Moto revue

47me ANNEE. — 5 SEPTEMBRE 1959. — N° 1.455
Tous les Samedis, le Numéro : 70 frs

SEGMENTS CHROMÉS

ESSAI
350 " CLIPPER "

A moto, Paris vous offre un nouveau visage.

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 MOTOCYCLISTE** (578 F) ; le **2 TEMPS de TOUS les 2 ROUES** (563 F) ; les **VAP** (522 F) ; les **PEUGEOT** (552 F), etc.

LES PRIX PAR POSTE SONT INDIQUES EN COUVERTURE 3.

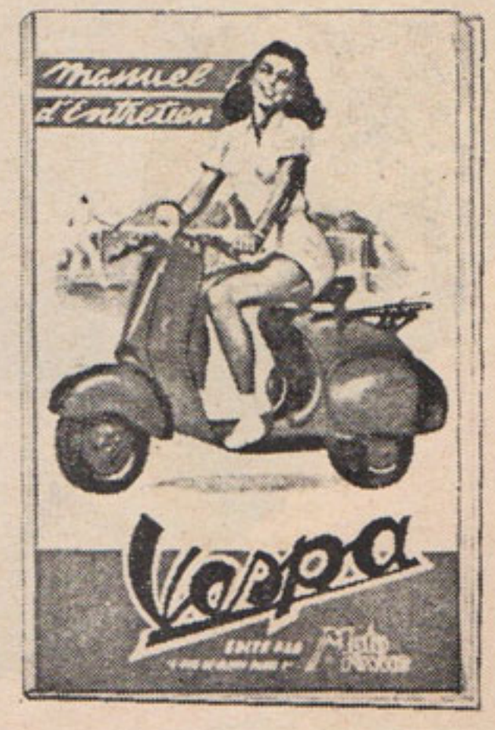
Nos Manuels n'ont rien de COMPARABLE avec d'autres Manuels : ils sont écrits, dans leur totalité, sur l'engin qu'ils décrivent, sans bla-bla-bla.

ÉDITIONS C. LACOME

Fondée en 1913

12, rue de Cléry

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



Le banc d'essai
de la Compétition
est la meilleure
des références

PUBLIPLAST 105

rumi

Motoram
31, AV. DE L'OPÉRA - PARIS
OPE. 30-90
Concessionnaire exclusif pour la France et l'Union Française

Le **RUMI** de
CAEKEBEKE - LE GUELLEC
(Écurie Colombes - Scooters)
vainqueur du
BOL d'OR 1959
et tous les **RUMI**
circulant en France
SONT IMPORTÉS EN EXCLUSIVITÉ
PAR
MOTORAM

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

NOTRE COMPLÉMENT MENSUEL
SCOOTER + ET + CYCLOMOTO
VOUS PROPOSE DANS SON NUMÉRO DE SEPTEMBRE
Essai du Terrot « Duomatic » — La production autrichienne : HMW — Des précisions sur l'Itom « Competizione » — Un 100 cc bicyl ndre — Démontage du moteur du Peugeot BB1 — Six mois de production française — Petits bolides pour les records — Et ses rubriques habituelles : Conseils et Astuces, En toute franchise, etc...
EN VENTE PARTOUT ★ LE N° 75 frs.

DYNAMIC-SPORT
149, r. Montmartre (2e)
Métro Bourse — GUT. 19-30
Concessionnaire des marques :
JAWA, BSA, NSU, TERROT, PUCH, HOREX, LAMBRETTA, MANURHIN, RUMI, VESPA, VELOSOLEX
Cyclos Sport et Tourisme
NSU - VICTORIA - VIVI
OCCASIONS RÉCENTES
Lambretta, Vespa, Rumi, Manurhin, et motos françaises et étrangères ttes marques. Garantie totale (pièces et main-d'œuvre gratuites peinture et moteur neufs).
CRÉDIT : 2 à 18 mois
expéditions en province
TOUTES REPARATIONS
Achat ferme moto, scooter
Liste Occasions ctre 3 timb.

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

TOUS VOS IMPRIMÉS
CATALOGUES - DÉPLIANTS - PROSPECTUS
GRATUITEMENT : PROJETS - CRÉATIONS — PRÉSENTATION —
TOUS TRAVAUX DE PHOTOGRAVURE
CLICHÉS - PHOTOS - RETOUCHES - DESSINS
AUTO-IMPRESSIONS PUBLICITAIRES
12, RUE DE CLÉRY, PARIS-2e - GUT. 73-32 A 35

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

HARLEY-DAVIDSON
Agence Officielle : 28/30, Rue de Picpus, Paris-12e
Stock pièces détachées NAT. 11-75
Echange Standard Complet
REALESAGES — EMBIELLAGES
REPARATIONS REVISIONS

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

Clinique des cadres. Réservoirs et Roues tél. PER. 20-68
MARCHAND Frères
16, rue Danton LEVALLOIS
Ne pas confondre, bien noter n° 16, la maison n'a pas de succursale.

d'abord vérifier la...

PRÉSENCE

d'une véritable

FERMETURE ECLAIR

Elle équipe les plus belles créations

Celui qui sait
ne se trompe pas,
car seule la véritable
FERMETURE ECLAIR
porte la garantie
ECLAIR gravée ICI

ELLE OFFRE
PLUS DE SÉCURITÉ

600 millions de " Fermeture Eclair " utilisées
à la plus grande satisfaction de tous le prouvent

PAUL-MARTIAL - 636

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 CHOISISSIEZ UNE HUILE QUE VOTRE MOTEUR APPRÉCIE

Exigez de votre fournisseur :

Bret-oil

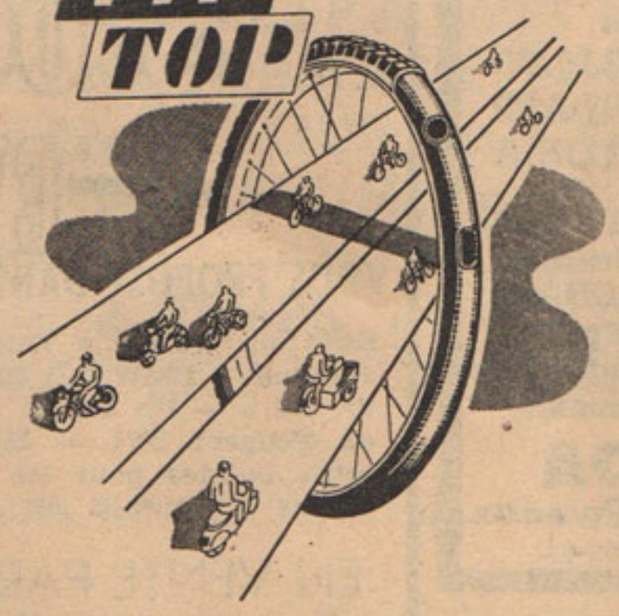
L'HUILE DE COMPÉTITION AU SERVICE DU TOURISME

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

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

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

TIP TOP



la marque mondiale

•

Une nouvelle vie !

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

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

Demandez les nécessaires :
« *Tip Top* » pour cyclo - moto - scooter.
« *Coffrets ateliers* » pour station-service.

VULCANISATION
CHIMIQUE ET INSTANTANÉE ★
A FROID SANS OUTILS

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

Moto LA MOTO revue
Tous les Samedis

47me année. — 5 septembre 1959. — N° 1.455

12, RUE DE CLÉRY, PARIS (2)

Rédigée par des motocyclistes pour les motocyclistes

IL Y A ENCORE DE BONNES "OCCASES"

Nul ne songerait à contester que l'Angleterre demeure le bastion du motocyclisme et il est bon, de temps en temps, de constater l'origine de cette enviable situation.

●

Délaissons aujourd'hui technique et sport, où nos voisins se sont taillés une enviable réputation, pour voir de plus près l'aspect commercial de la question.

Il est courant de constater, chez nous, qu'un motocycliste ne peut s'offrir la machine qu'il désire, faute de moyens financiers.

Une grosse moto vaut aussi chère qu'une honnête 4 places, et le marché automobile de l'occasion concurrence dangereusement jusqu'à nos plus faibles cylindrées neuves.

Aussi peut-on envier le motocycliste anglais qui, couramment, peut acheter une machine neuve en ne versant que 10 % comptant, et payera le solde en... 36 mensualités!.. Cela vous permet de partir avec une 500 cc twin, en ne versant « cash » qu'une trentaine de milles, et de réserver sur votre budget mensuel une dizaine de milles francs pour honorer vos traites.

Mieux, le marché de l'occasion l'est réellement, là-bas ! Pour 200 à 250.000 frs vous avez une splendide twin de l'année. Ajoutez 50.000 fr, et vous voilà avec un imposant sidecar, souvent biplace.

Tout cela pour du matériel pratiquement neuf !..

Il n'y a donc pas de comparaisons possibles avec notre propre marché, où devenir, où persévérer à être motocycliste suppose un revenu au-dessus de la moyenne.

●

Doit-on, pour autant, renoncer, et se contenter d'envier nos voisins ?

C'est évidemment la première solution qui vient à l'esprit.

Pourtant si vous désirez acquérir une grosse moto, sans trop bourse déliée, il y a un moyen qui est à la portée de beaucoup d'entre vous.

Pour visiter souvent les motoristes, les importateurs, nous sommes toujours surpris de voir le nombre de machines d'occasion de 350 ou 500 cc qui dorment sous la poussière

Ce sont des machines défraîchies, de 2 ou 3me main, qui ne trouvent plus acheteurs parce qu'elles sont dépourvues de suspension AR, de moyeux-freins, etc...

Et pourtant, pour quelques dizaines de milliers de francs, les vendeurs sont prêts à s'en défaire.

Bien sûr, il ne s'agit pas de croire qu'il suffit de passer un coup de chiffon et de faire le plein pour prendre la route !..

Il faudra démonter, nettoyer, bien vérifier, échanger des pièces, etc..., mais finalement nous pensons que pour une centaine de milliers de francs, vous vous trouverez en possession d'une **vraie** moto, peut-être pas dernier cri, mais qui, en tout cas, vous procurera les joies propres à la pratique de la moto de grosse cylindrée.

Alors, à vous de découvrir la bonne « occase » !

C'est un jeu passionnant, qui vous fera découvrir la mécanique, et vous avez tout l'hiver pour la remettre en état, votre moto !

Le Cross

Peu chanceux cette année, Beaumard affrontera une nouvelle fois Hazianis à Vannes demain. Réussira-t-il à battre le champion de France inter, rien n'est moins sûr, mais il y aura une fameuse bagarre entre ces deux vedettes de la Ligue Anjou-Bretagne et quelques autres !

DEMAIN A VANNES, MICHEL DESBOIS DEFENDRA SON TITRE DE CHAMPION DE FRANCE EN 250 cc

Nous serons heureux de nous rendre le dimanche 6 septembre à Vannes, dans un des vieux clubs de la Ligue Anjou-Bretagne, le Moto-Club du Morbihan à qui a été confiée l'organisation du Championnat de France de la petite cylindrée (250 cc). Nous retrouverons là toute la vieille équipe de la Ligue, des amis dont l'attachement au cross en quart de litre trouvera à cette occasion une nouvelle confirmation.

Ainsi la vieille cité des Vénètes, tant admirée des touristes avec ses remparts, ses jardins, ses monuments, ses promenades, aura l'honneur d'accueillir dans ses murs les meilleurs pilotes que la France possède actuellement en petite cylindrée. Nul doute que la ville soit envahie ce jour là d'une foule de sportifs et fasse ainsi honneur à ce beau et noble sport qu'est le moto-cross.

Le lieu pittoresque dans lequel se déroulera ce championnat, donnera le cachet désiré aux yeux des spectateurs qui découvriront à leurs pieds un ravin profond dans lequel coule une petite rivière, « La Marle ». Les abords de cette rivière sont parsemés de trous et de bosses, et la piste qui serpente parmi toutes ces difficultés trouve là l'élément qui convient à ce genre de sport. Descentes, montées, virages serrés, passages de rivière, tremplins naturels sont autant d'embûches qui seront là pour départager les meilleurs de nos pilotes.

Les succès remportés tous les ans au Pont-d'Argent ont attiré l'attention des dirigeants de la F.F.M. ; et c'est ainsi que le président Maheo, chef de file du M.-C. Morbihan s'est vu confier la lourde tâche de mettre au point cette organisation. Après le Grand Prix de France à Mayenne, le Championnat de France 500 à Saint-Brieuc, la Ligue Anjou-Bretagne que dirige M. Gautier, secondé par M. Acat, peut être fière de ces désignations qui sont la preuve tangible de la grande activité et de la qualité des épreuves organisées par les clubs de la Ligue.

Quinze coureurs sont déjà qualifiés pour le Championnat, ils appartiennent à toutes les Ligues de France, parmi eux, citons : Michel Desbois actuel champion de France, Voreux, Terrien, Lebreton, Geil, Millot, etc... (voir notre précédent numéro) il restera encore cinq concurrents à désigner parmi une vingtaine de non sélectionnés, qui disputeront ce même jour des épreuves éliminatoires et de repêchage. La ligne de départ élargie verra donc vingt coureurs en piste, qui partiront au starting-gate. Emettre dès maintenant un pronostic serait bien difficile, mais signalons tout de suite que les Voreux, Desbois, Terrien, Geil, Lebreton et autres consorts se livreront un duel sans merci pour la conquête du titre tant envié.

Pour appuyer cette épreuve du Championnat de France, les organisateurs ont mis sur pied une course nationale en 500 qui aura également un grand retentissement et sera appréciée du public ; leur grand favori sera là, Jean Hazianis qui vient de remporter magnifiquement le Championnat de France inter 500. Avec lui son rival direct Gérard Ledormeur accompagné de son frère Guy Bertrand, Jacquemin, Dugas, Beaumard et les meilleurs régionaux dont Lamouroux champion de la Ligue Anjou-Bretagne.

Le M.-C. Morbihan compte sur la présence de tous ses amis sportifs le 6 septembre.

RESULTATS

VICTOIRE DE PERLIN EN ANGLETERRE...

Parallèlement à l'épreuve de Championnat d'Europe courue à Beenham Park, l'organisation anglaise avait prévu une course de sidecars à laquelle participaient notre champion de France Robert Perlin et son passager Ségal.

L'équipage tricolore remporta là une belle victoire devant Darrieulat-Keep, Robertson-Coolett, Rose-P. Rose, etc... qui tous comptent parmi les meilleurs spécialistes anglais du sidecar en tout-terrain.

Perlin-Ségal gagnèrent la première manche et terminèrent la seconde à 20" de Darrieulat-Keep, ayant remonté tous leurs autres adversaires après être partis en queue du fait d'un mauvais départ qui les amena à devoir laisser passer tous leurs concurrents.

...ET A VENDOME

Dans cette épreuve, Perlin-Ségal remportèrent la première et la seconde manche, mais ne purent finir mieux que quatrième dans la troisième, remportée par Denis.

Le classement général donne les résultats suivants : 1. Perlin-Ségal, 6 pts ; 2. Denis; 3. Barat; 4. Verrechia; 5. Plisson; 6. Bourgeois.

DES RESULTATS « SECS »

LAMPAUL-PLOUARZEL *250 cc* : 1. Boulard ; 2. Louis ; 3. Kerjean ; 4. Créau ; 5. Ley. — *500 cc* : 1. Boulard; 2. Mabo; 3. Despretz ; 4. Berson ; 5. Turpin.

★

VENDOME *500 cc:* 1. Robert Klym (BSA), 4 pts ; 2. Courajod (CH, Matchless), 8 pts ; 3. Cheney (GB, Norton), 9 pts ; 4. René Klym (BSA), 15 pts ; 5. Lefèvre (BSA), 17 pts.

★

PLOVESCAT *250 cc* : 1. Terrien (Maïco); 2. Houdoux (Matchless) ; 3. Léon ; 4. Créau ; 5. Le Breton. — *500 cc* : 1. Houdoux (Matchless) ; 2. Lamouroux (BSA); 3. Despretz ; 4. Le Boulch ; 5. Vaillant.

★

SAINTE-SEVERE *250 cc* : 1. Pardigou ; 2. J. Marceau ; 3. Nadaud ; 4. J.-P. Juigné; 5. Malbec. — *500 cc* : 1. Barbara (Triumph), 3 pts ; 2. Malbec (BSA), 6 pts; 3. Amedeo (BSA), 15 pts ; 4. Gendron, 17 pts ; 5. Pinard, 17 pts.

RESULTATS DÈS COURSES ANNEXES DE THOMER

A côté de la manche finale du Championnat inter, se couraient à Thomer, le 16 août, des courses nationale et régionale dont voici les résultats :

500 cc Nationaux : 1. Denis, 4 pts ; 2. Grout, 5 pts ; 3. Blandin, 8 pts ; 4. Rambour, 8 pts ; 5. Doinel, 12 pts ; 6. Boulard, 14 pts; 7. Perrin, 15 pts, etc...

Juniors : 1. Pailleaux, 2 pts; 2. Christophe, 5 pts ; 3. Stalin, 5 pts ; 4. Novack, 9 pts ; 5. Vaisset, 10 pts ; 6. Bonneville, 15 pts ; 7. Ait Seddick, 15 pts, etc...

OU ALLER LE 6 SEPTEMBRE ?

MOTO-CROSS : La plus importante réunion de la journée est celle qui se dispute à VANNES (Morbihan) : CHAMPIONNAT DE FRANCE de la petite cylindrée, sur une épreuve unique. Voyez à ce sujet nos numéros 1.454 et l'annonce de cette page.

Autres réunions : un extra-national à *Lyon ;* des régionaux ou nationaux à Templeux-Guérard (AMC Picard) ; Dol de Bretagne (MC Dol de Bretagne). Ces épreuves n'ont pas été confirmées.

A MAUBEUGE LE 6 SEPTEMBRE...

Sur le circuit de Tolize, l'O.M.C. Avesnois, section de Maubeuge présente un grand moto-cross où, nous dit-on, les meilleurs pilotes seront au départ. Début de la réunion à 14 heures 30.

DE TOUT... ...UN PEU

OU IRONS-NOUS LE 6 SEPTEMBRE

VITESSE : A *Monza*, en Italie, dernière épreuve des Championnats du Monde (voir par ailleurs dans ce numéro). Au départ 4 catégories solo et courses de formule 3 en 125 cc et 175 cc.

A CADOURS, en lever de rideau du Grand Prix Automobile, se disputera une épreuve de sidecars.

Enfin, on annonce, une course de côte organisée par l'AC Jura, mais aucune information ne nous est parvenue à son sujet.

En Algérie, le calendrier porte trace d'une « course du kilomètre » et l'AM Audois a fait inscrire une épreuve sur 3 ou 6 heures. Nous n'avons reçu aucune documentation sur ces compétitions.

★

AUTRES EPREUVES : 6me Rendez-vous International Scootériste à MONACO ; Concentration de l'UM Vigneusienne (Vigneux (S.-et-O.).

★

SALON DE GENEVE

Le Salon de l'Automobile et du Motocycle se tiendra à Genève (Suisse) du 10 au 20 mars 1960. Ce sera la trentième édition de cette manifestation, qui devrait côté deux-roues rencontrer un succès d'autant plus grand que l'année 1959 aura été vraiment pauvre sur le plan des Salons de la moto !

OESTERLE VAINQUEUR... EN VITESSE PURE !

Au programme d'une récente réunion de vitesse pour voitures automobiles, sur le circuit de la Solitude, près de Stuttgart, figuraient deux épreuves motocyclistes, pour machines de série.

Tandis que F. Bickel remportait la course pour 175 cc sur Ducati et à la moyenne de 114,6 km/h, c'est au crossman bien connu Willi Oesterle que revint la catégorie 250 cc.

Oesterle montait bien sûr une Maïco — pas celle de cross — et accomplit le parcours à la moyenne de 118,2 km/h, excellente performance pour le pilote et pour la machine, si l'on tient compte que cette dernière était de série et que le circuit de la Solitude est particulièrement accidenté.

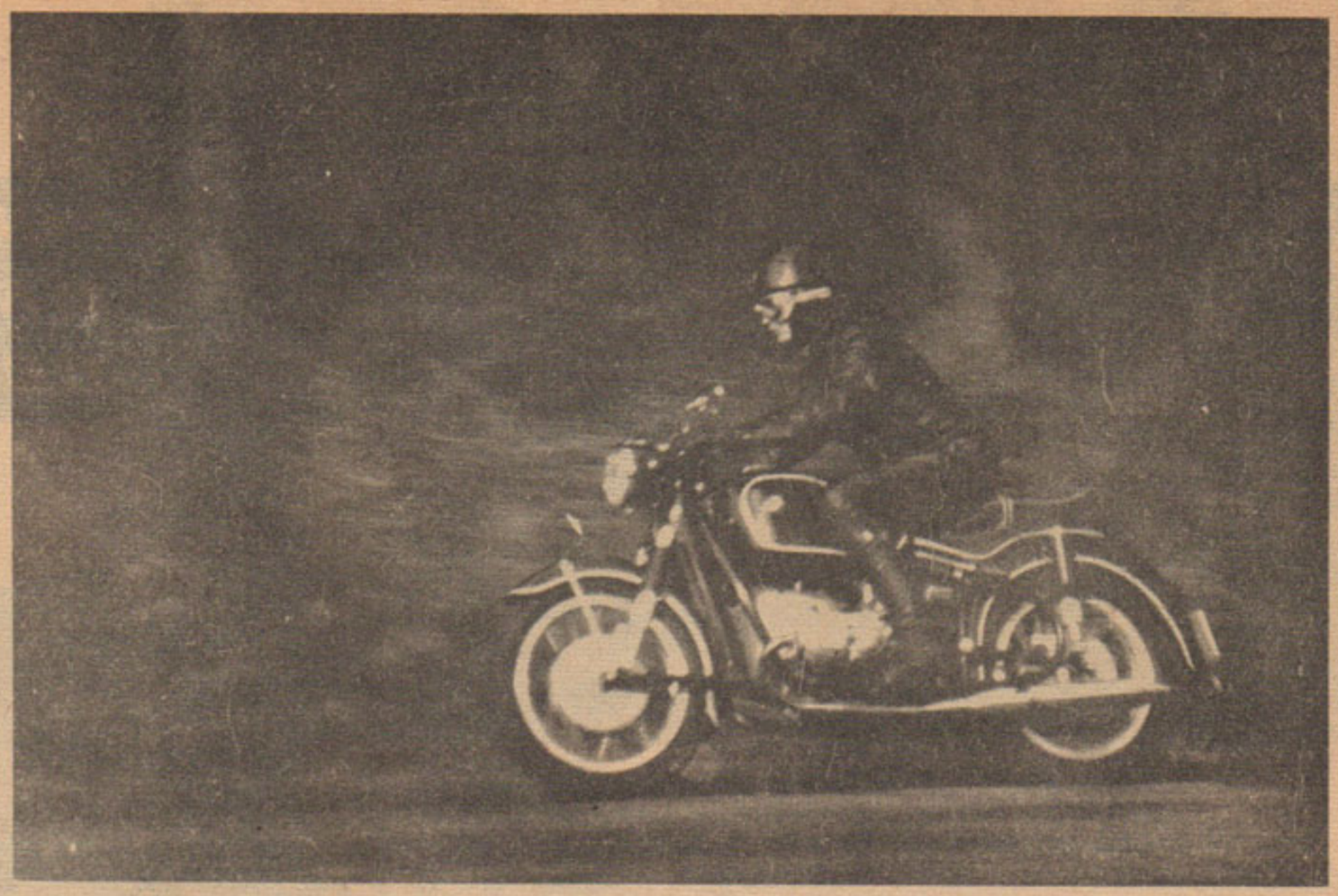
ANNULATION A ROANNE

Le Moto-Club de Roanne est au regret d'annuler son épreuve inter des 500 km de régularité du Roannais, qui devait se dérouler le 6 septembre prochain.

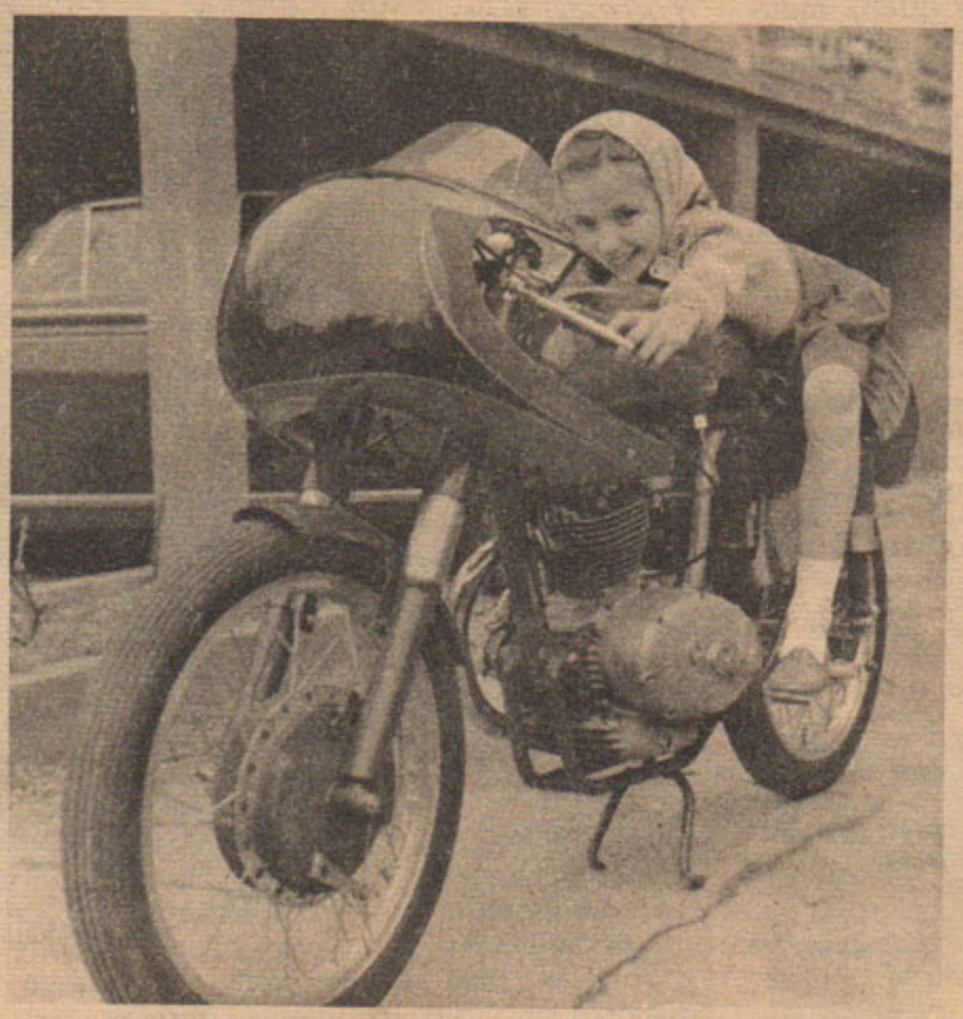
CONCENTRATION DE SUCY AVANCEE AU 20 SEPTEMBRE

Le Moto-Club de Sucy fait savoir que la concentration sur Mandres comptant pour le Championnat touristique de la L.M.I.F. prévu au calendrier pour le 27 septembre est avancée au 20 septembre, après accord avec l'U.M. Arpajonnaise.

Renseignements et règlements : M. Boutemy, 205, avenue Daumesnil, Paris (12me).



FEMMES... ET MOTOS



Poursuivons cette semaine cette (agréable) rubrique avec ces quelques documents qui prouvent avec quelle diversité il est possible d'établir ce rapprochement.

En haut, notre abonnée d'Outre-Rhin A. E. Goldmann n'hésite pas à emmener elle-même sa R 69.

Ci-contre, ce plat ventre laisse bien augurer d'une carrière sportive. Mais quand on a un père qui s'appelle Lesage...

Enfin, ci-dessous, bien que cette photo ne le laisse en rien supposer, il y a un rapport direct entre ces jeunes femmes et la moto, puisque côte à côte nous voyons de gauche à droite : Mme René Klym, une inconnue, Mmes Bertrand et Melioli, et derrière cette dernière, assise Mme Robert Klym.

SUR L'UN DES MEILLEURS CIRCUITS DE FRANCE :

Mieux que tout discours, cette vue générale de la partie accidentée du circuit de Laguepie vous montrera combien est beau ce nouveau tracé, inauguré cette année.

Curtis (18) imposa sa loi : L'officiel Matchless est décidément le chef de file du cross anglais à l'heure présente.

A LIRE ce titre, certains de nos lecteurs ne manqueront pas de se demander avec inquiétude quelle mouche nous pique. Eh quoi, penseront-ils, ce rédacteur est bien versatile, qui aujourd'hui présente le circuit du Laguepie Moto-Club comme l'un des plus beaux qu'il connaisse alors que voici deux ans déjà, l'an dernier encore, il donnait à entendre que ce tracé méridional, pour être à coup sûr original en soi ne répondait pas à l'idée qu'il convenait de se faire d'un véritable parcours de moto-cross !

C'est qu'entre temps, mes amis, le Laguepie Moto-Club a pris conscience du bien-fondé des critiques qui lui étaient adressées et, soucieux de conserver aux yeux des sportifs, dans l'esprit des spectateurs de sa réunion annuelle, tout le prestige acquis, s'est employé à trouver un nouveau terrain qui puisse donner satisfaction à tout le monde.

Plus question donc du circuit défini entre les murs ou les clôtures de la petite, de l'aimable cité du Tarn-et-Garonne, foin de cette ligne droite goudronnée qui fit tant parler d'elle, adieu à la voie de chemin de fer qui, entre deux passages des trains — par bonheur peu nombreux l'après-midi — servait d'enceinte au public! Tout cela, qui eut son heure de célébrité à l'époque où le moto-cross n'était pas ce qu'il est devenu — un beau, un grand sport — a été balayé en hommage aux exigences imposées par l'évolution de la spécialité.

★

A moins d'un kilomètre de l'ancien parcours, d'un accès d'autant plus aisé qu'on y arrive en suivant une excellente route asphaltée, voici donc le circuit préparé depuis le printemps à l'intention du dixième moto-cross international de Laguepie, un anniversaire que le Comité d'organisation a voulu célébrer de retentissante manière.

D'emblée, nous restons saisi par ce que nous découvrons, tant le cadre est joli, tant est parfaite la visibilité, tant il est clair au premier abord que nous avons là un terrain comme il en est peu en France... un terrain qui nous fait penser à celui où se déroule le G.P. d'Autriche, à Sittendorf.

Sur les deux versants d'un vallon verdoyant, le circuit déroule ses nombreuses sinuosités à partir d'une longue et large ligne droite disposée au plus creux de la cuvette naturelle où sont encore placées les installations de pointage, l'estrade de J.-M. Landureau, bref, tout ce qui a trait au déroulement technique d'une course.

Fait le plus remarquable, le public dispose, en haut des pentes qui se font vis-à-vis, d'une place assez grande pour recevoir 25.000 spectateurs qui, exclusivement installés sur le pourtour supérieur du circuit, sont à l'abri des accidents tout en bénéficiant d'une vue si large qu'elle permet de contrôler de n'importe où la quasi totalité des évènements se déroulant sur le parcours.

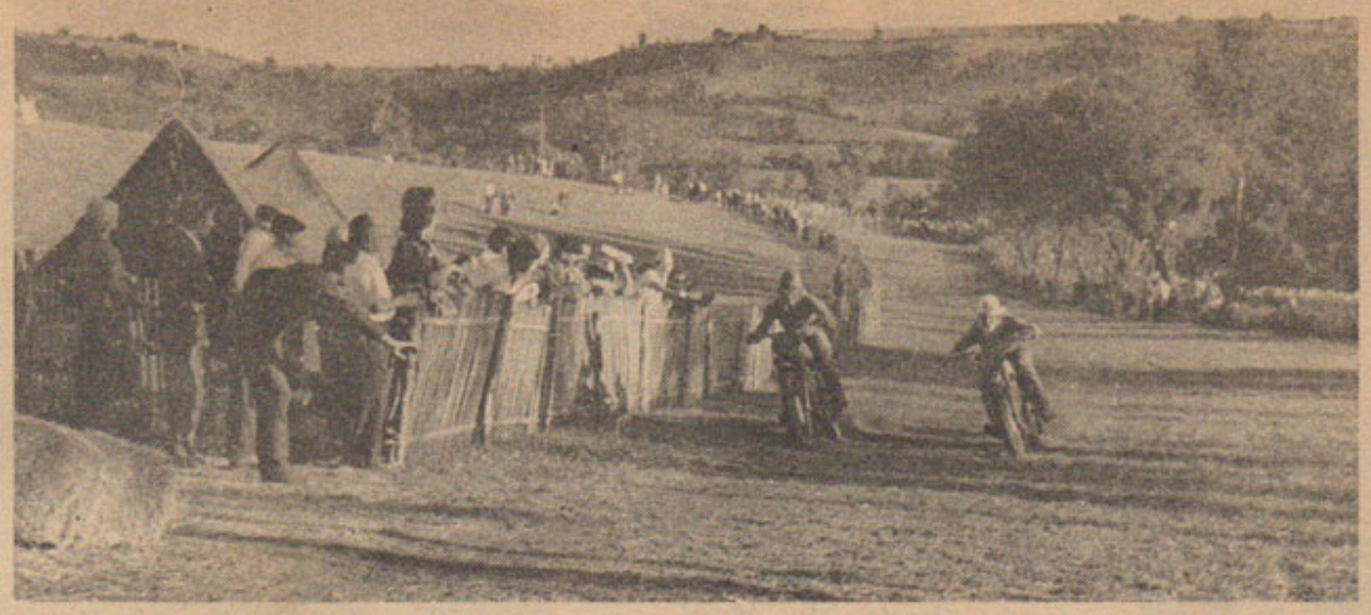
Situation idéale, et pas seulement de ce seul point de vue. L'absence de spectateurs à l'intérieur du circuit permet en effet de renoncer aux barrières, et la piste, sur les trois quarts de sa longueur, n'est délimitée que par de petits piquets blancs légèrement fichés en terre et réunis entre eux par une large coulée de chaux.

On voit tout l'avantage de ce dispositif : les coureurs, n'ayant à craindre ni une rencontre avec le public, ni une chute contre les clôtures ou tout autre obstacle résistant (pas d'arbres, pas de rocs, ni rien de dangereux sur ce nouveau tracé) peuvent se donner à fond. Au pis, ils sortiront des limites de la piste pour continuer à rouler un peu plus loin sur un sol identique !

Visibilité et sécurité totales, mais aussi conditions excellentes pour le déroulement des courses : 1.540 mètres de développement, ligne droite de 22 mètres de large sur 114 mètres de long, montées et descentes à fort pourcentage et sol généralement très sélectif, car riche en bosses, en « marches d'escalier », tout cela fait du circuit que nous visitons un terrain où chacun peut donner sa mesure réelle en fonction de ses qualités propres.

Une largeur minimum de 4,50 mètres, une largeur moyenne presque partout égale à une dizaine de mètres, une section de plat décrivant une courbe à grand rayon assimilable au grass-track, voilà qui ajoute encore eux qualités de ce parcours qui, parcouru à pied, a vu grandir notre satisfaction à mesure que nous progressions.

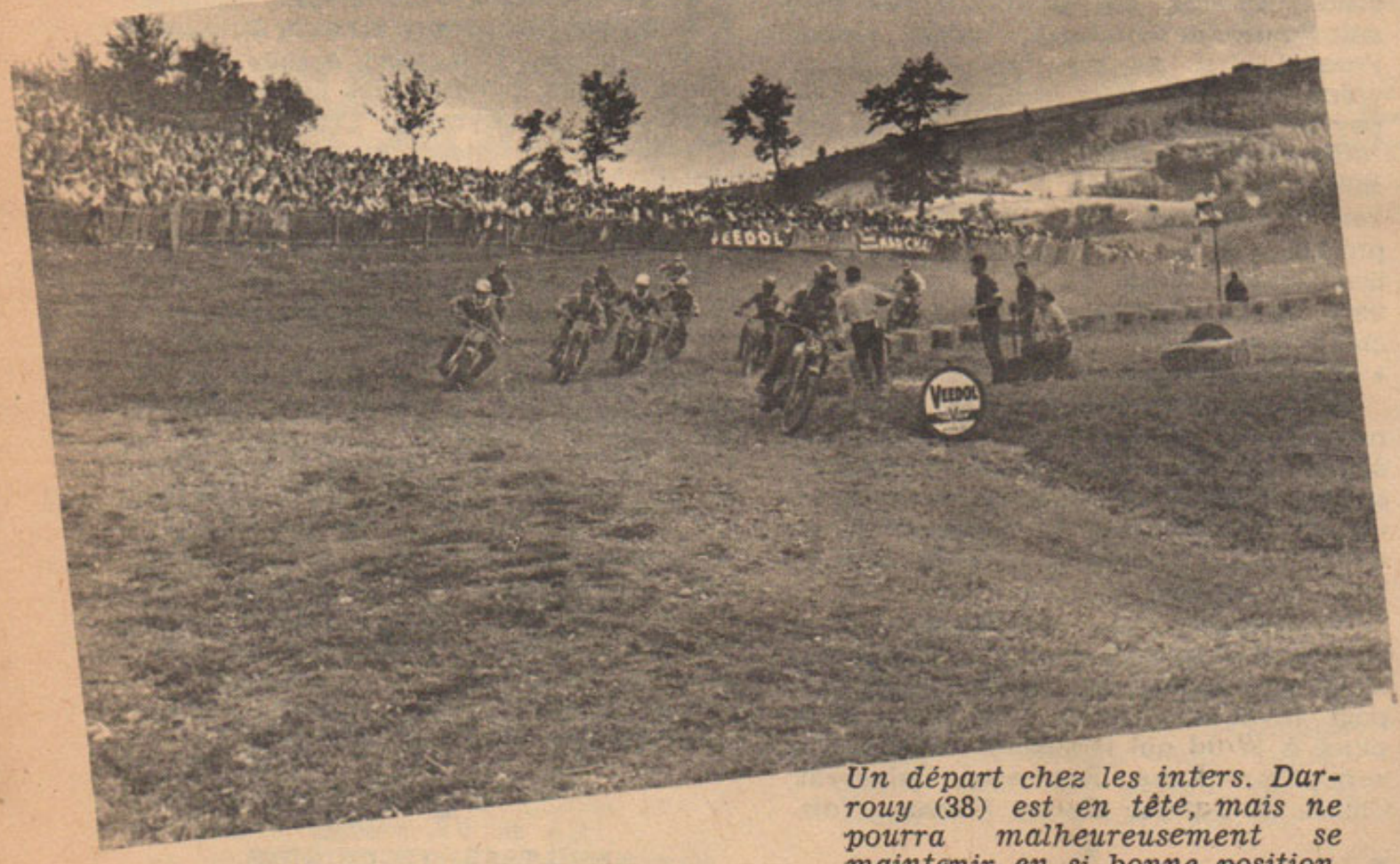
VICTOIRE INAUGURALE DE CURTIS A LAGUEPIE



Coude à coude Gustavsson-Curtis. A chaque abord de la ligne droite, le Suédois a une roue d'avance. 120 mètres plus loin, Curtis lui a repris deux mètres ! Et ceci durant cinq ou six tours !

Seule petite erreur : une bosse formant tremplin demanderait à être reculée, pour autoriser des sauts plus longs (ce sera fait pour l'année prochaine),

TANDIS que nous redescendons et exprimons à M. Gilbert Regourd notre conviction que ce circuit peut être placé sur le même plan que Cassel, Mayenne, etc... nous voyons Landureau à l'œuvre : dans une cuvette, les hauts-parleurs ont tendance à se renvoyer les sons, à donner naissance à une manière d'écho qu'il faut éviter à tout prix. Aussi notre spécialiste est-il venu en personne orienter convenablement le nombreux matériel mis en place.



Un départ chez les inters. Darrouy (38) est en tête, mais ne pourra malheureusement se maintenir en si bonne position.

Sur le podium — témoignage d'une présentation générale de l'épreuve soigneusement étudiée — les « nationaux » sont à l'honneur. De gauche à droite, Amedeo, Aguirre, Vila, dont Landureau énonce les mérites respectifs.

Sur ce point, comme sur tous ceux touchant à l'organisation générale, la 10me réunion de Laguepie a mérité tous les éloges : aucune faute dans la direction des épreuves, présentation impeccable du circuit et des coureurs, adoption d'un podium qui permit à la foule demeurée présente d'acclamer les héros du jour, installation d'une vaste tribune destinée aux spectateurs désireux de s'asseoir, tout ceci a bien situé le motocross dont nous parlons comme l'un des plus réussis de la saison française.

C'est pourquoi il nous a été agréable d'apprendre que le M.-C. Laguepie s'est porté candidat à l'organisation de la manche finale du Championnat de France Inter 1960.

Nul doute que cette grande compétition officielle ne soit bien défendue là-bas, nul doute que son apparition dans le si sportif Sud-Ouest ne gagne encore des adhésions au motocyclisme. Bravo au M.C. Laguepie tout entier qui, par son heureuse orientation, s'est valablement qualifié pour obtenir de la F.F.M. la course à l'issue de laquelle sera sacré le successeur de Jean Hazianis... à moins que ce dernier ne « remette ça » (ce dont nous le croyons parfaitement capable !).

★

CELEBRANT le 10e anniversaire de sa réunion, inaugurant son nouveau terrain, le M.C. Laguepie entendait présenter un plateau d'une qualité exceptionnelle. Tâche difficile cependant car, le lendemain tous nos inters disputaient leur dernière course pour le titre à Thomer, et seuls parmi eux Jean Cros et René Combes (qui sont licenciés au club organisateur) avaient pris le risque d'être au départ les 15 et 16 Août, accomplissant le trajet Tarn-et-Garonne-Eure dans la nuit !

Comble de malheur, le pauvre Combes se brisait le bassin une semaine plus tôt. Ne restaient donc, comme tricolores que Cros, Delpeyrat et Auguste Darrouy (ces derniers au titre d'inters seniors), auxquels fut encore adjoint en dernière minute Dugas, venu sur le terrain à tout hasard !

Mais si les pilotes français n'avaient pu être engagés en grand nombre, du moins le M.C. Laguepie avait-il retenu côté étranger quelques-uns des plus grands noms du moto-cross actuel avec pour chef de file le champion du Monde 1959, Sten Lundin.

Nous trouvions donc au parc un second et talentueux suédois, Lars Gustavsson également nanti d'une Monark d'usine ; les Anglais Curtis et Ward, l'un officiel Matchless et troisième du Championnat du Monde, l'autre qui ne court plus guère sur le continent mais n'y est pas près d'être oublié ; le belge Rombauts que ses compatriotes Scaillet et Decoster n'avaient pu suivre faute d'avoir obtenu

Une phase du duel Rombauts - Delpeyrat. Celui-ci fut le meilleur des Français, avec une belle quatrième place au classement général.

pour cela la permission de la F.M.B (mais ciel, pourquoi ces discriminations?); le hollandais Clijnck, trop connu de vous pour que nous en disions plus ; le danois Hansen, qui fut si convaincant à Château-du-Loir en début de saison ; enfin le suisse Kunz, en belle condition cette année et l'allemand Otto Walz qui, ayant amené sa Matchless, choisit néanmoins pour courir sa Maïco suralésée.

Bon plateau, on le voit, et qui allait tenir ce qu'il promettait.

★

TANDIS que les nationaux disputent leur première manche, nous faisant assister aux prouesses d'Aguirre, Mateos, Amedeo, ces derniers s'empoignant spectaculairement jusqu'à ce que le Toulousain crève en première comme en seconde manche, nous nous préparons à suivre le tirage au sort qui décidera des places sur la ligne de départ pour la première manche (l'opération sera renouvelée pour le second départ et, en finale, c'est la position occupée par chacun à l'issue des courses précédentes qui interviendra dans le choix des places au start. A noter que ce n'est pas la place qui est tirée au dort mais bien le nom du coureur, celui-ci choisissant ensuite la place qui lui convient le mieux).

Départ aux feux... et bon départ (il en sera de même tout au long de l'après-midi, ce qui prouve que ce qui compte, exclusivement, en matière de start, c'est l'art de le donner !).

Curtis file en tête, Cros crève, Dugas et Walz tombent ensemble, repartent, Walz s'arrête encore puis redémarre et voilà l'ambiance créée !

Lundin a tôt fait de remplacer Rombauts en seconde position et ce trio mène devant Delpeyrat talonné par Jean Clijnk que Ward suit d'assez prêt. Mais des hurlements jaillissent des rangs pressés du public, venu très nombreux suivre l'épreuve par un temps chaud et ensoleillé qui n'est pourtant pas générateur de poussière ! Lundin vient de passer Curtis de main de... champion du monde et l'ordre est maintenant modifié plus largement car Delpeyrat a remplacé Rombauts à la 3me place : le Belge, s'accrochant avec Clijnk monté à l'attaque, est tombé avec son adversaire. Ce dernier rentre au parc, imité par Rombauts au tour suivant.

Le quatrième homme est Ward, que son manque de compétition ne semble pas gêner et qui marche aussi fort que dans le passé. Ensuite vient Hansen que bientôt Gustavsson dépossédera de la 5me place.

L'ordre ne change plus pour ces coureurs, notre champion de France « National » réussissant à conserver une troisième place admirable en si belle compagnie, tandis que Cros reprend la piste après un changement de roue, sans pouvoir malheureusement remonter l'un des coureurs qui tournent devant lui, Hansen, Kunz, Auguste Darrouy, Dugas, Walz.

★

Au départ de la seconde manche, Curtis est encore le plus rapide. Il aborde la première montée devant Kunz qui ne tiendra pas sous la pression exercée en arrière de lui par Gustavsson, Lundin, Ward et Clijnck.

Au second tour, attaque suédoise encore sur Curtis, mais dont Gustavsson est cette fois l'auteur : il « entreprend » son adversaire anglais et le passe après une grosse bagare qui déchaîne à nouveau l'enthousiasme des spectateurs. L'ordre est donc à ce moment : Gustavsson, Curtis, Lundin, Ward, Clijnk, Kunz déjà bien rétrogradé, enfin Cros, A. Darrouy, Delpeyrat qui n'ont pas réussi leur départ, Rombauts, Walz, Dugas et Hansen fermant la marche.

En tête, la lutte n'est pas terminée, Gustavsson n'ayant pas réussi à décoller Curtis et devant qui plus est s'arrêter un peu plus loin. Voici donc l'anglais à nouveau premier, maintenant devant Lundin, Cependant, c'est Jean Cros qui prend la relève en tant qu'animateur de cette seconde manche, effectuant une remontée qui l'amènera à gagner quatre places. Parallèlement, de superbes duels se livrent entre Clijnck et Rombauts, que Delpeyrat lui-même attaque vigoureusement.

Gustavsson s'arrête définitivement (pour cette manche). Clijnck se débarrasse de ses poursuivants, absorbe ceux qui le précédent et se retrouve en seconde position devant Ward, Kunz et Lundin, victime du bourbier situé à l'extémité du circuit, en plein milieu de la partie « grass-track ».

Ce bourbier provient de la crue d'un ruisseau, gonflé par les orages qui ont éclaté sur la région durant la semaine et jusqu'à la veille de l'épreuve, et il provoque de nombreux changements de situation au fur et à mesure du déroulement de la course.

Ainsi voit-on Clijnck rétrograder par la suite à la cinquième, puis à la 8me place, tandis que Lundin reviendra d'où il était pour ravir au dernier tour la seconde place à Ward qui terminera troisième devant Cros, Kunz, Rombauts, Delpeyrat, Clijnck, A. Darrouy, Dugas, Hansen, Walz.

★

L'AMBIANCE est formidable car les luttes sont de toute beauté — il y avait un moment que nous n'en n'avions vu d'aussi belles, d'aussi claires — et le public, qui voit tout et n'est aucunement gêné car il n'y a aucune poussière (autre avantage de ce terrain où le sol « tient »), vibre aux exploits des pliotes comme il est rare de le voir faire en France.

La finale va être également très ardemment menée. Au départ, Lundin et Curtis ont les mêmes chances, puis vient Ward que suivent Delpeyrat et Cros, ceci d'après les résultats des deux premières manches, communiqués par Landureau de telle manière que chacun connaisse les positions respectives.

Ward joue sa chance immédiatement, réussissant le meilleur départ. Curtis prend sa roue, emmenant Lundin, Gustavsson, A. Darrouy qui a démarré le plus vite mais n'a pu se maintenir, Kunz toujours « dans le coup », Cros, Hansen, Delpeyrat, Rombaut, Dugas et Clijnk... qui se retrouvera avec un demi-tour de retard car il a manqué son départ !

Seulement, tandis que Lundin passe Ward pour la seconde place, Clijnk se déchaine et justifie son surnom de « Hollandais volant » : le voici devant Rombauts, Dugas et Lundin (tombé dans le bourbier) et la progression continue ! Ainsi sont absorbés en trois tours huit adversaires, ce qui met Clijnk en 4me position dés le quatrième tour !

En tête, Curtis a remplacé Ward au commandement et, après le recul de Lundin, c'est Gustavsson qui a pris la seconde place, roulant au coude à coude avec le leader cinq ou six tours durant sans parvenir à le passer car Curtis, dans la ligne droite, est nettement plus rapide et reprend à chaque coup le peu que le Suédois a gagné ailleurs.

Ces deux hommes conserveront donc les deux premières places, devant Clijnk qui a finalement absorbé Ward. Ce dernier reste quatrième, précédant Rombauts qui a résisté durant la seconde partie de cette finale aux attaques de Cros puis de Delpeyrat qui a passé le Toulousain au 9me tour. Et viennent ensuite Kunz, Lundin qui n'est guère remonté après sa « gamelle » de tout à l'heure, Hansen assez terne à Laguepie, Dugas encore mal remis de sa main blessée, enfin A. Darrouy, qui eut de belles actions mais ne fut pas chanceux.

★

Aguirre, Amedeo, Vila, meilleurs nationaux dans l'ordre, sont appelés au podium pour y recevoir bouquets et félicitations. Y montent ensuite Curtis, Ward, Lundin, premiers des inters, accompagnés de Delpeyrat et Cros qui furent d'excellents animateurs et donnèrent une réplique correcte aux grands champions étrangers venus à Laguepie.

Et le public, qui cette fois a réellement « vécu » un grand moto-cross, montre par la chaleur de ses réactions, par son attachement à rester sur le terrain durant les cérémonies de fin de course qu'il est aussi capable de sportivité que n'importe quelle foule étrangère.

Le tout étant qu'il puisse voir la course de bout-en-bout, que le terrain permette aux coureurs de s'employer à fond, que le plateau soit équilibré, que le déroulement des épreuves soit valablement commenté et qu'enfin il n'y ait aucun « cafouillage » chez le directeur et les commissaires de course.

Une recette rarement mieux utilisée qu'à Laguepie en ce 15 Août 1959 !

R.C.D.

★

RESULTATS TECHNIQUES

Course 500 cc internationaux, classement général : 1. David CURTIS (GB, Matchless officielle), 4 pts ; 2. Ward (GB, AJS), 11 pts ; 3. Lundin (S, Monark officielle), 12 pts ; 4. *Delpeyrat* (F, BSA), 16 pts ; 5. Gustavsson (S, Monark officielle), 20 pts ; 6. Kunz (CH, Triumph), 20 pts ; 7. *Cros* (F, BSA), 22 pts ; 8. Rombauts (B, BSA), 23 pts ; 9. Clijnk (H, BSA), 24 pts ; 10. Hansen (DK, BSA), 27 pts ; 11. *Darrouy* (F, BSA), 29 pts ; 12. *Dugas* (F, BSA), 30 pts ; 13. Walz (A, Maïco), 2 manches sur trois.

★

Course 500 cc nationaux, classement général : 1. Robert Aguirre (BSA), 4 pts ; 2. Amedeo (BSA), 7 pts ; 3. Vila (BSA), 12 pts ; 4. Hardy (BSA), 17 pts ; 5. Bourgeois (BSA), 19 pts ; 6. Galzin (BSA), 20 pts ; 7. Mateos (BSA), 21 pts ; 8. Lorenzo (BSA), 23 pts ; 9. Melous (BSA), 24 pts ; 10. Soulié (Ariel), 28 pts ; 11. Négrier (Ariel), 32 pts ; 12. Penne (BSA), 33 pts ; 13. Panis (BSA), 2 manches sur trois ; 14. Lagane (BSA), 1 seule manche sur trois.

CONTRE LA CONSOMMATION D'HUILE ET L'USURE DU CYLINDRE ...

.. UN SEGMENT RACLEUR APPROPRIE
... UN SEGMENT SUPERIEUR CHROME

IL y a bientôt un an, M. Louis Buty, directeur des essais de la R.N.U.R. (lisez Renault) rapportait, à la S.I.A., devant la section « Moteurs et Carburants », les résultats des essais qu'il avait effectués en ce qui concerne le rôle des segments dans l'usure des moteurs à 4 temps et leur consommation d'huile.

Le texte de cette conférence fut publié dans la revue de la S.I.A. « Ingénieurs de l'Automobile ». C'est ce texte que nous reprenons dans nos colonnes, mais non intégralement ; nous avons laissé de côté les essais effectués avec un segment-râcleur « conformable » en acier d'une marque déterminée, ainsi que les essais d'endurance et d'usure, parce que trop spécifiques à l'automobile, et qui furent effectués sur des « 4 CV » et des « Dauphine ».

I. - LA CONSOMMATION D'HUILE

Pour mesurer le chemin parcouru en vingt années dans le problème de la consommation d'huile, il suffit de se rappeler qu'avant guerre, cette consommation se calculait sur 100 km. Aujourd'hui, on utilise les mêmes unités pour exprimer la consommation aux 1.000 km, malgré l'emploi d'huiles beaucoup plus fluides.

1° Causes

La consommation d'huile peut avoir comme causes :

— des fuites diverses (joints, reniflards, paliers AV et AR).
— passage de l'huile par les queues de soupapes.
La consommaion due à ce poste est très faible et se manifeste par une bouffée bleue à l'échappement lors de la mise en marche du moteur, après un certain temps.
— passage de l'huile par la segmentation. Ce dernier point, qui entraine de multiples inconvénients, se manifeste par l'émission continuelle d'une fumée bleue à l'échappement, très dense, surtout au moment des reprises. C'est celui que nous étudierons.

2° Consommation d'huile par la segmentaion

a) INCONVENIENTS

L'huile qui remonte par la segmentation est brûlée dans la chambre de combustion ; ceci entraîne :

— la formation de dépôts dans les culasses, d'où augmentation simultanée du rapport volumétrique de compression et de l'exigence en octane du moteur, avec création de points chauds favosant l'auto-allnmage.
— l'encrassement des bougies.
— une tendance plus rapide au gommage des segments.
— un dépôt d'huile brûlée sur les queues des soupapes d'échappement, provoquant leur coincement dans les guides et, par suite, leur mise hors service.

b) PROCESSUS DE LA CONSOMMATION D'HUILE PAR LA SEGMENTATION

Il a été démontré que la consommation d'huile par la segmentation a pour cause principale les défauts de forme entre segment et cylindre. La quantité d'huile remontée par pompage entre le segment et la gorge est facilement contrôlable par le battement des segments ; enfin, l'influence du jeu à la coupe est pratiquement négligeable.

3° Comment assurer l'étanchéité à l'huile

Pour assurer l'étanchéité à l'huile, il faut remplir les trois conditions suivantes :

— racler énergiquement
— évacuer l'huile raclée
— stopper, avec les autres segments et les porte-segments, le peu d'huile que laisse passer le racleur.

★

Pour un moteur qui consomme anormalement, la réalisation des deux premières conditions permet de diviser par 8 ou 10 la consommation d'huile. Une bonne géométrie du moteur et un dessin judicieux du porte-segments permettent de diviser encore par 10 la faible quantité d'huile que laissera passer le racleur.

I. - RACLAGE ENERGIQUE

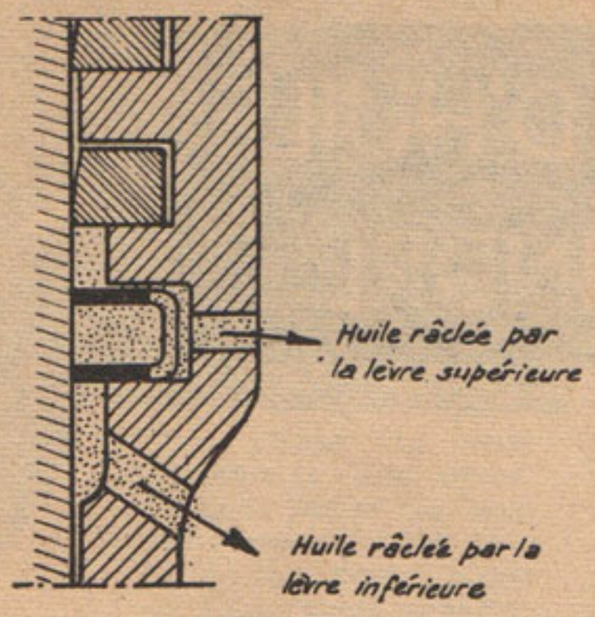
Une bande élevée ne suffit pas si la géométrie du moteur laisse à désirer. Or, la forme géométrique du cylindre n'est jamais parfaite. Elle évolue d'ailleurs :

— au serrage de la culasse
— en fonction de la température
— en fonction de l'usure, laquelle est toujours plus accentuée du côté de l'effort normal (perpendiculaire) au cylindre.

★

Par ailleurs, la perpendicularité de la ligne d'arbre et de l'axe du cylindre, et le parallélisme des axes de tête et de pied de bielle, bien que respectés au mieux, n'en sont pas moins enfermés dans certaines tolérances.

Tous ces facteurs font qu'un contact intime du segment et du cylindre est difficile à réaliser avec un segment racleur conventionnel dont le moment d'inertie de la section est élevé du fait même de sa conception et de son dessin.



Evacuation de l'huile râclée. Pour évacuer l'huile râclée par la lèvre inférieure — si le piston n'a pas une fente horizontale sous cette dernière — il faut prévoir des trous « de retour » en grand nombre. Notons, au-dessus du râcleur, des segments d'étanchéité coniques, grande base vers le bas.

2 - *EVACUATION DE L'HUILE RACLEE*

Le racleur a généralement deux lèvres. Si l'huile raclée par la lèvre supérieure est évacuée par les trous situés au fond de la gorge du racleur, celle raclée par la lèvre inférieure ne trouverait, sans artifice spécial, que le jeu « jupe du piston-cylindre » pour s'évacuer, ce qui est nettement insuffisant.

Lorsque le piston est du type à fente horizontale sous le racleur, une évacuation supplémentaire se trouve automatiquement réalisée. Sinon, il faut prévoir, sous le racleur, dans une partie dégagée, des trous de retour très copieux (voir figure ci-dessus).

3 - *CONTROLE DE L'HUILE AU-DESSUS DU RACLEUR*

Il est nécessaire qu'une légère quantité d'huile atteigne le segment de coup de feu (le segment supérieur) pour le graisser.

Le contrôle de la quantité d'huile qui passe au-dessus du racleur se fera en trois stades :

— par la présence d'un espace annulaire « tampon » au-dessus du racleur, afin de créer un segment liquide ralentissant la progression de l'huile vers le haut,
— par le montage de segments d'étanchéité qui seront cylindriques, ou, mieux, coniques (grande base vers le bas) si le moteur n'est pas sujet au gommage. L'emploi des segments coniques accélère le rodage. En aucun cas, on ne doit monter des segments coniques la grande base dirigée vers le haut.
— par le montage d'un segment de coup de feu géométriquement aussi parfait que possible. Il devra être cylindrique ; en effet, la forme conique grande base en bas permet au gaz de combustion de passer dans le carter, ce qui peut entraîner le gommage en chaîne de la segmentation, alors que la forme conique grande base en haut ne contrôle plus la remontée de l'huile dans le cylindre, car la bande, aussi forte soit-elle, ne peut résister à l'effort engendré par le coin d'huile. De plus, la forme cylindrique est celle qui permet la meilleure évacuation des calories du piston vers le cylindre, par l'intermédiaire des segments.

II. - USURE DU CYLINDRE ET DE LA SEGMENTATION

Nous n'étudierons que l'usure par l'érosion, en laissant de côté l'usure par abrasion et par corrosion, la première forme étant liée :

— à la propreté au cours du montage.
— à la qualité de la filtration.
— à l'étanchéité du moteur,

et la seconde étant négligeable devant les deux autres (pour nos machines classiques avec les carburants et les huiles couramment employés).

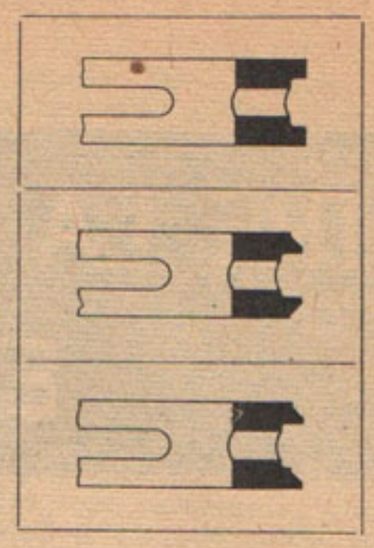
1° Processus de l'usure par érosion

L'usure par érosion est due au frottement métal-métal.

Le segment de coup de feu et le haut du cylindre sont les parties les plus mal graissées ; elles se désagrègent en produisant de la poussière de fonte. L'usure du cylindre apparaît alors principalement au point mort haut, au droit du segment de coup de feu, et sur le parcours du racleur qui promène ces particules avec une bande plus élevée que celle des autres segments.

2° Remède apporté : utilisation d'un segment de coup de feu chromé

De ce qui précède, on voit qu'on diminuera considérablement l'usure générale du cylindre en empêchant simultanément celle du segment de coup de feu et celle du haut de cylindre. C'est le revêtement de chrome sur



En haut, un classique segment racleur. Les 2 autres types ont un effet plus prononcé, car les lèvres, moins larges, portent avec une pression plus grande sur la paroi du cylindre.

la partie frottante du segment de coup de feu qui, en modifiant les conditions de frottement métal-métal, nous a donné les meilleurs résultats : l'usure est presque totalement supprimée.

3° Problèmes posés par le segment de coup de feu chromé

Le fait même que le segment chromé ne s'use pratiquement plus pose le problème du rodage.

★

Si la géométrie est bonne — et le plus important est d'avoir un segment chromé parfaitement cylindrique pour éviter simultanément le gommage et la remontée d'huile — le moteur a de grandes chances de se comporter normalement dès la mise en route.

Si la géométrie est quelque peu défectueuse, entraînant une portée imparfaite des segments, il y a risque de gommage, se traduisant par des fumées au reniflard dans les premières heures de fonctionnement.

★

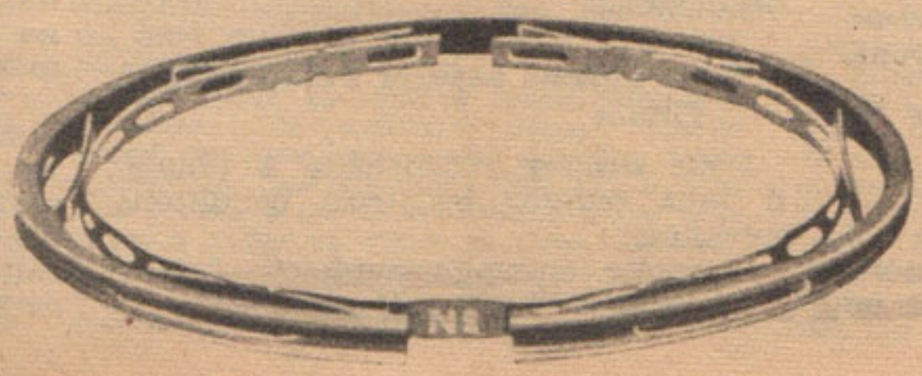
Pour faire face à toute imperfection passagère dans une fabrication de série, on a intérêt à appliquer les remèdes préventifs suivants :

a) Phosphatation des segments d'étanchéité.

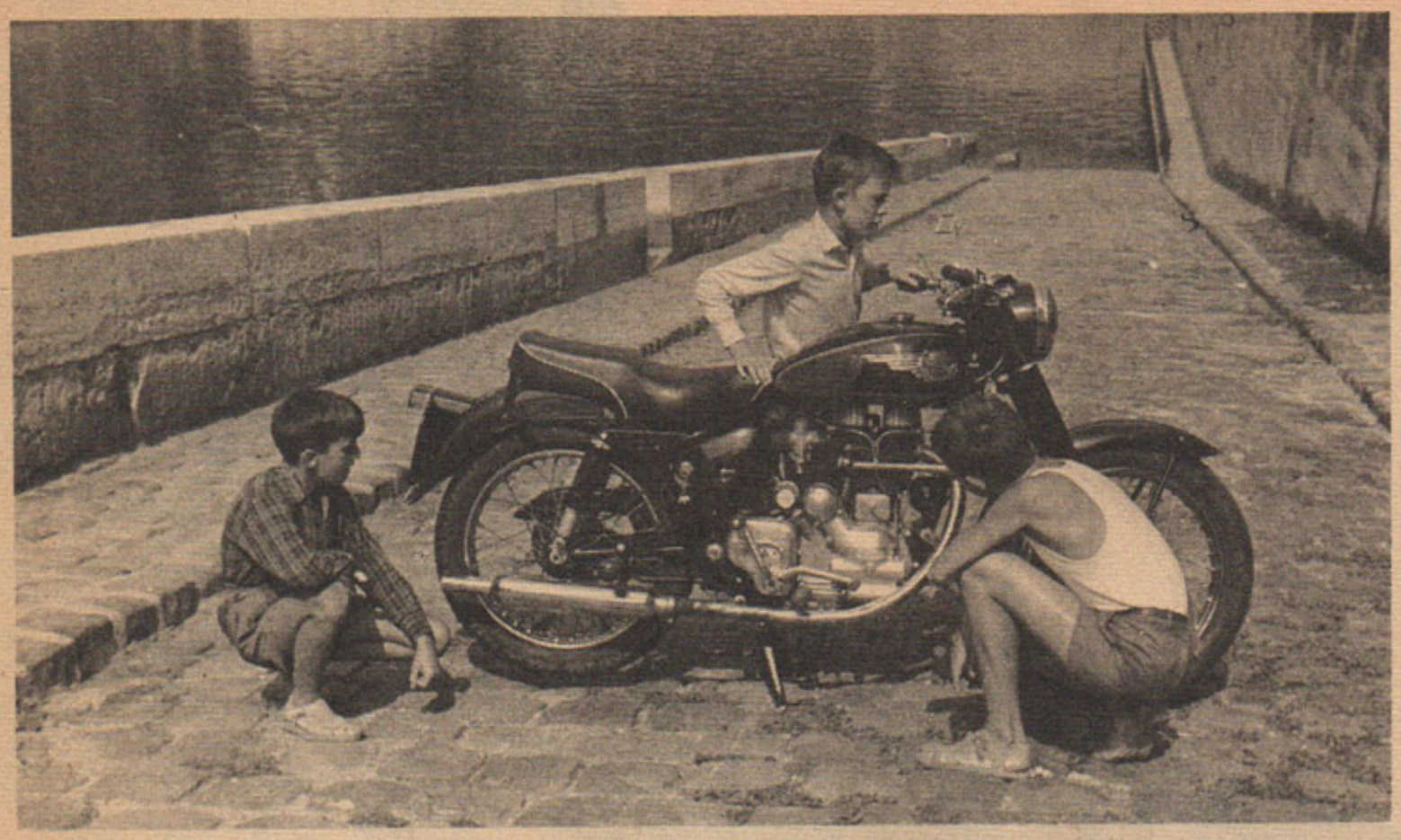
Son but est d'accélérer le rodage pendant les premières heures de rotation en libérant de petites particules abrasives.

b) Utilisation d'une huile minérale pendant le rodage, permettant le recyclage de ces particules passagèrement bienfaitrices.

Après une première vidange, le moteur est prêt à affronter, sans usure notable, un très long service.



Un segment racleur d'un type plus particulier. Un ressort, placé à l'intérieur, ajoute son effet à l'élasticité du segment pour le plaquer davantage contre la paroi du cylindre.



ESSAI MR

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

Bruyante, mais pas de vibrations

Cette 350 est donc agréable en ville, car très méchante en accélération, plus exactement, au démarrage. Mais, la «Clipper», dotée pourtant d'un pot d'échappement de taille honnête est très bruyante et c'était avec l'appréhension de recevoir un seau d'eau que je traversais les petites rues étroites de la rive gauche...

Mauvais point pour l'échappement, mais très bon point pour l'absence de vibration ; on n'en perçoit qu'au ralenti, et dès que l'on roule, à très basse vitesse ou à pleins gaz, pas la moindre vibration n'est perceptible en place du pilote. A la vitesse maxi en duo, quelques très légères trépidations apparaissent dans les repose-pieds arrière, mais restent très faibles. Même ce très sensible déceleur de la moindre vibration que constitue ma femme n'a rien trouvé à redire, c'est une référence !

Alors que depuis plusieurs années, les « Bullet » (monos plus puissants de la marque, puisque de 20 CV pour la 350 et de 27 CV pour la 500) sont dotés d'une vaste culasse en alliage léger, la « Clipper » a conservé la culasse en fonte des anciennes « Bullet ». Aussi, que le moteur chauffe très facilement en ville n'a rien d'étonnant, mais est tout de même bien gênant. De même, bien que les caractéristiques du moteur permettent de longues promenades à faible vitesse en 4me, les caractéristiques de conductibilité thermique de la fonte ne l'autorisent guère et l'on est vite obligé de reprendre une allure plus rapide afin de fournir au moteur le courant d'air qui est indispensable à son refroidissement.

"GROS MONO" toujours pas mort

NOTRE ESSAI DE LA 350 "CLIPPER" ROYAL-ENFIELD LE PROUVE

Mais quelle est la place d'une telle machine en 1959 ?

EN l'an de grâce 1959, la «350 anglaise» est considérée généralement par les motocyclistes au courant de la technique moderne comme largement dépassée. Or, on trouve actuellement sur le marché du neuf, et surtout de l'occasion, un bon nombre de 350 britanniques à soupapes en tête, de marques diverses, pour des prix très abordables. En outre, la « 350 anglaise » est restée pour de nombreux motocyclistes une référence, une base de comparaison et aussi, le prototype de la machine utilitaire capable de transporter deux personnes à des vitesses bien suffisantes dans la plupart des cas. Malgré ces arguments, des 350 cc de 16,5 CV ont-elles encore une place sur le marché de la moto, en France tout au moins ? C'est ce que nous allons essayer de voir au cours du compte rendu de l'essai de la 350 Royal-Enfield « Clipper », machine que mit très aimablement à notre disposition un de nos lecteurs, M. Roland Rouzé que nous remercions encore ici.

163 kg à vide, et pourtant...

Se retrouver, clef de contact en main, face à une machine d'une stature aussi impressionnante, voilà qui fait regretter que la nature ne vous ait pas doté d'une carrure de fort des halles. Et si manier la machine à l'arrêt, la béquiller, demande une certaine dépense énergétique, dès que, moteur en marche on se retrouve au guidon de la « Clipper », on oublie tout de suite son poids, car elle est maniable.

Les démarrages du moteur étaient parfois laborieux, non pas que la compression soit dure à passer, bien loin de là (le décompresseur prévu d'origine avait d'ailleurs été débranché par M. Rouzé) mais parce que le moteur se noye très vite. Avec un peu d'habitude, les départs devinrent plus faciles, sans jamais devenir toutefois d'une docilité exemplaire. Il est vrai également que des branchements électriques en mauvais état ne facilitaient pas les choses.

En ville, cette 350 est maniable, nous venons de le dire. Pourtant, sa direction est assez lourde (chasse probablement assez grande). Mais, la position parfaite du pilote, des commandes aussi douces, précises et bien placées qu'elles peuvent l'être sur une machine anglaise, voici ce qui fait que l'on se retrouve au guidon de la « Clipper » comme chez soi.

Cette machine est haute (hauteur de la selle : 79 cm) et un pilote de 1,70 n'atteint le sol que du bout des pieds. Cette hauteur, gênante à l'arrêt, procure cependant un avantage : les repose-pieds, placés assez en avant, sont bas, relativement à la selle, ce qui permet au pilote d'être installé très commodément pour conduire, sans avoir les genoux « sous le menton », comme c'est trop souvent le cas avec des machines plus « compactes ». Ici, la position est très « relax », le guidon assez étroit et légèrement relevé donnant une position parfaite pour rouler, position qui n'a rien de sport, mais qui vous permet d'arriver, après 300 km effectués à un bon train, frais comme une fleur.

La selle double est large et légèrement surélevée à sa partie arrière, caractéristique qu'apprécient fort les passagères qui peuvent ainsi avoir un autre panorama que la nuque du pilote. Ajoutons enfin que cette selle double est très confortable.

La tenue de route

Dotée du même cadre que les autres 350, 500 et 700 de la marque, la « Clipper » est donc munie d'un très classique cadre anglais, simple berceau interrompu, à suspension arrière oscillante. Mais, sur la « Clipper », fourche et éléments de suspension arrière, amortis hydrauliquement, ne sont pas les mêmes.

La machine est très sûre en virage, un peu lourde à cause de la chasse importante qui, en revanche, assure en ligne droite une trajectoire parfaitement rectiligne. Il n'y a vraiment rien à redire de la tenue de route de cette machine que l'on bascule en courbe sans la moindre appréhension.

Mais, ceci n'est valable que sur sol sec. En effet, nous retrouvons ici l'inévitable « Universal » dont le profil est bien loin de l'idéal pour une moto. Dès que la route est grasse, qu'il pleut, il n'y a plus grand chose à faire sinon attendre que le sol sèche. Même en prenant la moindre courbe avec la plus grande circonspection, on éprouve une série d'émotions bien supérieures à tout ce que peuvent offrir dans ce domaine les surprises de la vie quotidienne. Le simple fait de passer de 3me en 4me sur sol humide fait faire un « joyeux » écart à la machine !

Le confort

De la fourche avant, pas de défaut à signaler ; elle est souple mais ne talonne jamais ; elle est rigide et ne réagit pas au freinage (il est vrai que le frein avant n'était pas bien méchant, nous le verrons plus loin).

La suspension arrière est, elle aussi, souple en duo mais talonne parfois. En solo, elle est assez dure.

La « Clipper » est donc confortable, et, ce qui compte surtout pour effectuer sans fatigue de longues étapes, offre au pilote et au passager une excellente position, une des meilleures que nous ayions trouvées, pour faire du tourisme, bien entendu.

Et le « gros mono » ?

Sa caractéristique la plus spectaculaire, tout le monde la connait : c'est un moteur qui ne tourne jamais bien vite et qui donne l'impression, au démarrage, que la roue arrière fait un tour à chaque descente du piston et que la machine avance par bonds successifs !

Mais, le « gros mono », outre son démarrage brutal dans les premiers mètres, c'est aussi un moteur qui s'accommode très bien non seulement d'une conduite tranquille, mais encore d'une conduite distraite, sans le moindre raffinement ; on pourrait presque dire à son sujet qu'on change de vitesse quand on y pense, que ce soit à 2.000 tours ou à 5.000, le « gros mono » reprenant alors calmement ou plus vite sur le rapport supérieur, sans jamais rechigner.

A l'actif de ce moteur, notons également, outre sa répugnance à tourner vite, son remarquable frein-moteur qui permet de descendre des petits chemins campagnards sans toucher aux freins et qui aide bien lors d'arrêts rapides. Nous nous sommes d'ailleurs livrés à une petite expérience qui illustre cette qualité, expérience dont vous trouverez le résultat un peu plus loin, au paragraphe freinage.

La « Clipper » et les petits détails

— Le coffre à outils n'est pas très vaste, mais contient facilement la trousse d'outillage livrée de série. Outillage robuste et assez complet.

— L'éclairage est bon. Mais, le phare, incorporé, au carénage de la tête de fourche, n'est pas réglable.

— Les commandes, au guidon, ne sont pas munies de tendeurs de câbles. En revanche, le réglage du frein arrière est pratique et les « escargots » de tension de la chaine sont crantés, ce qui simplifie l'alignement de la roue AR.

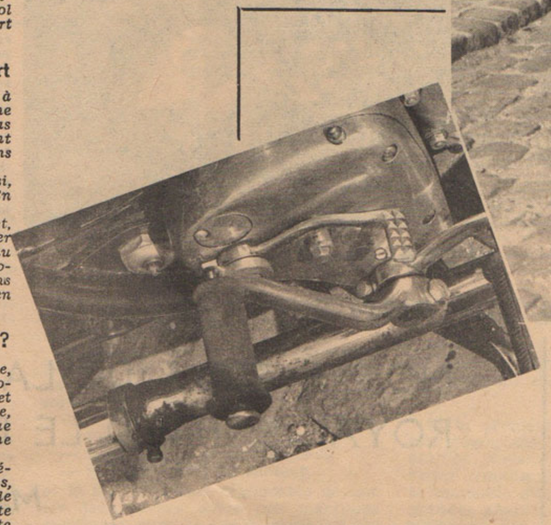
— Le carter de chaîne secondaire est assez succinct et la chaîne, lubrifiée par le reniflard, rejette de l'huile sur la jante, le pneu et le garde-boue.

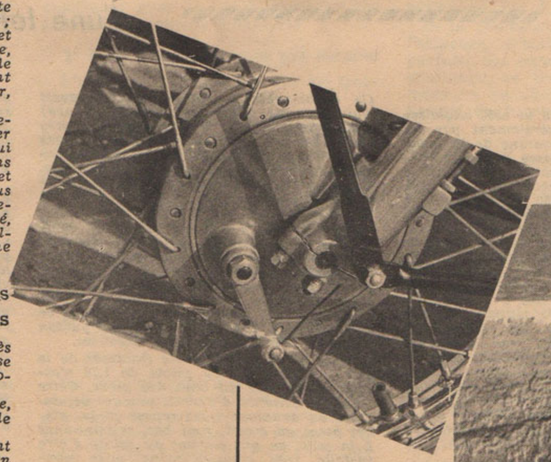
— Pas de filtre à air pour le carburateur : un simple manchon de caoutchouc emmanché sur le pavillon de l'Amal Monobloc débouche dans un caisson situé entre le coffre à batterie et le coffre à outils.

— Le « stop » est très efficace et le compteur chronométrique précis et assez juste.

— L'avertisseur électrique est absolument inefficace. M. Rouzé avait remédié à cela en montant un avertisseur à dépression qui remplit fort bien son office.

— La béquille centrale en alliage léger coulé est robuste, mais, vu le poids de la machine, une poignée de levage et une béquille latérale seraient les bienvenues.



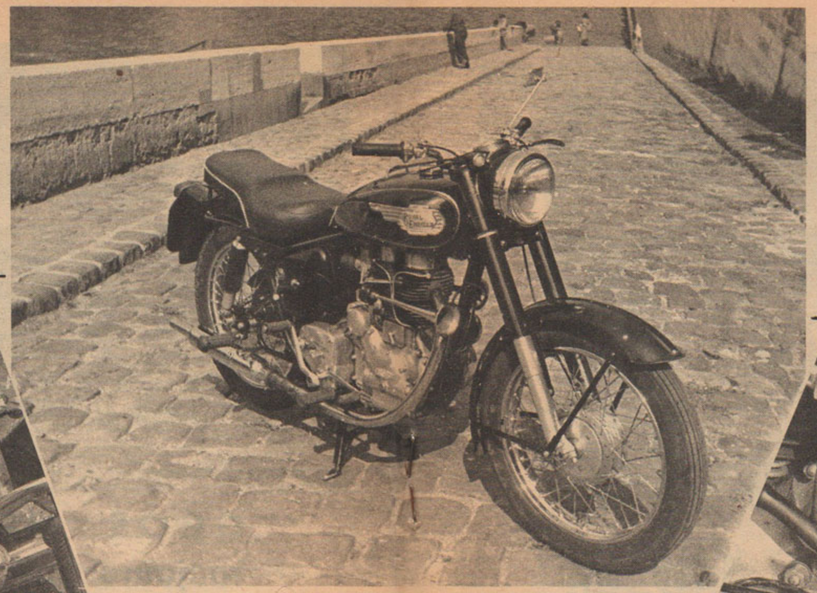


— Le débrayage est très doux, progressif, ne colle pas, ne patine pas.

— Nettoyage facile, mais assez long du moteur qui suinte l'huile assez facilement, de même que les bras inférieurs de la fourche avant.

— La distribution est assez bruyante, sans que cela soit exagéré.

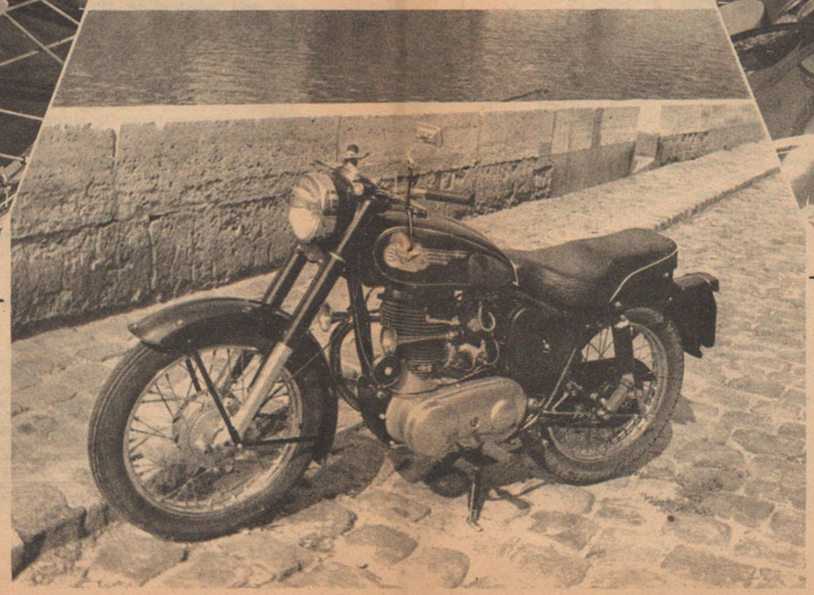
— La pédale de remise au point mort est pratique, puisqu'elle permet, que 2me, 3me, ou 4me soit engagée, de retrouver aussitôt le point mort.

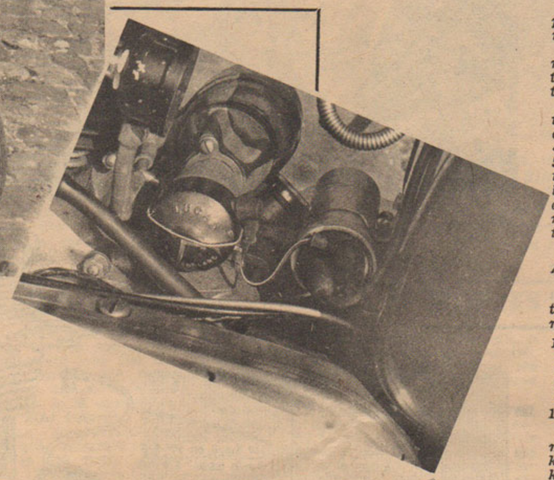


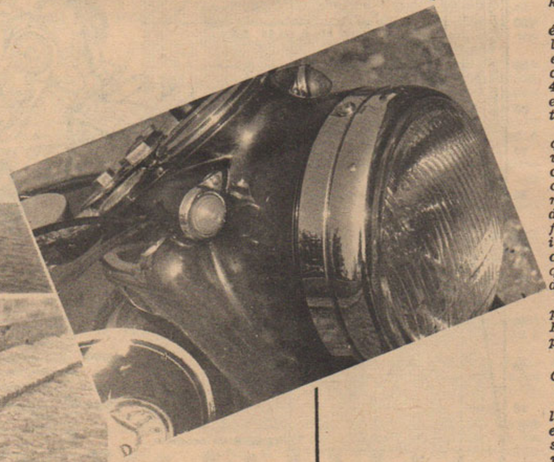
LA "CLIPPER" EN IMAGES

Côté distribution (ci-dessus) ou côté transmission primaire (ci-dessous), la « Clipper » peut-être prise comme un bon exemple de 350 anglaise. Remarquez la forme de la selle double, le guidon légèrement relevé; la finition est sobre et bien « made in England » : émail noir, filets dorés et peu de chrome, les carters étant en alu poli.

Les quatre vues de détail nous montrent, de haut en bas et de gauche à droite, la petite pédale de remise au point mort, munie également d'un index indiquant le rapport engagé; le moyeu-frein avant en alliage léger n'est pas comme pour les 500 et 700 un double-frein; le rupteur est monté à l'emplacement de la magnéto sur les Bullet, il est très accessible, ainsi que la bobine; les deux petits feux incorporés au carénage de tête de fourche s'allument pour la position « lanterne » du commutateur d'éclairage.







— La consommation d'huile est assez élevée : 1/2 l environ aux 1.000 km, chiffre relevé par M. Rouzé et que nos essais ont confirmé.

Les résultats de l'essai

VITESSES

Voici, sur chaque rapport, les vitesses maxima que nous avons relevées :
1re : 56 km/h (7.320 t/m).
2me : 86 km/h (7.250 t/m).
3me solo : 111 km/h (6.760 t/m); en duo : 110 km/h (6.700 t/m).
4me solo (assis) : 115 km/h (5.390 t/m); couché : 124 km/h (5.810 t/m) ; duo : 114 km/h (5.340 t/m).

Première constatation : les régimes atteints sur les intermédiaires ne sont pas très élevés et aux régimes atteints en 1re et 2me apparaissait le « valve floating », l'affolement des soupapes.

Deuxièmement : la démultiplication finale est sensiblement correcte, le régime de puissance maxi, situé à 5.500 t/m étant approché de très près en solo assis ou en duo. En outre, n'oublions pas que nous avons affaire à un longue course (rapport course/alésage : 1,285), qu'il faut donc contenir la vitesse linéaire moyenne du piston dans des valeurs acceptables (déjà 16,5 m/s à 5.500 t/m !). Egalement, dans le cas d'un 4 temps, la consommation croit plus avec l'augmentation de régime qu'avec l'augmentation de la charge gazeuse et il y a donc intérêt, pour limiter la consommation, à ne pas faire tourner trop vite le moteur.

Troisièmement, l'endurance de la «Clipper» est intéressante : on va pratiquement aussi vite en duo qu'en solo.

Enfin, le régime de rotation minimum du moteur se situe vers les 1.900 t/m, régime auquel correspond une vitesse de 40 km/h environ en 4me.

Si nous voulons comparer ces résultats avec ceux obtenus lors d'un précédent essai, effectué en 1952 avec la « Bullet » d'alors dont la « Clipper » 59 a hérité du moteur nous voyons une très nette amélioration, puisque la «Bullet» 52 avait atteint 102 km/h en 4me solo assis et 110 km/h en position allongée, mais cette machine, soulignons-le, n'était pas au mieux de sa condition.

ACCELERATIONS

Départ arrêté, sur nos habituelles distances, voici les temps et les moyennes réalisées par la « Clipper » :

1000 m en 39 " , moyenne 92,3 km/h
200 m en 12" 3/5, moyenne 57,15 km/h
300 m en 16" 2/5, moyenne 65,85 km/h
400 m en 19" 4/5, moyenne 72,75 km/h
500 m en 23" 1/5, moyenne 77,6 km/h
1000 m en 39" , moyenne 92,3 km/h

En d'autres termes, disons que cette machine attein 44 km/h en 3" 4/5, 72 km/h en 7" 4/5, 100 km/h en 16" 4/5, 111 km/h en 25" 3/5, 118 km/h en 37" 3/5.

Ces chiffres sont très moyens, les temps étant légèrement inférieurs à ceux relevés lors de l'essai de la 350 Ariel NHL, effectué en 1954. La 350 Motobécane L4C distance la «Clipper» jusqu'aux 300 m; aux 400 m les deux machines sont à égalité et ensuite, la « Clipper » prend un avantage, assez faible (4/5 aux 1000 m).

Donc, accélérations assez modestes lorsqu'on les chiffre, chrono en main. Mais, un des avantages de cette machine est certainement le peu d'attention que réclame sa conduite ; que l'on « tire à mort » sur le moteur ou qu'on le conduise normalement, l'écart entre les performances sera minime, nettement moins important que dans le cas d'une machine à la courbe de puissance «pointue», qu'il faudra « cravacher » si l'on veut de bonnes accélérations.

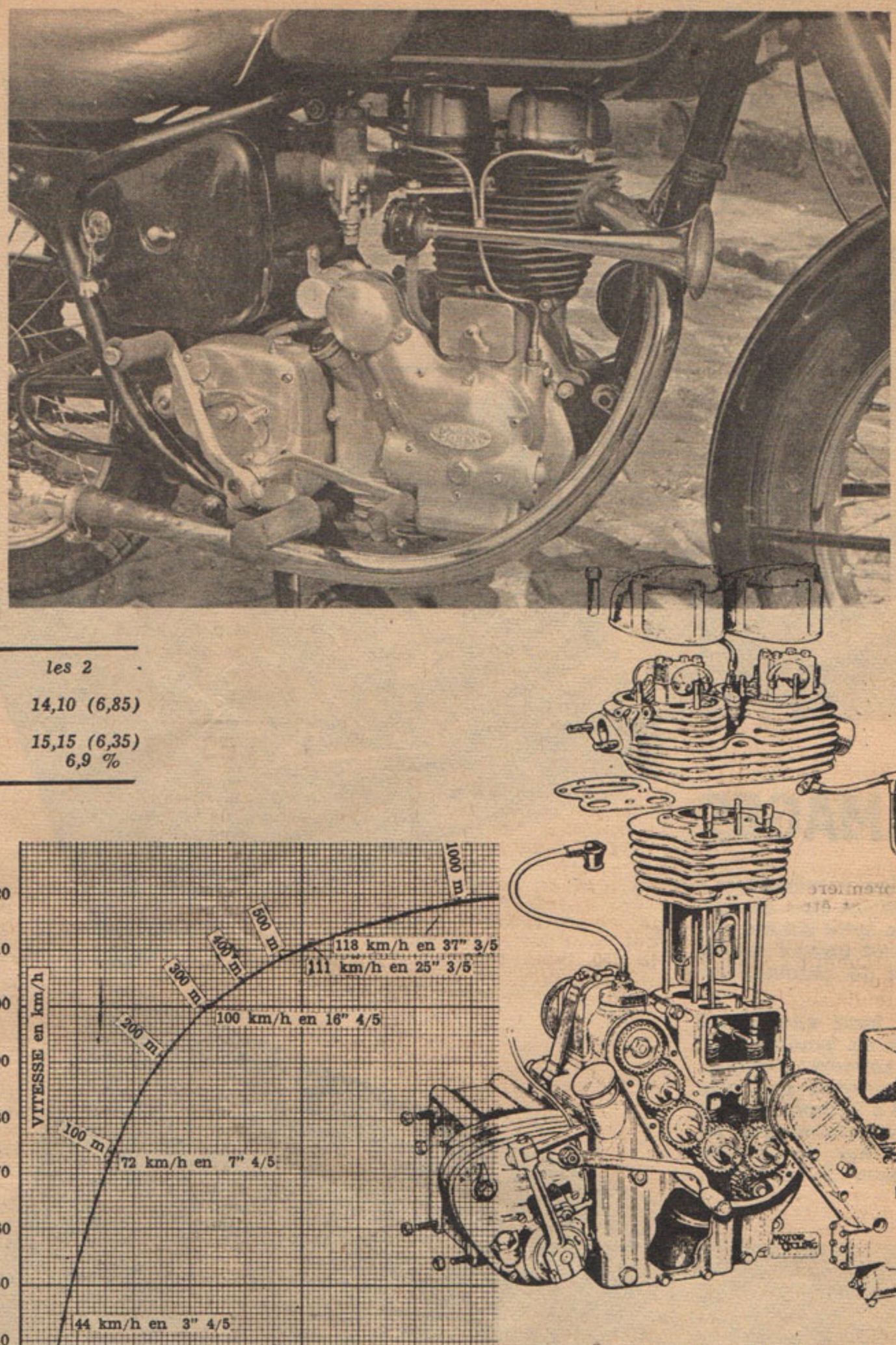
Enfin, n'oublions pas que la « Clipper » est le modèle « calme » des 350 Royal-Enfield et que, pour les amateurs plus exigeants, il existe la « Bullet ».

COTE

Rappelons que notre côte d'essais est longue de 350 m, que sa pente moyenne est de 8,7 %, qu'elle comporte un passage à 11 % et que les départs sont pris arrêtés dans une portion à 6 %.

Le pilote 55 kg, utilisant 1re, 2me et 3me réalisa un temps de 20" 3/5 (moy. : 61,15 km/h) ; le pilote 70 kg toujours en 1re, 2me, 3me, mettait 21" (moy. : 60,0 km/h), ce qui prouve que la « Clipper » est assez peu sensible à la charge transportée. A deux (70+55 kg), le temps passe à 23" (moy. : 54,8 km/h) en n'utilisant cette fois que 1re et 2me. En utilisant 1re, 2me et 3me, le temps passe à 23" 3/5.

Si nous prenons la 350 Motobécane L4C comme élément de comparaison, nous voyons que ces machines réalisent les mêmes temps en duo et avec pilote lourd. Avec le pilote léger, la Motobécane gagne 3/5 sur la Royal-Enfield.



Le moteur de la « Clipper » a gardé un petit côté « usine à gaz », mais l'accessibilité aux principaux organes est excellente. La vue explosée montre le moteur des anciennes « Bullet », dont est dérivé l'actuel moteur de la « Clipper » (le dessin représente la version trial, équipée d'une magnéto et dont la boîte ne comporte pas la pédale de remise au point mort).

FREINAGE

Nous avons dit plus haut que le freinmoteur de ce « gros mono » était d'une remarquable efficacité. Aussi, pour nos essais de freinage, nous avons procédé à deux séries d'essais : d'abord, en restant sur la 1re, en fermant les gaz et en ne débrayant qu'au dernier moment ; ensuite, en roulant en 2me et en débrayant sitôt le freinage amorcé. Voici, de 50 km/h à l'arrêt complet, les distances nécessaires dans chacun des cas ; entre parenthèses est indiquée la décélération moyenne en m/s².

	AV	AR	les 2
en 1re sans débrayer	16,55 (5,85)	19,3 (5,0)	14,10 (6,85)
en 2me en débrayant	22,6 (4,25)	21,4 (4,5)	15,15 (6,35)
Gain relatif	26,8 %	9,8 %	6,9 %

En consultant ce tableau, nous voyons que le gain le plus important est obtenu dans le cas du frein AV (26,8 %). Ceci s'explique, puisque l'effet du frein moteur sera d'autant plus marqué que l'efficacité des freins sera douteuse. C'est pour cela que c'est sur le frein avant, qui, en débrayant, ne donne qu'une décélération moyenne de 4,25 m/s², que l'on gagne le plus.

De toutes façons, ce problème du freinmoteur est assez complexe et J. B., prochainement, y consacrera une étude approfondie.

Toujours valable en 1959, Le « gros mono » ?

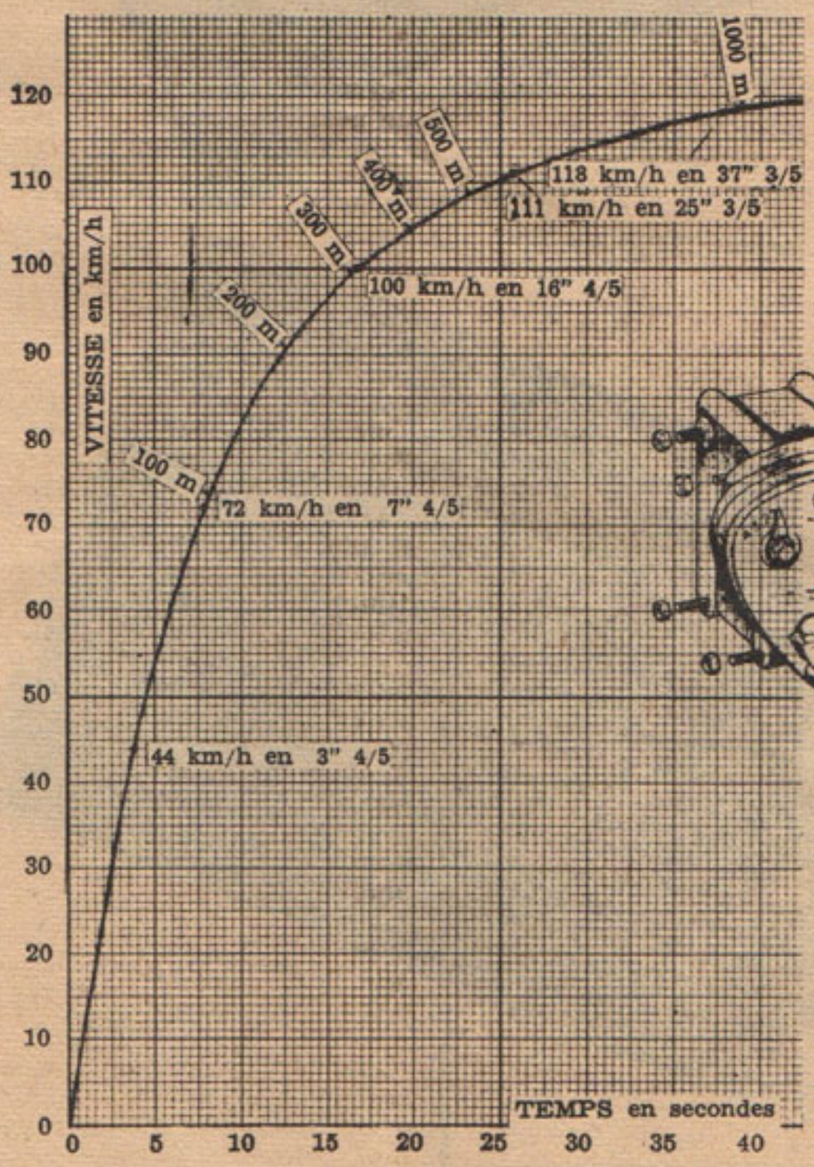
A notre avis, oui, sans aucun doute. Mais, si le « gros mono » a toujours sa place sur le marché de la moto 1959, il est beaucoup moins certain que la 350 anglaise y ait encore une place.

En effet, dans le même cadre, avec les mêmes carters, les mêmes accessoires et pour une différence minime du prix de vente, on peut disposer d'un 500 cc, qui sera doté des nombreuses qualités propres aux « gros monos » mais qui sera plus puissant, donc plus agréable qu'un 350 sans être pour autant moins maniable et guère plus coûteux d'entretien.

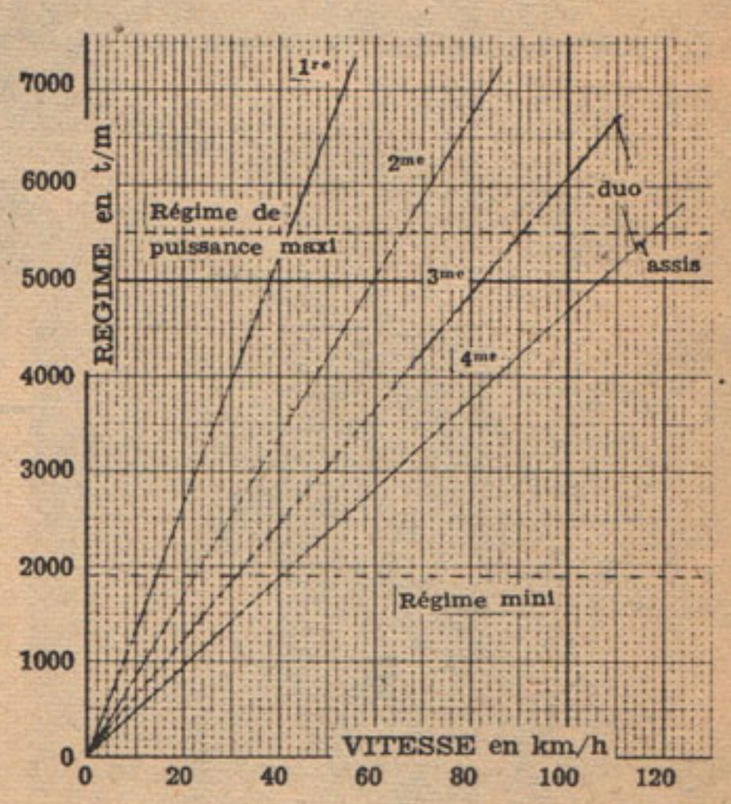
Nous pourrions reprendre ici une partie de la conclusion de l'essai de la « Bullet » publié en 1952. Nous écrivions alors que la 350 ne devait pas être une 500 par son poids, sa taille, sa maniabilité avec en outre le handicap d'une puissance peu élevée. Cette conception est plus que jamais valable en 1959, mais, même actuellement, où les puissances spécifiques des machines du commerce atteignent des valeurs étonnantes, le « gros mono » a plus que jamais des raisons de tenter les motocyclistes qui voient dans la moto autre chose qu'un engin à caractère exclusivement sportif. Que ceux-ci essaient un monocylindre anglais, il y a beaucoup de chances pour qu'ils y trouvent leur bonheur.

C. C.

LA FICHE TECHNIQUE DE LA CLIPPER EST REPORTEE A LA PAGE 934



Nos habituelles courbes : accélérations (ci-dessus) et le graphique indiquant les régimes en fonction de la vitesse sur chaque rapport. Pour des raisons indépendantes de notre volonté, nous n'avons pas pu effectuer notre essai de consommation. Que nos lecteurs veuillent bien nous en excuser.



La vitesse

LES 250 4 CYLINDRES (suite)

En début de saison, on apprenait de diverses sources que Ducati, puis Parilla, préparaient des 250 cc 4 cylindres. Pour le moment, aucune de ces marques n'a encore aligné une telle machine dont il est probable qu'elles sont restées de simples projets.

En revanche, la marque japonaise Honda, qui avait aligné des 125 twins au TT 1959, a fait courir au circuit du Mont Asama, au Japon, une 250 4 cylindres. Satisfait de cet essai, le service course de Honda reviendrait, en 1960, au TT avec cette 250 et ses 125 en attendant de venir ultérieurement avec un V 8 800 cc!...

MZ 350 cc 3 CYLINDRES ?

Encouragé par le succès de ses machines cette saison, le service course de MZ préparerait actuellement une 300 cc, qui ne serait en fait qu'une 250 twin suralésée, machine qui effectuerait sa première sortie à Monza le 6 septembre (peut-être pilotée par Mac Intyre).

D'autre part, l'usine posséderait les plans d'une 350 cc qui n'aurait plus grande parenté avec la 250 twin, puisqu'il s'agirait d'une... 3 cylindres ! Attendons quand même un peu pour y croire...

BOB MAC INTYRE CHEZ MZ ?

Si avec Hocking, MZ semblait capable de faire triompher les couleurs de la DDR, l'engagement de Hocking chez MV aurait fait contacter aux dirigeants de MZ l'« Ecossais volant », Bob Mac Intyre.

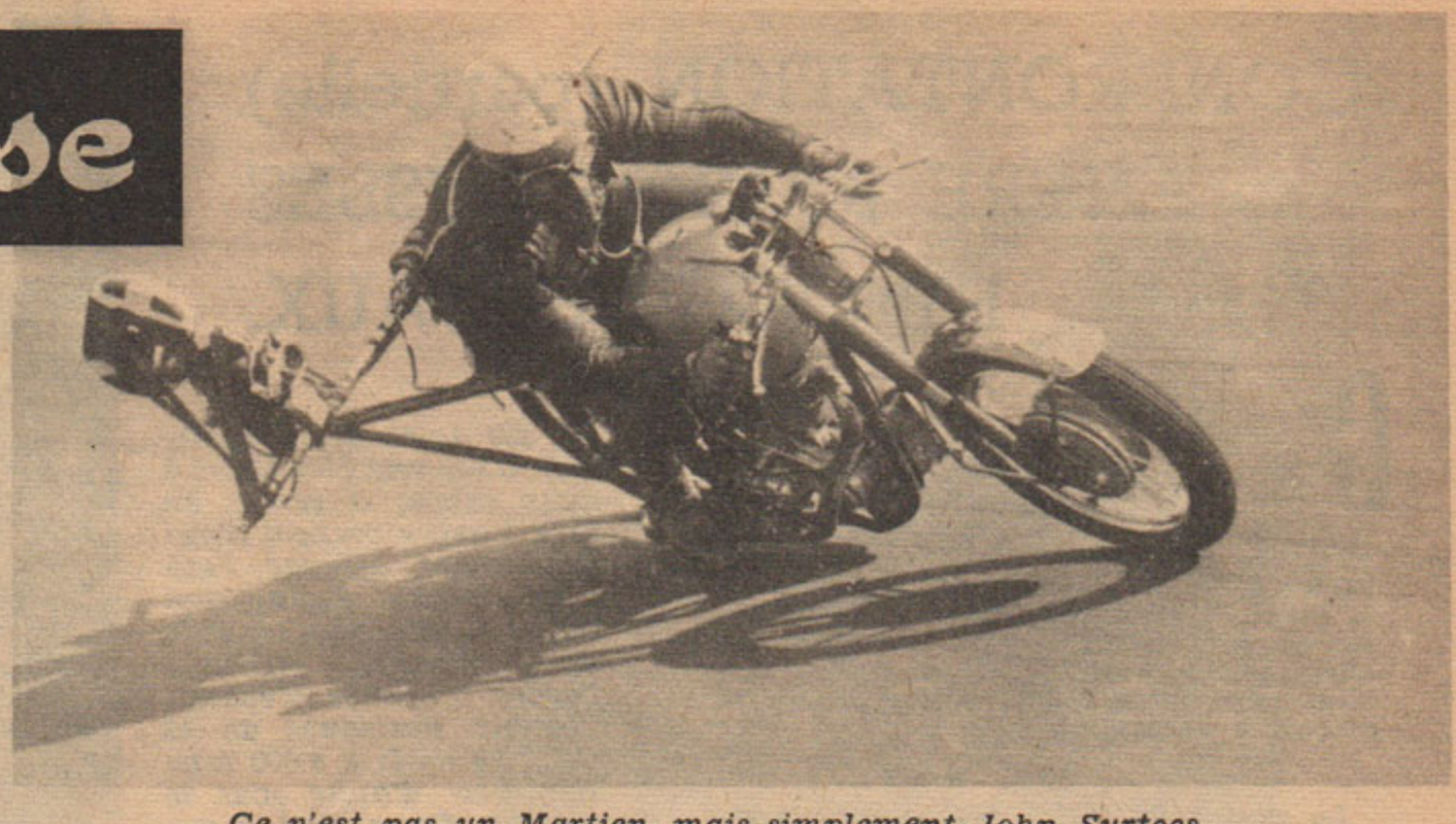
D'après certaines informations, Mac Intyre (qui vient de se marier avec Mlle Joyce Campbell) participerait au Grand Prix des Nations, à Monza, pour MZ.

MONDIAL OU MORINI POUR PROVINI ?

Après la résiliation du contrat liant Provini à MV, les rumeurs les plus diverses ont circulé sur la nouvelle « affectation » de Provini. C'est ainsi qu'a été émise l'hypothèse d'une entrée chez Morini dès le G. P. de Monza, ce qui semble très possible. Mais, on a également parlé d'une rentrée de Provini chez Mondial qui reviendrait donc à la compétiton la saison prochaine (l'accord tripartite Gilera-Guzzi-Mondial devenant caduc le 1er janvier 1960) avec, en plus de Provini, le Britannique Hailwood.

HOCKING PILOTERA-T-IL DES MV 4 EN 1960 ?

Nous avons déjà annoncé que le jeune Rhodésien Gary Hocking, âgé de 21 ans seulement, avait signé pour MV. D'après John Surtees, Hocking remplacerait chez MV Provini et ne conduirait donc que les 125 et 250. Mais, d'après certaines rumeurs, le contrat signé par Hocking couvrirait également les cylindrées 350 et 500. Attendons la saison prochaine pour être fixé sur ce point car, de toutes façons, il est certain que le Rhodésien ne courra qu'en 125 et 250 à Monza, le pilotage des « 4 pattes » demandant un certains temps d'apprentissage, même si l'on s'appelle Hocking.



Ce n'est pas un Martien, mais simplement John Surtees, au guidon d'une Gold Star, qui pour les besoins de la T.V. Anglaise, est munie d'une caméra. Lancé sur le circuit de Oulton Park, Surtees commentait ses impressions, dans un microphone placé dans le masque qui lui couvre le visage.

LES 24 HEURES DE MONTJUICH

C'EST avec un certain retard, dû à l'abondance de l'actualité sportive, que nous donnons aujourd'hui les résultats de cette classique épreuve espagnole.

Et si nous tenons, malgré ce retard, à détailler quelque peu cette course d'endurance, c'est qu'il n'est pas impossible qu'un jour prochain, les 24 Heures de Montjuich, comme les 24 Heures de Warsage, notre Bol d'Or, etc... fassent partie d'une série d'épreuves de vitesse de longue haleine, qui constitueraient un Championnat d'Europe d'Endurance.

C'est là une idée chère à Don Mariano Cuguero, président de la Real Federacion Motociclista Espanola, idée que nous partageons pleinement, et dont il pourrait bien être discuté, lors du prochain Congrès d'automne de la F.I.M., qui aura lieu précisément à Barcelone.

Mais venons-en maintenant à la description de cette 5me édition des 24 Heures de Montjuich.

Quelques considérations d'ordre général d'abord.

— Bonne organisation d'ensemble, le seul équipage français qui fit le déplacement n'eut qu'à se louer des conditions matérielles qui lui furent réservées... ce qui les changea de Montlhéry.
— Grande affluence, le public étant d'esprit beaucoup plus motophile qu'à Paris.
— Circuit de pilotage, très sinueux, d'ailleurs la moyenne du vainqueur avec une 600 cc n'est que de 92,5 km/h.

★

L'épreuve fut très dure, 23 équipages finissent sur les 50 ayant pris le départ. En outre, il a fallu déplorer la mort d'un concurrent espagnol, Conrado Cadirat, sur Ossa 175.

Mais si cette épreuve d'endurance est très sélective, il est symptomatique de constater à quel point les constructeurs ibériques tiennent à y figurer.

C'est ainsi qu'au départ sur 50 motos nous en trouvons 34 espagnoles, sans compter les machines italiennes produites sous licence en Espagne.

Montesa et Bultaco étaient notamment représentés par de très fortes équipes pilotant leurs 125 de tourisme.

Car aux 24 Heures de Montjuich, comme à notre Bol d'Or, il ne faut pas croire que seules des machines de compétition ont réellement leur chance.

Et enfin, à Montjuich, la cylindrée ne joue guère, et traditionnellement, les 175 Ducati faisaient la loi sur ce circuit.

Signalons enfin que les concurrents étaient répartis en sport et tourisme, et que seules, 3 catégories figuraient : 125, 250 et au-dessus.

★

Comme à l'accoutumée les 175 Ducati se montrent très brillantes dès le début de l'épreuve, ainsi que les sensationnelles Bultaco, dont celle de Grace-Quintanilla est, à la 8me heure, 2me au classement général, devant la 600 BMW des Anglais Daniels-Darvil, futurs vainqueurs.

D'ailleurs, dans l'ensemble les 125 cc Bultaco d'usine se montrèrent beaucoup plus rapides que la Montesa, ce qui ne manque pas de nous laisser rêveur, n'ayant essayé que la Montesa sur quelques kilomètres qui nous laissèrent une forte impression.

A la 20me heure, la 175 cc Ducati de Villa-Balboni précède la BMW de 4 tours mais pour vouloir courir deux lièvres à la fois Ducati perd tout !...

En effet, la course semblait gagnée pour la marque italienne, dont l'équipage de pointe n'avait plus à forcer se contentant de maintenir son avance sur les Anglais.

Mais en outre, Ducati voulait également s'approprier le Trophée J. A. Samaranch, dont les 24 Heures de Montjuich constituaient la 3me manche.

Ici, l'ennemi à battre était le prototype Bultaco 175, toujours 2 temps qui développe la coquette puissance de 18 CV.

Et c'est en poursuivant ce but, que la Ducati rend l'âme, pour avoir voulu tenir un train d'enfer jusqu'au bout. Et à trois quarts d'heure de la fin, la BMW des Anglais Daniel-Darvill avait le champ libre, et triomphait, comme elle l'avait fait peu de temps auparavant aux 500 miles de Thruxton.

CLASSEMENT

1. Daniels-Darvil (BMW, 600 sport), 2.220,836 km, moy. 92,534 km/h ; 2. Soler-Marquès (Bultaco 125 tourisme), 2.148,847 km; 3. Grace-Quintanilla (Bultaco 125 tourisme), 2.129,731 km; 4. Florès-Carrero (Ducati 125 sport), 2.123,994 km; 5. Arenas-Relats (Bultaco 125 tourisme), 2.051,878 km ; 6. Turuta-Bulto (Bultaco 125 tourisme), 2,030,617 km, etc... Nos représentants Bourles-Bargetzi (Rumi 125 sport), terminent l'épreuve à la 22me place.

CONFRONTATION (partielle) ENTRE RACERS RUSSES ET OCCIDENTAUX.

C'EST sur le circuit de Pirita, à côté de Tallinn, capitale de l'Esthonie, que se sont disputées les classiques épreuves soviétiques de vitesse. Mais, cette année, l'U.R.S.S. étant maintenant membre de la F.I.M., à côté des pilotes et machines soviétiques, on trouvait des tchèques, des allemands de l'est et des finnois, ce qui nous permet de mieux situer pilotes et machines soviétiques.

*

Le circuit de Pirita est un circuit sinueux, long de 6,75 km sensiblement, dont les 3/4 se trouvent en forêt. Si le revêtement est bon, en asphalte « accrocheur » (nous tenons ces renseignements de notre confrère « Illustrierter Motor-Sport » de l'Allemagne de l'Est), la chaussée est, bien souvent, très étroite, de 4 m de large.

*

La course des 250 cc vit la victoire du tchèque Kostir (à la moyenne de 118,4 km/h), devant son compatriote Malina (117,9 km/h), tous deux pilotant des C.Z., machines que nous avons vues à Assen et dont les performances sont comparables à celles de bonnes NSU «Sportmax».
Le 3me est allemand Weber, sur Simson qui devance les soviétiques Stepanov et Kiisa, tous deux sur S. 254. Cette machine russe semble donc du niveau d'une 250 cc « privée ».

*

Ce sont encore les tchèques qui prennent les premières places en 350 cc, Stastny (Jawa), à 123,5 km/h, devançant largement Havel (Jawa et 120,0 km/h) et Kostir (C.Z. et 118,0 km/h). Weber, sur une nouvelle Simson de 350 cc à moteur « carré », fournit le 4me (117,5 km/h) devant le finnois Lindholm sur AJS.

*

Le tchèque Malina, sur C.Z., domine la course des 125 cc (105,2 km/h). Longtemps l'allemand Næser, sur MZ, fut 2me devant le russe Vasine (sur une S. 157 soviétique) mais dut s'arrêter aux 2/3 de la course. Vasine est donc second, mais loin derrière la CZ (moyenne 103,0 km/h). Puis nous trouvons le finnois Loponen sur Ducati (101,0 km/h), l'allemand Rosner (MZ et 99,3 km/h) et encore un soviétique, R. Laur, sur S. 157.

*

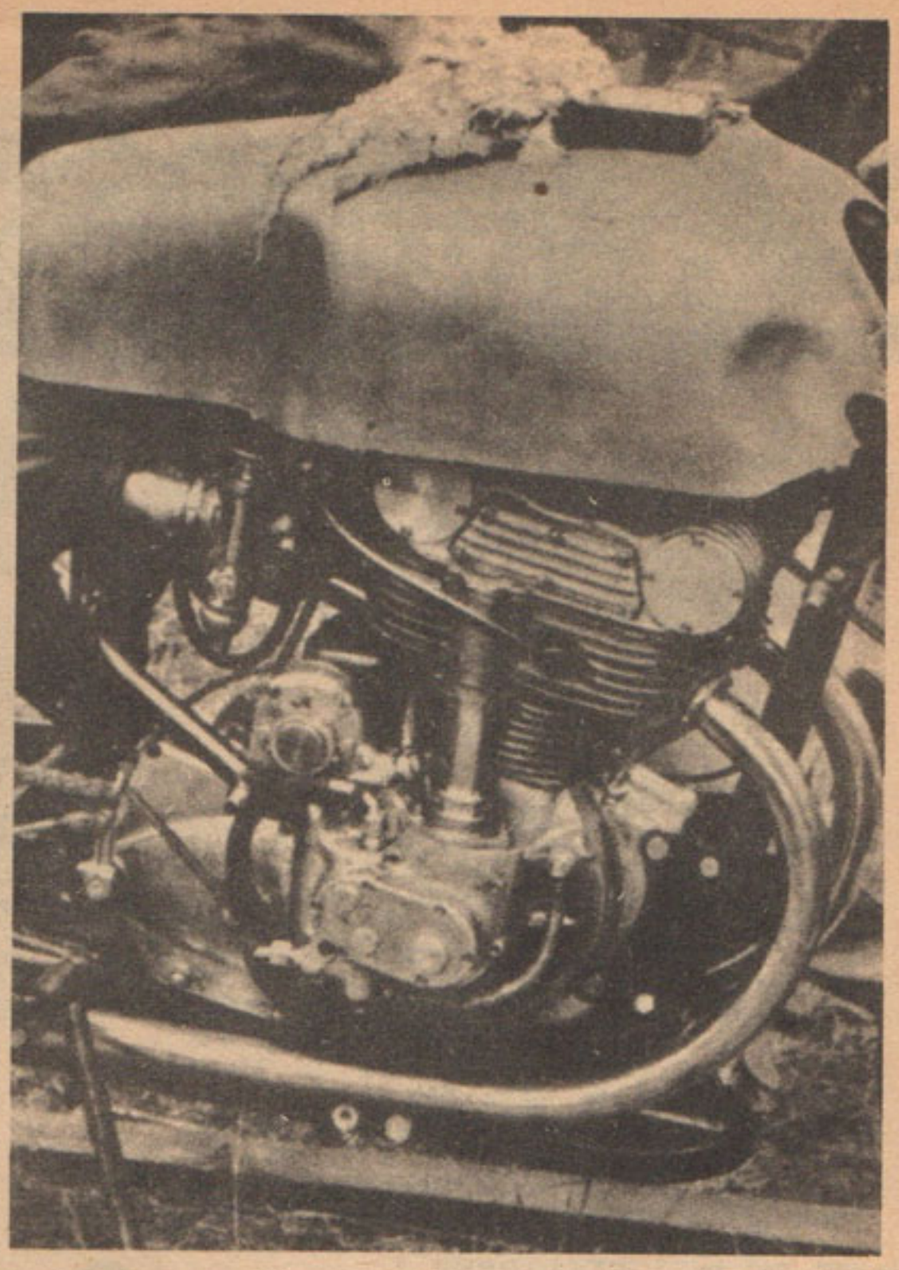
Course féminine en 125 cc. La championne russe Irina Ozolina triomphe, sur S. 157, à 95,3 km/h, devant les esthoniennes Evi Gustel (sur K. 125 à 93,1 km/h) et Hille Sarapuu (91,2 km/h).

*

La course des 500 cc fut dsputée surtout avec des 350 cc. Deux finnois en tête, sur Norton : H. Karlsson (117,7 km/h) et Ventoniemi (113,3 km/h), devant le russe Medvediev, sur I.J. 58 (112,5 km/h).

*

La course des sides fut menée entre soviétiques seulement, ce qui ne permet aucune comparaison.
Pour les 500 cc, c'est Ploom qui gagne sur une M. 52 à 103,8 km/h devant Goubine (103,4 km/h) et Vartanian (102,8 km/h), tous deux sur M.52 S.
Les plus de 500 cc sont remportées par Razorionov sur M. 77, à 102,3 km/h.



La 350 Jawa de compétition. C'est une bicylindre à deux arbres à cames en tête. L'arbre vertical d'entrainement attaque l'arbre à cames d'admission qui, lui, par une cascade de pignons, entraine l'arbre à cames d'échappement. Puissance de 42 CV (120 cv/l) à 9.600 t/m. Réservoir d'huile sous le moteur, d'une grande capacité ; ceci permet un bon refroidissement de l'huile et un centre de gravité bas. Cadre double berceau aux 2 tubes très rapprochés. Vitesse de 200 km/h sensiblement. (Photo « das Motorrad »)

APRÈS LA COURSE DE COTE DE SCHAUINSLAND

LES CHAMPIONS D'ALLEMAGNE SONT CONNUS.

Huber et Klaeger blessés

Kassner, l'homme de ce championnat

C'EST par une course de côte que se sont terminées les épreuves allemandes comptant pour le Championnat « inter » d'Outre-Rhin.
Schauinsland, c'est une rampe sineuse (176 virages !), longue de 12 km, et d'une dénivellation totale de 800 m ; elle est donc dure pour les pilotes, pour la tenue de route et le freinage des machines, et le choix de bons rapports est d'une importance décisive. Et c'est devant 70.000 spectateurs que les pilotes prirent le départ, un à un, car il s'agit, en fait, d'une course contre la montre.

*

Malheureusement un accident marqua les premiers entrainements. Huber, pilotant une 500 BMW, (le même Huber qui fit équipe avec Hiller au dernier Bol d'Or) et qui, jusqu'alors, avec fait les meilleurs temps, fit une chute lors de son dernier passage. Alors qu'on le transportait en civière survint la Ferrari d'un concurrent (car l'épreuve se disputait en motos et en voitures) qui, en dérapant renversa la civière. Et Huber dut être emmené à la clinique de Fribourg, où l'on constata des contusions multiples et une fracture du bras. Evidemment, nous souhaitons à Huber, qui avait ses chances pour le Championnat d'Allemagne, un prompt rétablissement.

*

En 250 cc, Klæger, enfant du pays, était le favori ; mais il chute et se brise une jambe. C'est Kassner, qui dans un style éblouissant, remporte la victoire sur sa NSU à 85,30 km/h, alors que le nouveau venu, Butz (NSU) fait 2 km/h moins vite. Cette victoire confirme Kassner comme champion d'Allemagne 1959 en 250 cc.

*

En 350 cc, cette fois au guidon d'une Norton, Kassner réitère et gagne à 84,7 km/h. Le jeune Pesl (sur Norton également) le suit d'assez près (84,14 km/h). Et pour le titre allemand en 350 cc, c'est de nouveau Kassner qui reçoit la palme.

*

Après l'accident d'Huber, la lutte, en 500 cc, se cantonnait entre les BMW de Hiller et Jaeger (le vainqueur d'Obernai). Le 1er l'emporte sur le second, à la moyenne de 85,77 km/h (contre 84,14) et se trouve sacré champion d'Allemagne 1959, mais à égalité de points (16) avec Jaeger, et dévançant de peu le malheureux Huber (14).

*

A la suite de l'accident de son passager Strauss au Nürburgring, Schneider n'est pas là... et ne peut défendre son titre de champion d'Allemagne. Par contre les Suisses Camathias et Scheidegger sont là, qui glâneront les deux premières places devant Deubel, Fath et Rohsiepe, tous sur BMW. Camathias monte à la vitesse record de 83,37 km/h, Scheidegger à 83,20... alors que Rohsiepe se retrouve champion d'Allemagne.

*

Par ailleurs, à la suite des courses précédentes, c'est le Sarrois Scheidhauer, sur Ducati, qui est champion d'Allemagne en 125 cc devant Kronmüller et Pesl (également sur Ducati).

Au sommet de l'une des deux buttes, Sten Lundin (62) passe en souplesse, pour ne pas rester « planter » là.

Saisi ici immédiatement après l'arrivée «Buffalo» Bill Nilsson (63) porte encore sur son visage les traces du terrible effort qu'il vient de fournir 65 minutes durant.

AU G.P. DE SUÈDE

DE MOTO-CROSS A SAXTORP

NILSSON SURCLASSE SES ADVERSAIRES

LUNDIN CHAMPION DU MONDE 1959

SANS doute le succès final de Sten Lundin dans le Championnat du Monde de moto-cross 1959 ne pouvait-il plus faire de doute, mais le Grand Prix de Suède, dernière épreuve de la compétition mondiale annuelle, n'était-il pas pour autant dépourvu d'intérêt.

En effet, des hommes comme Curtis, Archer, Broer Dirks pouvaient encore, en remportant éventuellement cette ultime course, modifier leur classement derrière le leader et conquérir les seconde et troisième places à condition bien sûr que Bill Nilsson, l'homme par excellence du terrain bien particulier de Saxtorp, ne puisse y jouer sa partie habituelle.

Il n'en a pas été ainsi et l'ex-champion du Monde a au contraire dominé tous ses rivaux en long et en large, fournissant une éblouissante démonstration de ses qualités sur le sable et de l'impeccable préparation de sa mécanique, l'une des plus belles réussites techniques depuis longtemps dans le domaine de la « spéciale cross ».

Ainsi donc, si Sten Lundin a conquis de haute lutte le titre mondial 1959, Nilsson se retrouve second, comme l'année précédente derrière Baeten, et confirme largement la domination suédoise dans la spécialité.

Les Anglais reviennent, c'est un fait, mais ils auront une dure partie à jouer l'an prochain s'ils veulent que ce retour soit sanctionné par l'obtention du prochain maillot arc-en-ciel.

★

Nous avons — à côté des joies sportives que nous y avons connues — un autre motif de nous féliciter d'être allé à Saxtorp où nous avons rencontré une organisation remarquable et découvert un parcours unique en son genre.

Des circuits de sable, nous en connaissons certes beaucoup, celui d'Ermenonville chez nous, d'autres en Belgique, en Hollande, au Danemark, sans parler de celui de Riga, en U.R.S.S. Mais ces terrains, hormis la nature de leur sol, ne s'écartent guère de la conception classique car ils présentent des dénivellations, des passages en sous-bois, tout ce qui caractérise en somme un tracé de moto-cross.

Saxtorp, c'est différent. La piste est entièrement sablonneuse mais, sur les 2.300 mètres de son développement, aucun accident de terrain en dehors de deux trous et de deux bosses creusés ou élevés artificiellement et dont les dimensions ne sont d'ailleurs guère impressionnantes.

C'est donc, à ceci près, à une piste plate que nous avons affaire, une piste qui serait une véritable « sandbahn » si elle n'offrait quand même la terrible particularité d'être ondulée constamment, striée un peu partout de courtes bosses dont l'effet est aussi imprévu que désastreux pour l'équilibre des pilotes et l'état de leurs mécaniques.

Et c'est ici que l'on rejoint le motocross : le pilotage, sur un sol semblable, exige des qualités complètes et de premier ordre en même temps qu'une robustesse physique à toute épreuve. Et ceux qui savent « lire » une piste, ceux qui savent approprier leur mode de conduite aux caractères du parcours sont assurés d'y réussir.

Ceux-là pourtant ne peuvent être que de grands pilotes car, seuls les meilleurs crossmen réunissent les conditions énumérées plus haut.

Saxtorp n'est sans doute pas un terrain complet, comme l'est par exemple Hawkstone Park. Mais il demeure néanmoins probant car il offre un type de difficulté parfaitement valable en cross et surtout car il exige des pilotes qui s'y alignent et de leur matériel une adaptation et une préparation hors de pair.

L'ambiance, en Suède, est absolument extraordinaire. Sportivement parlant, on se croirait en Angleterre car l'on rencontre un public de connaisseurs, un public qui recherche les détails techniques, les photographie, suit encore les courses en sachant de quoi il retourne et sans hésiter à prodiguer de vifs encouragements aux pilotes qu'il acclame à tout-va, sans y mettre le moindre chauvinisme.

Mais il n'y a pas que cela. Il y a le côté « américain » de l'atmosphère, avec les centaines de jeunes « fans » des deux sexes qui hantent le parc des coureurs, les enceintes réservées à tous les services annexes de l'organisation et collectionnent les autographes, les photos dédicacées de leurs idoles. Nous avons vu une jeune personne porter avec fierté un sweater noir brodé en mille couleurs des noms les plus célèbres du moto-cross international. Nous avons vu donner des signatures non seulement sur les carnets habituels mais encore sur les vêtements, sur la peau même de jeunes fanatiques du sport motocycliste !

Il y a aussi cette beauté des êtres, ces corps admirablement bronzés dans la lumière si pure de l'été nordique, et il y a enfin le faste exceptionnel qui caractérise les organisations suédoises. Une grande course, dans ce pays, c'est quelque chose et la présentation générale des circuits est du plus haut niveau, d'autant que les organisateurs bénéficient d'une aide considérable des marques d'huile, des pétroliers, des accessoiristes qui installent leurs stands sur le terrain, plantent des drapeaux, alignent des banderoles, distribuent des milliers de cadeaux publicitaires.

Parcs fermés bien répartis, pesage bien installé, secrétariat « usinant » ferme au bord de la piste, service d'ordre efficace et courtois, tour de contrôle gi-

gantesque, immenses tableaux d'affichage des passages tour par tour, chronométrage et tous services fonctionnant rondement, voilà ce qui, sans parler de ce que nous gardons pour la prochaine fois (car il y a tant et tant à conter) fait d'un grand moto-cross suédois une manière de synthèse de ce que nous connaissons de mieux dans tous les autres pays.

Et Saxtorp, sur ce point, a encore renforcé l'impression que nous avions conservée de notre visite à Knutstorp en 1958!

★

Passant sur la finale du Championnat de Suède, catégorie juniors, et sur une épreuve de sidecars qui fut un moment énormément spectaculaire (cette spécialité débute actuellement là-bas et nous vous présenterons bientôt quelques détails techniques saisis par l'objectif), nous en viendrons maintenant au récit de la course de Championnat du Monde.

Au départ David Curtis (avec le cadre double-berceau dont nous publierons également sous peu quelques vues), Less Archer, Jeff Smith et Don Rickman pour la Grande-Bretagne. Derek, qui s'est cassé la main, n'a pu accompagner son frère.

Un seul Belge, Rombauts. D'habitude, Baeten ne manque jamais Saxtorp mais pour une fois il fait défaut... question de prime de départ, à ce que l'on dit !

Deux Hollandais, les frères Dirks, un Danois, Lynegaard sur Triumph, notre compatriote enfin Michel Jacquemin clôturent une liste des étrangers évidemment un peu maigre. Ceci s'explique de divers côtés : le voyage en Suède est coûteux et ne laisse guère d'argent, même compte tenu d'une bonne prime de départ ; le circuit est réputé difficile et, les places étant souvent acquises en fin de Championnat du Monde, fait hésiter ceux qui n'ont plus grand'chose à espérer. Enfin, Otto Walz et Rasmussen, engagés régulièrement, ont fait défaut.

Reste que le plateau est de la plus belle qualité car, aux étrangers déjà nommés, s'ajoutent encore neuf Suédois parmi lesquels l'on dénombre évidemment toutes les grandes vedettes : Lundin, Nilsson, Johansson dont la jambe brisée au Danemark est désormais bien guérie, Gustavsson, Sigvardsson, le jeune Persson, enfin Larsson, Kaj Bornebusch (riche dilettante épris de moto-cross au point de pratiquer à la fois le solo et le side) et Allan Eklünd, autre inconnu pour nous, qui monte pourtant une Monark officielle.

★

L'épreuve est prévue sur une seule manche de 20 tours. Ceci, qui n'a pas notre approbation — on sait que nous en tenons pour deux manches — s'explique ici par le fait qu'il y a tellement de « casse » que, compte tenu du relativement petit nombre de partants (18), il risquerait de n'y avoir plus qu'une dizaine d'engagés au départ de la seconde manche, une dizaine dont cinq ou six seulement auraient des chances de terminer !

Sur la ligne droite d'une quarantaine de mètres de large et dont la longueur doit approcher des trois cents mètres (de quoi se servir de la quatrième !) nos hommes sont rangés face au dispositif électrique feu rouge-feu vert utilisé cette année à Saxtorp.

Premier faux-départ... suivi de trois autres de même nature ! Le public, néanmoins ne s'énerve pas, il rit plutôt de ces incidents successifs. Les coureurs eux-mêmes, bien tenus en main par le directeur de la course et ses aides, ne semblent pas réagir trop vigoureusement contre ce sort contraire. Il est vrai que tout est prévu, un commissaire placé à quinze mètres de la ligne agitant un immense drapeau rouge dès que le groupe des pilotes s'ébranle irrégulièrement. De plus, au milieu et à la fin de la droite de départ, d'autres commissaires brandissent des drapeaux identiques, pour le cas ou quelques coureurs seraient arrivés un peu plus loin que leurs camarades !

Enfin, le cinquième start est le bon. Nous voyons Curtis tenter de déborder le paquet de droite, immédiatement attaqué par Smith qui ne semble pas vouloir sacrifier au patriotisme !

Fatigué par ses longs efforts sur ce terrain épuisant, Curtis (51) *a sauté en l'air en passant une bosse et ses mains ont lâché le guidon. Notre objectif l'a saisi à l'instant où il se rattrapait.*

Mais, au terme de la ligne droite, c'est tout de même Nilsson qui va passer premier, entamant une démonstration de conduite sur le sable qui laissera tous les étrangers bouche bée !

Smith est parvenu à s'assurer la seconde place, et déjà Archer rentre au parc, un basculeur brisé. Le sympathique Less se console en disant que, tant qu'à « casser », mieux vaut que cela arrive au premier tour qu'à l'avant-dernier !

Nous avons donc Nilsson, Smith, Gustavsson qui a déjà pris le meilleur sur Curtis. Derrière ce dernier passent Johansson, B. Dirks, Sigvardsson, etc...

Nilsson creuse son trou. Gustavsson attaque Smith comme un forcené et Lundin, parti loin, regagne une ou deux places. Un tour plus loin, Smith doit laisser passer Gustavsson et, les choses ne changeant pas davantage dans la minute qui suit, nous nous plaisons à admirer la manière de faire de Nilsson. Le Suédois tient une « ligne invisible » et brisée, suivant un moment le bord intérieur de la piste, sautant en travers un peu plus loin pour gagner l'extérieur, passant toutes les ondulations qui font tant peiner ses adversaires avec une facilité, une légèreté et une cohésion dans le mouvement qui sont déconcertantes à voir !

Cependant, Smith casse à son tour un basculeur et doit abandonner, comme d'autres pilotes parmi lesquels le Danois Lynegaard qui marchait fort et Johansson assez bien placé. Persson disparaît aussi, tandis que Jacquemin souffre en queue de peloton mais ne désarme pas, voulant terminer absolument.

Lundin est remonté à la quatrième place, derrière Nilsson, Gustavsson, Curtis. Il précède Sigvardsson qui a eu raison de Broer Dirks, lequel se maintient à la sixième place devant Lundell et Rickman, visiblement mal à l'aise lui aussi sur ce circuit impitoyable.

Les positions sont assurées et ne changeront plus, ni pour les leaders ni pour leurs suivants qui ont encore nom Rombauts, A. Dirks, A. Larsson et Michel Jacquemin, tous distancés très fortement mais qui ne baisseront pas pavillon.

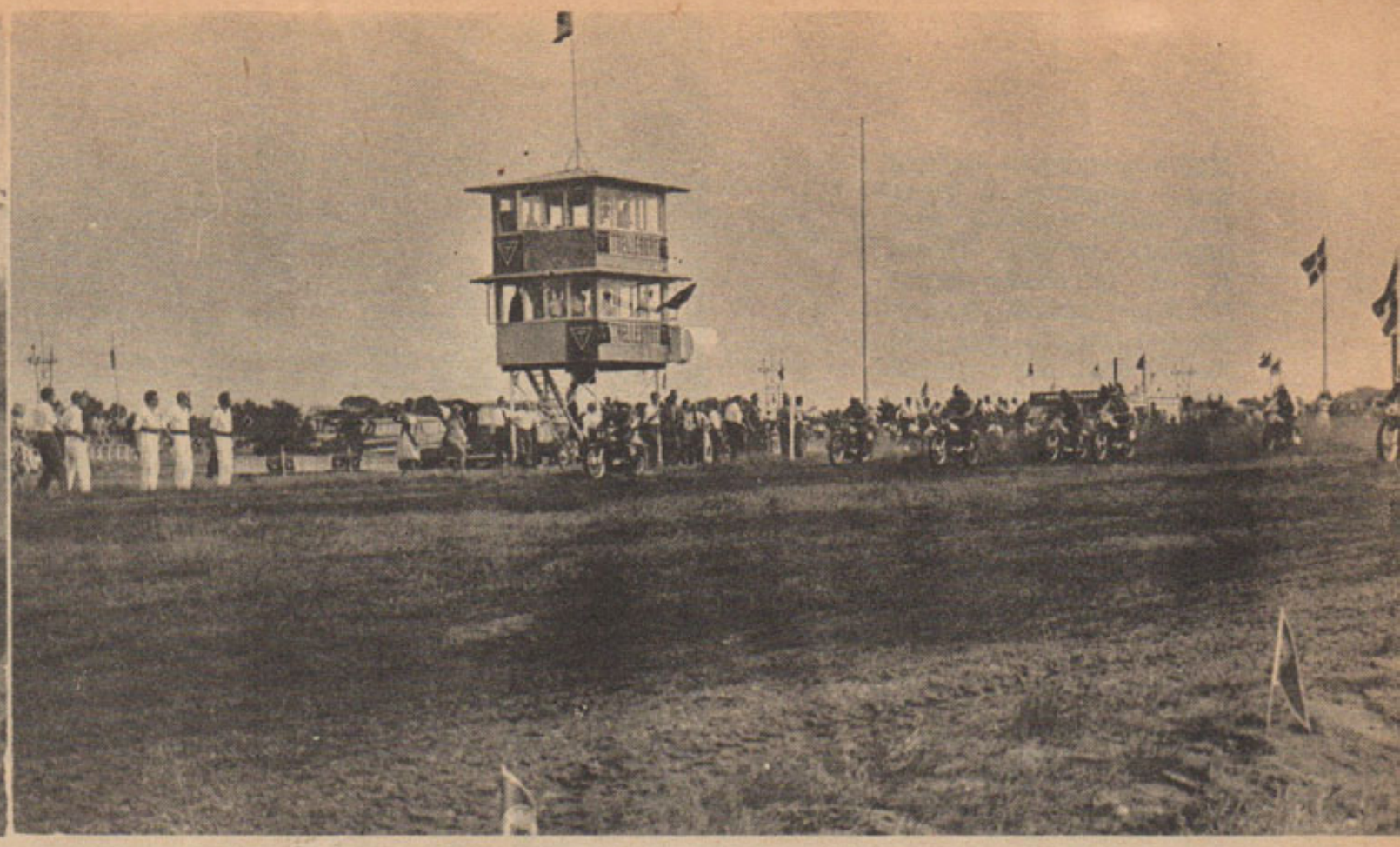
Et c'est l'arrivée, que seuls quatre hommes passeront dans le même tour que Bill Nilsson chaudement acclamé ainsi que Sten Lundin qui fait son tour d'honneur de champion du Monde 1959 dans un cabriolet décapotable.

Descendant une butte, Broer Dirks (55) *qui fit une fois encore une course magnifique, parvenant à terminer dans les six premiers !*

Réussite d'ensemble parfaite de ce G.P. de Suède 1959 qui, pour les éditions suivantes (si elles ont lieu à Saxtorp), ne demandera qu'un start calqué sur celui de Knutstorp.

Le premier des départs sera raté... comme les trois autres qui suivront. Ce sera là le seul reproche à faire à ce splendide Grand Prix de Suède, organisé magistralement.

La course la plus spectaculaire, c'est sans doute Gustavsson (65) qui l'a fournie au début de l'épreuve, en attaquant pour la conquête de la seconde place. Peu d'hommes ont sauté comme il le fit sur ce terrain.



Au soir de l'épreuve, comme la veille d'ailleurs, un dîner réunissait les officiels et la Presse, notamment MM. Eric von Hessen, président de la S.V.E.M.O (Fédération Suédoise) et vice-président de la F.I.M., Holmstrom, éditeur de notre confrère « Motor », Ole Krook, directeur de la course, Inge Martensson, commissaire à la Presse, etc...

L'on nous servit des vins, des vins français. Mais n'allez pas croire que ce fut à l'occasion de cette grande circonstance. En Suède, comme nous l'a dit gentiment M. Von Essen, c'est à tout propos que l'on sacrifie à notre Bordeaux !

R. C. D.

RESULTATS TECHNIQUES

GRAND PRIX DE SUEDE, onzième et dernière manche du Championnat du Monde 1959, course sur une seule manche de 20 tours du circuit de 2,300 km, soit un parcours total de 46 km :

1. Bill NILSSON (S, AJS 7R «Crescent», 1 h 05' 03" 09 ; 2. Lars Gustavsson (S, Monark officielle), 1 h 06' 39" 09 ; 3. David Curtis (GB, Matchless officielle), 1 h 07' 03" 07 ; 4. Sten Lundin (S, Monark officielle), 1 h 07' 14" 06 ; 5. Raymond Sigvardsson (S, Matchless semi-officielle), 1 h 07' 41" 01 ; 6. *à un tour* Broer Dirks (H, BSA)...

Ces six hommes marquent respectivement 8, 6, 4, 2 et 1 points au palmarès du Championnat du Monde 1959. Viennent ensuite, mais qui ne marquent aucun point :

...7. Ove Lundell (S, Monark officielle); 8. Don Rickman (GB, Triumph « Metisse » ; 9. Jean Rombauts (B, BSA) ; 10. *à deux tours* Albert Dirks (H, BSA); 11. Arne Larsson (S, AJS) ; 12. *à quatre tours,* Michel Jacquemin (F, AJS 7R spéciale).

Aucun autre des 18 partants n'est classé.

PALMARÈS FINAL DU CHAMPIONNAT DU MONDE 1959 DE MOTO-CROSS

Placé	NOM	Nat.	Marque	Autriche	Suisse	Danemark	France	Italie	Allem. Occ.	Angleterre	Hollande	Belgique	Luxembourg	Suède	Total obsolu	6 meill. résult.	Place en 1958	Place en 1957
1	Sten LUNDIN	S	Monark officielle	8	6	—	4	8	8	—	3	6	8	3	54	44	3	3
2	Bill NILSSON	S	Crescent-AJS 7R	3	8	—	6	—	3	—	—	8	—	8	36	36	2	1
3	David CURTIS	GB	Matchless officielle	—	3	—	2	—	6	6	6	4	3	4	34	29	19	—
4	Broer DIRKS	H	BSA client	6	1	4	—	—	4	3	8	—	—	1	27	26	—	10
5	Leslie ARCHER	GB	Norton ACT	—	4	8	8	—	—	—	—	3	—	—	23	23	14	5
6	Jeffrey SMITH	GB	BSA officielle	—	—	—	3	1	2	8	—	1	6	—	21	21	6	4
7	Donald RICKMAN	GB	Triumph « Métisse »	—	—	—	—	4	—	4	—	—	4	—	12	12	12	—
8	Lars GUSTAVSSON	S	Monark officielle	—	—	—	—	—	1	1	4	—	—	6	12	12	7	11
9	René BAETEN	B	AJS 7 R spéciale	—	—	6	—	—	—	—	1	—	2	—	9	9	1	2
10	Derek RICKMAN	GB	Triumph « Métisse »	—	—	—	—	6	—	—	—	—	—	—	6	6	—	—
11	Hubert SCAILLET	B	Matchless client	4	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	5	5	5	9
12	Nic JANSEN	B	Matchless-Sarolea	—	—	2	—	3	—	—	—	—	—	—	5	5	—	7
13	Rolf TIBBLIN	S	Husqvarna off.	—	2	—	—	—	—	—	—	2	—	—	4	4	—	11
13	John DRAPER	GB	BSA officielle	—	—	—	—	—	—	2	2	—	—	—	4	4	4	8
15	Boris RASBRO	DK	BSA client	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	3	3	—	—
16	Ove LUNDELL	S	Monark officielle	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	2	2	—	—
16	Jaw ROMBAUTS	B	BSA client	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	2	—	—
16	Raymond SIGVARDSSON	S	Matchless off.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	2	2	10	—
19	Gunner JOHANSSON	S	Crescent-AJS 7R	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	9	11
19	Ejvind HANSEN	DK	BSA client	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	—	—
19	Jean HAZIANIS	F	BSA client	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	1	1	—	—

Notre prochain article nous conduira à Moscou, ville énorme, aux aspects les plus divers et où le modernisme le plus actuel (notre photo) coloie des témoignages d'un passé historique et artistique d'une somptueuse beauté.

EXCLUSIF Moto revue

UN MOIS EN EUROPE CENTRALE

LES RUSSES GAGNENT A RIGA DEVANT 250.000 SPECTATEURS

(DE NOTRE ENVOYÉ SPÉCIAL)

APRES Baranowicz, où la maîtresse d'école, venue à notre secours en qualité d'interprête bénévole, nous demande d'établir un contact entre les enfants qu'elle instruit et ceux de nos propres établissements, où encore le chef de gare prend soin de nous comme si nous étions M. Nixon soi-même, nous revoici roulant vers Dvinsk dans un train moins luxueux que le précédent mais combien plus propice encore aux échanges humains.

Ici, le wagon entier est aménagé en couchettes, mais sans aucune séparation entre elles, si bien que l'on y vit en étroite intimité. Nous nous proposions de consacrer le temps du voyage à écrire mais comment faire ? Chacun veut échanger une poignée de main avec nous, vanter notre révolution de 1789 et exprimer son admiration pour notre culture libérale, tant et si bien que nous remettons à plus tard toute tâche matérielle.

L'affection qui nous est témoignée est touchante, les gens se livrent à nous sans réticence, cherchent sur eux-mêmes, dans leurs bagages la menue chose qu'ils pourront nous offrir à titre de souvenir et cela va d'une cigarette au flacon de parfum, de la pièce de monnaie à une photographie, le tout accompagné de paroles dont nous sentons l'expression chaleureuse à défaut d'en saisir tout le sens. Cependant, une jeune voyageuse de retour de vacances, une chimiste de Léningrad, parle suffisamment l'anglais pour nous servir d'interprête et répondre également aux questions qui nous brûlent les lèvres.

Naturellement, nous ne pouvions déjà posséder une opinion valable sur les choses de l'URSS, sur l'œuvre immense accomplie depuis quarante ans. Mais ce qui est clair pour nous, et ceci sans équivoque possible, c'est que le peuple russe aime notre pays pour son passé et attend de lui pour l'avenir la continuation de l'œuvre qui fut à la base des libertés acquises désormais par l'humanité.

L'on ne nous comprend pas toujours, c'est certain, l'on si interroge et l'on s'inquiète à l'occasion quand nos gestes, nos actions semblent s'inscrire en négation d'une tradition qui fut un siècle et demi durant un exemple pour le monde entier. Mais l'on ne nous juge pas, l'on ne nous condamne pas : la foi demande-t-elle une justification ?

Et la foi en la France, en notre peuple est sans pareille en URSS, cela, nous l'affirmons sans une hésitation aucune car c'est l'impression majeure que nous avons retirée de notre libre contact avec toutes les couches de la population.

★

A Dvinsk, petite attente, dans une petite gare qui attend la relève car l'endroit est un énorme nœud ferroviaire et va bientôt disposer d'un bâtiment à la mesure de son trafic. Notre nouveau cicerone — la petite chimiste nous a quitté en nous invitant à visiter son usine de Léningrad, ce que nous ferons l'année prochaine — est un Letton qui, comme beaucoup de ses compatriotes, parle parfaitement l'allemand.

Nous buvons une excellente bière, partageons fraternellement avec un couple de paysans le quignon de pain, les oignons, les œufs durs, les poireaux jeunes et tendres dont ils font leur casse-croûte et nous voici à nouveau en chemin de fer, empruntant une ligne d'intérêt local qui n'a rien à envier aux notres. Haltes tous les trois kilomètres, petites haltes nichées dans la verdure, ornées de vieux wagons aménagés en cantines avec, pour horizon, les riches cultures et les fermes du bout de l'Ukraine.

Notre regret sera, pour ce voyage, de n'avoir pas visité un kholkoze, mais ce sera pour l'année prochaine. En attendant, nous roulons toujours, entouré d'une amitié fraternelle et cette fois, la majeure partie de nos commensaux est exclusivement rurale. Notre impression ? Elle n'est pas loin de rejoindre celle que nous pouvons retirer d'une rencontre avec nos propres paysans. Mais, d'une façon plus générale, nous reviendrons ultérieurement sur nos sentiments après ce séjour en URSS qui appelle obligatoirement, en dehors de toute politique, un certain nombre de considérations sans quoi nous manquerions à notre premier devoir d'informateur : le service de la vérité.

Et, sur ce dernier point, il nous est agréable de penser qu'appartenant à la libre presse technique, nous pourrons nous exprimer sans contrainte, quelques soient les conclusions qu'il nous faudra tirer de ce séjour derrière le rideau de fer.

★

Enfin, voici le dernier train qui nous amènera à Riga vers les quatre heures du matin. Nous sommes fatigué, n'ayant connu aucun repos depuis près de quarante-huit heures, et nous aspirons au sommeil. Par bonheur, chacun dans le wagon qui nous reçoit fait déjà usage de sa couchette et nous pouvons nous allonger et fermer les yeux sans que personne ne veuille dans le même moment célébrer gaiement l'amitié franco-soviétique !

Riga... le jour se lève sur cette ville romantique, colorée, dont nous nous étonnons qu'elle nous fasse penser aux contrées méridionales étant donné sa situation sur la mer Baltique !

Où sont les coureurs étrangers, notre délégation en particulier ?

Nous n'en savons rien et pour cause mais notre commensal — celui qui parle si bien l'allemand et habite lui-même Riga — est persuadé qu'un seul hôtel — le meilleur de la ville — a pu les recevoir.

Il nous conduit tout droit à ce palace et, effectivement, c'est bien là que logent MM. Castel, Ledormeur, Combes et leurs épouses. Mais tout ce monde est plongé dans les délices de Morphée et, comme aucun appartement n'est libre, nous devons attendre le début de la matinée dans le hall, enfoui au plus profond d'un vaste fauteuil « club ».

8 heures trente. Nous émergeons brutalement du sommeil pour voir planté devant nous M. Castel, représentant officiel de la FFM en URSS qui, ignorant encore pourquoi nous arrivons après chacun, commence par nous chanter pouilles de sa plus belle voix !

Nous faisons le point et, les choses éclaircies, tout va désormais prendre un rythme enfin normal pour nous ! Voici

qu'arrivent M. le général Boris Tromm, vice-président de la Fédération soviétique, accompagné de M. Kilimitchenko, secrétaire général du même organisme et de Serge — son patronyme nous échappe, car c'est l'interprète qui vint avec les coureurs soviétiques à Cassel en 1958, et nous avons pris l'habitude de l'appeler par son prénom.

Dès lors, nous devenons ce que nous devions être : l'invité officiel du Central Automotoklub d'U.R.S.S. Un magnifique appartement est mis à notre disposition et, à peine y sommes nous installé, voici que commencent d'incessantes visites : insigne-souvenirs en écrin, cinq cent roubles (60.000 francs) remis à titre d'argent de poche (!), etc...

Jamais nous n'avons rencontré en Europe une réception aussi fastueuse !

Mais, plus encore que toutes les marques de déférence, plus encore que tous les avantages dont nous sommes comblés, c'est le plaisir visible que prennent tous nos interlocuteurs à nous faire plaisir qui nous frappe le plus : ce peuple est spontanément généreux, bon et simple et cela, nous ne le savons pas assez chez nous !

★

Nous n'entreprendrons pas ici de décrire des courses qui se sont déroulées en juin et qui, hormis nos deux Français Combes et Ledormeur, ne groupaient pour vous que des inconnus.

Au surplus, de ce voyage en Europe Centrale, vous attendez davantage un récit général, des impressions vécues au jour le jour — la curiosité occidentale pour les choses de l'Est est immense — qu'un banal reportage de moto-cross.

Pourtant, nous voulons vous donner une idée des conditions dans lesquelles se pratique un moto-cross international en URSS. Celui qui, depuis deux ans, se déroule régulièrement à Riga, fait évidemment appel davantage aux coureurs des pays dits chez nous « satellites » qu'aux pilotes occidentaux, ceci tenant au fait que nos crossmen sont tributaires de questions d'argent et qu'un déplacement vers l'URSS ne peut être effectué par eux qu'au titre de vacances sportives.

Non pas que les coureurs soient mal rétribués, bien au contraire. Mais les frais sont élevés pour parvenir à la frontière russe, et les sommes confortables perçues tous frais de résidence princière payés ne peuvent être échangées contre une monnaie occidentale. Toujours cette même histoire dont nous vous entretenions lors de notre séjour à Prague et qui, pour le meilleur avenir des relations URSS-Europe Occidentale, demanderait à bénéficier d'une formule nouvelle, qui reste à mettre au point.

Le circuit, dessiné à l'occidentale, comporte 3,700 km au tour et est tracé dans un immense parc boisé où les habitants de Riga viennent se baigner dans un lac et pique-niquer sous les arbres.

Le sol ? du sable, exclusivement, un sable tour à tour ferme ou meuble, en plat où sur les dûnes, avec alors d'impressionnantes dénivellations, d'énormes ornières, un passage à gué aussi qui ne facilite pas les choses.

Des arbres bordent la piste, d'une excellente largeur, mais ils ne l'encombrent jamais. Analogie avec les circuits belges, dans l'ensemble, en plus sur (côté sécurité), en plus difficile, en beaucoup mieux organisé.

De ce point de vue, seuls les Suédois peuvent être mis en concurrence avec les Russes... ou les Tchèques qui s'inspirent de la même formule, avec des moyens toutefois plus réduits !

La réception de nos coureurs et de notre représentant officiel FFM fut en particulier émouvante. Nos Français arrivaient de Minsk par avion, leur retard à Brest-Litovsk ayant déterminé le Central Automotoklub d'URSS à les acheminer par air jusqu'à destination.

Des fleurs furent offertes à M. Jacque Castel et aux femmes des pilotes tandis que sur le terrain, où les entraînements se déroulaient devant 50.000 personnes (public à la mesure de ce réservoir d'hommes qu'est l'URSS), les haut-parleurs annonçaient que les Français étaient en vol, que les Français venaient d'atterrir que les Français arrivaient au terrain.

Et, quand les tricolores se présentèrent devant les tribunes officielles, ce fut une ovation extraordinaire qui enveloppa leurs premiers pas sur le circuit.

Une réception inoubliable, une réception exceptionnelle, vous dis-je !

★

Au nombre des manifestations de prestige, citons le banquet qui fut donné après la course, dans une admirable atmosphère de cordialité. Un « Spoutnik » boite à musique, jouant les premières mesures de l'hymne soviétique et lançant après coup quelques « Bip-bip-bip » fut offert à tous les chefs de délégations et le bal qui suivit vit nos deux Françaises. Mmes Combes et Ledormeur, rencontrer un succès égal à coup sûr à celui qu'eurent à Moscou nos plus belles vedettes de cinéma !

Petite histoire qui montre bien combien l'on tenait à nous faire plaisir : notre arrivée tardive fit que le « Spoutnik » n'était pas prévu pour nous. L'on dépêche aussitôt à l'usine qui produit ce petit engin un messager spécial qui accomplit 100 km en voiture afin que, comme tous nos pareils, nous eussions notre souvenir !

Une promenade en mer fut encore organisée pour tous les participants au moto-cross de Riga, sans parler de visites de la ville accomplies dans les automobiles « Zim », luxueuses voitures de genre américain. Nous avons été frappé singulièrement par la beauté poignante, par le poétique décor naturel des cimetières civils et militaires qui — c'est rare — embellissent Riga, ville où le souvenir prend un sens particulier, vivant, intimément lié à la vie de tous les jours. Et si quelque chose doit être dit sur le tempérament letton, c'est de l'extrême délicatesse de pensée partout rencontrée, d'une grande pûreté d'âme et de cœur que nous parlerons.

Riga... cité où nous nous sentions chez nous !

★

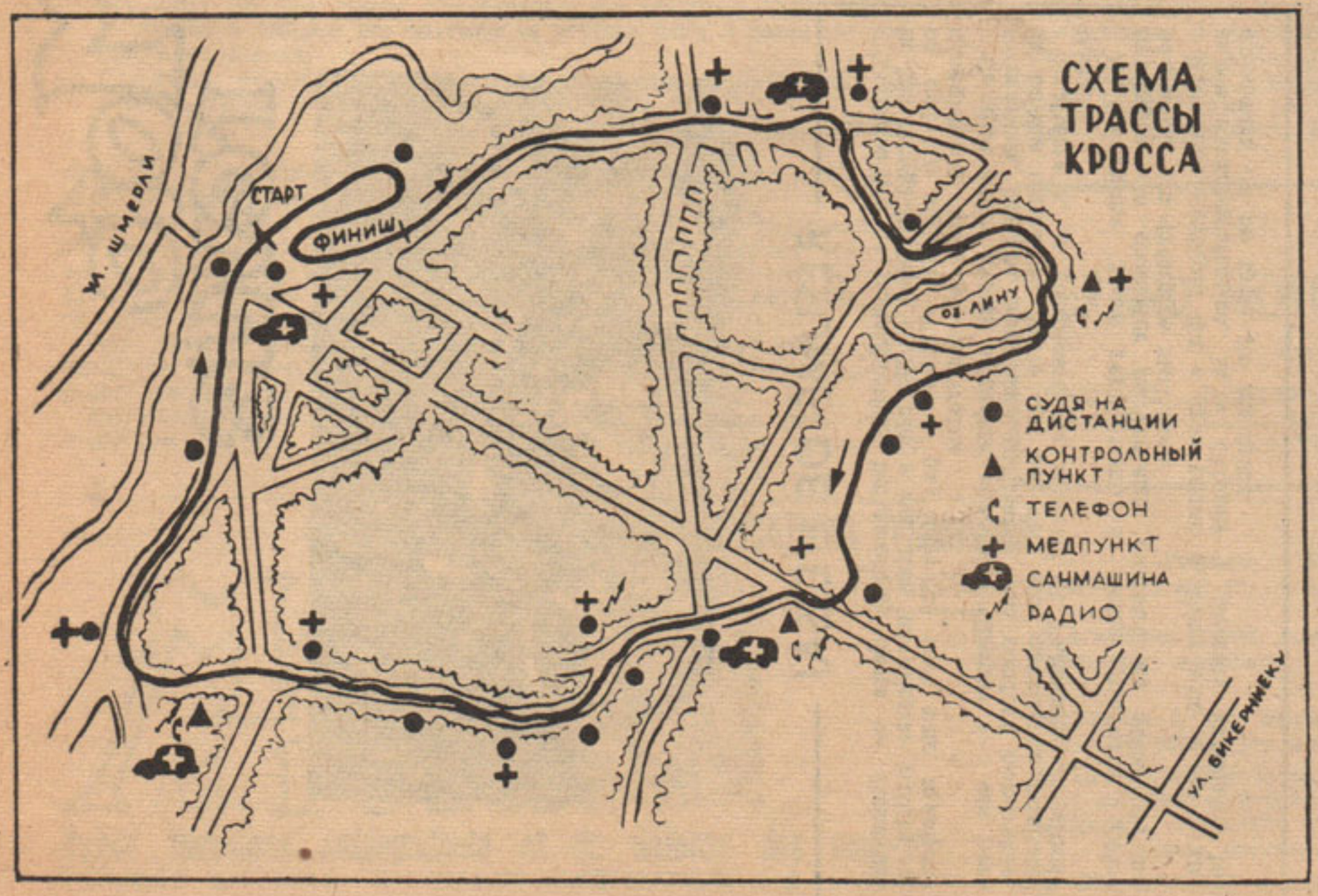
Visite aussi au circuit de vitesse dont la préparation s'achève et qui est porté à 6,700 km au tour, avec des aménagements en rapport avec les derniers « canons » en matière de sécurité. La piste aura 6 mètres de large de bout en bout et sera bordée par deux bandes latérales de gazon mesurant chacune cinq mètres. Le profil est très plat, le revêtement remarquable. Comme à Reims, les stands des coureurs sont aménagés en bordure d'une route parallèle à la piste. Le circuit est moyennement accidenté, avec 22 virages au tour ; on attend une moyenne maximum de l'ordre de 130 km/h. C'est assez dire qu'il s'agit d'un tracé de pilotage prévu pour être disputé en Grand Prix.

Toujours sur le plan organisation — et pour revenir au moto-cross de Riga, disons que l'épreuve n'a rien à envier aux plus réussies des manifestations européennes. Outre qu'un public immense — évalué pour l'ensemble des journées du samedi et du dimanche à 250.000 entrées payantes ! — a passionnément suivi le déroulement des diverses épreuves, celles-ci ont bénéficié d'une préparation admirablemont soignée dans le détail. Une imposante et luxueuse documentation avait été remise à tous les officiels, les postes de chronométrage, le service de presse fonctionnaient avec la plus grande rapidité et la plus grande obligeance, le côté « décoration et prestige » avait été particulièrement soigné, des tribunes richement mises en valeur accueillant les personnalités, parmi lesquelles M. le vice-président du Soviet de Lettonie et M. le maire de Riga.

Belle mise en valeur folklorique du circuit et exposition de tous les prix « en nature », postes de télévision, de T.S.F. et autres souvenirs de valeur.

(A suivre) : R.C.D.

Plan du circuit sur lequel s'est disputé le moto-cross international de Riga. On peut voir que les Autorités Sportives soviétiques se sont alignées sur les définitions désormais classiques en Europe Occidentale.



FICHE D'ESSAI Moto revue

ESSAI 350 " CLIPPER " ROYAL ENFIELD

DESCRIPTION TECHNIQUE

MOTEUR

Monocylindre vertical 4 temps, les soupapes étant commandées par tiges et culbuteurs.
Alésage : 70 mm.
Course : 90 mm.
Cylindrée : 346 cc.
Taux de compression : 6,75 à 1.
Puissance : 16,5 CV.
Régime correspondant : 5.500 t/m.

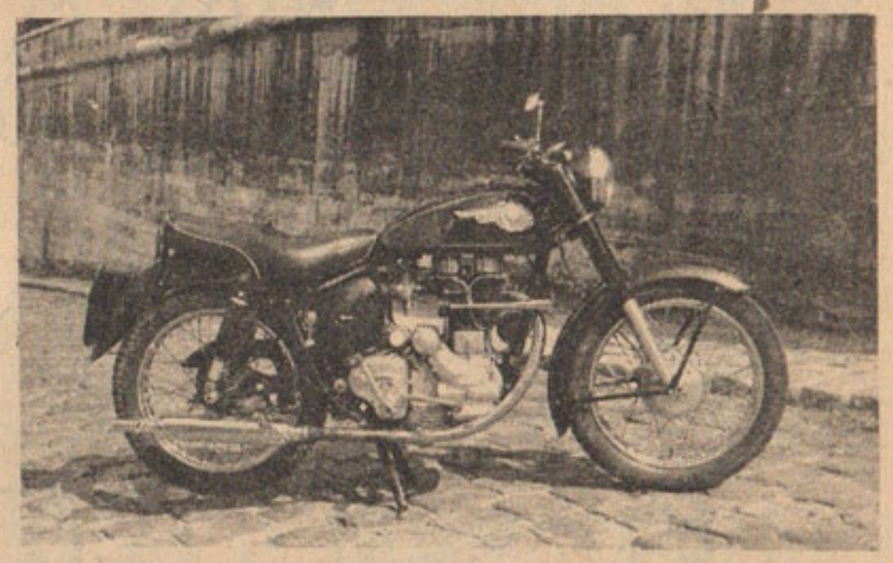
BOITE DE VITESSES ET TRANSMISSIONS

Transmission primaire par chaîne Duplex munie d'un tendeur.
Embrayage à disques multiples fonctionnant dans l'huile.
Transmission secondaire par chaîne.
Rapports de démultiplication finale : 15,8 (100%) - 10,2 (76,9 %) - 7,37 (55,6 %) - 5,67 (35,9 %) à 1.

PARTIE CYCLE

CADRE : tubulaire simple berceau interrompu.
SUSPENSION AV : fourche télescopique équipée d'amortisseurs hydrauliques.
SUSPENSION AR : oscillante, à éléments de suspension séparés, munis d'amortisseurs hydrauliques.
JANTES : 19", en acier.
FREINS : moyeu-frein avant en alliage léger ; frein arrière à tambour, en acier.
PNEUS : AV et AR : 3,25×19.
RESERVOIRS : essence 15 l (dont 1,5 l environ de réserve) ; carter faisant office de réservoir d'huile, d'une contenance de 2,3 l environ.
POIDS : 164 kg environ à vide.

Voir le compte rendu de l'essai de cette machine, page 923 dans ce même numéro. Nous espérons pouvoir donner dans un prochain M.-R. les détails et les réglages qui manquent dans cette fiche technique.



RÉSUMÉ DE L'ESSAI

Typique de la construction britannique dans ce domaine, la 350 Royal-Enfield « Clipper » est une excellente utilitaire, ce qui ne signifie d'ailleurs pas que ce soit une machine désagréable, bien au contraire.

Ce que nous avons apprécié sur la « Clipper » : ses performances, bonnes pour une utilitaire, son confort honorable, sa bonne tenue de route sur sol sec, son excellente position « tourisme », la souplesse du moteur et l'absence de vibrations.

En revanche, nous reprochons à cette machine d'être bruyante, de chauffer facilement, surtout en ville, de ne pas avoir un freinage suffisant.

Excellent exemple du « gros mono », dont elle a les avantages caractéristiques, la « Clipper » devrait satisfaire les amateurs de ce type de machine.

RÉSULTATS OBTENUS

Vitesses maxima :

	solo	duo
1re	56 km/h (7.320 t/m)	
2me	86 kmKh (7.250 t/m)	
3me	111 km/h (6.760 t/m)	110 km/h (6.700 t/m)
4me	115 km/h (5.390 t/m) assis.	114 km/h (5.340 t/m)
	124 km/h (5.810 t/m) couché.	

Epreuve de côte :

(350 m, pente moyenne 8,7 %)
Pilote 55 kg : 20" 3/5, moy. 61,15 km/h (1-2-3)
Pilote 70 kg : 21" , moy. 60,0 km/h (1-2-3)
Duo (55+70 kg) : 23" , moy. 54,8 km/h (1-2)

Accélérations :

100 m départ arrêté : 8" 1/5, moy. 43,9 km/h
200 m départ arrêté : 12" 3/5, moy. 57,15 km/h
300 m départ arrêté : 16" 2/5, moy. 65,85 km/h
400 m départ arrêté : 19" 4/5, moy. 72,75 km/h
500 m départ arrêté : 23" 1/5, moy. 77,6 km/h
1000 m départ arrêté : 39" , moy. 92,3 km/h

Freinage :

(De 50 km/h à l'arrêt complet)
AV seul : 16,55 m (décélérat. moyenne 5,85 m/s²)
AR seul : 19,3 m (décélérat. moyenne 5,0 m/s²)
les deux : 14,10 m (décélérat. moyenne 6,85 m/s²)

PRIX : NON COMMUNIQUE

CONDITIONS D'ESSAI

Kilométrage effectué ..... 1.500 km
Taille de l'essayeur ..... 1,70 m
Poids de l'essayeur ..... 70 kg
Réglages spéciaux ou modifications : avertisseur à dépression.
Date et lieu de l'essai : du 1er au 25 août (Seine, S.-et-O., et parcours Paris-Jeumont et retour).
Conditions atmosphériques le jour et au lieu de l'essai : pression : 755 mm de mercure ; température : 25,5 °C ; humidité relative : 60 %.

TRIBUNE LIBRE

A PROPOS DE RETROVISEUR

LECTEUR de « Moto-Revue » depuis 14 ans, je tiens à vous faire part de l'incident suivant, pour connaître votre opinion sur la question, ainsi que celle d'autres motocyclistes.

Un dimanche d'avril, je circulais sur la N 305, lorsqu'à la hauteur de la côte de Vaucresson, je fus interpellé par un gendarme qui me fit remarquer que mon engin était démuni de rètroviseur.

En effet, je l'avais perdu 15 jours auparavant (rupture de la tige au ras du filetage, incident fréquent), et j'avais négligé de le remplacer. Evidemment je n'avais rien à dire, j'étais fautif. Aussi n'est-ce pas au gendarme (qui n'a fait que son boulot, après tout) que s'adresse mon ire, mais :

1°) aux règlements de police, qui rendent obligatoire cet instrument.
2°) aux exigences absolument délirantes du fisc en matière de contravention.

Je m'explique :

Je crois que le rétroviseur, qui est *indispensable* sur une auto, *parce qu'il donne des renseignements* précis est dangereux sur une moto, pour les raisons suivantes :

1°) à cause de son exiguité et des vibrations de la machine, il ne donne sur la situation des véhicules suiveurs que des renseignements erronés.
2°) en cas de chute, il est tout désigné pour perforer ce qu'il rencontre.

Environ 2 mois après ce fatidique dimanche d'avril, je reçois un avis m'enjoignant de régler au percepteur de Saint-Cloud la somme de 5.000 francs (cinq mille). C'est notoirement abusif, aussi vais-je dresser le petit barème suivant :

— Absence de rétroviseur : 5.000 frs.
— Circuler sans frein avant : de 10.000 à 20.000 frs suivant le degré d'usure plus 1 mois de prison avec sursis.
— Circuler en sens interdit : 20.000 frs plus 1 mois de prison ferme.
— Franchir un feu rouge (ou doubler au sommet d'une côte) : de 50.000 à 100.000 frs suivant la vitesse plus 3 mois de prison avec sursis.
— Conduire en état d'ivresse : la mort, par les moyens les plus raffinés.

S. GRUER, Saint-Cloud (S.-et-O.).

N.d.l.R. — *M. Gruer nous soumet un problème délicat, sans réponse toute faite.*

En effet, nous comprenons très bien que les responsables du Code exigent un rétroviseur permettant de savoir ce qui se passe derrière soi sans avoir à se retourner. C'est une condition essentielle de sécurité, au moment de doubler, de changer de direction, etc...

Par contre, tous les usagers du deux-roues seront d'accord (ou peu s'en faut) pour dire que dans un rétroviseur de moto, on ne voit pas grand'chose.

En outre, un motocycliste étant à l'air libre, un petit coup d'œil en arrière est vite donné, sans avoir à se retourner complètement, comme le fera un automobiliste, victime des angles mort de sa carrosserie.

Par ailleurs, à moins d'une très grande habitude, l'image perçue sur le rétroviseur est fort souvent mal interprêtée, demandant une appréciation des distances qui n'apparait pas au premier coup d'œil.

A la conduite, on est beaucoup plus sûr de soi en appréciant de visu la distance qui nous sépare du véhicule qui nous suit, qui va nous doubler, etc... Evidemment, il s'agit de donner un simple coup d'œil, et de ne pas parcourir des dizaines de mètres en regardant exclusivement derrière soi.

CONCLUSION ?

Un rétroviseur, pour répondre aux exigences du Code, et qu'il serait bon de monter d'une manière souple, afin de le rendre moins sujet aux vibrations.

Et ce sera toujours 5.000 frs de gagnés.

VERS UNE ELITE MOTOCYCLISTE

LE temps m'a manqué pour répondre plus tôt à la lettre de M. Duperche, publiée dans votre numéro 1.442.

Toute ma sympathie va à M. Duperche, que je crois avoir rencontré déjà à Nice, et à son idée. La réalisation de son projet n'est pas facile, mais il ne faut pas y renoncer pour autant. L'idée d'un « groupement où la courtoisie et le savoir-vivre seraient de rigueur » fait son chemin petit à petit, et finira par prendre forme. Le président du Moto-Club Roannais me disait récemment que cette préoccupation anime les fondateurs d'un club de marque : les fondateurs de ce club de marque ont raison d'y penser, il faut revaloriser la moto en groupant une élite de motocyclistes.

Quant aux « voyous » de la moto, il ne faut pas s'étonner qu'il en existe. Il y en a dans l'automobile, il y en avait dans le cheval, il y en a partout, dans tous les sports et dans la vie de tous les jours. Ce n'est d'ailleurs pas toujours leur faute s'ils n'ont aucune éducation, et certains sont capables de changer d'attitude.

Quoiqu'il en soit, que M. Duperche me fasse signe, et j'irai le voir aussitôt que je le pourrai. Le tourisme à moto est un sport magnifique (je vous l'ai déjà dit !...) et je joindrai volontiers mes efforts à ceux qui se manifestent.

M. FLAHAULT, Saint-Malo.

— LE 6 SEPTEMBRE, AU MONT DES CATS —

GRAND MOTO-CROSS FRANCO-BELGE

avec la participation de

BAETEN - ROMBAUTS - MICHIELS - SWIGGER - BERTRAND - CHUCHART - DROBECQ - VANLERBERGHE ET VINGT AUTRES PILOTES

LA PLUS FORTE VENTE DES PUBLICATIONS TECHNIQUES

LE NUMÉRO : 70 FRANCS

La Moto revue

Revue technique indépendante et de défense des usagers

FONDÉE EN 1913 — DIRECTEUR-FONDATEUR : C. LACOME

ABONNEMENTS

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

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

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

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

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

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

MONZA, dernière heure.

◆ **Pourquoi Provini a quitté M.V. Equipe plus étoffée chez Benelli Dereck Minter sur Morini,**

A M.Z. victime des « gros sous »

la page 927 de ce numéro, nous avons publié plusieurs « échos » concernant la vitesse et, plus précisément, le G.P. des Nations, disputé demain sur l'autodrome de Monza. Au moment de « boucler » ce numéro, d'autres informations nous sont parvenues :

◆ **Provini,** interwievé par un de nos confrères italiens, a donné les raisons de sa « brouille », avec M.V. : Provini désirait courir à l'Ulster, une victoire en 125 - qu'il espérait fermement - lui permettant de devancer son coéquipier Ubbiali et de devenir champion du Monde en la cylindrée. Mais M.V. a refusé d'envoyer Provini à l'Ulster, lui ôtant ainsi toute chance pour le titre mondial.

Provini a ajouté qu'il ne courrait probablement pas à Monza, n'ayant pas renouvelé son contrat. Cependant, sur la liste des pilotes engagés par M.V. figurent, en 125 et 250, les noms de Provini, Ubbiali et Hocking.

◆ **Benelli**, a engagé, en 250, une équipe très complète, composée de Duke, Dale, Grassetti et Alberto Pagani (le fils du directeur sportif de la M.V.) qui s'est illustré cette saison en 125, sur Ducati.

◆ **Morini,** voulant rééditer son exploit de l'année dernière, affute soigneusement ses 250 qui seront conduites par Mendogni, Libérati et Minter.

◆ **Ducati** a engagé Taveri, Villa et Spaggiari pour conduire ses 125 cc, ainsi, bien sûr, que l'anglais Hailwood, le seul à avoir apporté une victoire dans les championnats du monde 1959 à la marque bolognaise.

◆ **M.Z.,** qui avec Hocking, était capable d'inquiéter très sérieusement les M.V. (victoires en 250 en Suède et à l'Ulster, 2me place en 125 à l'Ulster) a perdu une bataille sur un plan annexe au sport lui-même, mais qui lui enlève presque toutes chances. Expliquons-nous :

Avec Taveri (Ducati n'ayant pas renouvelé, fin 1958, le contrat du pilote suisse), M.Z. marque 6 pts, au T.T., en 125. Dès Assen, Ducati offrait un contrat alléchant à Taveri qui abandonnait M.Z.

Après l'accident de Degner et Fugner, à Spa, M.Z. engage Hocking qui avait offert ses services. Victoires de M.Z.-Hocking en 250 en Suède et à l'Ulster, mais victoire « financière » de M.V. qui, par l'intermédiaire de Pagani, offre 3.000 £ (près de 4.000.000 de francs) à Hocking pour qu'il **ne dispute pas** le G.P. des Nations pour M.Z. Par la suite, M.V., après le différend qui l'opposa à Provini, devait engager Hocking.

Des « bruits » d'origine diverse faisaient état d'un accord M.Z.-Mac Intyre; mais ce dernier a démenti ces rumeurs. M.Z. a proposé à Hailwood de courir en 250 à Monza ; ce dernier a refusé, disant que sa journée était déjà suffisamment remplie (il est engagé en 125, 250 et 500). Après le refus de Derek (engagé par Morini), il serait question, pour M.Z. d'engager Terry Shepherd ou Robb.

DEMAIN, AU MONT DES CATS, GRANDE EPREUVE FRANCO-BELGE

Sur le célèbre mont des Flandres, le M. C. Audomarois a su mettre sur pied une grande réunion franco-belge où les têtes d'affiches ne manquent pas, ce qui incitera les spectateurs à venir nombreux.

Autre motif de déplacement la composition de l'équipe belge, où, à côté de l'ex-champion du monde René Baeten, grand favori de l'épreuve, nous trouvons Jean Rombauts, 2me du Championnat Belge 59, mais aussi Michiels (champion senior 58) et Swigger (champion senior 59) deux pilotes dont la tenue face à des inters confirmés sera intéressante à suivre.

Si Baeten est favori, il ne faut pas pour autant mésestimer les chances de nos représentants. En effet Guy Bertrand, Chuchart, Drobeck, Vanlerberghe entendent mener la vie dure aux Belges

Une course passionnante à suivre, où 20 autres pilotes prendront également le départ.

Alors n'oubliez pas : 6 septembre, grand moto-cross franco-belge du Mont des Cats.

LES 12 HEURES INTER DE REGULARITE A CHIEVRE (BELGIQUE)

Le Motor Union de Chièvres organise le 13 septembre 1959 une épreuve internationale de Régularité sur 12 heures. Cette compétition, qui compte au titre du Championnat de Belgique de la spécialité, est ouverte aux étrangers qui peuvent s'y engager jusqu'à l'instant du départ.

Différents groupes sont prévus pour les cyclos 50 cc, les vélomoteurs à pédales jusqu'à 125 cc, les scooters avec et sans sidecars, les motocycles sans pédales jusqu'à 125 cc, les motos solos de 126 à 175 cc, de 176 à 250 cc et de plus de 250 cc.

Si cette épreuve vous intéresse, demandez en le règlement et le bulletin d'engagement à M. Georges Urbain, secrétaire du M. U. Chièvres, Trieux 51, Cambron St-Vincent, Hainaut, Belgique.

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)

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

TERROT

125 Fleuron 7.000 km. 110. Brender Obernai (Bas-Rhin).

MOTOS ALLEMANDES

500 BMW, 186, faubourg St-Honoré, 9 à 18 h. R. Maingault.

Horex 400 twin 57, 19.000 k. mot. 3.500 k. Tél. SAB 38.08.

MOTOS ANGLAISES

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

MOTOS BELGES

FN 250, 10.000 km. Dantin 48, rue Saint-Georges, Paris-9e.

MOTOS DIVERSES

Jean MURIT

4 fois champion de France
10 fois recordman du monde

Agent officiel B.M.W.
Occasions garantie totale
BSA, BMW, AJS, ARIEL, PUCH, JAWA, NORTON, HOREX, etc.

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

Norton 99, fin 57, état neuf.
Norton 5 cv twin oscill. 55
Velocette 3 cv culbut. 40
Peugeot 2 cv fin 53 35
Motobécane D45S 20
Alcyon 3 cv neuve soldée, dernier modèle et 125 René Gillet neuve à 75.000.
1er versement au gré du client. Crédit 15 mois immédiat. 17, rue Pajol, Paris (18e).

COLLOT, 66, bd de Besançon, Vesoul, v. Norton 350 et 500 avec pièces impeccable, 430.000.

LADEVEZE
Agent toutes marques

1.000 scooters, motos. Neuf, occasion garantie 100 cyclos ita. all. français. Achat, échange, crédit. Neuf occasion. Pièces accessoires. Exp. France, Colonies. 170, av. Clichy, Paris-17e, MAR 09-79.

ACHATS

TRIUMPH

Urgent, achète comptant Triumph tous modèles. Perrotti, DAU 79-91.

Achète motos Zündapp 750 ccm (type Russie). Sont prises sur place. Offre av. prix s. II.306, Havas Strasbourg.

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*

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.

Fonds de Commerce

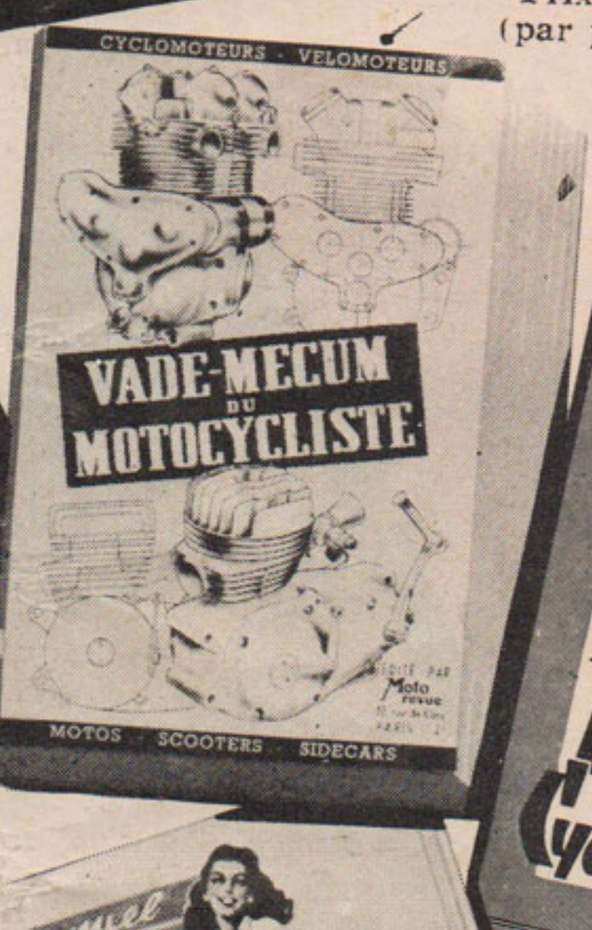
Gérant libre demandé, ag Motobéc. pte Paris, logt, atel. cour. redev. mod. Ecr. Moto-Revue.

LA BIBLIOTHEQUE DU "MOTORISÉ"

LA SPÉCIALITÉ DES ÉDITIONS DE MOTO-REVUE

Tout MOTOCYCLISTE, tout SCOOTERISTE, tout CYCLOMOTORISTE
SERA PARFAITEMENT DOCUMENTE
EN LISANT LES OUVRAGES QUI ONT ETE ECRITS POUR LUI

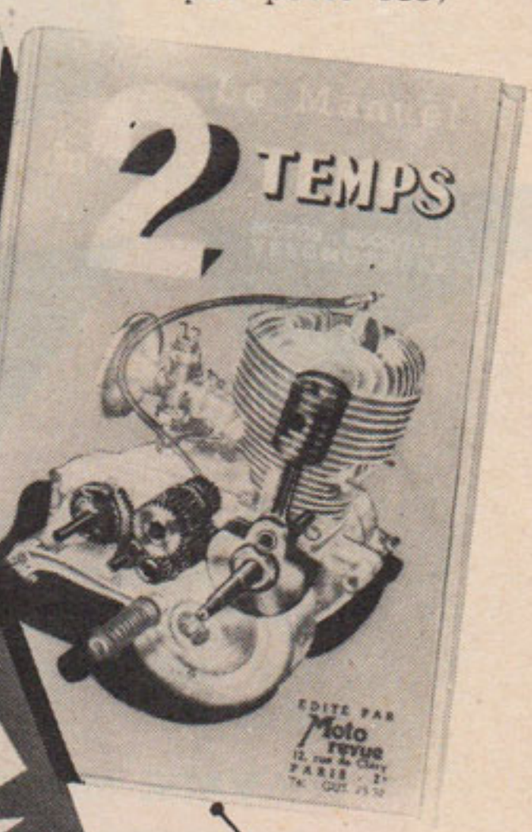
Prix : 482 fr.
(par poste 592)



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 EDITONS AUSSI :

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

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

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

2 CV CITROEN
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, Vélomoteurs, Cyclomoteurs)
Prix : **497 fr.** (par poste 607 fr.)

TABLEAUX MURAUX

PLANCHES MURALES 60×100 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

Imprimé en France par Imprim.-Auto-Impressions Publicitaires, 12, rue de Cléry, Paris (2e)
N° 1456 — Le Directeur-Gerant : G. LACOME. — Dépôt Légal 3e tri. no 003

25%
DE REMISE

HATEZ-VOUS !!

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

VADE MECUM
DU MOTOCYCLISTE

le manuel technique et pratique indispensable à l'usager et au réparateur.

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

C'est vraiment une véritable encyclopédie

370 PAGES, PLUS DE 500 ILLUSTRATIONS