

# Moto revue

47<sup>me</sup> ANNEE. — 15 AOUT 1959. — N° 1.453  
Tous les Samedis, le Numéro : 70 frs

CHAMPIONNATS  
DE FRANCE  
DE CROSS

ESSAI

175 PEUGEOT AD



Les jeunes, premiers à féliciter Hazianis après sa victoire à Sucé.



POUR LA SAISON  
POUR L'**USAGER**  
POUR LE **RÉPARATEUR**



LES

## MANUELS

# d'ENTRETIEN et de RÉPARATION

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

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

LES PRIX PAR POSTE SONT INDIQUÉS EN COUVERTURE 3.



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

ÉDITIONS **C. LACOME**

Fondée en 1913

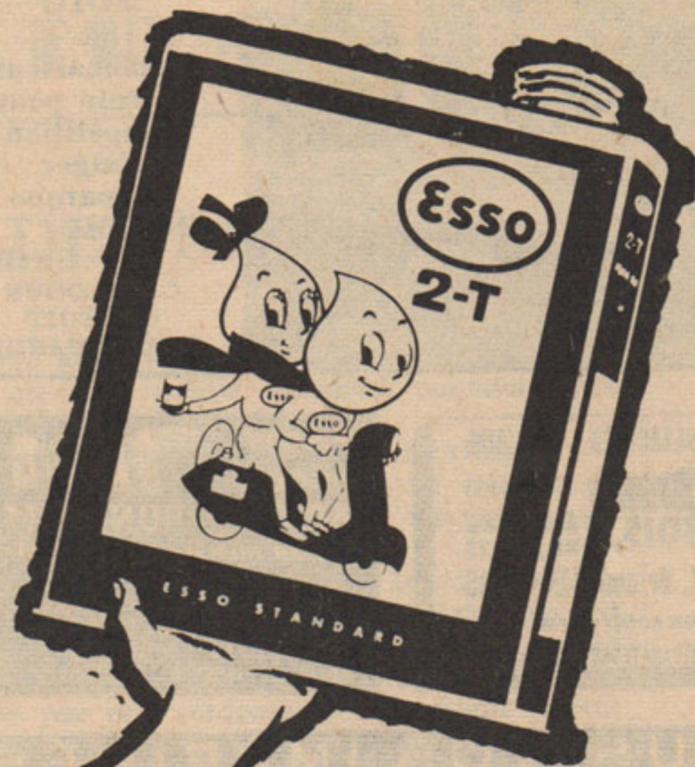
**12, rue de Cléry**

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



# 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

MANUFACTURE de VETEMENTS de CUIR

# CHROME-CUIR

38, r. du Château-d'Eau

PARIS (10<sup>e</sup>)

NOR. 08-09

**TOUS**  
vêtements  
de cuir  
MOTO

et  
combinaisons  
en cuir pour  
compétition

Exigez  
la marque  
**CHROME-  
CUIR**

CATALOGUE  
GRATUIT  
SUR DEMANDE



PIÈCES DÉTACHÉES D'ORIGINE

Ariel **BSA** Sunbeam

**A. DUBOIS**, Téléphone  
PER, 19-73

58, rue A. Briand, LEVALLOIS

Expédition contre rembours.

REMISE aux RÉPARATEURS et MOTORISTES

Pièces

origine

**ARIEL**

**BSA**

**SUNBEAM**

6, Bd Richard Lenoir - 11<sup>e</sup>  
ROQ. 29-28

Toutes pièces en stock  
EXPÉDITION

STOCKISTE : Remise aux  
reparateurs et motoristes

## TOUS VOS IMPRIMÉS

CATALOGUES - DÉPLIANTS - PROSPECTUS

GRATUITEMENT : PROJETS - CRÉATIONS  
PRÉSENTATION

TOUS TRAVAUX DE PHOTOGRAVURE

CLICHÉS - P. IOTOS - RETOUCHES - DESSINS

AUTO-IMPRESSIONS PUBLICITAIRES

12, RUE DE CLÉRY, PARIS-2<sup>e</sup> - GUT. 73-32 A 35

qui veut  
voyager loin  
ménage ... son  
moteur !

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

de votre fournisseur :

*Exigez*

# Bret-oil

L'HUILE DE COMPÉTITION AU SERVICE DU TOURISME

**2 TEMPS**

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

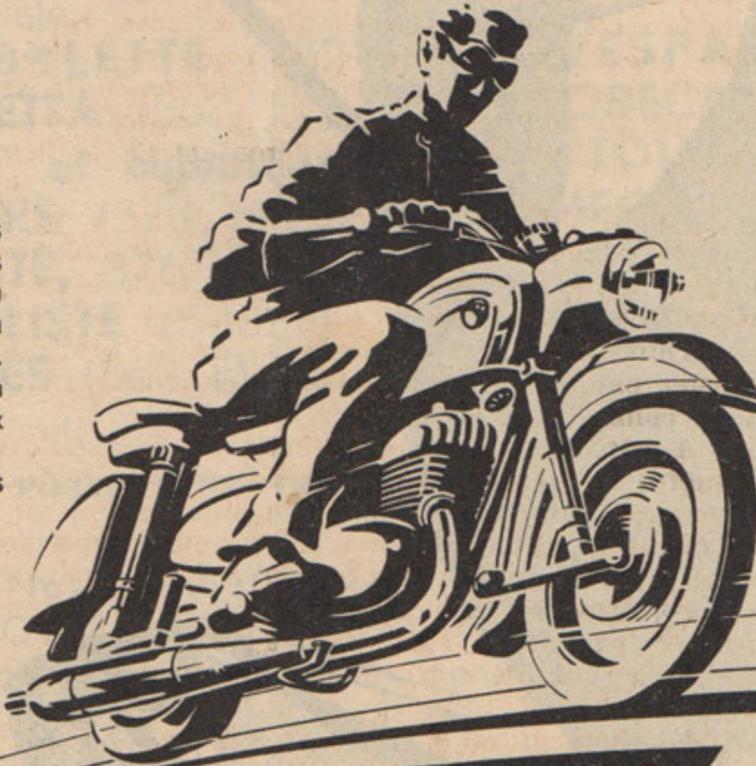
**4 TEMPS**

BRET-OIL "COMPÉTITION"  
ou "ULTRASPORT"



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

Elles sont modernes et sûres les  
motos MZ, les fameuses machines  
2 temps à 4 vitesses construites à  
Zschopau, centre mécanique de la  
République Démocratique Allemande.  
Un des plus brillants palmarès en  
course lors de la participation aux  
championnats du monde.  
Vous trouverez toutes les informations  
nécessaires auprès de la



**MZ 125/3**

**MZ ES 175**

**MZ ES 250**

**MAISON BONNET**

78, AVENUE DU GÉNÉRAL-LECLERC

BOULOGNE-BILLANCOURT

MOL. 60-99 (Seine)

IMPORTATEUR EXCLUSIF.

HERSTELLER-WERK : VEB MOTORRADWERK ZSCHOPAU.



12, RUE DE CLÉRY, PARIS (2)

Rédigée par des motocyclistes pour les motocyclistes

## L'AFFAIRE DES SABLES

**N**OUS sommes en mesure de vous apporter des précisions sur les circonstances qui ont prélué au très grave accident survenu aux Sables-d'Olonne le mois dernier.

Il semble que le club cycliste organisateur de l'épreuve incriminée — qui aurait agi pour le compte de la Municipalité des Sables — se soit abrité derrière un règlement ancien pour présenter une course de vitesse motocycliste sur piste de vélodrome.

En effet, au début du siècle, l'organisme régissant alors le sport motocycliste a signé un accord avec la Fédération Française de Cyclisme, accord tendant à autoriser les organisateurs de réunions cyclistes à faire courir en intermède et entre-elles les **MOTOCYCLETTES D'ENTRAÎNEMENT**.

A l'époque, vu la vitesse atteinte par ces véhicules, il n'y avait aucun inconvénient à accepter semblable disposition. Mais cet accord, valable dix ans, a été régulièrement reconduit jusqu'ici, sans que personne à la F.F.M. ne paraisse songer que les motos d'entraînement, comme les motos ordinaires, bénéficiaient des progrès de la technique et devenaient plus rapides (n'emploie-t-on pas actuellement de très modernes BSA dans ce domaine ?).

L'accord en question, valable jusqu'en 1962, doit être de toute évidence dénoncé dès aujourd'hui. Mais reste à savoir encore si la réunion des Sables était une épreuve cycliste incluant de surcroît une course motocycliste ou si, en fait, il ne s'agissait que d'une réunion motocycliste, auquel cas l'accord n'aurait pas été respecté.

Reste à savoir également — et c'est facile à vérifier — si les motos utilisées étaient bien des machines spéciales conçues pour l'entraînement de coureurs cyclistes ou si, au contraire, elles étaient de classiques motocyclettes de circuit. Auquel cas toujours, l'accord n'aurait pas été respecté, ce qui engagerait clairement la responsabilité des organisateurs des Sables, de leurs mandants et de toutes personnes licenciées F.F.M. ayant pris une part à l'organisation, ou au déroulement de l'épreuve.

★

La F.F.M., nous l'avons dit, songe à se porter partie civile, dans le but de dénoncer vigoureusement les organisations irrégulières qui, échappant à son contrôle, à sa réglementation, ne satisfont pas aux obligations de sécurité qu'elle est en mesure d'imposer aux organisations de son obédience.

Toutefois, elle est convenue avant toute action de faire examiner le dossier par un juriste éclairé, et ce n'est qu'à la rentrée des tribunaux que nous connaissons sa position définitive.

A côté de l'action éventuelle au civil, la F.F.M. doit encore mener une enquête dans les sphères motocyclistes régionales où il est impensable d'imaginer que l'on n'a pas eu connaissance, au moins huit jours avant son déroulement, d'une épreuve motocycliste non portée au calendrier national et présentée par un club étranger à la Fédération.

Pourquoi les responsables locaux, les dirigeants de la Ligue Régionale n'ont-ils pas attiré l'attention du Préfet, du Comité-directeur de la F.F.M. sur l'existence de cette course et sur les risques qu'elle pouvait entraîner pour le public ?

Au moment où s'élaborent dans les ministères la nouvelle réglementation des circuits motocyclistes, alors que tous les efforts fédéraux tendent à faire comprendre aux fonctionnaires de l'Intérieur et des Travaux Publics que notre sport ne peut, ne doit pas être assimilé au sport automobile (sinon, l'on aboutirait à la quasi-disparition de nos compétitions de vitesse), il n'est pas imaginable que les dirigeants locaux et, à plus forte raison M. Barrhouillet, président de la Ligue du Poitou et vice-président de la F.F.M. n'aient pas songé à prévenir un accident toujours possible sur vélodrome, et se soient ainsi montrés inférieurs à leur tâche.

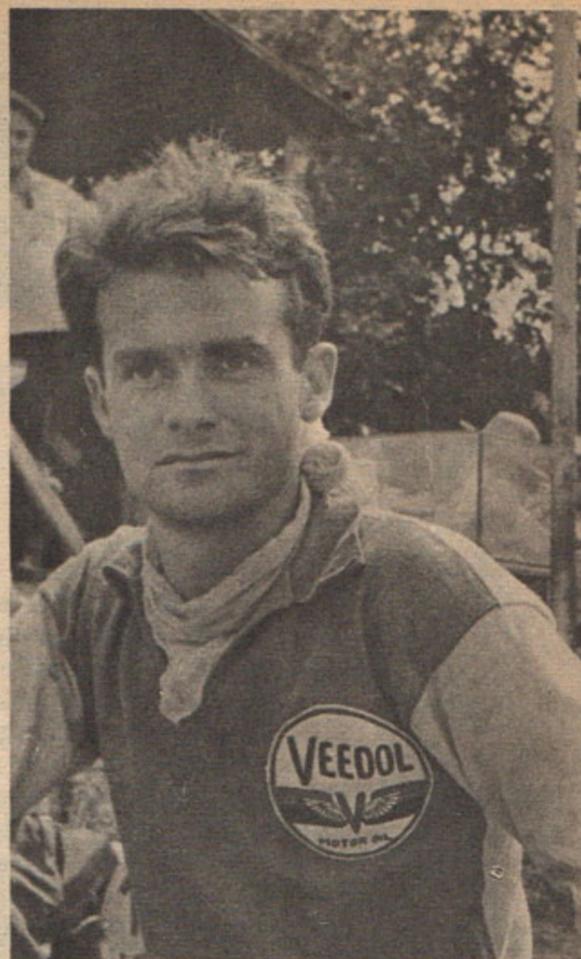
Dans quelques mois, on votera pour les quatre vice-présidences de la F.F.M. Nous croyons savoir qu'une éminente personnalité du sport motorisé, M. Acat, secrétaire général de l'A.C.O. ne se déroberait pas si on lui demandait de bien vouloir accepter une tâche supplémentaire au service du motocyclisme.

C'est l'occasion où jamais de prendre une décision qui s'impose de longue date !



## LE TITRE INTER DE CROSS SE JOUÉ À

### THOMER, LE 16



#### HAZIANIS

**P**OUR la seconde année consécutive, le très actif Moto-Club de Thomer-la-Sogne, petite localité de l'Eure entièrement vouée de par M. Lejard au moto-cross, va nous présenter une épreuve du Championnat de France International. Mais si en 1958 il s'agissait de la première de ces courses dont l'intérêt est énorme, cette fois c'est la dernière manche, à l'issue de laquelle sera connu le nouveau champion, que nous allons pouvoir suivre sur le rapide et très sélectif terrain que nous vous avons largement décrit dans nos reportages antérieurs.

Nous disons bien qu'un nouveau cham-

pion sera proclamé à Thomer au soir du 16 août : Robert Klym, tenant du titre, n'a pu cette année se maintenir en tête du peloton de nos internationaux et cinq ou six de ses adversaires peuvent légitimement, quoique à des degrés divers, prétendre à revêtir le maillot tricolore qu'il avait conquis lui-même sur Gilbert Brassine. A ce sujet, voyez d'ailleurs les commentaires et le tableau qui accompagnent cette information.

C'est donc une finale extrêmement ouverte, disputée sur un circuit sévère mais digne d'une grande épreuve, qui va se dérouler demain sous les yeux de tout le public sportif normand encore aug-

menté de nombreux visiteurs venus de Paris (qui n'est qu'à 100 km) et de toute la France motocycliste (nombreux déplacements de clubs, en autocars).

L'organisation? nous avons vu l'an passé qu'elle est de tout premier ordre ; les conditions sont donc réunies pour que cette finale de la plus grande compétition française soit une totale réussite et personne ne voudra manquer d'assister à un événement d'une aussi rare qualité car, encore une fois, il n'est rien de plus beau, de plus émouvant, de plus émouvant qu'une course de Championnat inter, à plus forte raison quand cette course est une finale !

#### BERTRAND

## SITUATION DU CHAMPIONNAT AVANT LA FINALE...

**D**ANS la partie gauche du tableau ci-après, l'on trouvera d'abord le classement provisoire actuel, au nombre de points absolu. Rappelons à ce propos que, dans les trois premières épreuves du Championnat de France Inter les points ont été attribués comme suit : 21 au vainqueur, puis 20, 19, 18, etc..., tout coureur absent marquant (si l'on peut dire) 0 point.

Cependant, le classement final du Championnat de France Inter se fera d'après les trois meilleurs résultats et, d'autre part, pour valoriser la dernière épreuve et lui garder un entier caractère sélectif, la Commission Nationale a décidé que celle-ci porterait sur un plus grand nombre de points : 26 au premier, 25 au second, puis 24, 23, etc...

Dans ces conditions, nombreux seront sans doute les pilotes pour lesquels le résultat qu'ils obtiendront à Thomer sera compris dans le décompte final. C'est pourquoi vous trouverez dans la partie droite de notre tableau une classification selon les deux meilleurs résultats acquis actuellement. Plus sans doute que le classement provisoire au nombre de points absolu, cette classification complémentaire donne une idée valable des hommes les mieux placés pour conquérir

le titre 1959 ou s'attribuer les places d'honneur du Championnat de France Inter de moto-cross.

★

Pour compléter votre documentation, avant la course de Thomer où l'on se rendra de tous les points de France, souvenez-vous en « sortie de club », souvenez-vous encore que Deshaies et Butteau, 20<sup>me</sup> et 21<sup>me</sup> de nos inters 1959, n'ont pas pris part au Championnat. Comme le nombre des inters 1960 est fixé définitivement à 20, comme encore les cinq premiers du Championnat « National » seront promus en 1960 au rang d'Inters-Experts, seuls les quinze premiers du Championnat inter 1959 seront admis à demeurer l'année prochaine dans la première catégorie. Ainsi, la situation d'hommes comme Charrier et Brassine est-elle encore indéfinie, celle de Mélioli, Jacquemin et René Klym semblant tout à fait compromise, à moins d'un comportement sensationnel à Thomer !

Cependant, l'on prête à l'un des inters actuels qui, apparemment, semble pouvoir conserver la licence inter-expert l'intention de renoncer à disputer le Championnat inter 1960. Ce pilote, dont il nous paraît encore prématuré de divulguer le

nom, annoncerait sa décision à la F.F.M. afin de laisser sa place disponible... celle-ci pouvant alors servir à « repêcher » le 16<sup>me</sup> classé du Championnat inter 1959 sans pour autant qu'il faille réduire le nombre des nationaux nouveaux promus (cinq), sans qu'encore le nombre total des inters-experts 1960 soit modifié (20).

★

Dernier « tuyau » : en cas d'ex-æquo au nombre de points après la dernière épreuve, les coureurs seront départagés suivant leurs places respectives dans cette manche finale (Thomer) qui, de ce chef, revêt encore un peu plus d'importance.

Et maintenant, à vous de faire votre pronostic car, si Hazianis est bien placé, Bertrand, Vouillon, Gérard Ledormeur, Paul Godey et André Chuchart n'ont pas encore perdu tout espoir... le terrain de Thomer est dur, sélectif, et l'on y casse des chaînes à l'occasion !

R. C. D.

voir tableau  
page suivante

## POSITION DES CONCURRENTS AVANT THOMER

| CLASSEMENT SUR LES 3 PREMIERES EPREUVES |                     |        |        |      | POSITIONS D'APRES LES 2 MEILLEURS RESULTATS |       |                     |                   |     |
|---|---------------------|--------|--------|------|---|-------|---------------------|-------------------|-----|
| Place                                   | NOMS                | Pernes | Cassel | Sucé | Pts   | Ordre | NOMS                | Résultats choisis | Pts |
| 1                                       | Gérard LEDORMEUR    | 18     | 17     | 19   | 54  | 1     | Jean HAZIANIS       | 21+21             | 42  |
| 2                                       | Paul GODEY          | 20     | 16     | 16   | 52  | 2     | Guy BERTRAND        | 21+18             | 39  |
| 3                                       | André CHUCHART      | 17     | 18     | 17   | 52  | 3     | Paul VOUILLON       | 19+20             | 39  |
| 4                                       | Guy BERTRAND        | 21     | 12     | 18   | 51  | 4     | Gérard LEDORMEUR    | 18+19             | 37  |
| 5                                       | Paul VOUILLON       | 10     | 19     | 20   | 49  | 5     | Paul GODEY          | 20+16             | 36  |
| 6                                       | Jean HAZIANIS       | 5      | 21     | 21   | 47  | 6     | André CHUCHART      | 17+18             | 35  |
| 7                                       | Maurice BEAUMARD    | 12     | 15     | 14   | 41  | 7     | Jean CROS           | 11+20             | 31  |
| 8                                       | Jean CROS           | 11     | 20     | 8    | 39  | 8     | René COMBES         | 16+13             | 29  |
| 9                                       | René COMBES         | 16     | 10     | 13   | 39  | 9     | Maurice BEAUMARD    | 15+14             | 29  |
| 10                                      | Rémi JULIENNE       | 14     | 13     | 4    | 31  | 10    | Rémi JULIENNE       | 14+13             | 27  |
| 11                                      | Roger DROBECQ       | 13     | 6      | 12   | 31  | 11    | Roger DROBECQ       | 13+12             | 25  |
| 12                                      | Jacques SCHMID      | 15     | 8      | 7    | 30  | 12    | Robert KLYM         | 19+5              | 24  |
| 13                                      | Jacques CHARRIER    | 7      | 11     | 11   | 29  | 13    | Jacques SCHMID      | 15+8              | 23  |
| 14                                      | Robert KLYM         | 19     | 3      | 5    | 27  | 14    | Robert VANLERBERGHE | 9+14              | 23  |
| 15                                      | Gilbert BRASSINE    | 4      | 4      | 15   | 23  | 15    | Jacques CHARRIER    | 11+11             | 22  |
| 16                                      | Robert VANLERBERGHE | 9      | 14     | 0    | 23  | 16    | Gilbert BRASSINE    | 4+15              | 19  |
| 17                                      | Jackie MELIOLI      | 8      | 9      | 6    | 23  | 17    | Jackie MELIOLI      | 8+9               | 17  |
| 18                                      | Michel JACQUEMIN    | 6      | 7      | 9    | 22  | 18    | Michel JACQUEMIN    | 7+9               | 16  |
| 19                                      | René KLYM           | 0      | 5      | 10   | 15  | 19    | René KLYM           | 5+10              | 15  |

### DE THOMER, EN BREF...

... A côté de l'épreuve finale du Championnat inter, en 2 manches de 45 minutes chacune, avec nos 19 meilleurs coureurs au départ, le public pourra encore suivre une épreuve en 500 cc « nationaux », disputée sur 2 manches et comprenant 18 partants dont Marchadier, Malbec, Baulard, Perrin, Doinel, Groult, etc... Enfin, une revanche du Championnat de Normandie opposera sur une seule manche de 6 tours les « juniors » de la région au détenteur du titre, Erisay.

... Sur présentation de leur carte 1959, les membres des clubs obtiendront une réduction sur le coût de l'entrée.

... Pour les campeurs, un terrain a été prévu à proximité du circuit. Pas de problème donc pour ceux qui voudraient passer à Thomer l'entier week-end du 15 août.

... M. Jacques Castel, vice-président de la F.F.M., M. Marcel Seery, vice-président de la Commission Nationale de moto-cross, M. Lesueur, président de la Ligue de Normandie, etc... assisteront à la réunion.

... Le Conseil Municipal de Thomer offrira au vainqueur de la manche finale du Championnat de France inter une coupe de valeur, représentant pour l'heureux bénéficiaire un beau souvenir artistique.

★

### POUR CEUX QUI VIENDRONT DE LOIN...

De nombreux visiteurs de plus ou moins lointaine provenance sont attendus à Thomer-la-Sogne le 16 août.

Indiquons leur que la petite cité qui nous révélera cette année le champion de France inter 1959 de moto-cross se situe à 100 km de Paris, 65 de Rouen, 150 d'Orléans, 130 de Caen et Le Havre, etc...

Exactement, la localité se rencontre sur l'axe Rouen-Orléans (R.N. 154).

## des résultats "secs"

L'abondance de l'actualité sportive, particulièrement dans le domaine du motocross, ne nous a pas permis de passer en temps voulu un certain nombre de résultats d'épreuves courues tant dans notre pays qu'à l'étranger.

Voici donc, en quelques lignes ce qui s'est passé sur les différents terrains d'Europe depuis quelques semaines.

### EN FRANCE

**VIS-EN-ARTOIS (350 cc) :** 1. DEVOLDRE; 2. Voreux; 3. Lhomme; 4. Dufay; 5. Cathelain, etc...

**500 cc :** 1. DEVOLDRE; 2. Barbara; 3. Dedoncker; 4. Voreux; 5. Bloquet.

★

**LYON (Championnat de France Inter-Polices) :** 1. CLANET (Armée de l'Air); 2. Deshaie (Sûreté Nationale, Paris); 3. Angelini (Italie); 4. Altafini (Italie); 5. Gerentes (Lyon); 6. Matasse (Roanne); 7. Bonin (Paris), etc...

**Sidecars :** 1. PERLIN-SEGAL, 3 pts; 2. Garcia-Lédu, 7 pts; 3. Courajod-Rufelnach, 8 pts, etc...

★

**BELLEME (500 inters) :** 1. HAZIANIS (F., BSA); 2. Bertrand (F., BSA); 3. Kunz (CH); 4. Van Obbergen (B.); 5. Beaumard (F.); 6. Brassine (F.); 7. Rasmussen (DK); 8. Vouillon (F.), etc...

**Sidecars :** 1. PERLIN-SEGAL (F., BSA); 2. Barat-Froger (F., BSA); 3. Liekens-Y. Belen (B., Matchless); 4. Garcia-Lédu (F., Norton), etc...

★

**ANGERS (350 cc) :** 1. Pierre, 7 pts; 2. Marchadier et Leroyer, 13 pts; 4. Blandin et Rouiller, 14 pts, etc...

**500 cc :** 1. Deshaies, 6 pts; 2. Juigne, 12 pts; 3. Marchadier, 13 pts; 4. Branget, 14 pts; 5. Villiers, 14 pts, etc...

### LAVAUUR

**250 cc inter :** 1. Oesterle (A., Maico); 2. Jackson (G.B., Matchless); 3. Sharp (G.B., F. Barnett); 4. Geil (F.), etc...

**500 cc inter :** 1. A. Darrout (BSA); 2. Mateos (BSA); 3. Herall, etc...

### EN HOLLANDE

**MARKELO :** 1. Leslie ARCHER (GB., Norton); 2. Curtis (GB., Matchless officielle); 3. Rasbro (DK., BSA); 4. Petteerson (S., BSA); 5. Dreisliker (A., BSA), etc...

**250 cc inters :** 1. Dave BICKERS (GB., Greeves); 2. Torsten (S., Husqvarna); 3. Schramm (H., Maico); 4. T. Sharp (GB., F. Barnett); 5. Erickson (S., Husqvarna), etc.

★

**SCHYNDEL :** 1. Dave CURTIS (GB., Matchless officielle); 2. Archer (GB., Norton); 3. Van den Oever (H., BSA); 4. Bauduin (H., Matchless); 5. Griekspoor (H., BSA), etc.

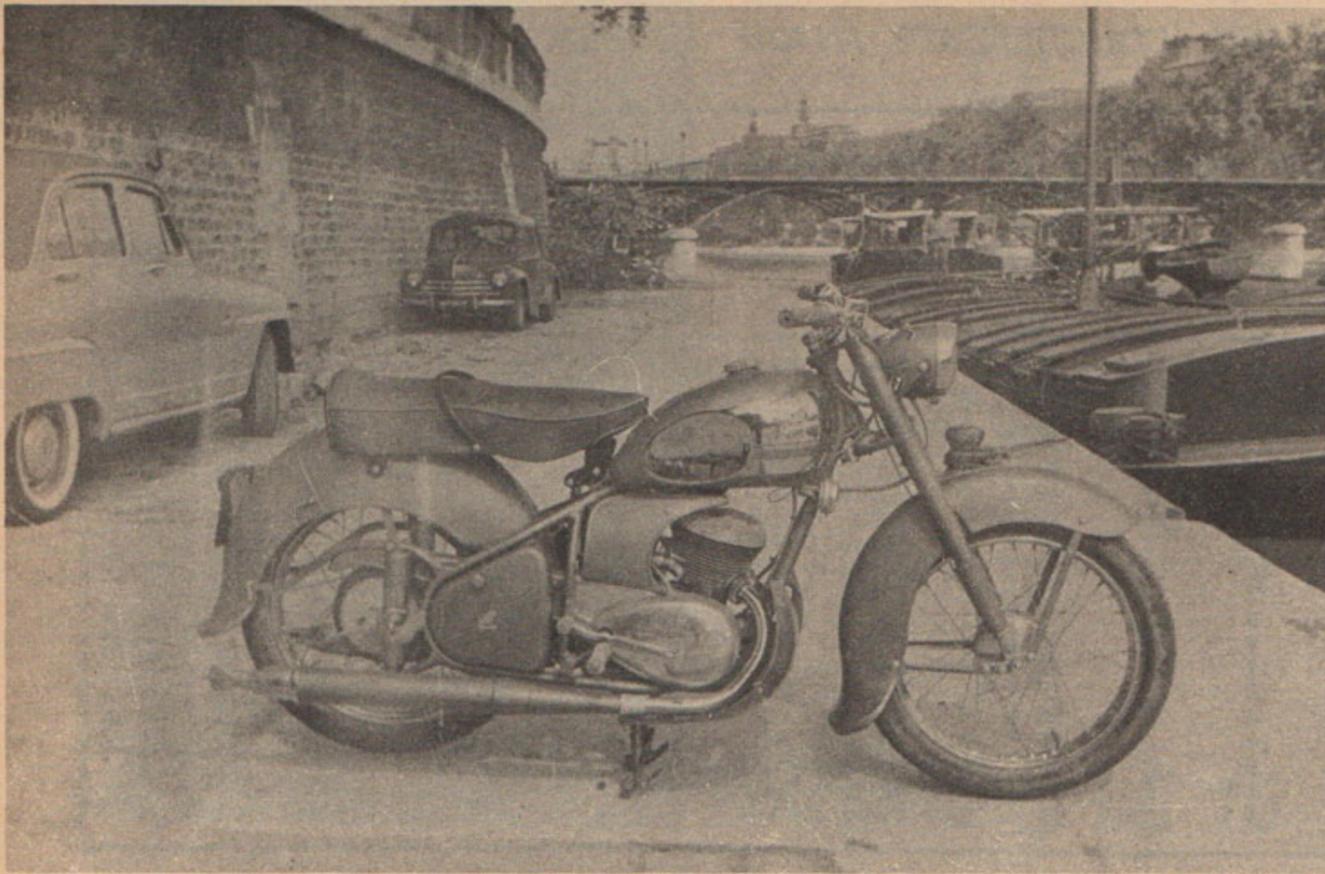
**Sidecars :** 1. Léon LIEKENS-Y. BELEN (B., Matchless); 2. Perlin-Ségal (F., BSA); 3. Snijder-X... (H., BSA); 4. Brems-Martin (B., BSA); 5. Magerat-X. (B., Matchless), etc.

### EN BELGIQUE

**NAMUR :** 1. Bill NILSSON (S., Crescent 7 R); 2. Jansen (B., Matchless-Sarolea); 3. Curtis (GB., Matchless officielle); 4. Johansson (S., Crescent-BSA); 5. Rombauts (B., BSA); 6. Vanderbecken (B., Triumph); 7. De Soete (B., Matchless); 8. Baeten (B., AJS 7 R); 9. B. Dirks (H., BSA); 10. Giles (GB., Triumph), etc.

★

**BEAUMONT :** 1. Sten LUNDIN (S., Monark officielle); 2. De Soete (B., Matchless); 3. Vanderbecken (B., Triumph); 4. Marechal (B., Matchless); 5. Donnay (B., FN personnelle), etc.



# ESSAI DE LA 176 A.D.

## PEUGEOT

OU  
UNE  
VÉRITABLE  
MOTO  
UTILITAIRE  
1959

**L**A crise qui, pour de multiples raisons, touche l'industrie de la moto, a modifié le sens que l'on donnait au terme « utilitaire ». Actuellement, lorsque l'on recherche un motocycle que l'on emploiera pour se rendre à son travail, pour faire ses courses, un engin que l'on « utilisera » tous les jours, c'est vers le cyclomoteur que se tournent les intéressés, dans leur presque totalité. En effet, le budget représenté tant par l'achat que par l'entretien, l'assurance, etc. d'une moto, fait de plus en plus de cette dernière un objet « de luxe » que l'on utilisera parce que l'on aime la moto,



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

pour les joies de sa conduite. Et pourtant, en 1959, l'on trouve encore des motos, 125 ou 175, rustiques, d'un prix de vente bas, qui ne réclameront que le minimum de soins et qui ne nécessiteront aucun réglage compliqué. Est-ce que cette conception se justifie encore en 1959, face à la concurrence des cyclomoteurs utilitaires ? C'est ce dont nous voulions nous rendre compte, et pour cela, notre choix s'est porté sur la 175 Peugeot 176 AD, machine qui figure depuis longtemps au programme de la marque de Beaulieu-Valentigney et dont différentes versions sont utilisées par les services publics français.

### LE PREMIER CONTACT

Cette 176 AD étant entièrement neuve, il nous a fallu procéder à son rodage. Pour cela, nous avons utilisé cette machine tous les jours pour nous rendre à notre travail, pour effectuer quelques petites promenades en duo, effectuant ainsi quelques 1.500 km sans avoir à « faire de la mécanique » une seule fois.

Au premier abord, avec cette machine, nous retrouvons une série de « caractéristiques Peugeot », tant dans la position que dans l'emplacement ou le choix des accessoires. C'est ainsi qu'au cours de nos premiers voyages, nous remarquerons que la position est bonne, à condition de s'asseoir assez en arrière sur la selle double (lorsque l'on transporte un passager, la position devient alors moins bonne, car le pilote est trop en avant), que la selle double est très confortable, que les « sabots » protecteurs montés par Peugeot depuis des années sont efficaces et protègent bien les pieds des projections d'eau, que les silencieux remplissent parfaitement leur rôle, que la nervosité du moteur et le bon étagement de sa boîte font de cette 175, légère et maniable, une machine agréable en ville. En revanche, le moteur est bruyant et les pignons de la boîte de vitesses signalent bien haut leur présence ; si la fourche avant est convenable, la suspension arrière est loin de donner satisfaction et, par ses réactions brutales nous rajeunit d'un dizaine d'années, nous ramenant à l'époque où les suspensions oscillantes n'existaient que sur quelques très rares modèles. Enfin, le frein avant est d'une inefficacité assez exceptionnelle, alors que le frein arrière bloque très facilement la roue.

Mais tout ceci demande des explications et avant de passer aux résultats chiffrés de nos essais, résultats que nous comparerons avec ceux obtenus lors de l'essai en 1954 de la 175 TC4, nous allons reprendre en détail toutes ces impressions que nous avons relevées pendant les premiers kilomètres.

### LE CONFORT

Le montage, de série, d'une selle double en caoutchouc mousse procuré au pilote un confort appréciable. Le guidon large, assez relevé, les repose-pieds placés assez en avant, tout ceci contribue à donner au pilote de la 176 AD une position « à la papa », position donc très convenable pour la destination de la machine. Lorsque l'on emmène un passager, il faut alors s'asseoir plus en avant, ce qui donne une position un peu moins bonne, mais encore très satisfaisante. Tout ceci laisse donc bien présager du comportement de cette Peugeot sur la route, mais après quelques kilomètres effectués sur des routes en « état moyen », on réalise vite ce qui handicape alors cette machine : sa suspension arrière coulissante.

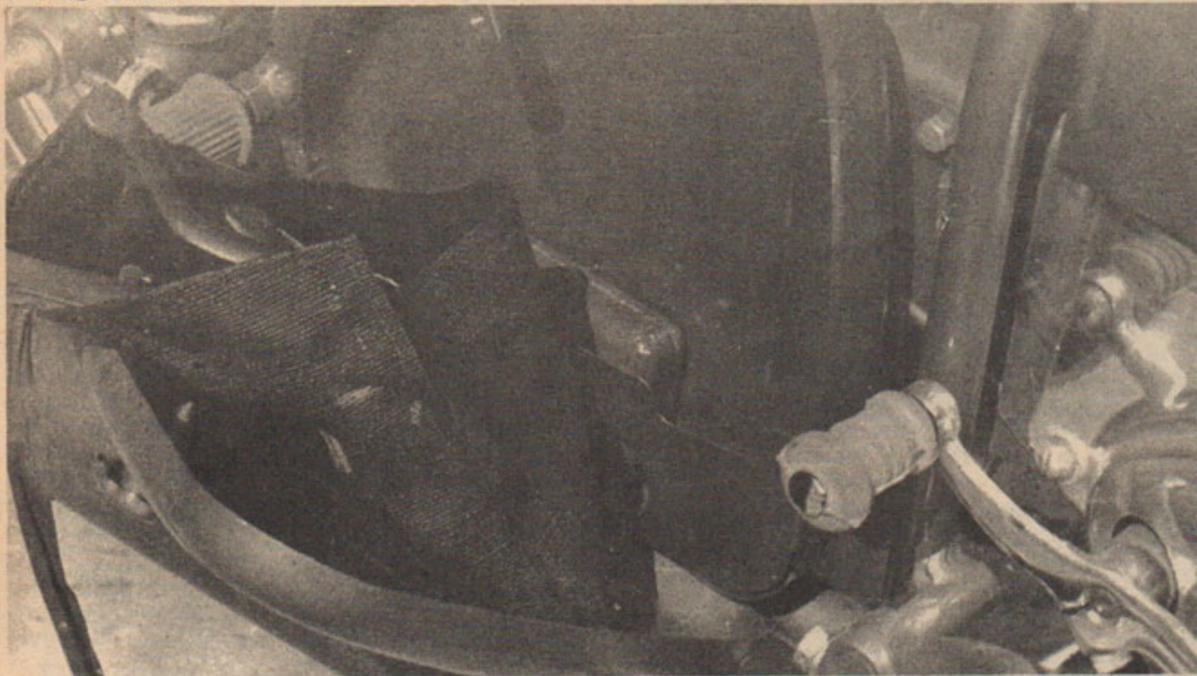
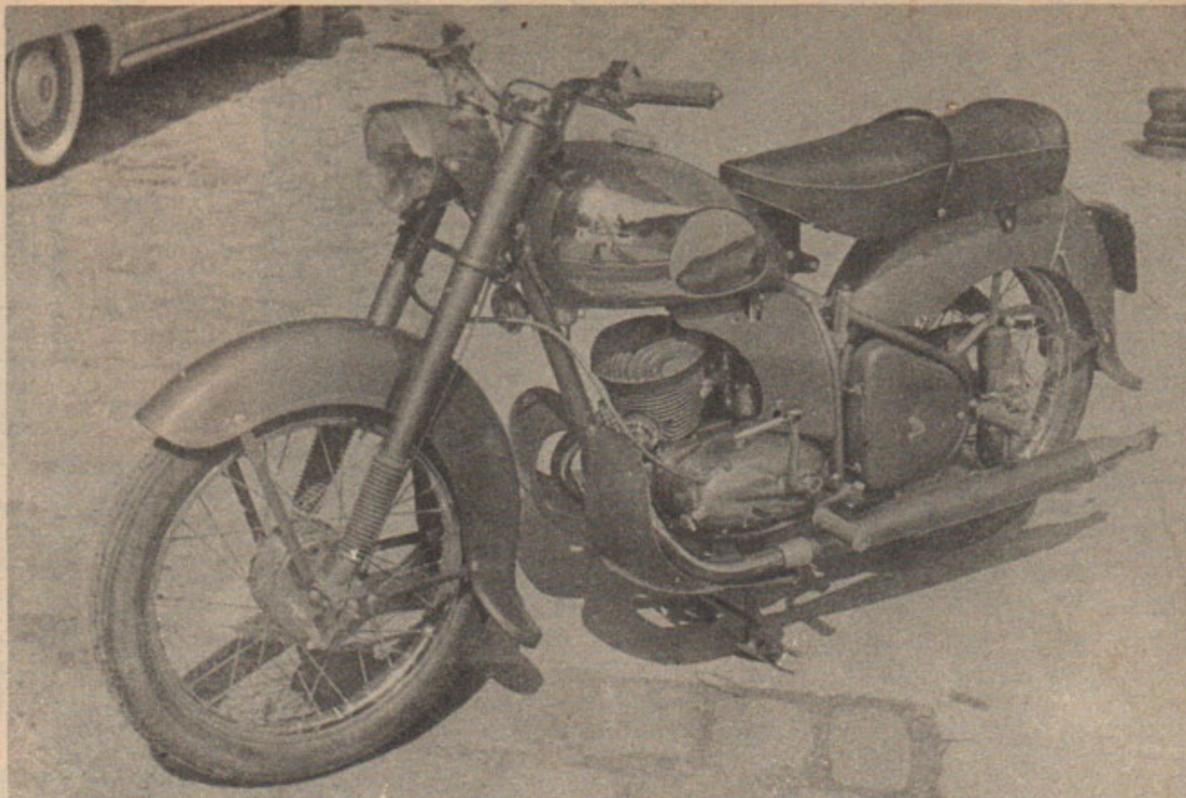
Cette suspension fonctionne bien. Mais son manque d'amortissement provoque des rebonds d'une sécheresse telle que moto et pilote sautent, la machine à son « atterrissage » se retrouvant plus ou moins dans sa ligne. En duo, l'amplitude des rebonds et des sauts qu'ils provoquent est nettement diminuée, mais

*La ligne de la 176 A. D. reste « très Peugeot ». Notez la longueur des pots d'échappement, fixés très bas.*

cette 176 AD reste quand même à ce point de vue, assez loin de ce que l'on est en droit d'attendre d'une motocyclette construite en 1959.

La fourche télescopique, rigide latéralement, est souple et son comportement ne donne pas de prise à la critique.

Notons, toujours à propos du confort, l'absence de vibrations désagréables puisque quelques vibrations seulement, d'une amplitude très limitée, sont ressenties, à grande vitesse, où le guidon vibre légèrement. Les commandes sont douces (particulièrement l'embrayage), et en plaçant judicieusement les repose-pieds (serrés sur cônes), le sélecteur se trouve bien situé. En revanche, la pédale de frein est un peu haute et les genoux serrent le réservoir à sa partie supérieure. Le mollet gauche est écarté par le kick-starter, ce qui oblige à mettre le pied gauche en bout de repose-pied, ce qui rend le « sabot » protecteur moins efficace.



#### LA TENUE DE ROUTE

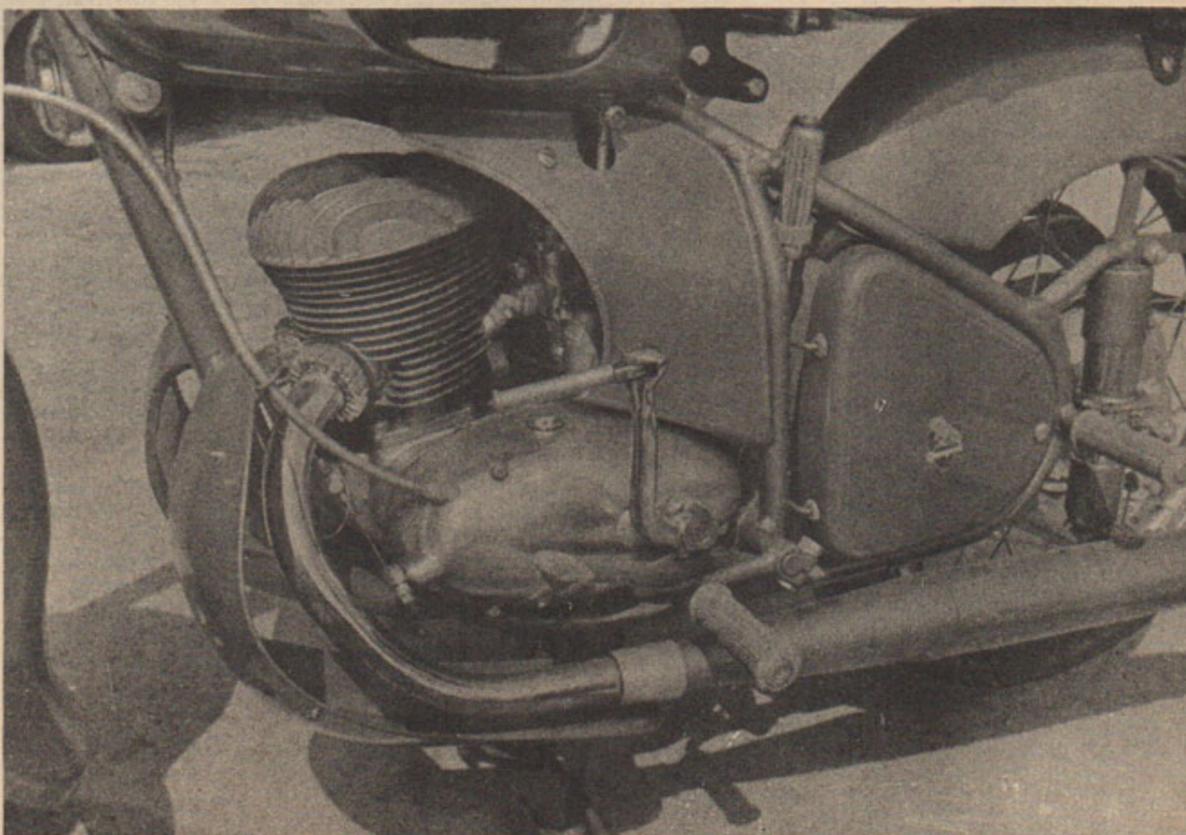
Bien que les pneus Michelin montés sur notre machine ne soient pas d'un profil particulièrement adapté à l'utilisation sur des « engins monotraces », la Peugeot tient bien la route sur sol sec, à condition cependant que le sol soit bien plan, sinon, les rebonds de la suspension arrière n'encouragent guère à virer penché. Dès que le sol est humide, la prudence est de règle, car les pneus n'ont vraiment pas un profil adapté à l'asphalte mouillé.

Enfin, une remarque, la béquille est placée assez bas et racle facilement dans les virages serrés.

#### UN MOTEUR NERVEUX

Nous avons déjà dit que le moteur nous avait surpris par sa nervosité. Les résultats de nos essais, en côte comme en accélération devaient le confirmer. Mais, avant de passer aux chiffres, signalons la docilité du moteur, toujours facile à mettre en route, s'accommodant très bien d'une attention distraite et d'une conduite sans raffinement.

*Du côté gauche, nous voyons le faux coffre à outils, la fixation sur cône des repose-pieds. Le robinet d'essence ne donne pas de réserve.*

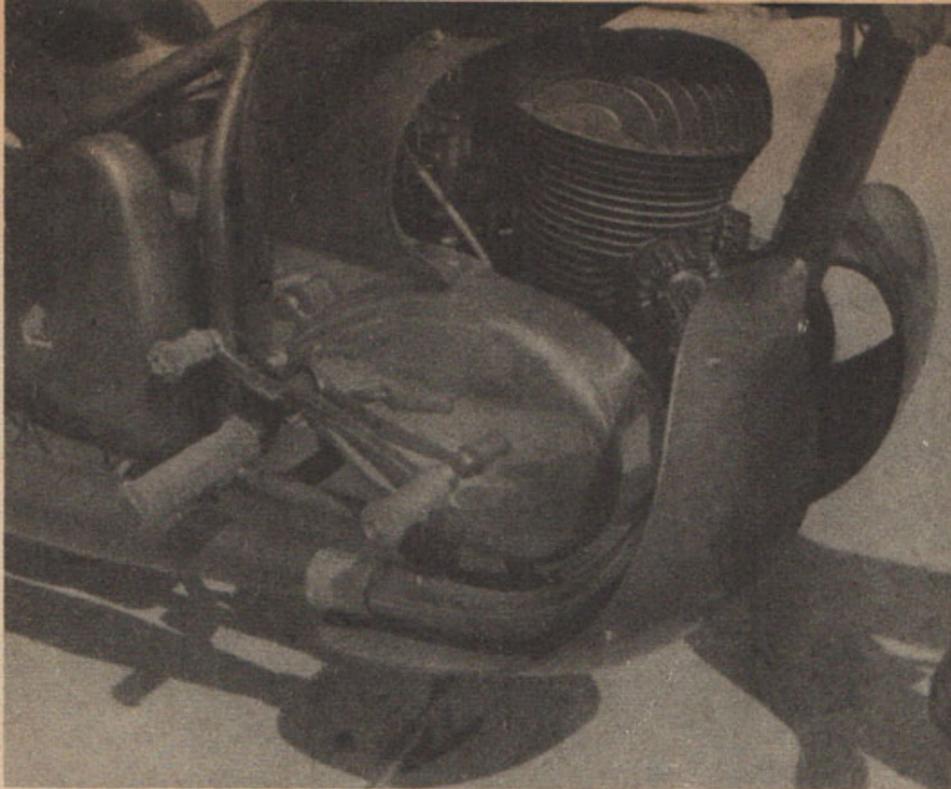


*Le coffre à outils est vaste l'outillage complet, de bonne qualité.*

Si la boîte de vitesses est très correctement étagée, sa commande laisse parfois à désirer. En effet, le sélecteur à double branche, fonctionnant selon les normes françaises, est doux, mais il arrive fréquemment de « rater » des vitesses, de même que le rapport enclenché « saute » ou que... la boîte se bloque. Tout ceci n'arrive évidemment pas à chaque sortie, mais la boîte s'étant bloquée deux fois au cours des 1.500 km que nous avons effectués, nous pensons qu'il y a ici un point que les usines Peugeot se doivent de revoir.

#### LES DETAILS

Les garde-boue sont très enveloppants et protègent efficacement. Nous avons parlé plus haut des sabots protecteurs; signalons encore, toujours au sujet de la protection, les deux tôles masquant le carbu, tôles démontables à l'aide d'un



Caché par des carters, des tôles, des « sabots », voici le moteur de la 176 A.D., d'une agréable nervosité. La bougie n'est pas très accessible.

tournevis et qui évitent aux projections grasses du carburateur de salir le pantalon du pilote. Mais ces tôles réduisent l'accessibilité au carbu. et entraînent, lors du nettoyage, à négliger les alentours du carbu, région où le cambouis s'installe alors en maître.

Le coffre à outils, placé du côté droit est suffisamment vaste, sa porte s'ouvre largement et l'outillage de bord est robuste et assez complet. Du côté gauche, un faux coffre assure la symétrie. Le bloc-moteur est étanche et reste généralement propre.

L'embrayage, très doux, ne patine jamais à chaud et se montre très progressif. A froid, il colle, et dès que l'on passe la 1re, la machine s'en va sans que l'on

ait besoin d'embrayer : un véritable embrayage automatique !

Phare, feu rouge et avertisseur sont alimentés par le volant magnétique. De l'installation électrique en général, il n'y a rien à redire et le commutateur au guidon est pratique.

Les pots d'échappement, très longs, se terminent par une sorte d'ogive fixée au pot par des écrous et une tige filetée soudée. Or, ces pots sont fixés bas et sont longs, ce qui transforme en entreprise délicate la descente d'un trottoir, car la tige filetée fixant l'ogive extrême s'arrache si l'extrémité du silencieux accroche le bord du trottoir. Et, cette ogive retirée, le silencieux perd 75 % de son efficacité. Si vous ne voulez pas éveiller l'attention des autorités et réveiller vos voisins, faites attention en descendant les trottoirs !...

La béquille, robuste, est munie de patins bien prévus qui rendent le béquillage facile ; de plus, on peut atteindre la béquille des deux côtés.

Enfin, chromes et émail sont dignes de la « qualité Peugeot », c'est-à-dire robustes et appliqués avec soin.

dire qu'elle est très judicieusement choisie, puisque le régime de puissance maximum (4.850 t/m) est atteint en 4me en duo et légèrement dépassé en solo. Ce choix de la démultiplication explique le très faible écart relevé entre les résultats en 4me assis et en 4me duo (3 km/h), ce qui rend cette machine tout à fait apte à l'usage en duo.

Lors de notre essai de la 175 TC4 en 1954, nous avons atteint, en 4me, 88 km/h assis, 96 km/h couché et 83 km/h en duo. Compte tenu des conditions d'essai, obligatoirement différentes, nous voyons que ces résultats sont identiques, ce qui prouve la régularité de la production Peugeot et la rigueur des contrôles de fabrication.

Le régime de rotation minimum du moteur se situe vers les 2.100 t/m, régime auquel correspond en 4me une vitesse de 34-35 km/h.

#### ACCELERATIONS

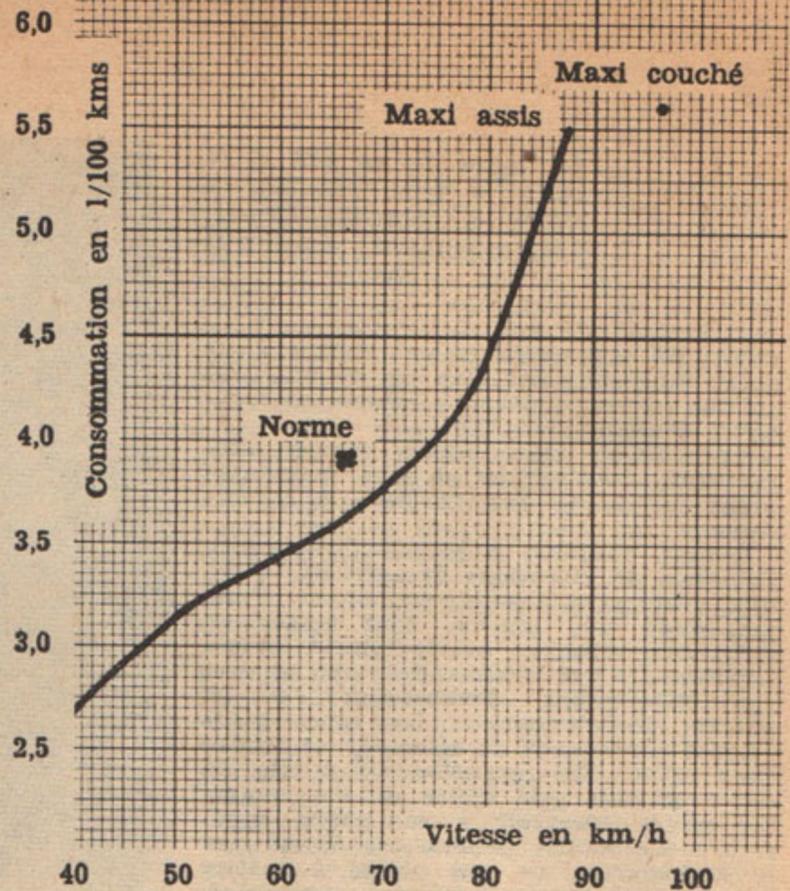
Sur nos habituelles distances, voici les temps réalisés par la 176 AD. Nous indiquons entre parenthèses les temps relevés lors de l'essai de la TC4 en 1954.

100 m : 8 2/5, moy. 43,9 km/h ( 9 2/5)  
 200 m : 13 1/5, moy. 54,96 km/h (14 3/5)  
 300 m : 18 moy. 60,0 km/h (19 1/5)  
 400 m : 22 1/5, moy. 64,86 km/h (23 )  
 500 m : 26 2/5, moy. 68,18 km/h (27 1/5)

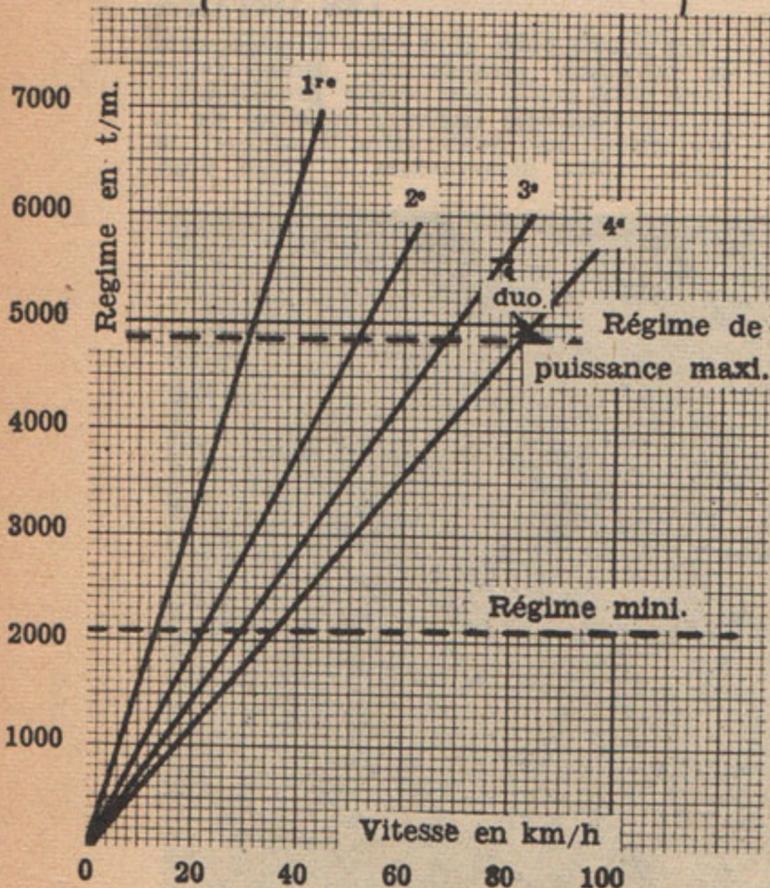
Nous voyons tout de suite que le gain en accélérations est très net par rapport au modèle 1954. Mais, pour mieux situer la nervosité de cette Peugeot, disons que sur les premiers 300 m elle accélère plus fort que la Terrot « Tournai » essayée en 1957, que la 175 Gnome-et-Rhône L 53; ces excellents résultats sont dus pour une part au couple important dès les bas régimes, et aussi, au choix judicieux de la démultiplication finale et au bon étagement de la boîte.

#### EPREUVE DE COTE

Dans notre côte d'essais, longue de 350 m, d'une pente moyenne de 8,7 %,



#### RAPPORTS RÉGIMES-VITESSES



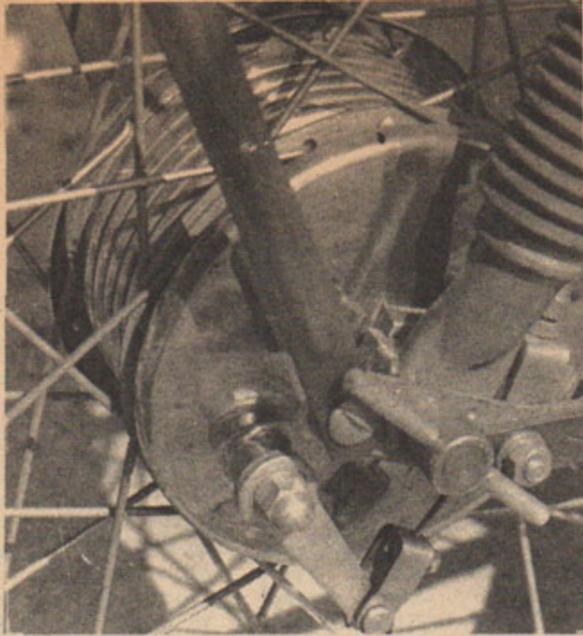
#### LES RÉSULTATS DES ESSAIS

##### VITESSES

Voici les vitesses maxima que nous avons atteintes sur chaque rapport :

Première : 44 km/h (6.930 t/m).  
 Deuxième : 62 km/h (5.910 t/m).  
 Troisième : 81 km/h (5.800 t/m) assis ;  
 84 km/h (6.000 t/m) couché ; 79 km/h (5.655 t/m) en duo.  
 Quatrième : 87 km/h (5.180 t/m) assis ;  
 96 km/h (5.690 t/m) couché ; 84 km/h (4.910 t/m) en duo.

Compte tenu du gabarit de la machine, de la position du pilote, les vitesses atteintes sont celles que l'on devait normalement atteindre avec 8 CV. De la démultiplication finale, on ne peut que



Les freins de la 176 AD : le frein avant (à gauche) est plus petit ( $\varnothing$  150 mm) que le moyeu-frein arrière ( $\varnothing$  170 mm) ! Les roues, à l'avant comme à l'arrière, sont montées à broche.

#### CONSOMMATION

Ici, pas de surprise, la consommation de cette 175 est ce que l'on était en mesure d'attendre, puisque, pour une vitesse normale de croisière, elle reste très honnête. Voici ce que nous avons relevé pour diverses vitesses :

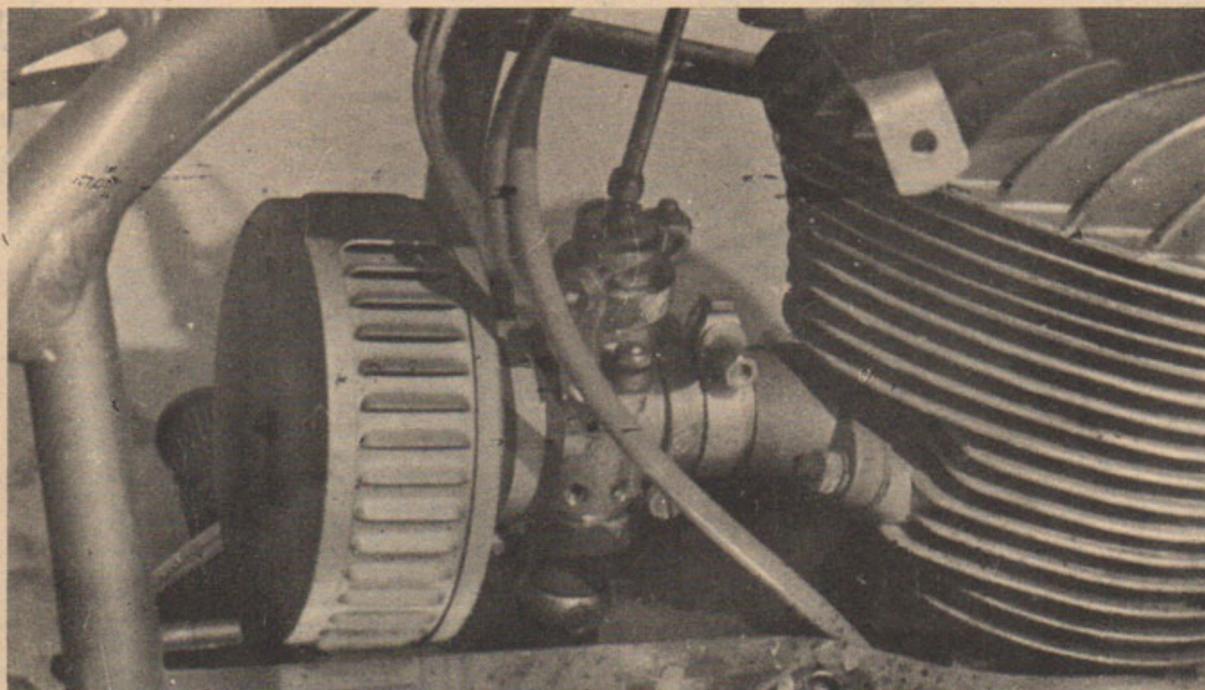
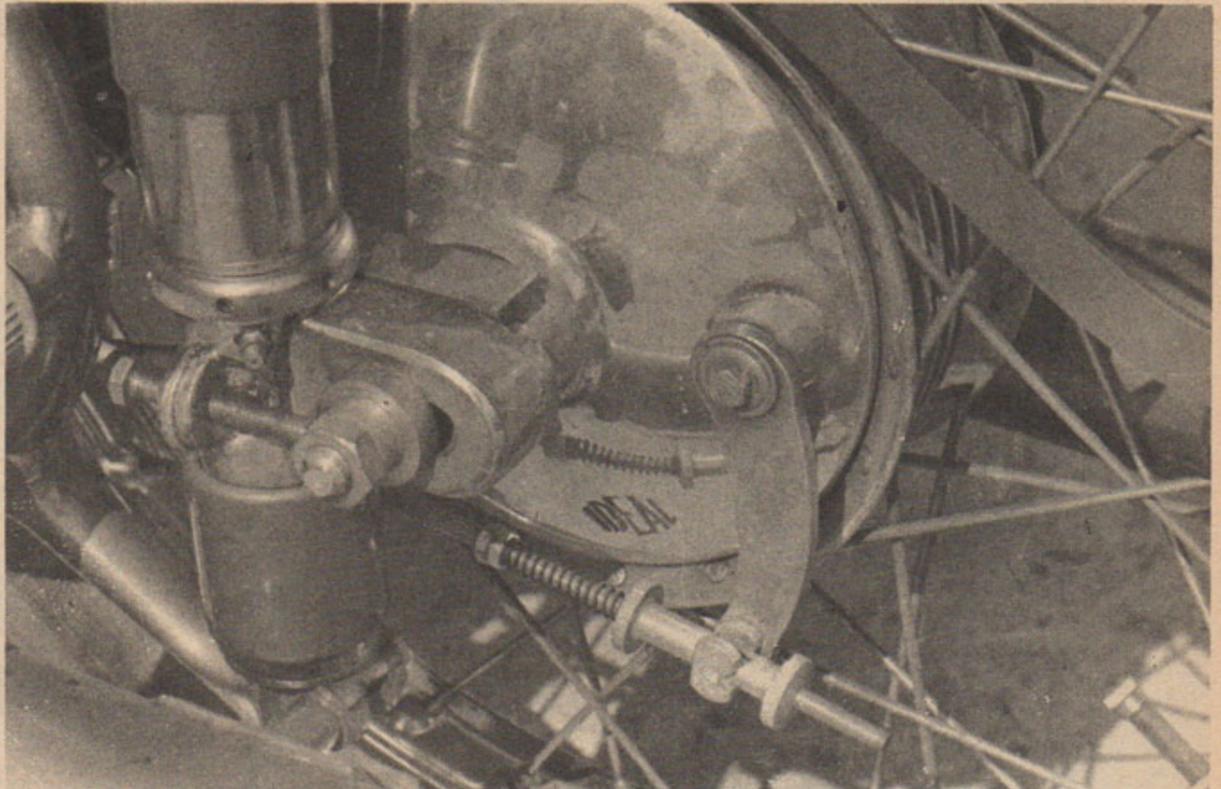
|                         |                   |
|-------------------------|-------------------|
| 40 km/h :               | 2,65 l.           |
| 50 km/h :               | 3,15 l.           |
| 60 km/h :               | 3,40 l.           |
| 70 km/h :               | 3,75 l.           |
| 80 km/h :               | 4,35 l.           |
| maxi-assis (87 km/h) :  | 5,5 l.            |
| maxi couché (96 km/h) : | 5,6 l.            |
| normalisée :            | 3,9 l. à 66 km/h. |

comprenant un passage à 11 %, les montées étant effectuées départ arrêté dans une portion à 6 %, la Peugeot s'est très bien comportée.

En effet, l'essayeur de 70 kg réalisait un temps de 23" (moyenne 54,8 km/h); l'essayeur de 85 kg gravissait la côte en 23" 4/5 (moyenne 52,9 km/h); en duo, 28" 2/5 suffisaient à monter 140 kg de pilote et de passager, à la moyenne de 44,4 km/h. Dans tous les cas, même en duo, les montées furent effectuées en utilisant les 3 premiers rapports. Par rapport à la TC4, les gains sont très nets de 1 2/5 pour le pilote léger, de 1 2/5 également pour le pilote lourd, de 1 3/5 en duo.

#### FREINAGE

Ici, la Peugeot est loin de mériter des louanges. Nous avons déjà signalé au début de cet essai que le frein avant était inefficace et que l'arrière bloquait facilement. Il nous faut préciser que le frein avant est un faux moyeu-frein, d'un diamètre très inférieur au frein arrière qui, lui, est un véritable moyeu-frein.

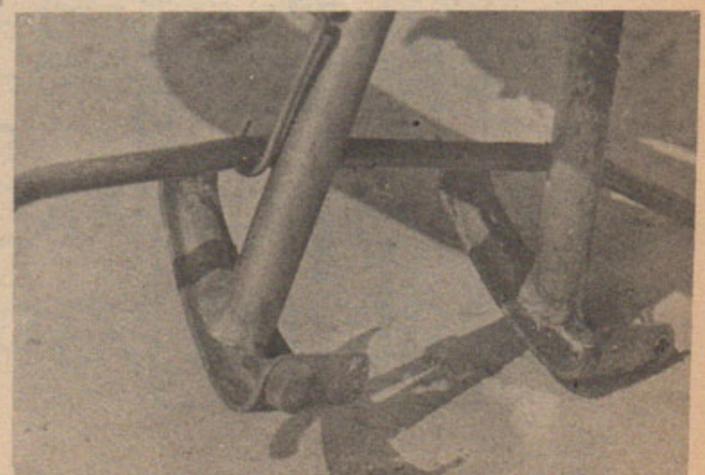


Le résultat pratique d'une disposition aussi bizarre est que lorsque l'on freine, la roue arrière se trouve beaucoup trop déchargée pour que l'on puisse utiliser le frein arrière plus qu'à la moitié de ses possibilités. Quant au frein avant, il est alors nettement insuffisant.

Voici, de 50 km/h à l'arrêt complet, les distances nécessaires. Entre parenthèses est indiquée la décélération moyenne.

|            |                                 |
|------------|---------------------------------|
| AV seul :  | 31,5 m (3,06 m/s <sup>2</sup> ) |
| AR seul :  | 26,7 m (3,61 m/s <sup>2</sup> ) |
| Les deux : | 17,4 m (5,54 m/s <sup>2</sup> ) |

Carénages enlevés, on voit ci-dessus le vaste filtre à air « Vokes » et le carburateur Gurtner. La béquille, bien dessinée, est robuste et fait du béquillage une manœuvre aisée.



#### UNE 175 UTILITAIRE 1959

... pourrait assez bien être représentée par cette 175 Peugeot. En effet, actuellement, « utilitaire » n'est pas synonyme de « veau » et les résultats en côte, en accélérations de cette machine la placent parmi les 175 françaises « tourisme ». D'autre part, bien que son prix de vente soit faible, cette Peugeot bénéficie d'une finition, de soins dans les détails (antivol Neiman par exemple), qui n'en font pas une « moto de pauvre ».

Parmi les critiques, deux principales : la suspension arrière et le freinage. En outre, on peut reprocher au moteur d'être généreux en bruits mécaniques, et à la boîte de vitesses d'être parfois délicate.

Telle qu'elle est, la 176 AD se présente comme une machine qui devrait fournir de longues années de « bons et loyaux services » sans que son propriétaire ait à lui accorder plus que le minimum de soins.

C. C.

## ESSAI 175 PEUGEOT "176 AD"

### DESCRIPTION TECHNIQUE

#### MOTEUR

Monocylindre deux temps.  
Alésage : 60 mm.  
Course : 60 mm.  
Cylindrée : 170 cc.  
Taux de compression : 7,8 à 1.  
Puissance : 7,9 CV.  
Régime correspondant : 4850 t/m.

Suspension AV : fourche télescopique.  
Suspension AR : coulissante, réglable.  
Jantes : 18" en acier.  
Frein : 150 mm de Ø à l'avant; moyen-  
frein de 170 mm de Ø à l'arrière.  
Pneus : AV et AR : 3,00x18.  
Réservoir d'essence : 11,5 l environ.  
Poids de la machine à sec : 105 kg en-  
viron.

### RÉGLAGES - ENTRETIEN

#### BOÎTE DE VITESSES ET TRANSMISSIONS

Transmission primaire par chaîne et pi-  
gnons de 13x32 dents.  
Rapport de démultiplication primaire :  
2,46 à 1.  
Transmission secondaire par chaîne,  
16x43 dents.  
Rapport de démultiplication secondaire :  
2,69 à 1.  
Rapports finals : 6,62 (100 %) - 8 (82,7%)  
- 10,65 (62,1 %) - 17,6 (37,6 %) à 1.

#### PARTIE CYCLE

Cadre : tubulaire simple berceau.

Allumage : par volant magnétique 40  
watts.  
Avance à l'allumage : 3,5 mm.  
Bougie : Marchal 34 S.  
Carburateur : Gartner M. 20. D; gicleur  
principal : 35-34; aiguille haute (I  
rondelle sous l'aiguille); niveau : cran  
du milieu.

#### GRAISSAGE :

Moteur : par mélange d'huile SAE 40 à  
l'essence, dans la proportion de 6%.  
Boîte de vitesses : SAE 40 (été); SAE 20  
(hiver).  
Pression des pneus : AV : 1,5 kg; AR :  
1,8 kg en solo, 2 kg en duo.

### RÉSULTATS OBTENUS

| Vitesses maxima :                                |                     |
|--|---------------------|
| solo   | duo                 |
| 1 <sup>re</sup> : 44 km/h (6,930 t/m)            |                     |
| 2 <sup>me</sup> : 62 km/h (5,910 t/m)            |                     |
| 3 <sup>me</sup> : 84 km/h (6,000 t/m)            | 79 km/h (5,655 t/m) |
| 4 <sup>me</sup> : 86 km/h (5,180 t/m)            | 84 km/h (4,910 t/m) |
| assis.   |                     |
| 96 km/h (5,690 t/m)                              |                     |
| couché.  |                     |
| Epreuve de côte :                                |                     |
| (350 m, pente moyenne 8,7 %).                    |                     |
| Pilote 80 kg : 23" moy. 54,8 km/h (1-2-3)        |                     |
| Pilote 85 kg : 23" 4/5, moy. 52,9 km/h (1-2-3)   |                     |
| Duo (70+70 kg) : 28" 2/5, moy. 44,4 km/h (1-2-3) |                     |
| Accélération :                                   |                     |
| 100 m départ arrêté : 8 2/5, moy. 43,9 km/h      |                     |

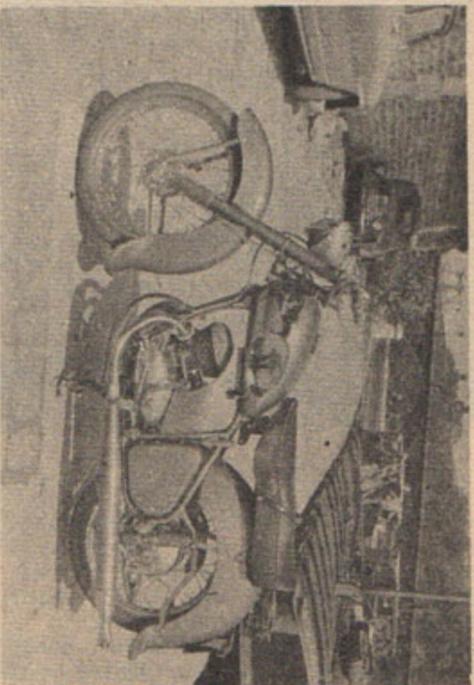
|   |
|---|
| 200 m départ arrêté : 13 1/5, moy. 54,96 km/h |
| 300 m départ arrêté : 18 moy. 60,0 km/h       |
| 400 m départ arrêté : 22 1/5, moy. 64,86 km/h |
| 500 m départ arrêté : 26 2/5, moy. 68,18 km/h |

#### Freinage :

(De 50 km/h à l'arrêt complet)  
AV seul : 31,5 m, décélération moyenne 3,06 m/s<sup>2</sup>  
AR seul : 26,7 m, décélération moyenne 3,61 m/s<sup>2</sup>  
les deux : 17,4 m, décélération moyenne 5,54 m/s<sup>2</sup>

#### Consommation :

|  |                  |
|--|------------------|
| 40 km/h : 2,65 l                           | 70 km/h : 3,75 l |
| 50 km/h : 3,15 l                           | 80 km/h : 4,35 l |
| 60 km/h : 3,4 l                            |                  |
| Vit. maxi (assis), 87 km/h : 5,5 l         |                  |
| Vit. maxi (couché), 96 km/h : 5,6 l        |                  |
| Consommation normalisée : 3,9 l à 66 km/h. |                  |



### RÉSUMÉ DE L'ESSAI

Robuste, équipée d'un moteur nerveux, à la boîte de vitesses bien étagée, la 176 AD Peugeot se présente comme une très intéressante utilitaire, de présentation et de finition soignées, dignes de machines de prix plus élevé.

Pour que cette 175 soit encore mieux adaptée à ce genre d'utilisation, nous souhaiterions que la suspension arrière et le freinage soient améliorés. Si l'adoption d'une suspension oscillante risque d'entraîner un prix de vente plus élevé, faisant perdre ainsi à cette machine un de ses principaux atouts, nous pensons que l'amélioration du freinage ne grèverait pas le prix de vente, puisqu'en interchangeant simplement frein avant et frein arrière, on obtiendrait des résultats très nettement supérieurs. Une commande plus précise de la boîte de vitesses serait souhaitable.

Enfin, soulignons la protection efficace du pilote contre les projections d'huile et d'eau.

**PRIX : 169.955 F t. t. c.**

### CONDITIONS D'ESSAI

|  |          |
|--|----------|
| Kilométrage effectué .....   | 1.500 km |
| Taille de l'essayer .....  | 1,70 m   |
| Poids de l'essayer .....   | 70 kg    |
| Réglages spéciaux ou modification .....  | néant    |
| Date et lieu de l'essai : du 15 mai au 23 juillet 1959 (Seine et Seine-et-Oise).   |          |
| Conditions atmosphériques le jour de l'essai : pression : 745 mm de mercure; température : 27,7 °C; humidité relative : 40 %; vent secteur nord-nord-est, force : 5 m/s. |          |

**D**EJA vainqueur à Cassel le mois précédent, Hazianis, « P'tit Jean » comme on le nomme amicalement dans tout l'Ouest, a renouvelé son succès le 26 juillet à Sucé, dans des conditions si dures que nous ne pensions pas le voir terminer la course. En parfaite condition physique, tenant une forme éblouissante, ne cassant plus depuis qu'il a correctement aligné son moteur dans le cadre et choisi une chaîne allemande qui résiste à tous les efforts, le champion de l'A.C.O. domine actuellement d'une bonne coudée le peloton de nos inters, battus en vitesse, en audace, en hargne aussi.

Seul à avoir à son actif deux places de premier, Hazianis peut donc être considéré comme étant le candidat numéro un au titre de champion inter 1959. Ceci ne veut évidemment pas dire que sa victoire est certaine, d'autant que le terrain de Thomer est dur pour les risque-tout et leurs mécaniques. Mais, sinon, qui pourrait battre le Sarthois avec ses propres armes ?

**A**DMETTONS le cas d'une défaillance de notre favori et considérons la situation au travers des enseignements apportés par la course sévère de Sucé: nos jeunes de premier plan Bertrand et Ledormeur, Vouillon encore, plus ancien chez les inters mais meilleur cette année qu'en aucun moment auparavant, voilà ceux qui suivent Hazianis de près, ceux qui, sans avoir atteint cette saison à l'exceptionnel brio montré par ce dernier ont toujours été à la pointe du combat et peu-

*Pour Hazianis, Sucé fut l'occasion d'une seconde victoire, consécutive à celle de Cassel. A ce rythme là, c'est le favori numéro un pour le titre 1959, bien qu'il ne soit pas en tête du classement provisoire au nombre de points absolu.*  
(ci-contre)

*Révélation n'est pas le mot qui convient en parlant de Paul Vouillon, qui est connu depuis longtemps. Pourtant, le Parisien nous cause cette saison une bien jolie surprise, marchant comme il n'a jamais marché et tenant la distance dans les plus difficiles circonstances. Avec tout cela, Vouillon est 3<sup>me</sup> dans l'ordre des chances pour le titre de champion de France inter!*  
(ci-dessous)

## A SUCÉ ...



## ... NOUVELLE VICTOIRE POUR HAZIANIS ...



vent parfaitement prétendre à porter le maillot de champion de France inter dont ils se sont révélés aussi dignes que le précédent, au panache près.

Ceci pour les « battants ». Mais nous ne saurions clore la liste de ceux qui, dans ce Championnat inter 1959, ont eu et auront encore un mot à dire sans citer Godéy et Chuchart, coureurs réguliers, tenaces, courageux, toujours dans l'action eux aussi et qui, à force d'intelligence de la course, se sont hissés sensiblement au même niveau que leurs camarades déjà nommés.

Ne cherchez pas au delà : le champion de France 1959 est parmi ces six hommes, nettement supérieurs cette année à tous leurs camarades.

**L**E TERRAIN de Sucé, nous vous en avons parlé au début de l'année, lors du trial organisé — en partie — sur son parcours. Il s'agit d'un circuit défini dans un agréable site naturel, un circuit bien breton, c'est-à-dire doté d'une large visibilité, pourvu de pentes à fort pourcentage, comportant de nombreux la-

cets et virages, le tout sur 1.620 mètres d'un terrain parfois semé de rochers, parfois légèrement caillouteux, toujours dur pour les roues et les mécaniques.

Autres points à définir : bonne droite de départ de plus de cent mètres de long sur la largeur voulue; un grand « S » remarquable, décrivant sa double courbe à flanc de colline. Pas d'arbres ou obstacles spécialement dangereux, largeur générale satisfaisante.

Accès facile, à un peu plus de trois kilomètres de la petite cité, à une quinzaine de kilomètres de Nantes d'où l'on peut arriver à Sucé par bateau de plaisance en accomplissant une merveilleuse promenade au long des rives de l'Erde.

**R**ENOMME voici quelques années pour ses grandes réunions internationales où s'alignèrent les Frantz, Prieur, Mingels, Leloup, Nilsson, etc... Le M.C. Sucéen connut ensuite une période creuse, changeant alors de mains et passant sous la direction de M. Louis Lefeur, important industriel Nantais pour qui le mo-

## ... SÉRIEUX CANDIDAT AU TITRE INTER DE CROSS



Gérard Ledormeur comptait parmi les favoris à Sucé. Fidèle à une tactique qui lui réussit, il n'a pas cherché la bagarre et sa régularité lui a valu de terminer troisième... ce qui le place en tête du classement provisoire du Championnat de France inter.

to-cross est un « hobby » d'autant plus attachant que ses deux fils, Jacques et Philippe comptent parmi nos bons jeunes éléments nationaux.

Louis Lefeur, ayant constitué une excellente petite équipe de « mordus » qui s'entendent à merveille, entreprit de relancer le C.M.S. puis, ayant remis tout à flot et réussi le remarquable trial de janvier 1959, s'en retourna à ses affaires, assuré que les éléments particulièrement homogènes réunis au sein du club sauraient marcher de l'avant.

Et c'est ainsi que, s'étant fait la main le 3 mai en présentant sur leur terrain un bon extra-national, ayant encore mené à bien sur le parcours voisin de Nozay l'organisation d'une réunion très suivie, le président Jouneau, le directeur sportif Jacques Lefeur, le trésorier Liebault, le secrétaire Maurice Racquet et le dynamique directeur de course René Poher en

Devant le front des concurrents, le sportif vice-président de la F.F.M. M. J. Castel, qui suit personnellement toutes les grandes réunions (avouez que le cas est assez rare pour valoir d'être signalé) et Mlle Le Chartier, secrétaire fédérale depuis bien longtemps et qui, en vacances dans la région, n'a pas voulu manquer la réunion.

Exemple à suivre place de la Concorde !



vinrent, toujours dans la même année, à nous donner une épreuve du Championnat de France inter.

Avouez que c'est là une activité sportive méritoire !

DANS l'ensemble, bonne organisation générale conduite avec dévouement et compétence. Sous les rapports publicitaires, service d'ordre, mesures de sécurité, aménagement du circuit et de ses dépendances, fléchage — du type trial — les responsables n'ont mérité que des compliments.

A signaler notamment la présence d'un chronométrateur officiel, M. Cormier ; les importantes mesures prises contre un incendie, en raison du risque supplémentaire né de l'accablante sécheresse de ce mois de juillet ; la distribution rapide des résultats ronéotypés, avec situation du Championnat avant et après l'épreuve sucéenne ; l'installation d'une vaste tribune au long de la ligne droite.

Quant à la sonorisation, réalisée comme à l'habitude par J.-M. Landureau et son équipe, elle fut à la mesure de la réputation du sportif technicien. Plus nous allons, plus nous sommes fondé à écrire que, dans ce domaine de la sonorisation-reportage d'un moto-cross, l'absence de Landureau est une lacune ! Et d'ailleurs, tous les grands organisateurs pensent comme nous.

Ambiance très amicale « à la bonne franquette ». C'est très gentil, très sympathique, c'est un peu obligatoire du fait que Sucé est une petite bourgade dépourvue de ressources sur le plan réceptif. Mais dans une épreuve d'importance, où de nombreuses personnalités officielles se trouvent réunies, cela manque un peu d'apparat, comparativement à ce qui se voit ailleurs.

QUELQUES accrochages eurent lieu lors du règlement des indemnités de déplacement. On sait qu'aux termes du règlement F.F.M. celles-ci se calculent depuis le domicile du coureur jusqu'au terrain où se déroule la course, la carte Michelin servant à définir la distance parcourue.

Rien à reprocher aux organisateurs, qui prirent le soin de demander au service routier de la Maison Michelin l'établissement des décomptes kilométriques con-



cernant tous les concurrents du Championnat, poussant le souci du détail jusqu'à envoyer aux coureurs, en même temps que le règlement de l'épreuve, ces évaluations des distances qu'ils auraient à accomplir pour rejoindre Sucé.

Toutefois — et se fondant sans doute sur les indications fournies par les compteurs de leurs voitures — certains coureurs élevèrent des réclamations. D'où des discussions qui ternirent quelque peu l'ambiance de la soirée.

Pour mettre un terme à ces histoires, on pourrait modifier le règlement F.F.M. dans l'esprit suivant :

— Chaque organisateur d'une épreuve de Championnat de France aurait à charge de faire établir par le Service Routier Michelin l'évaluation des distances parcourues par chacun des engagés bénéficiaires de l'indemnité de déplacement.

— Cette évaluation, demandée à l'avance serait incluse dans le règlement particulier de l'épreuve, soumis ensuite au visa de la F.F.M., laquelle officialiserait ainsi le barème des distances.

— Enfin, copie du règlement particulier de l'épreuve ainsi complété serait adressée comme il se doit aux concurrents intéressés, lesquels pourraient toujours, mais seulement dans le cas d'une erreur manifeste, déposer avant l'épreuve et par courrier adressé à la F.F.M. une réclamation motivée sur laquelle statuerait la Commission Nationale (et non le club organisateur).

Ainsi éviterait-on peut-être ces lamentables discussions d'argent qui, trop souvent, s'élèvent au cours des distributions de prix.

BONNE affluence, mais inférieure au chiffre habituellement atteint à l'occasion d'une épreuve de Championnat inter. Pourquoi ce relatif insuccès public ? Sans doute parce que c'était le troisième moto-cross proposé cette année dans la région, parce qu'encore nous sommes en période de vacances (les Nantais sont partis), parce qu'enfin la grande chaleur incitait les foules oisives à se rendre de préférence au bord de la mer, pas tellement distante.

De toute façon, nous ne croyons pas que l'on puisse tabler à Sucé, dans les meilleures conditions, sur plus de sept à huit mille spectateurs.

Parmi les hôtes de marque du M.-C. Sucéen, notons M. Jacques Castel, l'actif vice-président de la F.F.M., grâce à qui cette dernière entretient enfin des rapports suivis et directs avec le moto-cross, et Mlle Le Chartier, figure bien connue

Le départ vient d'être donné (1ère manche) Hazianis (à gauche) et Combes (au centre) entraînent le peloton.

Pour une fois moins malchanceux, Gilbert Brassine se fit remarquer surtout durant la seconde manche. Mais s'il a amélioré de la sorte son classement au Championnat, il n'est pas encore assuré de terminer dans les quinze premiers.



des habitués de la place de la Concorde où elle exerce depuis longtemps la fonction de secrétaire administrative.

Rencontré aussi, au hasard de nos passages côté ligne de départ, M. Gautier, actuel président de la Ligue Anjou-Bretagne, accompagné de son vice-président, M. A. Bernard. Enfin, Sucé avait reçu la visite de nombreux dirigeants de clubs organisateurs, tels MM. Lervoux (Thouars), Ledormeur (Nantes), Lalait (Périgueux), etc...

OURTOISEMENT, René Poher, directeur de course du M.-C. Sucéen, s'est effacé devant Marcel Seery, vice-président de la Commission Nationale de moto-cross et à qui l'on a fréquemment recours pour donner le départ dans les compétitions officielles.

Or, et ce n'est un secret pour personne, Marcel Seery ne réussit ses départs que dans la mesure où aucun incident ne vient compromettre leur régularité. L'an dernier, en Championnat du Monde à Cassel, cette année encore sur ce même terrain, à Sucé enfin puisqu'il faut y arriver, il a présidé à des envolées désastreuses aussitôt que les concurrents ont cédé à la nervosité ou qu'un événement inattendu est venu fortuitement troubler l'ordre des choses.

Il faut d'abord regretter que nos organisateurs de grandes compétitions officielles (Mayenne excepté) n'aient pas cru devoir s'inspirer de la recommandation fédérale incluse dans le règlement de nos Championnats de France et qui préconisait l'emploi du starting-gate (nos directeurs de course n'ayant généralement pas su s'accommoder des feux électriques essayés l'année précédente).

Ceci dit, un bon départ tient moins au moyen employé qu'à l'autorité, au sang-froid manifesté par le directeur de la course en toutes circonstances. Or, Marcel Seery, qui est de toutes nos éminences sportives celle qui est le plus souvent en contact avec les coureurs, Marcel Seery qui a su se faire « accepter » amicalement par ces derniers (ce qui est tout à son honneur) ne les impressionne plus assez pour conserver sur eux l'autorité montrée à l'occasion par M. Acat ou M. Druet pour ne citer que ces deux exemples.

En outre, Seery — qui comprendra nous en sommes sûr le caractère tout amical de ce passage de notre article — est d'un tempérament bouillant. Ceci qui présente par ailleurs d'indiscutables avantages, lui nuit quand il s'agit de donner un départ car alors il s'agit, discute, s'empigne avec les récalcitrants, ce comportement ajoutant à la confusion générale.

Ainsi en fut-il dans la seconde manche, à Sucé. A l'origine, il y eut une faute de Gilbert Brassine qui, alors que tous les partants (dont lui-même) attendaient le signal, moteurs tournant, rentra tout soudain au parc des coureurs ! Erreur grave, car en un tel moment, une telle manœuvre n'est concevable qu'avec le plein accord du directeur de course et, de plus, durant une épreuve de Championnat, les machines ne doivent pas être ramenées en dehors du parc fermé !

Faute ensuite de Schmid qui, on ne sait pourquoi, éprouva le besoin de rejoindre Brassine au parc. Enfin, les 2 hommes regagnèrent la ligne droite, tournant derrière leurs camarades alignés afin de reprendre leurs places respectives quand, trop tôt, Seery abaissa le drapeau rouge !

Brassine, alors, est encore en route derrière ses camarades, marchant à faible allure. Quant à Hazianis et deux ou trois autres, ils restent sur place, surpris par ce start mal ordonné.

Landureau annonce qu'il ne peut y avoir faux-départ (ce qu'effectivement précise le règlement F.F.M. des Championnats de France). Cette déclaration provoque chez les spectateurs, irrités de voir leur idole (Hazianis) sur la touche, une tempête de hurlements et de sifflets et, paraissant perdre la tête et céder à la pression du public, Seery arrête tout le monde au premier passage, afin de recommencer le départ... qu'il rate encore !

Intermède comique... mais déplacé : Godéy et quelques autres, agacés (il y a de quoi !) entament un petit rodéo au lieu de se ranger immédiatement sur la ligne. Echange de mots dépourvus d'aménité, puis tout rentre dans l'ordre et, menaçés d'une minute de pénalisation pour toute nouvelle perturbation, les coureurs finissent par démarrer sans plus d'histoire.

Moralité : il faut désigner de préférence, comme directeur de course un homme peu connu des coureurs et réputé pour sa maîtrise de soi. Et il faut encore, pour l'année prochaine, rendre obligatoire l'emploi d'un starting-gate éprouvé, l'idéal, du point de vue sécurité pour les coureurs et garantie de bon fonctionnement, étant le modèle employé en Suède (moto-cross des Nations 1958) et en Grande-Bretagne (G. P. d'Angleterre 1959).

Enfin chaque règlement particulier d'épreuve de Championnat devrait comporter une clause réservant une minute de



Bertrand, pas tellement heureux dans la première manche, fut excellent ensuite. A l'heure présente, ses chances d'être champion de France demeurent intactes... Tout dépend de Thomer !

pénalisation (ou un tour de retard) au coureur qui « mordrait » sur l'élastique avant le signal du départ.

DESHAIE, exempté par la F.F.M. quant à la participation aux deux premières manches du Championnat, devait prendre le départ à Sucé mais fait défaut de même que Vanlerberghe, lequel n'a pas cru devoir expliquer son absence.

Présentation des coureurs, bien venue, menée rondement par Landureau entre deux morceaux entraînants qu'exécute « La Jeune Garde », musique habillée de blanc et constituée sous l'égide de M. le curé de Sucé qui, ceci nous le prouve, se soucie d'occuper agréablement la jeunesse locale.

Dans les premiers mètres, Combes paraît avoir une chance de passer en tête mais Hazianis s'assure l'avantage au sortir de la ligne droite et, dès cet instant, marche sûrement vers une victoire que nul ne pourra lui contester.

Peu chanceux sur ce terrain où il brûle le plus souvent, Beaumard fit une magnifique remontée durant la première manche. On le voit ici rejoindre Schmid, qu'il passera ainsi qu'onze autres concurrents !





Emergent de la poussière, voici Chuchart, suffisamment remis de son accident de Cassel pour être encore cette fois parmi les meilleurs.

Une poussière phénoménale s'élève sous les roues des coureurs, formant rapidement un nuage opaque qui ne retombera qu'avec la fin de la course. Ceci, qui tient essentiellement à l'état de sécheresse du sol crevassé par la chaleur, gênera terriblement les pilotes, aveuglés, obligés de « couper » en maintes occasions à moins d'accepter de gros risques.

Beaumard, bien parti, doit s'arrêter presque aussi vite : un chiffon placé dans le filtre à air en protection supplémentaire contre la poussière nuit au bon rendement du moteur. Ennui rapidement surmonté, mais l'excellent Angevin repart en dernière position entamant alors un sensationnel retour qui le ramènera de la 18<sup>me</sup> à la 6<sup>me</sup> place !

Ordre des passages, au début : Hazianis, Ledormeur, Combes, Godey, Chuchart, puis Robert Klym, Bertrand, Cros. Cependant Chuchart recule sérieusement tandis que Bertrand passe à l'action et se rapproche des premiers. Vouillon lui-même, relégué assez loin, revient vite et fort talonnant bientôt Robert Klym puis Bertrand : belle performance, améliorée encore par la suite car le Parisien passera ces adversaires et finira troisième !

Sur la fin, Chuchart réalise à son tour un beau retour, prenant la septième place devant Bertrand qui a dû céder un peu de terrain. Le train a été rapide et seuls les cinq premiers ont accompli 23 tours du circuit dans le temps imparti.

**A**PRES les incidents que l'on sait, les coureurs repartent pour la seconde manche, moins Julienne qui a dû abandonner, souffrant du dos (il s'est brisé deux semaines plus tôt quatre apophyses vertébrales).



**Surprise :** Combes est en tête, Combes qui a effectué une remarquable première manche et semble se trouver bien de l'embrayage Norton auquel il a demandé la fin de ses ennuis antérieurs.

Hazianis suit de près, les deux hommes se détachant déjà devant Bertrand (souvent le meilleur quand la fatigue se fait sentir), Vouillon qui est loin de baisser les bras (il a un moral formidable), Cros qui ne tiendra pas à cette place, Chuchart que l'on verra finir quatrième (encore un qui ne craint pas le kilométrage), puis Brassine, bon dans l'ensemble à Sucé, Drobecq qui s'assurera au classement général cette 10<sup>me</sup> place à laquelle il prétendait la veille aux entraînements (à propos, meilleurs temps aux essais : Hazianis, 1' 54" et Beaumard, 1' 54" 3/5).

Robert Klym vogue sans espoir, suspension arrière hors d'usage et René Klym ne peut rien faire, se ressentant encore de sa fracture de la jambe en deux épisodes. Autre malchanceux, Jacquemin (carter de boîte brisé) et Schmid (boîte de vitesses brisée... la septième depuis le début de saison, comprenez qui pourra !).

Les autres font ce qu'ils peuvent, dans cette poussière qui leur brûle les yeux en dépit des lunettes. Mais tout l'intérêt de la course se situe en tête où Hazianis, voulant à toute force passer Combes qui ne s'en laisse pas conter, ramasse une gamelle par bonheur sans autre effet que de le faire rétrograder à la cinquième place. Pas pour longtemps, car le voici troisième derrière Combes et Bertrand, puis second de nouveau quelques tours plus loin.

Combes cependant ne faiblit pas et c'est la malchance qui décidera seule de son sort, à la mi-course : sa chaîne primaire se rompant et bloquant son embrayage, il tombera, laissant le passage à tout le monde.

Beaumard, connaît des ennuis divers mais parvient à se cramponner à la neuvième place. Vouillon est bon troisième, comme tout à l'heure, et Ledormeur se rapproche durant la seconde moitié de cette manche, pour finir à la cinquième place qui lui assurera le leadership au classement provisoire du Championnat.

Ces places prises, la fin de course est un peu monotone. Que voulez-vous, les hommes sont exténués après un effort prolongé dans ces dures conditions.

**N**OUS vous avons parlé au début des candidats au titre de champion de France inter 1959. Voyons un peu ce qui se passe derrière eux : en tête des « moyens » au classement provisoire, Beaumard, pour qui ce résultat est plus qu'honorable. Il précède Cros, irrégulier cette saison (mais pourquoi diable ?), Combes dont les premiers mois ont été difficiles (ennuis mécaniques), Julienne, Drobecq assez bien classés.

Schmid se situe en début de la seconde partie du tableau : des ennuis, pour lui aussi, et des préoccupations côté professionnel (il monte avec son père un commerce station-service magasin et atelier motos) l'ont empêché de faire mieux. Le suivent Charrier, en bonne voie de décrocher à nouveau la licence inter-expert malgré une chute à Pernes dont son classement se ressentit ; Robert Klym, Brassine, mal partis mais qui pourront s'accrocher de justesse (leur valeur n'est pas en cause, bien qu'indiscutablement ils n'aient pas la grande condition des années précédentes).

Enfin, en queue, Vanlerberghe (pour qui une mince possibilité peut subsister à Thomer), puis Mélioll, Jacquemin et René Klym (ce dernier devant cette pénible situation à ses fractures du pé-

Pauvre Combes, qui sut résister à Hazianis dans la seconde manche, mais qui perdit le fruit de ses efforts sur bris de la chaîne primaire !



J. M. Landureau félicite et interviewe Tiarcelin après sa belle victoire dans la course annexe, dite Coupe « Inter-Provinces »

roné), pour qui nous ne voyons plus guère d'espoir !

Un dernier mot : voici « notre » équipe pour le moto-cross des Nations (30 août à Namur) : première série : Hazianis, Chuchart, Ledormeur ; seconde série : Bertrand, Godey, Vouillon ; remplaçant : Georges Delpeyrat.

Ceci, bien entendu, n'est que la sélection que nous ferions si nous avions à charge de former le team national. Mais peut-être M. Jacques Castel — venu justement à Sucé pour se faire une idée des uns ou des autres — et Marcel Seery, directeur technique de l'équipe de France, rejoindront-ils notre point de vue ?

Tout bien pesé, notre choix paraît harmonieux, bien équilibré, et n'est constitué que de valeurs sûres.

R. C. D.

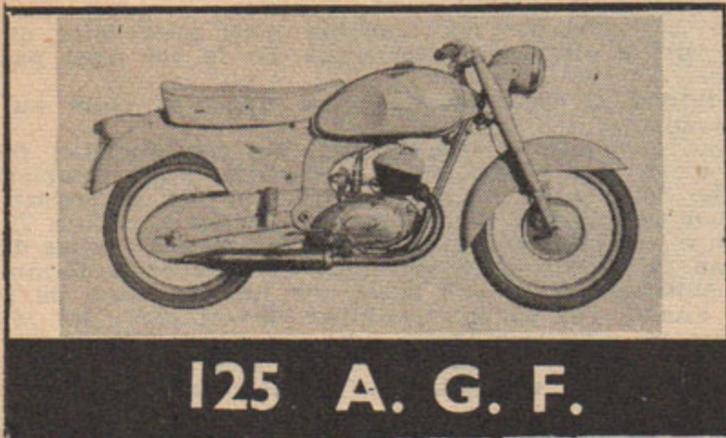
## RÉSULTATS TECHNIQUES

**CHAMPIONNAT DE FRANCE INTER, 3<sup>me</sup> EPREUVE, 1<sup>re</sup> manche, 45 minutes, 23 tours, 37,260 km :** 1. Jean HAZIANIS (BSA) ; 2. Gérard Ledormeur (BSA) ; 3. Vouillon (BSA) ; 4. Combes (BSA) ; 5. Godey (BSA) ; 6. Beaumard (BSA) ; 7. Chuchart (BSA) ; 8. Bertrand (BSA) ; 9. Brassine (BSA) ; 10. Jacquemin (AJS 7R) ; 11. Charrier (BSA) ; 12. Drobecq (BSA) ; 13. Robert Klym (BSA) ; 14. René Klym (BSA) ; 15. Cros (BSA) ; 16. Julienne (Gilera-Olivotti) ; 17. Schmid (BSA) ; 18. Mélioll (Matchless). Le Nordiste Vanlerberghe n'est pas venu à Sucé (motif non communiqué).

★  
**Seconde manche, 45 minutes, 22 tours, 35,640 km :** 1. HAZIANIS ; 2. Bertrand ; 3. Vouillon ; 4. Chuchart ; 5. Ledormeur ; 6. Brassine ; 7. Drobecq ; 8. Godey ; 9. Beaumard ; 10. Charrier ; 11. René Klym ; 12. Cros ; 13. Schmid ; 14. Combes ; 15. Jacquemin ; 16. Mélioll ; 17. Klym Robert. Rémi Julienne n'a pu prendre le départ de cette seconde manche.

★  
**Classement général de l'épreuve :** 1. Jean HAZIANIS, 2 pts ; 2. Vouillon, 6 pts ; 3. Gérard Ledormeur, 7 pts ; 4. Bertrand, 10 pts ; 5. Chuchart, 11 pts ; 6. Godey, 13 pts ; 7. Brassine, 15 pts ; 8. Beaumard, 15 pts, départagé au temps ; 9. Combes, 18 pts ; 10. Drobecq, 19 pts ; 11. Charrier, 21 pts ; 12. René Klym, 25 pts ; 13. Jacquemin, 25 pts, départagé au temps ; 14. Cros, 27 pts ; 15. Schmid, 30 pts ; 16. Robert Klym, 30 pts ; 17. Mélioll, 34 pts ; 18. Julienne, une seule manche disputée.

# Autour du 125 Ydral :



**J'**AI déjà donné mon avis sur cette moto dans les colonnes de « ce qu'ils en pensent », la machine avait alors 9.000 km. J'avais insisté sur le fait que cette machine qui était, à l'origine, un compromis entre une moto classique et une moto sport, m'avait été livrée équipée d'accessoires qui l'empêchaient de fonctionner correctement et que j'avais dû la mettre au point à mes frais.

Voici les réflexions que m'inspire cette moto qui a, maintenant franchi le cap des 20.000 km.

Il fallait choisir :  
moto classique ou moto sport.

J'ai opté pour la sport.

La partie cycle a donc été remaniée en vue d'une utilisation bien définie : en ville (Paris), je conduis assez doucement et ne cherche pas à me faufiler. Sur route, je fais presque exclusivement les trajets suivants : Paris-Briare (150 km) N7 ; Paris-Reims (160 km) ; Reims-Briare (250 km).

Je connais donc parfaitement les parcours et si, sur les lignes droites, je ne roule pas en ouvrant les « gazengrand », les virages eux, sont pris au maximum ; compte tenu des lignes jaunes qui sont très utiles. D'autres part, je conduis sur route en « limande » et en style coulé (j'essaye de faire de mon mieux).

## MOTEUR :

Mis au point et réglé par la maison Ydral (station-service de la rue du Débarcadère).

Carburateur Dell'Orto UB22S avec pipe d'admission conique raccordée au carénage arrière. Silencieux Wilmann Iter, tube d'échappement diamètre intérieur 37 mm, longueur 560, transferts accordés.

Les performances sont excellentes par rapport à la cylindrée, les essais des AGF et Mochet l'ont montré.

Néanmoins, ce moteur a eu des mésaventures, peut-être dues au fait que je conduis sport.

Vilebrequin et chaîne primaire cassés à 10.000 km. Le bris de l'un ayant entraîné celui de l'autre, on ne sait lequel a commencé cette farce à près de 100 km/h.

Volant magnétique : SAFI SSX changé à 10.000 km, il ne valait plus rien.

Le T 40 qui lui succéda a laissé 3 rotors éclater en 10.000 km. Ayant appris cette faiblesse (soulignée d'ailleurs par M. Durand dans cette revue) je n'ai jamais été surpris. Dès qu'une fente apparaissait, je filais chez Ydral qui changeait le rotor gratuitement. Maintenant, il y a un Dynex dont on m'a assuré la durée. 3.000 km après le montage, un fil était dénudé me supprimant l'éclairage. D'autre part, les sorties de fils du stator ne correspondent pas à leur trou de sortie dans les carters et frotlent, à l'intérieur du moteur, des parties métalliques. Ce qui ne me rassure pas du tout pour la raison suivante :

Une nuit, avant de monter sur la moto, je donne un coup d'œil au moteur : horreur, un petit arc électrique se produisait entre le fil de bougie et la cuve du carburateur. Bienveillante, la moto n'a pas pris feu.

Je pense donc, qu'entre le carter et le fil de bougie, ce phénomène va se reproduire.

Des vibrations apparaissent à bas-régime. Toutes ces mésaventures sont inadmissibles, même sur des machines de sport. Je n'ai rien d'autre à signaler pour le moteur.

## MODIFICATIONS DEMANDEES :

Augmentation du diamètre du vilebrequin.

Trous de carter appropriés au Dynex.

Imposer aux usines les systèmes d'admission et d'échappement.

Culasse Maucourant donnant le même taux de compression pour améliorer le refroidissement.

## BOITE DE VITESSES

Bien étagée. En utilisant la démultiplication secondaire 15x43, la conduite en solo est agréable. En duo 14 13 serait le

bienvenu. Ceci ne me concerne pas car je roule presque exclusivement en solo.

A 3.000 km, une fourchette et un crabot balladeur étaient usés. Bien que la machine soit sous garantie, l'usine, qui a fait la réparation, n'a pas daigné m'en faire bénéficier.

Le sélecteur d'origine a peut-être des branches un peu courtes. Mais si beaucoup de conducteurs réclament une modification, c'est à la maison qui construit la partie cycle qu'il faut s'adresser. Les constructeurs français devraient, une bonne fois pour toutes, aller voir du côté des machines anglaises ou allemandes.

Quant au sélecteur à droite ou à gauche, je crois que c'est une question d'habitude. Par contre, la position relative des vitesses la meilleure me semble être (j'ai un 2 temps) : point-mort, 1re, 2me, 3me, 4me, et disposées ainsi : tout en bas pour rétrograder, tout en haut pour monter.

Je me suis très bien habitué à cette disposition depuis que j'ai monté un sélecteur à branche unique inversée.

L'embrayage fonctionne très bien.

Graissage : 6 % de n'importe quelle huile 2 temps en ville. 8 % sur route de Motul mix-course ; additif : Autol Desolite qui semble efficace.

Eclairage : C'est une source d'ennuis continuelle ; les ampoules 12 volts grillent, celles de 24 volts sont trop fragiles ; c'est un cercle vicieux. Le mal ne vient pas de la poignée commutatrice car, sur le Mors Paris-Nice, cette dernière ne m'a pas donné d'ennuis. Peut-être que le Dynex améliorera la situation ?

Consommation : Elle est satisfaisante.

3 à 4 l aux 100 km. Il est vrai que j'ouvre peu les gaz et que je conduis couché.

## PARTIE CYCLE

Du point de vue de l'esthétique, il est incontestable que cette moto « a de la gueule ». Basse, ramassée, légère, cependant, elle est vraiment racée.

Je l'ai modifiée sans lui retirer de son charme.

Suspensions : Jusqu'à 90 km/h, en conduite touriste, elles sont acceptables. Autrement, il faut les changer.

A l'arrière : éléments Newton analogues aux Ydral « compétition ».

A l'avant, la Grazzini est toujours présente. Elle va être remplacée par une Earles, genre BMW, avec amortisseurs Lelaurain.

Freinage : Il fut un temps où ces machines étaient équipées de moyeux-freins de 170. Ce sacré prix de vente a tout réduit à 150. Une solution intermédiaire serait la bienvenue : 170 à l'avant, 150 à l'arrière.

Position : J'ai supprimé les repose-pied avant et mis des fixes à la place de ceux de l'arrière qui étaient escamotables. Naturellement, la pédale de frein a émigré à l'arrière et la transmission se fait par câble. Le sélecteur a été, lui aussi, modifié. Petit guidon en deux parties. J'ai déjà dit que je conduisais couché ; ce qui, avec un sac de couchage, est assez agréable (le sac de couchage est plié sur le réservoir). C'est nettement moins fatigant qu'avec la position d'origine. Dans Paris, je ne ressens aucune fatigue. Cette position a un autre avantage quand elle est accompagnée du bruit de l'échappement : elle fait rappeler par leur mère, d'un geste rapide, les marmots égayés sur la route. De grâce, nous ne sommes pas des assassins.

Le réservoir est d'une bonne contenance mais il est trop large. Mottaz devrait s'inspirer de celui des Rumi Super-sport. Je ne vois pas l'utilité des évidements car, avec ma taille (1,80), et la position avancée, mes avant-bras sont trop inclinés pour tenir dedans.

Avertisseur : Il ne peut servir qu'en ville ; sur route, il vibre lamentablement. Il est préférable de doubler en douce et rapidement, après avoir pris ses précautions pour deux raisons :

L'avertisseur n'avertit rien du tout.

L'automobiliste qui voit ce petit bolide rouge qui va le doubler accélère souvent.

Propreté, protection : acceptable pour une machine « sport ».

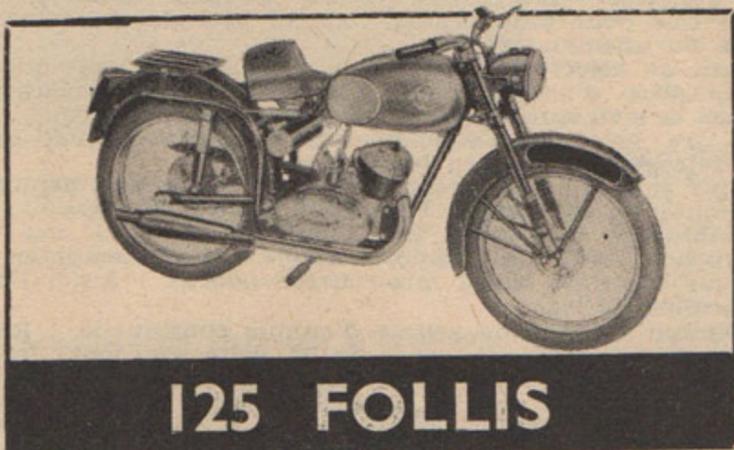
Silence : cette machine n'est pas bruyante pour le pilote. De temps en temps, des vibrations sporadiques sont amplifiées par le réservoir. Pour les spectateurs le son de l'échappement est inhabituel, sans pour cela, être désagréable.

Tenue de route : Elle est relativement bonne ; on pourrait augmenter la chasse (il faudrait avoir des amortisseurs à l'avant).

Performances : Elles n'ont jamais été vérifiées avec précision et, telles qu'elles sont, elles me satisfont. J'avancerais le chiffre de 124 km/h sur le km en position couchée. Le chronomètre étant ma montre à trotteuse centrale, ce chiffre est imprécis et est une limite maximum. Sur route, la vitesse de croisière est de 95-100 km/h. Je ne recherche pas la performance et je préfère les routes sinueuses aux lignes droites.

Pneus : A l'origine, des Pirelli « petits pavés ». Le pneu avant est celui d'origine. J'espère trouver un « ribbed » 2,5-17 pour le remplacer. Le pneu arrière a été remplacé à 10.000 km par un Pirelli d'un autre profil qu', au bout du même kilométrage, est encore en bon état.

Cette machine, en théorie excellente, dans son ensemble, devient un casse-tête à n'en plus finir dans le détail ; à tel point que je ne pars plus pour un voyage de 150 km sans un billet de 5.000 frs en poche. Le grand tort de cette machine est d'être assemblée. On a la pénible impression que le constructeur prend un cadre, des roues, un moteur, qu'il vérifie sur 20 km que l'ensemble fonctionne et qu'il s'empresse de le vendre. C'est le client qui fait la mise au point à ses frais. Je crois qu'actuellement, les petits constructeurs (assembleurs serait plus juste), ne peuvent construire quelque chose de sérieux car ils ne peuvent entretenir un service de recherches. J'ai eu l'occasion de visiter l'usine NSU. Je crois que si j'y étais allé avec ma moto, je serais devenu rouge de honte en voyant le fini des machines et leur perfection dans le détail. Seules, de grosses usines peuvent entretenir un service de recherche et améliorer leur production.



**F** IDELE lecteur et abonné de votre attrayante revue, je me décide à venir contribuer, en vous donnant mon modeste point de vue, à l'attrait toujours plus grand de Moto-Revue ; et notamment de la rubrique « ce qu'ils en pensent ».

Je vais donc vous donner mon point de vue sur ma 125 Follis, moteur Ydral, achetée neuve en mai 1955 et ayant parcouru environ 18.000 km à mon départ sous les drapeaux, en mars 1957.

Très belle présentation ; noire, réservoir rouge, ligne italienne avec petit guidon de même style. Cette machine flatte l'œil et c'est autant pour sa présentation que pour ses performances que j'en ai fait l'acquisition.

Il s'agit du modèle à cadre simple berceau, avec fourche télescopique « Tiger » et suspension arrière oscillante, non amortie hydrauliquement ; garde boue embouti profond, équipé du moteur Ydral type A.J. 55 avec super-culasse Follis, carburateur Dell-Orto de 19 mm, volant magnétique A.B.G. assurant l'allumage et l'éclairage.

#### LES DÉFAUTS :

Tout d'abord, voici les principaux défauts de cette machine. Pour la partie cycle, en premier lieu, la pédale de frein arrière qui racle le sol à la moindre sollicitation ; ceci dès que la machine est légèrement inclinée, quel que soit le réglage, ce qui peut être parfois très dangereux ; ensuite la béquille très fragile et qui brinquebalait sans cesse (j'ai été dans l'obligation de la faire souder et de la renforcer) ; le frein avant manque manifestement de puissance, ce n'est qu'un bon ralentisseur ; la suspension arrière est amortie par simple ressort, sans amortisseur hydraulique, ceci concourant à donner de violents coups de raquette ; la poignée combinée, klaxon, lanterne phare code provoquait de fréquents court-circuitages, d'où un nombre incalculable d'ampoules grillées (cette poignée fut changée par la suite pour un commutateur italien, d'un fonctionnement impeccable, en même temps que la poignée tournante des gaz, qui se bloquait assez souvent, qui fut changée pour une poignée à tirage rapide, également de marque italienne).

Pour le moteur, je ne vois qu'une seule chose à lui reprocher, le mauvais étagement de la boîte de vitesses (deuxième trop courte et quatrième beaucoup trop longue, la première également longue, rend les démarrages en côte et en duo très difficiles, et il arrive très souvent de se faire distancer au démarrage par des engins beaucoup moins puissants, ceci en duo seulement. A signaler également le manque de puissance à bas régimes ; mais en montant les régimes et le moteur s'y prête parfaitement, cela n'est pas bien grave.

#### PRINCIPAUX INCIDENTS

Voici les principaux incidents survenus au cours des 18.000 km parcourus :

Tout d'abord, pendant les 2.000 premiers km, encrassement répété des bougies, cela provenant d'un mauvais calage du volant ; le frein arrière hors d'état après quelques milliers de km (garnitures et frette rayées) fut changé gratuitement par l'agent de la marque. A 5.000 km, je décalamine, surtout pour voir comment se comportait le moteur, car malgré les 10 % d'huile « Motul spéciale 2 temps », la couche de calamine était insignifiante.

A 8.000 km, la machine s'étouffe aux accélérations, et se met parfois à freiner brusquement comme si le moteur serrait,

Les usines, c'est une idée que j'avancé, pourraient avoir une fiche pour chaque machine vendue, avec la correspondance possible de son propriétaire. De toute façon, elles devraient tenir compte des essais effectués par les rédacteurs des revues spécialisées.

En résumé, ceux qui construisent et réparent ces machines assemblées, devraient travailler en pensant qu'une machine doit durer.

**Conclusion :** Sans être un mordu de la moto car, maintenant, j'ai famille et voiture, j'éprouve toujours un grand plaisir à enfourcher ma machine pour aller faire quelques tours sur le circuit de Reims où là, le roi n'est pas mon cousin.

J'ajouterais à cette longue prose quelques mots au sujet des carénages.

Je me demande ce qu'attendent les constructeurs français pour sortir des véhicules semi-carénés puis complètement carénés. Ces derniers, malgré la position peu orthodoxe, mais combien confortable, du pilote, sont faciles à piloter. Il n'y a qu'à lire les articles « en défense du carénage », tirés du rapport du Dr Froede, pour voir tout l'intérêt de la formule. On peut objecter qu'ils sont basés sur des machines de record. Cette année, j'ai eu la possibilité de comparer les résultats obtenus en soufflerie entre une machine « sport » semi-carénée et un « Baumm » plus habitable que la NSU « économique ». Ces résultats sont évidemment en faveur du « Baumm ».

Il faudrait seulement que les directeurs techniques de certaines grosses usines françaises sachent ce qu'est un carénage ! Il faut que ce soit le pays du « mono-longue-course », traditionneliste par excellence, qui lance le premier des machines de série semi-carénées.

Si la France brille en bien des domaines, il faudrait qu'elle se réveille en motocyclisme.

M. J. PRECETTI, Reims (Marne).

pour repartir tout aussi brusquement. J'en déduis que le carburateur est encrassé ; mais après nettoyage de ce dernier, c'est toujours la même chose. Après avoir finalement changé de bougie et vérifié l'avance, et n'ayant toujours pas d'amélioration, je me décide à démonter le volant magnétique, et une fois les vis platinées démontées, je m'aperçois que l'une de celles-ci était percée, ce qui était invisible en jetant un coup d'œil par la fenêtre du volant.

A 10.000 km, le pneu arrière est hors d'usage et je le change pour un Michelin « Flèche d'Or » qui devait me donner entière satisfaction. A 14.000 km, je suis de nouveau obligé de changer les vis platinées, qui s'étaient de nouveau piquées.

A part cela, je ne vois pas grand chose, si ce n'est quelques câbles d'embrayage et de gaz, ainsi que le câble d'entraînement du compteur. J'oubliais le ressort de rappel de la pédale de sélecteur qui a rendu l'âme et qu'il m'a fallu également changer. Je changeais régulièrement les bougies tous les 4.000 km, bien qu'à ce kilométrage, elles pouvaient encore faire de l'usage ; mais comme je voulais une machine qui réponde toujours à la moindre sollicitation, je préférais changer. Avec l'avance bien calée (6 mm) et des vis platinées en bon état, la « perle » est inconnue.

#### LES PERFORMANCES

Mais malgré tout cela, cette machine m'a donné de nombreuses satisfactions, par ses performances, sa tenue de route, ses suspensions confortables, surtout en duo, ses accélérations brillantes (en montant les régimes). Ma façon de conduire était la suivante : 1°) 30/35, 2°) 50, 3°) 70/75 ; en quatrième, en solo, je roulais souvent avec l'aiguille du compteur aux environs de 90 avec des pointes à près de 110, le maximum atteint étant d'un peu plus de 115, ce qui doit correspondre à près de 100 chrono.

Au point de vue consommation, en conduisant de cette manière, celle-ci est évidemment assez élevée et se situe entre 4 l et 4 l 5, mais performances et consommation ne vont pas de pair et l'on ne peut tout avoir !...

Je vais peut-être soulever des polémiques, mais sur les 90 km d'une route que je connais très bien, il m'est arrivé de parcourir cette distance en 1h 15 mn, ce qui donne 72 de moyenne. Ceci est absolument véridique ; il est vrai que ce jour là, j'avais le vent dans le dos.

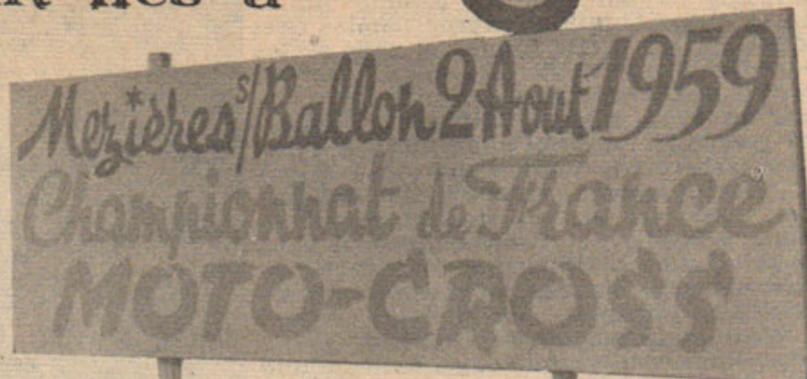
Pour vous confirmer les brillantes performances de cette machine, je vous dirai qu'il m'est arrivé à plusieurs reprises de me mesurer sur la route à des 4 CV Renault et ces dernières ne m'ont jamais distancé, chaque fois que j'ai voulu les suivre, même avec une seule personne à bord. Je n'ai aucune prétention, mais cela m'a fait rire quand j'ai lu l'article d'un lecteur qui ambitionne tout juste d'être au niveau d'une 4 CV avec une 350 moderne !...

Pour en revenir à ma machine, je dirai que malgré les quelques déboires, elle m'a procurée bien des satisfactions qui m'ont fait oublier ceux-ci.

Maintenant, mon retour à la vie civile est très proche, et j'espère faire l'acquisition d'une machine plus puissante. Mon choix n'est pas encore fixé, car s'il y a beaucoup de machines qui feraient ma joie, elles ne sont malheureusement pas à la portée de ma bourse. Mon choix se résumera donc à ceci : A prix égal, je choisirai la machine que je juge la meilleure. Une B.M.W., c'est beau, mais...

C/Chef Muselle Bernard, Rabat (Maroc).

Cinq nouveaux  
inters sont nés à



## A GEORGES DELPEYRAT LE TITRE " NATIONAL " 1959

**D**EPUIS quelques années la tradition veut que le titre de champion de France national et la désignation des cinq inters nouveaux promus annuellement soient directement liés à la réunion de Mézières-sous-Ballon, petite localité sarthoise dont le Comité des Fêtes s'est voué à la réalisation d'un moto-cross d'envergure, rapidement auréolé de la meilleure réputation.

Nous sommes, à Mézières-sous-Ballon, en plein cœur de la Ligue Anjou-Bretagne dont on connaît l'énorme vitalité dans le domaine qui nous occupe. C'est dire que les conditions de la réussite se trouvent toutes réunies et ceci d'autant plus que la réunion dont nous vous parlons aujourd'hui est de celles qui tiennent le plus au cœur de Marcel Seery, cet infatigable animateur, ce créateur dynamique à qui, rentrant de Mézières, nous entendons tout d'abord rendre hommage pour la part essentielle qu'il prit dans l'implantation et le développement du moto-cross dans l'Ouest.

Très attachée à la naissance de nouveaux talents, la Ligue Anjou-Bretagne a toujours suscité la création d'épreuves

régionales et nationales sans lesquelles nos jeunes ne pourraient venir au moto-cross et en apprendre les rudiments avant que de pouvoir prétendre à s'y faire un nom.

Et c'est pourquoi, en aboutissement logique de cette intelligente politique, nous trouvons dans l'Ouest plus qu'en n'importe quelle part de notre pays un nombre élevé d'épreuves de Championnats, principalement à l'échelon de la Ligue ou de la seconde catégorie (« nationale »).

Et c'est aussi la raison pour laquelle on y trouve désormais régulièrement l'épreuve finale de celui de nos Championnats de France qui, sportivement parlant, offre le maximum d'intérêt car de son recrutement, de la qualité de ses protagonistes dépend en définitive l'avenir du moto-cross français.

★

Revendiquant voici trois ans l'organisation de l'épreuve dont nous vous rendons compte aujourd'hui, le Comité de Mézières, assisté des éléments essentiels de l'A.M. Montfort et bénéficiant de tous les concours à l'échelon régional a voulu ne mériter que des éloges, a entendu montrer à tous ce que doit être une course de Championnat quand elle est préparée, conduite et menée à bien par des connaisseurs, par un groupe de sportmen pour qui le cross est un but, non un moyen.

Le succès a été total, d'emblée, techniquement et sportivement. Et la foule est venue, la même pourtant qu'une belle réunion attire largement, à quelques kilomètres de là et trois semaines plus tôt. C'est assez dire combien le public est différent d'ailleurs, combien il vient au cross par amour du sport et non pas comme à un spectacle auquel il suffit d'assister une fois l'an pour en être rassasié pour un bon bout de temps.

Mais c'est dire encore, quitte à nous répéter, que l'organisation de Mézières-sous-Ballon est telle qu'elle ne peut décevoir. Sans cela, elle ne pourrait connaître la même persistance dans le succès en présentant, toujours, le même type d'épreuve, sans noms retentissants, sans ces patronymes étrangers sur lesquels tant d'organisateur comptent pour attirer les foules curieuses.

Ce Championnat « national » 1959 a été, en définitive une grande compétition, révélatrice de talents neufs et sa finale a été digne de notre attente. Remercions en tous ses promoteurs, en la personne des deux animateurs principaux, M. Bergeot, président du Comité des

DELPEYRAT



TIARCELIN



RAMBOUR



MOSCONI



GUY LEDORMEUR



MARCEL SEERY



Fêtes et M. Gaudin, âme de l'organisation générale.

#### MAIS LE CHAMPION « NATIONAL » S'EST VALORISÉ...

**N**OUS n'allons pas vous décrire à nouveau le terrain, puisque nous l'avons fait, déjà, quand Rémi Julienne a acquis le titre « national » en 1957. Mais nous vous rappellerons simplement qu'il s'agit d'une piste d'environ 1.100 mètres, partagée en une section plane, sur l'herbe, rapide avec quelques virages plaisants à observer, et une partie accidentée, où l'on monte et descend, où l'on saute encore sur quelques buttes avant de repasser devant la longue et large ligne droite où s'effectuent le départ et l'arrivée.

Voici deux ans, nous estimions que ce circuit, par ailleurs en excellent état, extrêmement visible pour les spectateurs et parfaitement fermé, protégé, décoré, se prêtait sans réserve à cette finale de Championnat de France « national » à laquelle l'ont consacré les organisateurs.

Mais depuis lors, il est indéniable que nos « nationaux » se sont améliorés, que les quinze qualifiés admis à prendre part aux épreuves de classement sont d'un niveau toujours en progression et ceci nous conduit à penser qu'en fonction d'une compétition nettement valorisée il conviendrait de rendre pour l'avenir le circuit plus long et plus difficile.

#### Les personnalités

Parmi les nombreuses personnalités assistant à la course et réunies sous la tente où, sur le terrain même, furent offerts un sympathique déjeuner officiel et un champagne d'honneur, l'on remarquait notamment MM. Chapalain, député-maire du Mans; Aucouturier délégué départemental à la Jeunesse et aux Sports; Royer, Dhenin, conseillers généraux; Massin, secrétaire général de la C.G.A.; Surmont, maire de Mézières-sous-Ballon, et de nombreux maires du canton et des communes voisines.

Sur le plan sportif et organisation, M. Gauthier, président de la Ligue Anjou-Bretagne, était entouré de MM. Seery, vice-président de la Commission Nationale de Moto-Cross de la F.F.M.; Renaud, directeur administratif de la Fédération française de motocyclisme; Broyer de la Ligue d'Algérie; Ory, président de l'Amicale moto de Montfort-le-Rotrou, etc...



Certes, nous avons vu cette année des courses extrêmement spectaculaires, menées très vite, la moyenne devant approcher des 50 km imposés comme limite par la réglementation internationale. Ceci aidant, il n'y avait aucun « vide », les coureurs passant et repassant devant nous à la cadence d'une minute et quelques au tour. Mais la différence ne serait pas telle si l'on allongeait la piste des quatre cents mètres qui en feraient un circuit admis à recevoir l'homologation inter et, en ce qui concerne la valeur sélective et les conditions dans lesquelles nos meilleurs jeunes sont appelés à courir l'année suivante, nous serions plus près de l'idéal vers lequel on tend sincèrement à Mézières.

Ceci, qui est plus une suggestion qu'une critique, est tout ce que nous voyons à dire relativement à l'organisation considérée dans son ensemble. Pour le reste, il suffit de continuer selon la recette actuelle qui a fait du moto-cross de Mézières-sous-Ballon une réunion de tout premier ordre, et à tous les points de vue, une réunion qui, présentée cependant avec modestie par ceux qui s'y dévouent, peut être moralement cataloguée « épreuve française du meilleur standing ».

Et celles-là, nous les comptons sur les doigts de la main !

#### DELPEYRAT, MAÎTRE-TACTICIEN

**E**N présence de nombreuses personnalités et de MM. Barrouilh, vice-président de la F.F.M. et Renaud, directeur administratif de la F.F.M. dont la présence a particulièrement fait plaisir aux sportifs qui se réjouissent de voir la « maison-mère » se rapprocher d'eux, le départ va être donné aux concurrents du Championnat de France, sous la conduite très ferme de M. Gaudin, directeur de la course. Et nous nous féliciterons de ne relever cette fois aucun incident au moment du start qui sera précédé d'une minute de silence religieusement observée par la foule... qui est aussi celle des 24 heures et sait se souvenir du regretté Jean Behra.

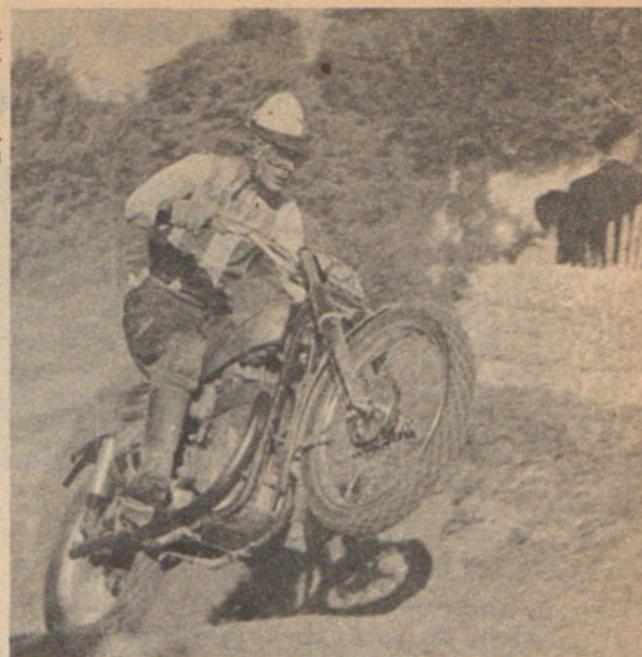
Pour Rambour (heureusement dépanné in-extremis grâce à la sportive gentillesse de l'inter Drobecq, qui s'aligne lui dans la course extra-nationale inscrite au programme) et pour Guy Ledormeur (qui a passé la soirée à remonter sa boîte de vitesses chez Hazlanis), l'entraînement a réservé quelques mauvaises surprises. Mais heureusement, tout s'est arrangé et chacun, sur la ligne, compte bien défendre ses chances au maximum.

Au premier passage, c'est Guy Ledormeur d'ailleurs qui est en tête, devant le Bordelais Mosconi que suit Tiarcelin, Delpeyrat est en quatrième position, précédant Devoldre, Faivre, Brassard.

On sait que Delpeyrat, en tête au classement provisoire du Championnat, n'a pas à prendre l'initiative de l'attaque. Pour acquérir le titre au soir de cette épreuve, il lui suffit de marquer ses adversaires les plus dangereux, Rambour et Tiarcelin car Dugas, le pauvre Dugas, n'est plus en état de représenter un risque pour le leader : il est bien là, mais sa main cassée, plâtrée, ne lui laisse aucune possibilité de faire une course normale.

En tête donc, dès le début de cette première manche, deux hommes qui briguent les quatrième et cinquième places logiquement disponibles pour la ca-

En tête du classement avant Mézières, Georges Delpeyrat a mené sa dernière course de Championnat de main de maître, se montrant aussi habile tacticien que brillant coureur. Le nouveau champion de France « National » comptera, nous en sommes sûr, parmi les candidats les plus valables au titre de champion inter 1960.



C'est Faivre qui saute ici, Faivre qui court également en 250 et termine 3<sup>me</sup> du Championnat « National » 1959.

tégorie inter en 1960, Ledormeur et Mosconi qui doivent limiter à leurs prétentions étant trop loin pour pouvoir encore songer au titre. Derrière eux Tiarcelin qui, lui, a encore la possibilité de battre Delpeyrat sur le poteau. Quant au cinquième homme, Rambour, son mauvais départ le place déjà en dehors de l'action.

Ledormeur et Mosconi se détachent, fonçant comme des sourds et aussi à l'aise l'un que l'autre. Derrière, Tiarcelin ne peut se libérer de Delpeyrat qui le marque étroitement, attentif à ne prendre aucun risque. Et, plus loin, Faivre entame une action qui l'amène à passer devant Devoldre. Rambour, de son côté, remonte d'une place, qu'il prend à De Doncker avec lequel il va d'ailleurs se livrer à un petit chassé-croisé avant de

#### L'accident mortel de M. Sagette

**L'**ÉPREUVE extra-nationale donnée en complément au programme de Mézières-sous-Ballon fut tragiquement endeuillée par un accident qui coûta la vie au malheureux Martial Sagette, de Brou (Eure-et-Loir).

Celui-ci, effectuant un saut banal durant le second tour de la seconde manche, vit sa roue avant se décrocher entièrement et alla s'écraser en avant de sa machine, tête la première sur le sol. Immédiatement relevé et transporté en clinique, l'infortuné pilote ne devait pas survivre à ses blessures.

★

A voir l'état de la roue qui provoqua la chute de Sagette, il semble que ce dernier ait, à l'instant de reprendre contact avec le sol, d'abord touché de l'avant. S'il avait d'abord posé la roue arrière, il n'aurait pas été possible que tous les rayons fussent arrachés à l'avant.

On a d'abord pensé que Sagette, qui a donné l'impression de vouloir se redresser après sa chute, avait à cet instant été touché par la ou les motos des deux coureurs qui le suivaient de trop près pour pouvoir eux-mêmes modifier leur trajectoire.

Mais, selon les premiers résultats de l'enquête actuellement conduite par le Parquet du Mans, le décès du malheureux crossman aurait été directement consécutif à sa chute tête la première sur le sol. Sagette aurait eu la nuque brisée en arrière du bord postérieur de son casque.

prendre définitivement l'avantage sur son camarade du Nord.

Au deux tiers de la course, rien n'est changé en tête; cependant, Delpeyrat se rapproche de Tiarcelin à qui il peut maintenant porter l'estocade sans trop s'exposer lui-même. Nous avons donc à ce moment Ledormeur, puis, un peu plus loin, Mosconi, Delpeyrat, Tiarcelin, Faivre, etc...

Tout allant bien et sentant qu'il tourne « à sa main », Delpeyrat poursuit alors son effort, absorbant au passage Mosconi et venant bientôt prendre le sillage de Guy Ledormeur. La suite, vous la devinez... le leader du Championnat surgit tout à coup en tête de la course, et Ledormeur, malheureux dans ces derniers tours, doit encore laisser revenir sur lui Mosconi et Tiarcelin, restant à la quatrième place après avoir mené durant les quatre cinquièmes de cette première manche.

#### POUR LEDORMEUR, SORT CONTRAIRE

**A**U premier tour de la seconde manche, en bas de la descente la plus dure parce qu'elle aboutit à un virage très sec, Rambour et Brassard s'accrochent et tombent, sans mal. Ils repartent avec beaucoup de retard tandis que Guy Ledormeur, une fois encore, emmène le peloton, devant De Doncker, Baulard qui ne pourra conserver cette belle place, Tiarcelin, Bover, Lusseyran et Delpeyrat qui n'a voulu accepter aucun risque au cours de l'envolée groupée et n'a qu'un sérieux adversaire devant lui, Tiarcelin.

#### Invraisemblable...

*Immédiatement relevé et transporté en hâte vers l'ambulance, le malheureux Martial Sagette dut être aussitôt retiré de ce véhicule pour être placé dans une camionnette de la gendarmerie (ou des pompiers), qui le conduisit de toute urgence à la clinique Delagenière, au Mans.*

*Pourquoi ce changement de voiture? Parce que le conducteur de l'ambulance, oubliant tous ses devoirs, avait quitté son poste pour mieux suivre la course!*

*Un comportement que les organisateurs ne pouvaient certes prévoir, mais que les employeurs de ce curieux ambulancier feraient bien de sanctionner comme il se doit!*

Guy Ledormeur veut s'assurer d'emblée une confortable avance, pour éviter d'être aussi facilement rattrapé et dépassé que dans la manche précédente. Il creuse rapidement son « trou » et vogue à bonne distance de ses suivants.

Delpeyrat ne s'endort pas de son côté et il lui est facile de revenir sur Tiarcelin et De Doncker, qu'il dépasse pour occuper la seconde position. Les choses suivent leur cours, rien ne bougeant plus à l'avant après que Tiarcelin ait conquis sur le Nordiste la troisième place. Cependant, plus en arrière, Faivre effectue une belle remontée, absorbant Bover, Devoldre puis enfin De Doncker.

Rambour, parti dernier dans les circonstances que l'on sait, regagne un peu de terrain. Et c'est peu après la mi-course (durée de chacune des deux manches, 30 minutes) que le sort va encore s'acharner sur le malchanceux Ledormeur, jusqu'ici à l'abri des attaques mais qui tout à coup casse sa chaîne!

Bien entendu Delpeyrat en profite pour le remplacer au commandement, devant Tiarcelin qui conservera la 2<sup>me</sup> place, et Faivre, ainsi récompensé de ses beaux efforts. De Doncker reste quatrième, précédant Lusseyran, Devoldre, Costich, Brassard et Mosconi, ce dernier moins en vue que dans la manche précédente.

Quelques minutes plus tard, c'est la traditionnelle remise du maillot tricolore, qui soulève les braves du public,

lequel est resté tout entier, observant derrière les barrières une discipline parfaite. Dugas est là, qui regarde, les yeux emplis de larmes. Ce que voyant, les cinq nouveaux inters lui offrent une part de leurs bouquets tandis que la foule acclame l'infortuné Pernois.

#### UNE BONNE EQUIPE DE NOUVEAUX

**D**ELPEYRAT, Tiarcelin, Rambour, Mosconi, Guy Ledormeur, voici donc les hommes qui « monteront » en 1960 chez les inters.

Les deux premiers ont déjà l'habitude des grandes compétitions et n'auront sans doute pas de peine à s'acclimater dans la première catégorie où ils doivent briller. Rambour de son côté est un coureur sûr et consciencieux, qui devrait pouvoir se maintenir. Enfin, avec Mosconi et Guy Ledormeur, nous avons deux très jeunes pilotes pleins de fougue, batailleurs en diable et qui, s'ils prennent la chose au sérieux et soignent leur matériel, doivent bientôt s'ali-

gner sur nos meilleurs coureurs car ils ont ce qui ne s'apprend pas : la classe!  
R. C. D.

#### Des récompenses...

Après la remise des gerbes et coupes aux vainqueurs, M. Aucouturier, délégué départemental à la Jeunesse et aux Sports, a procédé à la remise de plaquettes aux cinq premiers du Championnat de France, ainsi qu'à plusieurs animateurs de l'organisation : MM. Bergeot, président du Comité des Fêtes de Mézières; Monguillon, vice-président; Gaudin, directeur de course; Ory, président de l'A.M. Montfort; Duret, de Montfort, directeur de course adjoint.

Nos félicitations aux heureux lauréats officiellement récompensés de leur bonne tenue en course ou de leur attachement à la cause du sport motocycliste.

#### RESULTATS TECHNIQUES

**EPREUVE FINALE de classement du Championnat de France « National » 1959, première manche :** 1. Georges DELPEYRAT (BSA); 2. Mosconi (BSA); 3. Tiarcelin (BSA); 4. Guy Ledormeur (BSA); 5. Faivre (BSA); 6. Baulard; 7. Rambour; 8. Devoldre; 9. De Doncker; 10. Lusseyran; 11. M. Costich; 12. Bover; 13. Brassard; 14. Dugas; 15. Voreux.

★

**Seconde manche :** 1. Georges DELPEYRAT (BSA); 2. Tiarcelin (BSA); 3. Faivre (BSA); 4. De Doncker (BSA); 5. Lusseyran (BSA); 6. Devoldre; 7. M. Costich; 8. Brassard; 9. Mosconi; 10.

Bover; 11. Rambour; 12. Dugas; 13. Guy Ledormeur; 14. Baulard; 15. Voreux.

★

**Classement général de l'épreuve :** 1. Georges DELPEYRAT, 2 pts; 2. Tiarcelin, 5 pts; 3. Faivre, 8 pts; 4. Mosconi, 11 pts; 5. De Doncker, 13 pts; 6. Devoldre, 14 pts; 7. Lusseyran, 15 pts; 8. Guy Ledormeur, 17 pts; 9. Costich, 18 pts; 10. Rambour, 18 pts (départagé à la meilleure place dans la seconde manche); 11. Baulard, 20 pts; 12. Brassard, 21 pts; 13. Bover, 22 pts; 14. Dugas, 26 pts; 15. Voreux, 30 pts.

#### CLASSEMENT FINAL DU CHAMPIONNAT DE FRANCE NATIONAL 1959

| Places finales | NOMS            | Marques   | Places à Nancy | Places à St-Brieuc | Places à Mézières s/Ballon | Total des pts obtenus |
|----------------|-----------------|-----------|----------------|--------------------|----------------------------|-----------------------|
| 1              | DELPEYRAT ....  | BSA       | 3              | 1                  | 1                          | 48                    |
| 2              | TIARCELIN ..... | BSA       | 7              | 2                  | 2                          | 42                    |
| 3              | RAMBOUR .....   | Triumph   | 2              | 3                  | 10                         | 38                    |
| 4              | MOSCONI .....   | BSA       | 8              | 5                  | 4                          | 36                    |
| 5              | Guy LEDORMEUR   | BSA       | 1              | 12                 | 8                          | 32                    |
| 6              | DEVOLDRE .....  | BSA       | 10             | 6                  | 6                          | 31                    |
| 7              | DUGAS .....     | BSA       | 4              | 4                  | 14                         | 31                    |
| 8              | FAIVRE .....    | BSA       | 13             | 10                 | 3                          | 27                    |
| 9              | BOVER .....     | BSA       | 5              | 9                  | 13                         | 26                    |
| 10             | VOREUX .....    | Matchless | 6              | 7                  | 15                         | 25                    |
| 11             | BRASSARD .....  | BSA       | 9              | 8                  | 12                         | 24                    |
| 12             | DE DONCKER ...  | BSA       | 15             | 14                 | 5                          | 19                    |
| 13             | LUSSEYRAN ....  | BSA       | 12             | 15                 | 7                          | 19                    |
| 14             | M. COSTICH .... | BSA       | 14             | 11                 | 9                          | 19                    |
| 15             | BAULARD .....   | BSA       | 11             | 13                 | 11                         | 18                    |

Rappelons que les engagés du Championnat National 1959 ont d'abord disputé les épreuves éliminatoires de Poitiers, Château-du-Loir et Ayres-sur-la-Lys, d'où sont sortis trente concurrents. Ces derniers ont ensuite couru l'épreuve de sélection de Laigle, qui a désigné les quinze coureurs admis à participer aux trois épreuves de classement portées au tableau ci-dessus.

Dans ces trois dernières courses les

points ont été donnés comme suit :

- a) Nancy et Saint-Brieuc : 15 au premier, 14 au second, puis 13, 12, 11, etc...
- b) Mézières-sous-Ballon (finale) : 20 au premier, 19 au second, puis 18, 17, 16, etc...

Le champion de France est le pilote qui a totalisé le maximum de points sur ces trois épreuves.

# LA SAISON DE CROSS EN

# BELGIQUE

RENE ET WALTER BAETEN  
SWIGGERS, LIEKENS CROSSET  
ET DE CONINCK  
REMPORTENT LES TITRES 1959

Le nombre considérable des courses de Championnats du Monde et d'Europe, nos propres Championnats de France et quantité d'épreuves importantes un peu partout ont monopolisé jusqu'ici nos rubriques de moto-cross, nous empêchant de consacrer à la saison belge les commentaires qu'elle mérite et que voici aujourd'hui sous une forme condensée.

C'est donc René Baeten qui, après une belle lutte avec Rombauts remporte le titre 1959 des inters, qu'il avait déjà conquis l'an passé. Cette victoire tient d'ailleurs du miracle car, à trois épreuves de la fin, Baeten devait gagner chacune des courses restantes pour prétendre rejoindre et dépasser son principal adversaire. Celui qui fut un beau champion du monde 1958 sut tenir la gageure et montrer par là que ses moyens demeurent intacts si sa mécanique (AJS 7 R personnelle) n'est plus ce qu'elle était (FN d'usine).

Au palmarès belge de Baeten, enregistrons les victoires de Tremolo (sur Smith, Sigvardsson, Gustavsson, Larsson, etc.), de Ronnières (devant Donnay, Jansen, Rombauts, Scaillet, etc.), de Wannegem Lede (où il bat Rombauts, Nilsson, Vanderbecken, Jansson, etc.), de Houffalize encore (sur Jansen, Scaillet, De Soete, Van Obbergen, etc.).

A l'issue de cette dernière épreuve, le classement définitif du championnat de Belgique inter 1959 s'établissait comme suit :

1. René BAETEN (AJS 7 R), 33 pts ;  
2. Jean Rombauts (BSA), 32 pts ; 3. Nic Jansen (Matchless-Sarolea), 30 pts ; 4. Hubert Scaillet (Matchless), 20 pts ; 5. Herman De Soete (Matchless), 19 pts.

★

On le voit, Rombauts n'a échoué que de très peu et, sans la phénoménale remontée de Baeten sur la fin, il aurait fait un beau champion de Belgique, auquel il n'eut manqué que cette extraordinaire endurance, cette inépuisable volonté qui sont les atouts majeurs de son heureux rival et vainqueur.

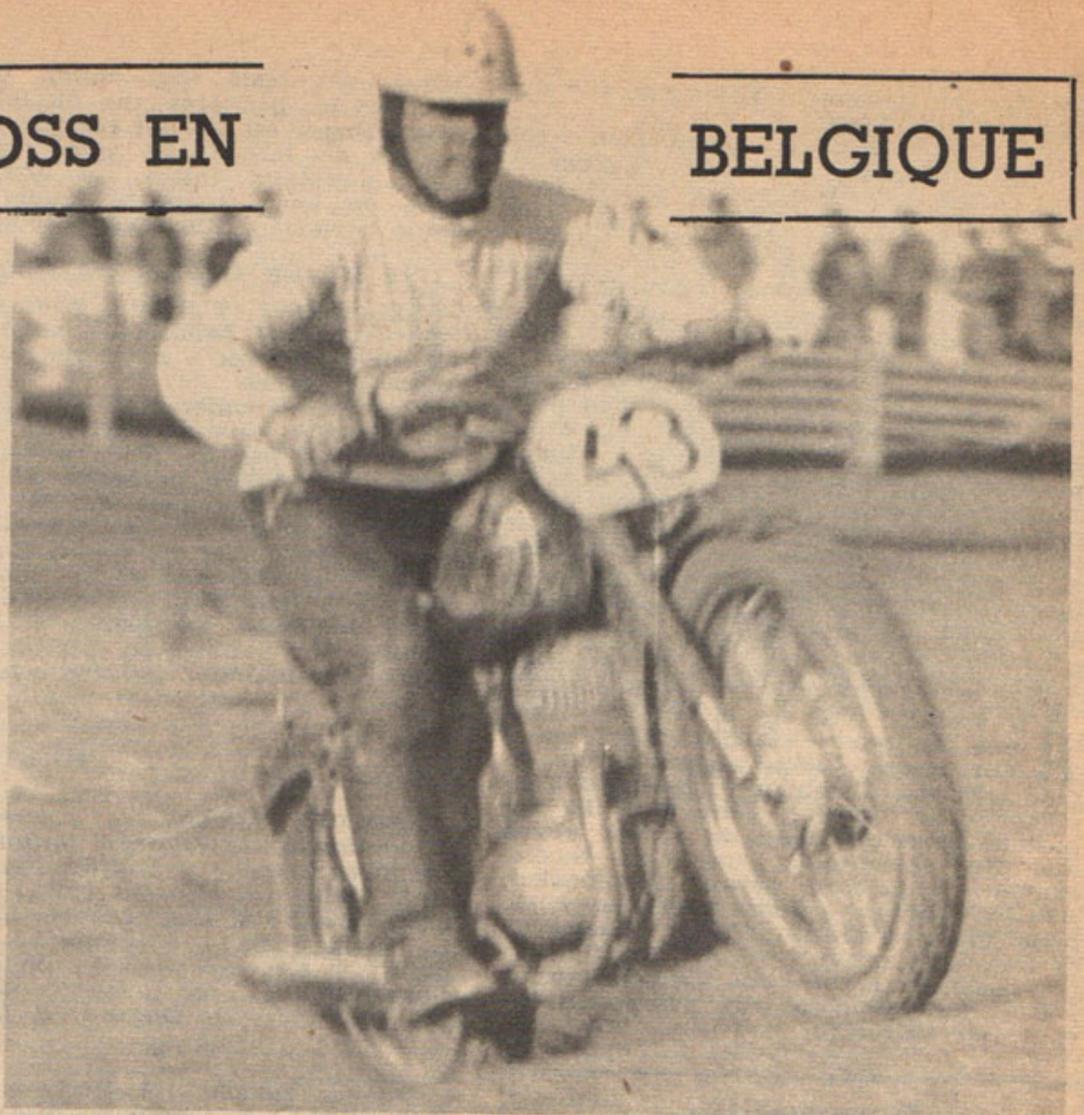
Rombauts a gagné à Stekene, devant Sigvardsson, Besonhé, Van Obbergen, Donnay, etc... Il a également dominé à Mettet, battant De Soete, Scaillet, Curtis, Donnay, Robert Klym (bien à cette place), etc... et son palmarès porte encore une victoire à Ecker, devant Jansen, Vanderbecken, England, De Soete, etc...

★

Nic Jansen, le plus « ancien » des grands belges pour l'heure présente, a prouvé qu'il comptait toujours parmi les meilleurs chez lui... et même ailleurs. Son bon comportement à l'étranger vous est connu par les comptes rendus publiés dans ces colonnes. En Belgique, il termine le Championnat à 3 pts de Baeten, remporte quantité de places d'honneur, dont celle de premier Belge aux Houllpaix (G. P., Championnat du Monde) et bat Scaillet, Donnay, Cordonnier, Liekens, etc... à Cipliet.

Enfin, si Hubert Scaillet remporte la victoire dans la première épreuve du Championnat inter, il s'est montré par la suite assez inégal, ayant des ennuis mécaniques et souffrant des suites de chutes sérieuses. Quant à Herman De Soete, vainqueur de justesse à Barchon devant Baeten, Smith, Sigvardsson, Rombauts, etc..., il n'a pas cependant mar-

JEAN CROSSET



qué les progrès espérés. C'est néanmoins l'espoir belge numéro un.

Pour en terminer avec cette revue express des événements de la saison belge chez les inters, notons quand même la très bonne tenue générale de Lucien Donnay et les efforts méritoires encore que peu couronnés de succès de Vanderbecken et Van Obbergen.

Avec les hommes cités, l'on a fait le tour des inters belges de classe internationale, et l'on voit que l'on trouve essentiellement dans cette liste des hommes confirmés, ayant atteint ou dépassé la trentaine, à quelques exceptions près. C'est là le drame actuel du moto-cross belge, qui souffre d'une grave crise de recrutement, en dépit de l'existence de Championnats seniors et juniors qui devraient aider à renouveler l'effectif de la catégorie supérieure.

★

Chez les « Seniors » (nos « nationaux »), c'est à Georges Swiggers qu'est allé le titre 1959. Swiggers, qui fut déjà champion de Belgique (juniors) en 1957, n'a remporté qu'une seule des six courses prévues, les autres allant à autant de vainqueurs différents !

En réalité, dans cette catégorie, les éléments de valeur sont rares, et seul le très jeune Franz Schlechten semble promis à un véritable avenir international. Malheureusement, ce coureur n'a pu terminer dans la plupart des épreuves comptant pour le Championnat « Senior » 1959. Reste qu'il montera probablement — avec Swiggers — chez les inters l'année prochaine.

★

Toujours en 500 cc « solo », c'est à Walter Baeten, le jeune frère de René, qu'est allé le titre de champion de Belgique « juniors ». Cette catégorie, dont la création devrait être au programme de travail de notre Commission nationale de moto-cross, est réservée aux débutants et, à nouveau, l'on constate que peu de jeunes peuvent prétendre à faire carrière dans les années à venir : Baeten excepté, encore mis à part Van Opstal et Dubois, qui furent les seuls adversaires valables du premier nommé, aucun junior n'a donné l'im-

pression de pouvoir accéder en 1960 au niveau supérieur (seniors).

★

Comme chez nous, la classe « side-cars » n'est pas mieux servie : l'on y rencontre les quelques mêmes hommes, dont on se demande combien de temps encore ils persisteront à maintenir à eux seuls (9 en tout !) une catégorie menacée par la disparition !

Dans ce domaine, Léon Liekens a conservé son titre. Mais qui aurait pu prétendre l'en déposséder ?

★

Reste à parler de la classe 250 cc, subdivisée en « juniors » et « experts » et qui, comme presque partout en Europe, semble sérieusement progresser en Belgique où elle a été la seule à procurer de réelles satisfactions aux sportifs.

A l'issue des six manches du Championnat « juniors », trois hommes ont mis leurs noms en évidence : Philippe De Coninck à qui va le titre, puis Devigne et le trialiste J. P. Raemdonck.

Ces hommes sont jugés aptes à monter chez les experts en 1960, avec deux ou trois des quatorze finalistes de ce Championnat.

★

Nous terminons par la catégorie « experts » 250 cc, qui vit se dérouler un magnifique duel entre Jean Crosset et Fernand Nerl.

Le jeune et talentueux pilote de Cipliet a pu prendre sur la fin un léger avantage sur l'« officiel » Aermacchi, qui finit à deux points du vainqueur. Belle victoire et victoire méritée pour Crosset, excellent pilote, garçon sérieux et très sportif, capable d'aller très loin dans la cylindrée.

Nerl lui-même a la classe internationale et nul doute qu'il puisse prétendre lui aussi à de beaux résultats à l'étranger, en Championnat d'Europe, s'il accepte les sacrifices nécessaires pour s'imposer hors de chez lui.

Derrière ces deux valeurs sûres, nous trouvons deux « anciens » : Colin et Verhaegen, sérieusement distancés, puis enfin Harze et Houssonloge, auxquels leurs âge autorise encore beaucoup d'espoirs.

R. C. D.

## EN COMPLÉMENT A NOTRE REPORTAGE SUR L'ÉPREUVE DE SUCE...

**R**ENCONTRANT à Mézières-sous-Ballon de nombreuses personnalités sportives et quelques-uns des coureurs qui s'étaient trouvés le dimanche précédent à Sucé, nous avons pu approfondir certains détails des circonstances dans lesquelles le départ de la seconde manche de l'épreuve de Championnat de France inter a été donné. Voici donc qui complète — et rectifie — le passage que nous consacrons à ce sujet dans notre article des pages 875 à 878.

**Q**UAND Brassine, puis Schmid ont quitté la ligne de départ (sans autorisation) pour se rendre au parc des coureurs (ce qui est interdit en cours d'une course de Championnat inter), le directeur de la course, Marcel Seery, a été obligé de suspendre les opérations de départ en attendant le retour des intéressés. En effet, l'accès à la piste depuis le parc se situant en avant de la ligne de départ, Brassine et Schmid risquaient de se présenter face à la meute des 16 autres concurrents subitement libérés par le start... ce qui eut conduit tout droit à une catastrophe.

Certes, Seery aurait dû, réglementairement, prononcer la mise hors-course immédiate des deux coureurs fautifs. Mais il n'avait personne pour fermer en conséquence l'accès à la piste, aucun commissaire ne se trouvant placé à cet endroit au moment du départ et l'accès lui-même ne comportant pas de barrière de fermeture.

**S**CHMID et Brassine, revenant prendre place sur la ligne de départ, devaient nécessairement tourner derrière leurs camarades déjà alignés (en raison de la disposition de l'accès à la piste). Au moment où ils exécutaient cette manœuvre giratoire et se trouvaient encore à quelques mètres en arrière des autres concurrents, le départ fut donné prématurément. Brassine et Schmid effectuèrent ainsi un start « lâché », puisqu'il roulaient (doucement) quand le drapeau rouge fut abaissé et n'eurent qu'à accélérer leur mouvement afin de suivre leurs camarades.

De leur côté, Hazianis et Godey, placés sur la ligne de départ ne virent pas le signal, parce qu'ils regardaient vers l'ar-

rière, surveillant le mouvement giratoire exécuté par Brassine et Schmid. Hazianis et Godey ne pouvaient évidemment s'attendre à ce que le start fut donné à cet instant puisque, justement, ils voyaient que Brassine et Schmid n'avaient pas encore rejoint la ligne et ne s'étaient pas immobilisés, toutes circonstances dans lesquelles, logiquement, le départ ne devait pas être donné !

**L**e départ étant donné néanmoins, Brassine suivit le mouvement mais, s'apercevant qu'Hazianis et Godey étaient restés sur la touche, stoppa au bout de la ligne droite, par la suite, tous les autres coureurs (qui, eux, étaient régulièrement partis), furent arrêtés à la fin de leur premier tour de course.

Or, aucun faux-départ n'est normalement reconnu en Championnat (art. 5 du règlement). Selon les informations par nous recueillies, Marcel Seery était opposé à l'arrêt de la course (arrêt irrégulier, nous venons de le dire) et comptait bien qu'Hazianis, Godey et Brassine, avisés par Landureau du contexte de l'article 5, se décideraient à se mettre en route, quoiqu'avec un certain retard sur leurs camarades. Pourquoi, ceci acquis, a-t-il néanmoins arrêté les coureurs, ce qui a fait dire bien injustement à certains qu'il voulait par là favoriser Hazianis ?

Il semblerait que Seery ait reçu du délégué F.F.M. à Sucé (son supérieur hiérarchique) l'ordre d'arrêter la course, ordre auquel il n'aurait pas voulu résister bien qu'il fut en totale contradiction avec la réglementation en vigueur.

Après avoir satisfait à la volonté du délégué de la F.F.M., Seery aurait remis à celui-ci les attributs de directeur de la course et se serait éloigné, marquant ainsi sa désapprobation envers l'intervention à laquelle il se serait cru obligé de céder.

Cette position n'est guère défendable : un directeur de course ne saurait désert son poste avant la fin de l'épreuve dont il assume la responsabilité. Dans le cas qui nous occupe, Marcel Seery aurait dû maintenir sa position envers et contre tous, quitte à soumettre l'affaire et son éventuelle conclusion à l'appréciation ultérieure de la Commission Nationale et, au besoin à l'arbitrage du président de la Commission Sportive Nationale.

**S**EERY parti, le délégué fédéral aurait pris en main la direction de la course et aurait été à l'origine des incidents survenus ultérieurement (nouveau départ encore raté, « rodeo » exécuté par Godey et autres sur la ligne droite, etc...).

Il aurait fallu l'intervention personnelle de M. Louis Lefeur, ex-président du M.-C. Sucé, pour ramener le calme et permettre enfin un départ normal.

Dans une épreuve de Championnat inter, où l'enjeu est d'importance, la nervosité est inévitable chez les coureurs et tout incident qui se produit au cours de la course ne peut que l'aggraver très logiquement. C'est pourquoi il est indispensable de prendre dès à présent toutes mesures utiles pour nous mettre dorénavant à l'abri de scènes du genre de celle que nous relatons ici.

L'affaire de Sucé a mis en lumière d'une part la nécessité impérieuse de se prononcer pour l'emploi obligatoire d'un starting-gate bien connu dans les épreuves officielles, d'autre part l'obligation stricte de définir clairement pour l'avenir les conditions dans lesquelles doit se donner le départ.

Mais il ressort encore de tout ceci que nos dirigeants, même haut situés, ne connaissent pour la plupart la réglementation des Championnats et le contenu de l'annexe « D » du règlement national F.F.M. qu'assez imparfaitement.

A eux, à ceux d'entre eux du moins qui veulent jouer un rôle actif sur les terrains — ce dont nous ne pouvons que les féliciter chaudement — de consacrer un moment cet hiver à parfaire leurs connaissances dans ce domaine en vue de l'année prochaine.

Enfin, la Commission Nationale pourrait rechercher quels sont ses membres actuellement les plus réellement qualifiés pour tenir l'emploi de directeur de course dans les épreuves de Championnat inter et désigner d'office ces personnalités en vue de l'édition 1960 de notre principale compétition de motocross.

Comme il s'agit en tout et pour tout de quatre courses, la chose ne doit pas être difficile à arranger ?

R. C. D.

# LEVALLOIS - MOTOS

58, rue Aristide Briand, LEVALLOIS (Seine) - PER 19-73

**EST OUVERT PENDANT LE MOIS D'AOUT**

à la disposition de sa clientèle pour :

**PIÈCES DÉTACHÉES - VENTE MOTOS NEUF ET OCCASION**



Tous modèles  
disponibles

**BSA**

**MOTOBÉCANE**

**TERROT**

Occasions vendues  
avec garantie

# AU CALENDRIER SPORTIF ...

## ... CETTE QUINZAINE

**MOTOS-CROSS** : Le quinze Août en France sera marqué par le grand motocross international présenté sur le nouveau circuit de LAGUEPIE. Nous vous avons longuement parlé de cette réunion à laquelle participera le virtuel champion du Monde 1959 Sten Lundin, dans nos numéros 1450 et 1451.

Autres réunions, non confirmées, à *Mers-les-Bains* (extra-national) et à *Vaison-la-Romaine*. En Belgique, épreuve internationale de **KEIHEUVEL**.

★

Le 16 Août, deux pôles d'attractions en France, selon les axes Nord et Sud : à **THOMER-LA-SOGNE** (Eure), sensationnelle finale du Championnat de France inter (voir à ce sujet ce même numéro). A la **CAPELLE-MARIVAL** (Lot), grande réunion inter avec encore Lundin et toutes les grandes vedettes alignées la veille à Laguepie (voir notre information dans ce numéro).

Autres réunions à *Punchy* (extra-national), *Perros-Guirec* et *Gimout*. Ces épreuves ne nous ont pas été confirmées.

A l'étranger : dernière manche du Championnat d'Europe de la Petite Cylindrée, en Suède (lieu non précisé).

★

Le 23 Août, Moto-cross inter de **LAVOIX**. Cette réunion nous a été confirmée et comprend de nombreux éléments de valeur, mais la liste complète des engagés ne nous est pas encore parvenue au moment où nous rédigeons ce calendrier mensuel.

Autres réunions : *Sens* (extra-national), *Aubusson*, *Watten*, *Millau*. Aucune de ces épreuves ne nous a été confirmée.

A l'étranger : en Suède, à *Malmoë*, dernière épreuve du Championnat du Monde (500 cc)... et sacre probable de Lundin !

★

**VITESSE** : le 16 Août, Grand Prix d'Allemagne Orientale, ne comptant pas pour les Championnats du Monde (lieu non précisé). A la même date, course de vitesse internationale en pays flamand (Belgique), lieu non précisé.

Le 23 Août, Grand Prix de Tchécoslovaquie, à **BRNO** et Grand Prix international de **BILBAO** (Espagne). Ces épreuves ne comptent pas davantage pour les Championnats du Monde.

★

**AUTRES EPREUVES** : Concentration internationale motos-scooters à **AVIGNON** le 16 Août ; week-end international de régularité de la **F.M.B.** (Belgique) les 22 et 23 Août ; Trophée international **CANNES-GENEVE-CANNES**, épreuve de régularité comptant pour le Championnat de Provence et le Championnat de France de Tourisme, les 22, 23 et 24 Août (confirmé) ; **Grass-track** de *Guegou*.

Rappelons que la course de côte internationale du **MONT VENTOUX**, prévue à la date du 16 Août, a été annulée,

—o—

## DU « JAMAIS VU » A LAGUEPIE !...

Oui, du « jamais vu », car le grand cross inter du 15 août se disputera sur un tout nouveau terrain. Il s'agira donc d'une réunion inaugurale, à l'occasion de laquelle le Laguepie Moto-Club a rassemblé de nombreux pilotes étrangers parmi les plus prestigieux du moto-cross mondial, à commencer par Sten Lundin qui va revêtir une semaine plus tard le maillot de champion du monde 1959 !

La place nous manque pour vous dire dans le détail ce que seront les plateaux tant en inter qu'en catégorie 500 cc nationale, mais reportez-vous à nos numéros 1.450 (présentation générale, analyse et croquis du nouveau terrain à visibilité totale) et 1.451 (les engagés). Parmi ceux-ci, rappelons néanmoins les plus réputés, outre Sten Lundin, le Suédois Gustavsson, les Britanniques Curtis et Ward, les Belges Scaillet, Rombauts, Decoster, le Hollandais Clynk, le Danois Hansen, le Suisse Kunz, l'Allemand Otto Walz, le champion de France « national » 1959 Georges Delpeyrat, etc...

Un terrain, des coureurs comme le public régional, pourtant habitué aux grandes épreuves n'a pas souvent l'occasion d'en voir !

—o—

## LUNDIN FAVORI A LACAPELLE

Les organisateurs du Moto-Cross de Lacapelle-Marival, sous l'impulsion de leur dynamique président M. G. Filhol, vice-président de la Ligue Motocycliste Régionale des Pyrénées, présenteront cette année une épreuve internationale de très grande classe.

Le circuit vient d'être modifié et amélioré. Les concurrents aborderont l'arrivée à la suite d'une ligne droite de 250 mètres. La visibilité est encore accrue. Les tribunes de 1.200 places sont placées de telle façon que tout le circuit s'offre à la vue des spectateurs.

Une excellente participation est prévue, et pour la première fois depuis l'existence de cette épreuve, un virtuel champion du monde y participera : le Suédois Lundin qui devrait trouver ce circuit à sa main et pourrait bien fournir le vainqueur. L'Anglais Curtis qui a gagné notamment à Fligeac fera le maximum pour l'emporter ainsi que son compatriote Ward, 2<sup>me</sup> l'an dernier à un seul point du vainqueur Robert Klym. Le Hollandais Clynk voudra également essayer de briller ; l'an dernier une chute au départ lui avait enlevé tout espoir de se classer premier. Participeront également à

l'épreuve inter : le champion de Belgique Rombauts, le Suédois Gustavsson, le Suisse Kunz, le Danois Hansen et les Français Delpeyrat et Auguste Darrouy.

Une épreuve nationale groupera une excellente sélection régionale avec : Mé-lous, Mateos, Tiarcelin, Dugas, Vila, Aguirre, Mosconi, Galzin, Lucas et Lagane.

—o—

## ... LE 23 AOUT

### MOTO-CROSS INTERNATIONAL DE LAVOIX

Sur le spectaculaire circuit de la Trémigère au plein centre du bourg de Lavoix (Vienne) situé dans le triangle formé par Chatelleraut-Poitiers-Chauvigny aura lieu le 23 août prochain le 5<sup>me</sup> moto-cross organisé par le M.-C. Chatelleraudais.

Ce dernier, cette année encore n'a rien négligé pour présenter un plateau de coureurs dont la qualité et l'homogénéité seront remarquables.

Une course 500 cc « nationale » et une course 500 cc « inter » sont au programme.

Parmi les engagés on relève les noms de Clynk, le « Hollandais volant », de l'Allemand Oesterle qui a l'an passé enthousiasmé le public, des Suisses Courajod et Rapin qui, seront presque des nouveaux dans notre région, le premier y étant venu pour enlever le cross inter de Surgères et le second pour y faire l'an passé à Poitiers, au mépris de tout, une fantastique démonstration avec un bras complètement plâtré, du Néo-Zélandais Cleg-horn, totalement inconnu chez nous, mais qui, s'il est de la trempe de ses compatriotes pilotes de vitesse, doit faire bien.

Du côté français, les engagements font apparaître les noms de Beaumard, champion de France national 58, Cros, Auguste Darrouy, la grande victime de l'épreuve de champion de France national de Poitiers, qui trouvera là une belle revanche à prendre sur son vainqueur « moral » Delpeyrat, champion de France « National » 1959. Puis Tiarcelin dont la saison est remarquable, Lusseyrand, Lefèvre, Thomas, Marie, Mazlières, etc... sans oublier les deux Chatelleraudais Decours et Gindron.

Belle réunion en perspective, qui doit procurer au public une satisfaction totale sur ce terrain à visibilité très large où il se rend de plus en plus nombreux chaque année.

—o—

### CHAMPIONNAT ANJOU-BRETAGNE A DOL

Le M.-C. Dol de Bretagne organise le 23 août 1959 le Championnat de motocross en 250 cc de la Ligue Anjou-Bretagne.

La matinée sera consacrée aux éliminatoires et à l'entraînement ; le Championnat sera alterné d'une course en 500 à laquelle participeront les champions internationaux bretons Jean Hazlanis, Gérard Ledormeur, Butteau, etc.

—o—

### ANNULATION DE LA COURSE DE COTE DU COL DE MALVAL

Le Motocycle-Club de Lyon se trouve dans l'obligation d'annuler la course de côte internationale du col de Malval, qu'il devait organiser le 20 septembre prochain.

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

## UN CHAMPION DISPARAIT : JEAN BEHRA

**T**OUS les sportifs motocyclistes ont appris avec consternation la mort de Jean Behra. Aujourd'hui champion de l'automobile, Behra avait remporté ses premiers succès dans le sport qui nous est cher et avait laissé dans les milieux de la moto le souvenir d'un garçon sympathique et d'un pilote de très grande valeur.

Né en 1921 à Nice, Jean Behra fut attiré très jeune par les sports mécaniques et après avoir tâté du vélo avec un certain succès, il vint à la moto. C'est au guidon d'une Terrot améliorée par ses soins qu'il remporta ses premières victoires. Par la suite, il devait disposer d'une 500 cc Guzzi qui lui permit de remporter quatre années de suite le titre de champion de France de la catégorie.

En cinq ans de courses motocyclistes, Jean Behra a accumulé victoires et places d'honneur dont nous rapportons les essentielles ci-dessous :

1946 — 1er en 350 et 3me en 250 au Circuit de St-Cloud; 2me au G. P. de Nice (350 cc); 2me au G. P. de Marseille (350 cc).

1947 — 1er au Circuit de Marseille, Circuit de Lyon, Circuit de Grenoble, G. P. du Comminge, Circuit de Cannes; 2me au Circuit de Tarbes; 3me au Circuit de Nîmes, Circuit de Strasbourg. Second du Championnat de France 500 cc.

1948 — 1er au G. P. de Bordeaux, Circuit d'Angoulême, Circuit de Ber-

gerac, Circuit de St-Sébastien, Circuit de Bigorre; 2me au Circuit de Nice, G. P. de Madrid; champion de France 500 cc.

1949 — 1er au Circuit de Nice, Circuit de Bergerac, Circuit d'Albi, Montlhéry (épreuve du Championnat de France), Circuit d'Anfa; 2me au G. P. de Nice, Mont-Ventoux, Vic de Bigorre; 3me au G. P. de Pau; champion de France 500 cc.

1950 — 1er au Circuit du Médoc, Circuit de Tarare, Mont-Ventoux, G. P. de Vesoul, G. P. de la Rochelle, G. P. de Cannes, Circuit de Tarbes (en 350 cc); 2me au G. P. d'Albi; champion de France 500 cc.

1951 — 1er au Circuit de Lyon, Circuit de Vesoul, Circuit d'Agen (175 et 500 cc); 2me au Circuit de Cadours, Circuit d'Angoulême, Circuit d'Aix-les-Bains, Circuit de Bergerac (175 cc); champion de France 500 cc.

Mais Behra songeait depuis longtemps à la voiture. Il avait déjà eu l'occasion de piloter des bolides de course mais c'est en 1952 qu'il fit ses débuts officiels dans l'écurie Gordini. C'était le point de départ d'une autre carrière tout aussi prestigieuse — sinon plus — que la première, carrière qui lui valut de remporter sur le plan international les victoires qu'il n'avait pu obtenir avec ses motos.



Et si, pour le grand public, Jean Behra restera surtout un grand pilote automobile, il nous est difficile d'oublier qu'il fut, à ses débuts, un champion motocycliste qui n'a laissé que des amis parmi nous et dont nous saluons ici, avec émotion, la mémoire.

## LES OBSEQUES DE MARTIAL SAGETTE

Victime d'un accident mortel survenu au cours du déroulement du moto-cross extra-national de Mézières-sous-Ballon, l'infortuné Martial Sagette, frère et occasionnellement passager du sidecariste bien connu Gabriel Sagette a été inhumé mercredi 5 août à Brou (Eure-et-Loir) où sa famille, ses amis, les milieux sportifs et ses camarades crossmen lui ont fait d'émouvantes obsèques.

Parmi la nombreuse assistance recueillie, l'on remarquait notamment M. Seery, vice-président de la Commission Nationale de Moto-Cross, représentant la Fédération Française de Motocyclisme; M. Gautier, président de la Ligue Anjou-Bretagne; M. Lesueur, président de la Ligue de Normandie, etc...

Le Comité des Fêtes de Mézières-sous-Ballon, organisateur de l'épreuve motocycliste, était conduit par le maire de la ville encore accompagné du curé, de M. Bergeot, etc... Enfin, l'Amicale Motocycliste de Montfort-le-Rotrou avait délégué plusieurs membres de son Bureau directeur et nos licenciés de moto-cross étaient représentés notamment par Georges Delpeyrat, champion de France « National » 1959, Mosconi et beaucoup d'autres venus rendre à leur regretté camarade un dernier hommage amical.

Des gerbes étaient offertes de toutes parts, notamment par la F.F.M., les Ligues d'Anjou-Bretagne et de Normandie, les organisateurs de Mézières et Montfort, etc...

*Moto-Revue*, qui s'était fait représenter aux obsèques de l'infortuné Martial Sagette, présente à nouveau à la famille et aux amis du regretté crossman ses condoléances émues, auxquelles s'associent tous ses lecteurs sportifs.

## ÉCHOS ET NOUVELLES

### Chez les motoristes

En cette période de vacances on se heurte bien souvent à porte close lorsqu'il s'agit de faire effectuer une réparation.

Aussi croyons-nous rendre service à tous les touristes motocyclistes qui se rendent dans la capitale, en leur signalant que Levallois-Motos, spécialiste des machines françaises et étrangères, ne ferme pas pendant le mois d'août.

★

Nous informons nos lecteurs que par suite des congés annuels, les Ets MOTO BASTILLE seront fermés du 15 août au 7 septembre, et souhaitent bonnes vacances à leur nombreuse clientèle.

### Bayle, rétabli, précise

Nos lecteurs se souviennent encore du regrettable accident survenu au vélodrome des Sables-d'Olonne, entre Jean-Pierre Bayle et Bourdin.

De son domaine de Pessac, le sympathique coureur bordelais tient à préciser que le rapport de police dégage entièrement sa responsabilité morale puisque

ce n'est pas sa motocyclette qui a fauché les malheureuses victimes, ce qui est évidemment d'un très grand réconfort pour notre inter qui maintenant est en bonne voie de rétablissement.

### Résultats du Grand Prix de Suède de vitesse

Classe 125 cc : 1. PROVINI (It., MV), 16 tours, 104,600 km en 47' 16" 7; 2. Ubiali (It., MV), 47' 17"; 3. Musiol W. (All., MZ), 48' 06" 2; 4. Hallwood M. (GB, Ducati), 48' 39" 2; 5. Kavanagh (Austr., Ducati), à 1 tour; 6. Svensson (Suède, Ducati), à 1 tour.

Classe 350 cc : 1. SURTEES (MV), 30 tours, 196,100 km en 1 h 19' 23" 5, moy. 149 km/h; 2. Hartle (GB, MV), 1 h. 19' 32" 3; 3. Brown (Austr., Norton), 1 h 21' 26" 4; 4. Dale (GB, AJS), 1 h 21' 37" 8; 5. Hallwood (GB, AJS), 1 h 21' 37" 8; 6. Richter (Austr., AJS), à 2 tours.

Classe 250 cc : 1. Gary HOCKING (Rhod., MZ), 20 tours (130,700 km) en 56' 28" 4, moyenne 140,100 km/h; 2. Ubiali (It., MV), 57' 24" 3; 3. G. Duke (GB, Benelli), 58' 16" 4; 4. E. Degner (All., MZ), 58' 31" 5; 5. Hallwood (GB, Mondial), 59' 22" 4; 6. Dale (GB, Benelli), à 1 tour.

LACAPPELLE-MARIVAL (Lot) 16 AOUT 1959

### 7<sup>e</sup> MOTO-CROSS INTERNATIONAL

sur le nouveau circuit de BEL-AIR

avec LUNDIN, virtuel champion du Monde, CURTIS, WARD, GUSTAFSSON, CLYNCK, ROMBAUTS, HANSEN, KUNZ, DELPEYRAT, A. DARROUY, TIARCELIN, MOSCONI, MELOUS, DUGAS, MATEOS, etc...

# SACHEZ AUSSI QUE...

## ENCORE DEUX JAMBES CASSEES !

L'on tourne de plus en plus vite, au cross, et si heureusement les accidents graves sont rarissimes dans cette discipline, les membres brisés se rencontrent de plus en plus au long d'une saison.

Cette fois, les victimes sont d'une part le pilote français Robert Charrier, notre plus sûre valeur en 250 cc, et le coureur britannique Ron Langston, récent vainqueur à Montfort-le-Rotrou.

Pour ce dernier, nous tenons la nouvelle de Peter Fraser, notre ami et confrère de « The Motorcycle ». L'accident s'est produit en Angleterre et la saison est terminée pour le jeune officiel Ariel.

Quant à Robert Charrier, que nous pensions voir disputer avec succès le Championnat de France à Vannes le 6 septembre, il paraît que le médecin a prévu trois mois de plâtre.

Espérons que cette prévision se révélera

pessimiste, et souhaitons aux deux sympathiques crossmen un rétablissement aussi prompt que possible.

## UN MOIS EN EUROPE CENTRALE

Par suite de l'abondance de la matière sportive, du fait encore de la limitation à 3 numéros de notre parution d'août, nous nous voyons contraints de reporter au 29 août la suite du reportage de notre collaborateur R. C. D. dans les pays de l'Est et nous prions nos lecteurs de bien vouloir nous en excuser.

## dernière minute :

### COMBES ET VOUILLON BLESSES !

A l'instant de « boucler » ce numéro, nous apprenons que les excellents crossmen inters René Combes et Paul Vouill-

lon se sont blessés le dimanche 2 août qui restera marqué d'une pierre noire dans les annales du moto-cross français puisqu'il vit encore le mortel accident survenu à Mézières-sous-Ballon.

Paul Vouillon s'est fracturé la cheville en tombant à Vendôme avec l'Anglais Phil Nex. Quant à Combes, c'est plus grave puisqu'il souffre d'une fracture du bassin et d'une luxation de l'épaule, récoltées sur le terrain de Sainte-Affrique.

Rappelons que Vouillon et Combes devaient défendre leurs chances le 16 août à Thomer-la-Sogne, dans la dernière manche du Championnat de France International, où ils occupaient avant cette ultime épreuve les places de 5me et 9me respectivement.

Vouillon qui, dans l'ordre des probabilités pour le titre, détenait la troisième place, et Combes qui, après un début de saison difficile, se retrouvait en bonne condition et pouvait prétendre à remonter sérieusement au classement final n'ont décidément pas de chance !

Tous les amis du cross se joindront à nous en l'occurrence pour leur souhaiter un prompt et total rétablissement.

## 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 imprimerie au besoin). Les annonces doivent parvenir 8 jours (le VENDREDI) avant la parution. (minimum 2 lignes)

### VENDEURS !

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

### PEUGEOT

125 Peugeot 4 vit. 56 imp. tt. équipée, 50.000 - Gobert, rue de Douai, Bouchain (Nord).

### MOTOS ANGLAISES

Vds 650 BSA GF 56 21000 km ts équip. 230, Baur, Rob 57-84 à part. 19 h + Sam. et Dim.

BSA 650 imp. 165 Lambretta révisé Ardie 250 tél Monet 125 éch. cont. mobyl. Thomas, rue Gambon, Cosne (Nièvre).

Matchless 58, Gilera 57 cross Mélioli, 10, r de la Passerelle Chaville (S.-et-O.).

500 Norton Inter bien, 120, Frago Gradignan (Gironde).

Triumph T 120 59 6.000 km 400 Ecrire Rousseau J.-C., 58, rue Olivier de Serres, Paris-15<sup>e</sup>

650 BSA Road-R ex. état Didier J. 11, Grande Rue, Brunoy (S.-et-O.).

Spécial, motos anglaises, réparation et mise au point de toutes marques. Vente. Achat. Echange. Crédit. Ets Mazoyer, 66, rue Nationale, Paris - 13<sup>e</sup> FOR. 93-65.

### MOTOS ALLEMANDES

BMW type R66 ét. imp. J. Colot-te, Pce Libération, Raon-l'Etape

BMW R25-2 impecc. 120, Piltz 25, rue Chabrol, Tai. 59-87

BMW R69 Avril 59, 7000 km, impecc. garantie 6 m., 610.000, Destailleurs, 4, A. Foch, Marqu-en-Barœul (Nord).

### MOTOS AMERICAINES

Indian avec side Bernardet b ét mécanique. Petit prix. Remaud, 78, rue Gambetta, Royan.

### MOTOS TCHEQUES

JAWA 250 et 350 cc vendues avec garantie à partir de 70.000 frs.

SIDAM, 8, rue Fourcroy, PARIS-17<sup>e</sup>. WAG. 52-62.

Jawa 250, 1953 28000 k parfait état 80.000. Chaussod, 4, rue Séguier, Figeac (Lot).

### MOTOS DIVERSES

500 Norton Manx sup. car. nb modif. tr. rap. 175 MV db arb. compét. client. transformable 203-125-3 cul. 3 pistons, 3 cylindres, état neuf. Valentin, 6, rue Lamartine - Lyon-3me (Rhône).

### SCOOTERS

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.

### ACHATS

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

Achète motos Zundapp 750 ccm (type Russie). Sont prises sur place. Offre av. prix s. 11.306 HAVAS STRASBOURG.

Urg. ach. side très lég. droite pr 125. Faire offre: Duros r. Cahuzac par Riscle (Gers).

### DIVERS

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

### ECHANGES

Echangez votre MOTO contre AUTO ou belle moto étrangère ou même contre MEUBLES

aux Galeries du Meuble 3, PLACE CLICHY Choix unique en France de 300 AUTOS 300 MOTOS 3.000 m2 d'exposition meubles Ouvert dimanche et fête

### FONDS DE COMMERCE

V. Fonds cycles et motos avec appart. tt conf. bordure N. 7 prix raison. Pour ts rens. écr. ou tél. 424-80 Antibes.

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

# Moto revue

La Moto

Revue technique indépendante et de défense des usagers

FONDÉE EN 1913 - DIRECTEUR-FONDATEUR : C. LACOME

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

### ABONNEMENTS

|                    | France    | Etranger  | France | Etranger            |
|--------------------|-----------|-----------|--------|---------------------|
| 24 N <sup>os</sup> | 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<sup>os</sup> du Salon, Noël, etc...), l'abonné économise 650 frs

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

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

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

# LA BIBLIOTHEQUE DU "MOTORISÉ"

LA SPÉCIALITÉ DES ÉDITIONS DE MOTO-REVUE

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

Prix : 894 fr.  
(par poste 1104)



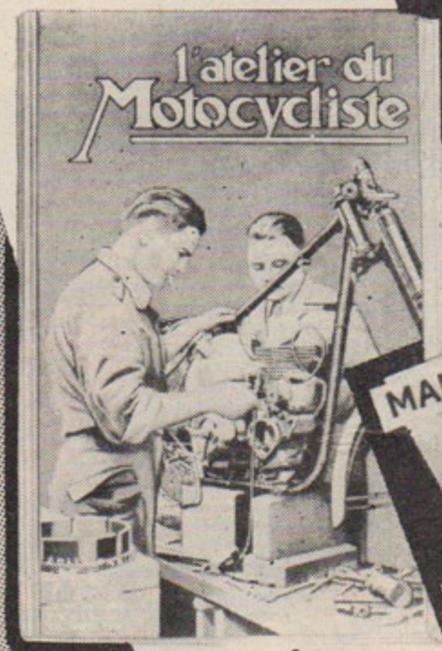
Prix : 482 fr.  
(par poste 592)



Prix : 608 fr.  
(par poste 723)



Prix : 573 fr.  
(par poste 683)



Prix : 578 fr.  
(par poste 688)



Prix : 563 fr.  
(par poste 673)



Prix : 568 fr.  
(par poste 683)

## NOUS ÉDITONS AUSSI :

### 4 CV RENAULT

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

### TRACTION AVANT CITROËN

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

### L'ARONDE

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

### 2 CV CITROËN

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

### MOTOBECANE 125 lat.

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

### MOTOBECANE 125-175 culb.

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

### PEUGEOT P 55-56-155-156 et 176

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

### GNOME-RHONE

Types R1 - R2 - R3 - R4 - R4 C

Prix : 537 fr. (par poste 657 fr.)

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

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

### L'ART DE CONDUIRE (Motos, Vélocycleurs, Cyclomoteurs)

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

## TABLEAUX MURAUX

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

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

RELIURES 350 fr. (par poste 500 fr.)

Catalogue détaillé sur demande

Pas d'envoi contre remboursement.

Envoi contre mandat, ou mieux :

versement (ou virement) compte

postal MOTO-REVUE : 297-37 Paris

# 25%

## DE REMISE

### HÂTEZ-VOUS!!



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

#### VADE MECUM DU MOTOCYCLISTE

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

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

*C'est vraiment une véritable  
encyclopédie*

370 PAGES, PLUS DE 500 ILLUSTRATIONS