne dans le Meeting international. Nous sommes certains que cette seconde visite serait un aussi grand succès que la première. En terminant, nous voulons dire un grand merci encore à Courbevoie, et les assurer que nous ferons de grands efforts pour arranger leur visite en Angleterre dans la saison 1960. Ce serait certainement une très importante occasion pour notre Club.

Den Brown,
Secretary - Moto-ball Section
Border Moto Club.

LES BONS ORGANISATEURS

LECTEUR de « Moto-Revue » de vieille date, j'aimerais que ces quelques lignes trouvent place dans vos colonnes. Je me suis engagé et ai participé au Moto-cross d'Onziin, organisé par le Moto-Club du Loir-et-Chef, le 31 mai dernier. Au cours de l'épreuve, il m'arriva un accident : je fus relevé et transporté immédiatement à l'Hôpital de Blois (où je fus très bien soigné).

Voici le fait : Pendant mon séjour à l'Hôpital, le Président, M. Simonet, accompagné de son épouse et des membres du

Club, est venu très souvent me rendre visite et, de plus, m'ont remis une somme d'argent pour me dédommager de mon accident dont le Club n'est cependant pas responsable.

C'est pourquoi je tiens à remercier tout particulièrement M. Simonet-Lafitte et son équipe de mordus du deux-roues pour toute leur sportivité et la sympathie qu'ils m'ont témoignée.

R. GROB, Bagnolet (Seine).

**STEN LUNDIN, LEADER
DU CHAMPIONNAT DU MONDE
LE 15 AOUT A LAGUEPIE**

Pour inaugurer leur nouveau circuit, que nous vous avons décrit dans notre précédent numéro vous donnant de surcroît le plan de ce tracé, les dirigeants du Laguepie Moto-Club ont, disions-nous, réuni un plateau de la plus exceptionnelle qualité.

En effet, et en tête des pilotes étrangers qui s'aligneront le 15 août à l'occasion du 10^{ème} moto-cross international de Laguepie, nous trouverons le grand Suédois Sten LUNDIN qui mène dans le Championnat du Monde avec 14 pts (!) d'avance sur Archer et Nilsson, au point que le titre de champion du monde 1959 ne saurait guère lui échapper désormais !

Mais à un tel pilote, il faut opposer des adversaires valables, sinon la course risquerait de manquer d'intérêt. Aucune crainte à avoir de ce point de vue en ce qui concerne la réunion de Laguepie, qui nous présente encore le Suédois GUSTAVSSON (sur Monark, comme Lundin) qui vient de marquer des points par deux fois au Championnat du Monde, l'Anglais Dave CURTIS, champion d'Angleterre et cinquième du Championnat du Monde actuellement, son compatriote WARD, trop connu dans la région pour que nous ayons à le présenter, les Bel-

ges SCALLET et ROMBAUTS, l'un et l'autre également classés au palmarès provisoire du Championnat du Monde, sans parler de Lucien Decoster et, surtout, du champion du monde 1958 René BAETEN (avec qui des pourparlers sont en cours qui doivent normalement aboutir), enfin le célèbre Hollandais CLINK, le Danois HANSEN, classé au Championnat du Monde et deux autres étrangers qui, pour n'avoir pas une aussi solide réputation, n'en seront pas moins intéressants à voir car pouvant logiquement animer la course aux échelons intermédiaires : le Suisse Kunz, très en forme actuellement et l'Allemand Walz, venu à la grosse cylindrée après avoir acquis une grande réputation internationale en 250 cc.

A ces redoutables étrangers, et malgré que le Championnat de France inter se termine le lendemain, les dirigeants du MC Laguepie ont réussi à opposer trois Français de la plus haute valeur, des «battants» sur lesquels nous pouvons compter pour faire une belle course spectaculaire : Jean Hazianis, Gérard Ledormeur et Georges Delpeyrat. Somme toute, le trio que nous souhaiterions voir disputer tous les Grands Prix !

Quand le Laguepie Moto-Club annonce

ECHOS ET NOUVELLES

un « Plateau de Championnat du Monde », vous voyez qu'il n'est pas loin de la vérité !

Ajoutons que la seconde course du programme, en trois manches et en 500 également, opposera les excellents nationaux suivants : Melous, Panis, Penne, Lorenzo, Soulié, Clanet, Negrier, Amedeo, Mateos, Aguirre, Vila, Hardy et Bourgeois.

Le 15 août donc, une sensationnelle réunion qui doit attirer à Laguepie plus de monde que jamais !

★

**MONTLHERY, 27 SEPTEMBRE
COUPES DE PARIS**

Le 27 septembre, le Motorcycle-Club de France organise une épreuve régionale qui se disputera à Montlhéry. Quatre cylindrées seront admises : 125, 175, 350 et 500.

Cette épreuve, organisée en même temps que les « Coupes de Paris » automobiles, portera le même nom. Le départ des 125 et 175 sera donné à 9 h, celui des 350 et 500 à 14 h. Pour chacune de ces catégories, la distance à couvrir sera de 50 km.

Pour tous renseignements, s'adresser au Motorcycle-Club de France, 73 bd Pereire, Paris (17^e).

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

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 / Gare de l'Est / Tél. : 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

**TROIS
NUMEROS
SEULEMENT
EN
AOUT**

Comme chaque année et en raison des congés payés, notre parution sera modifiée comme suit en ce qui concerne le mois d'août :

1^{er} août : n° 1.452 — 15 août : n° 1.453 — 29 août : n° 1.454.

Bien entendu, le rythme hebdomadaire de notre parution reprendra avec le n° 1.454, du 29 août.

MANUFACTURE de VETEMENTS de CUIR

CHROME-CUIR

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

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

CATALOGUE
GRATUIT
SUR DEMANDE



BSA STOCKIST

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

RAPID'MOTO

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

LES PETITES ANNONCES DE *Moto revue*

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

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

VENDEURS !

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

MOTOBECAANE

Motoconfort 175, U23C, 56, b. état. Tél. : VIL. 05.90.

TERROT

Gorsse, 24 Mar.-Joffre Colombes v. Tournai 175 dble empl. 1100 k

MOTOS ITALIENNES

RUMI bi-carbu 22, cyl. alu., mécan. neuve, cadre, spéc. Visible, 95, av. H.-Barbusse, chez « Nelda », Bondy (Seine).

MOTOS ANGLAISES

MARCEL-MOTOS

Spécialiste motos anglaises
2 BSA Road Rocket impecc.
BSA 650 Gold-Flash 57, c. nve.
BSA 500 A7 56, oscillante.
Matchless 500 twin, c. neuve.
BMW 250 entièrement refaite.
Fuch 175 SVS, moteur refait.
Fuch 175 SV, bas prix.
6, r. Larrey, Paris-5e, POR 36.87

Triumph 21 350 cc fin 57, 2.800 km. Tél. 950-39-91 après 20 h.

Triumph sp. tw. 51, 500 cc t. b. état. P. Minard, 19, r.R.-Marche-ron, Vanves. S. jusqu'au 4 août

Royal Enfield, 160.000.
BSA 250 cc, access. 80.000.
Peugeot, Lambretta, Manurhin. Reprises sur nos voitures occasion. A profiter, 3 boulevard Saint-Marcel (13e).

BSA 250, 4 vit., parf. état, sac. cuir, 90.000. TRU 64-10.

Part. vend 350 BSA B 31, parf. état, bas prix. MAR. 87-18.

500 BSA twin A7 39000 k t b état Colombar 135 r. Danton, Rueil.

TRIUMPH

T 100 1956, 250.000.
Thunderbird 1955, 240.000.
Thunderbird 1954, 180.000.
Thunderbird 1953, 170.000.
Thunderbird 1952, 160.000.
Thunderbird 1951, 120.000.
Speed twin 1952, 170.000.
Speed twin 1951, 90.000.
Ariel twin 1957, 225.000.
AJS 500 twin 1955, 190.000.
BSA twin 1952, 150.000.
Zundapp KS 601, 210.000.
Reprise, Crédit 12 à 15 mois.
PEROTTI, DAU 79-91, 16, rue de la Prévoyance, Vincennes.

Triumph Tiger 110, 1957, 650 cc, 19.000 km, impecc. Crédit. Degusseu Motos, 58, rue Buzenval, Paris-20e. ROQ. 98-31.

Norton 99, fin 57, mieux que neuve, 14.000 km. BOT 05-95.

BSA 500 A7 twin, 1955, 23.000 k. 150.000. Litvine, 20, rue Geofroy-L'Asnier, Paris (4e).

MOTOS ALLEMANDES

DKW 350 et Velocette 300 pour 50.000 fr. Taugourdeau, 84, rue G.-Leclerc, Issy-les-Moulineaux.

350 Horex, mod. 53, 10.000 k, nbx acc. tr. b. ét. méc. Bouchard, R Blomard-par-Montmarault, Allier

Particulier vend BMW R25. 2 partie cycle, 20.000 km, moteur 7.000 km, facilités de paiement, visible sam. 25 juil. et dim. matin 26 juil. La Celle St-Cloud (S.-et-O.), 51, route de Versailles. Prix demandé : 180.000 francs.

350 Horex 85, fac. paiem. urg. Bergeron, 47, bd Suchet (16e).

MOTOS TCHEQUES

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

Vds 350 Jawa 57, 9.320 km, ét. nf, ent. équip. Le Cocquic, 10, rue des Eaux, Chatou (S.-et-O.)

MOTOS DIVERSES

LADEVEZE

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

UNIQUE A PARIS

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

ALAZARD

47 bis, av. de Clichy, Paris-17e (fond du passage côté cinéma, accès et parking 1s la cour).

Jean MURIT

4 fois champion de France
10 fois recordman du monde

Agent officiel B.M.W. Occasions

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

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

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

CREDIT GRATUIT

pendant le mois de juillet, ou 10 % DE REDUCTION

pour paiement comptant, sur tous nos modèles.

BMW 600, 500, 250.
BSA oscillante, 650, 500.
Triumph 500, 650, oscillante.
Ariel, 600, 500, 350.
250 BSA, Puch, etc. Sidecars Précision et BMW. Reprise. Liste contre 3 timbres.

MOTO-RECORD
151, rue Marcadet, Paris-18e, MON 24-40. Métro Lamarck. Ouvert dimanche matin.

CYCLOMOTEURS

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

SCOOTERS

Vespa 5.000 km c. nf, nbx acc. assur. PRO 07-12 h. bur.

Vespa 1952, bon état, moteur 3.000 km. TUR 99-51, ap. 20 h.

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

ECHANGES

Motos c/autos cré. 6 à 15 mois. 250 motos, 50 autos. 10, rue Appennins (17e) Métro Brochant).

Echangez votre MOTO contre AUTO

ou belle moto étrangère ou même

contre MEUBLES aux

Galleries du Meuble 3, PLACE CLICHY

Choix unique en France de 300 AUTOS 300 MOTOS

3.000 m² d'exposition meubles

Ouvert dimanche et fête

DIVERS

Sidecar Précision grand tourisme, très bon état. Amblard, 11, impasse Marteau, La Plaine Saint-Denis (Seine).

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

Rebouchonnage des disques motos et scooters. Spécialiste pour Vespa. Ech. stand. exécution irréprochable, prix très intér. Perez, 2 bis, rue Ernest-Renan, Maison-Alfort (Seine).

Side, pare-brise, pte-bag., roue, susp. 15.000. Ferre, 71, r. Villiers-Isle-Adam, Paris (20e).

ACHATS

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

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

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.

● L'abonnement comprend les réductions et le bénéfice des numéros spéciaux (N° 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-2e

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

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

Revue technique indépendante et de défense des usagers

FONDÉE EN 1913 — DIRECTEUR-FONDATEUR : C. LACOME

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

ASSURANCES IMMÉDIATES

Accidents — Tiers — Tous risques — Vol — Incendie

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

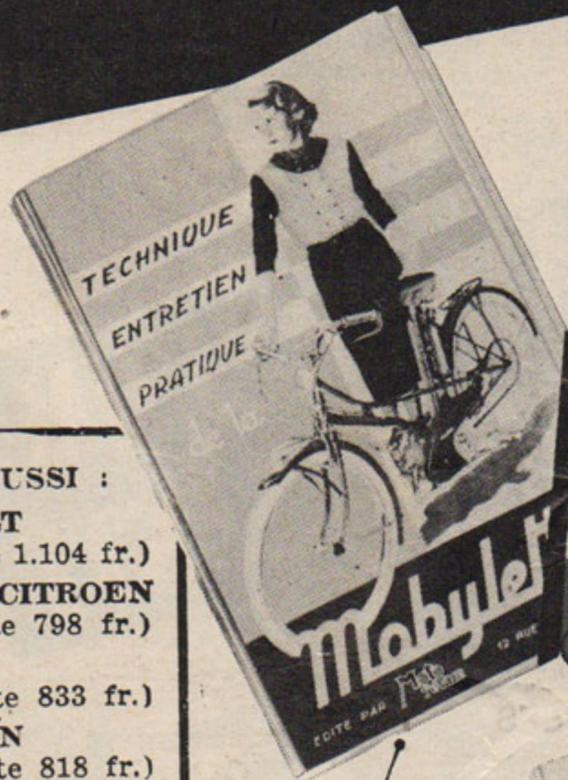
EXCLUSIVEMENT POUR NOS LECTEURS DOMICILIES A PARIS, SEINE ET SEINE-ET-OISE

LA BIBLIOTHEQUE DU "MOTORISÉ"

LA SPÉCIALITÉ DES ÉDITIONS DE MOTO-REVUE

Tout MOTOCYCLISTE, tout SCOOTERISTE, tout CYCLOMOTORISTE
SERA PARFAITEMENT DOCUMENTÉ
EN LISANT LES OUVRAGES QUI ONT ÉTÉ ÉCRITS POUR LUI

Prix : 894 fr.
(par poste 1104)



NOUS ÉDITONS AUSSI :

4 CV RENAULT
Prix : 954 fr. (par poste 1.104 fr.)

TRACTION AVANT CITROËN
Prix : 688 fr. (par poste 798 fr.)

L'ARONDE
Prix : 723 fr. (par poste 833 fr.)

2 CV CITROËN
Prix : 703 fr. (par poste 818 fr.)

MOTOBECANE 125 lat.
Prix : 412 fr. (par poste 522 fr.)

MOTOBECANE 125-175 culb.
Prix : 532 fr. (par poste 642 fr.)

PEUGEOT P 55-56-155-156 et 176
Prix : 552 fr. (par poste 662 fr.)

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

VAP 4 - DT - A-B-G - 55
Prix : 522 fr. (par poste 632 fr.)

L'ART DE CONDUIRE (Motos,
Vélocycleurs, Cyclomoteurs)
Prix : 497 fr. (par poste 607 fr.)

Prix : 482 fr.
(par poste 592)



Prix : 608 fr.
(par poste 723)

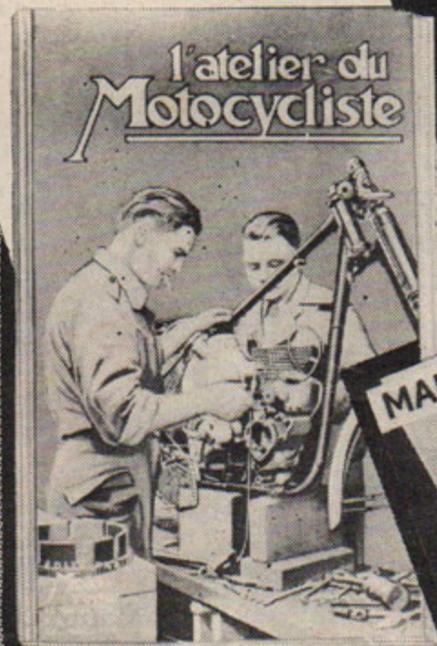
Prix : 573 fr.
(par poste 683)

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



Prix : 578 fr.
(par poste 688)



Prix : 568 fr.
(par poste 683)



Prix : 563 fr.
(par poste 673)

25%

DE REMISE

HÂTEZ-VOUS !!



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

VADE MECUM DU MOTOCYCLISTE

le manuel technique et pratique 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 CC.P. : Moto-Revue, 297-37 Paris.

C'est vraiment une véritable encyclopédie

370 PAGES, PLUS DE 500 ILLUSTRATIONS