

Moto revue

47^{me} ANNEE. — 12 SEPTEMBRE 1959. — N° 1.456

Tous les Samedis, le Numéro : 70 frs

ESSAI

100cc SLUGHI

CROSS DES
NATIONS



Dans ce décor classique, une
moto d'avant-garde: la Parilla
Slughi.



POUR LA SAISON
 POUR L'USAGER
 POUR LE RÉPARATEUR



LES

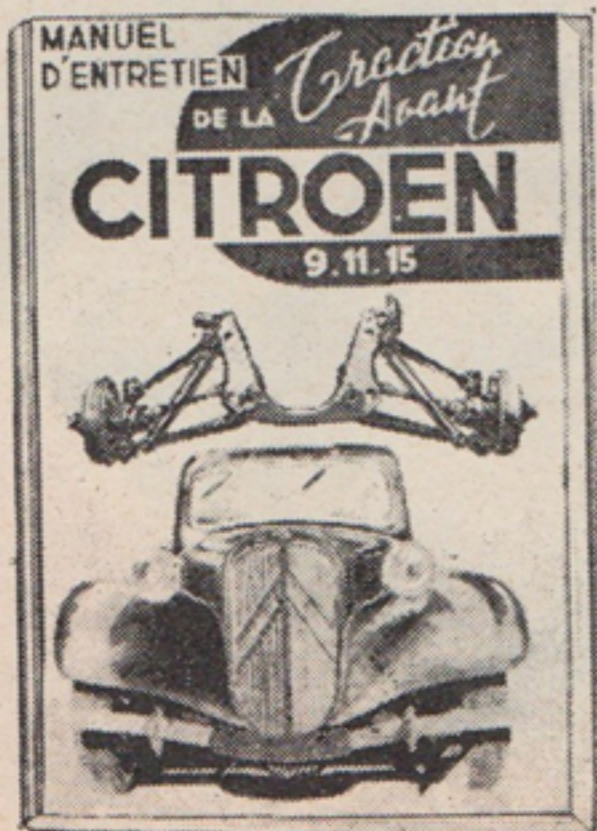
MANUELS

d'ENTRETIEN et de RÉPARATION

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

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

LES PRIX PAR POSTE SONT INDIQUEES 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

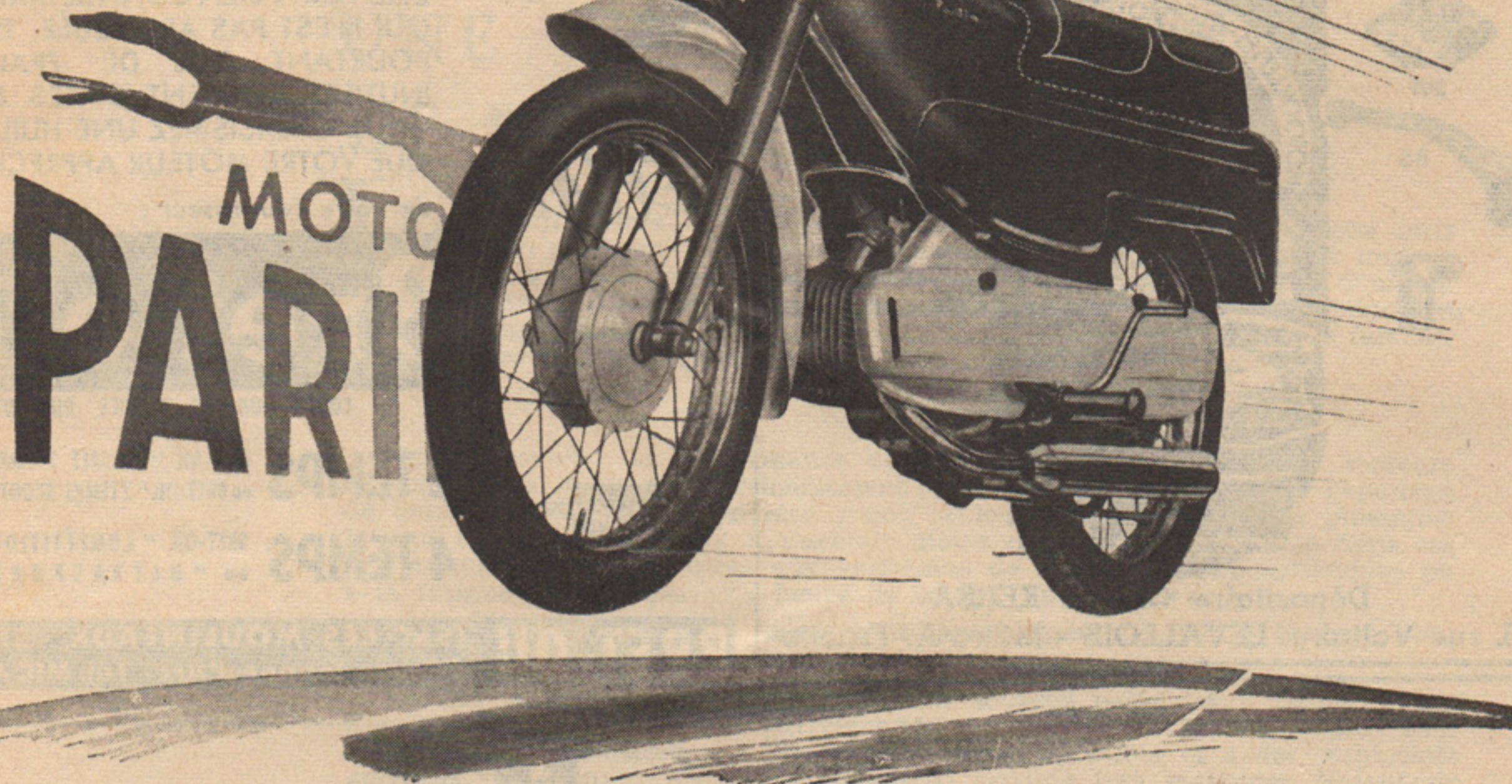


Voici la moto

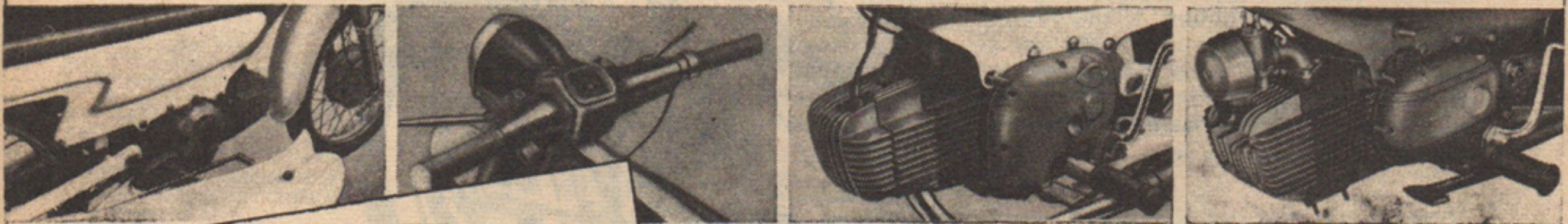
SLUGHI

سلوغي

LE LEVRIER DU DESERT



*La moto la plus sensationnelle
de l'année!*



**MOTO
PARILLA**

99 cc et 125 cc « SLUGHI »

Veillez m'adresser votre brochure illustrée.

Nom :

Adresse :

La fabrique examinera les demandes d'importation pour la représentation exclusive. Adressez-vous à MOTO-PARILLA (Bureau Exportation) B.P. 1.775 - MILAN (Italie).

Cette nouvelle moto est fabriquée en deux modèles :

99 cc 4 temps

125 cc 2 temps

La caractéristique la plus sensationnelle est représentée par sa

CARROSSERIE PORTANTE

qui pour la première fois dans le monde a été appliquée à une moto.

ACCESSOIRES
POUR

MOTOCYCLETTES-VELOMOTEURS-CYLOMOTEURS

SAKER
ET'S ANDRÉ PORTERIE

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

qui veut
voyager loin
ménage ... son
moteur!

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

Exigez

de votre fournisseur :

Bret-oil

L'HUILE DE COMPÉTITION AU SERVICE DU TOURISME

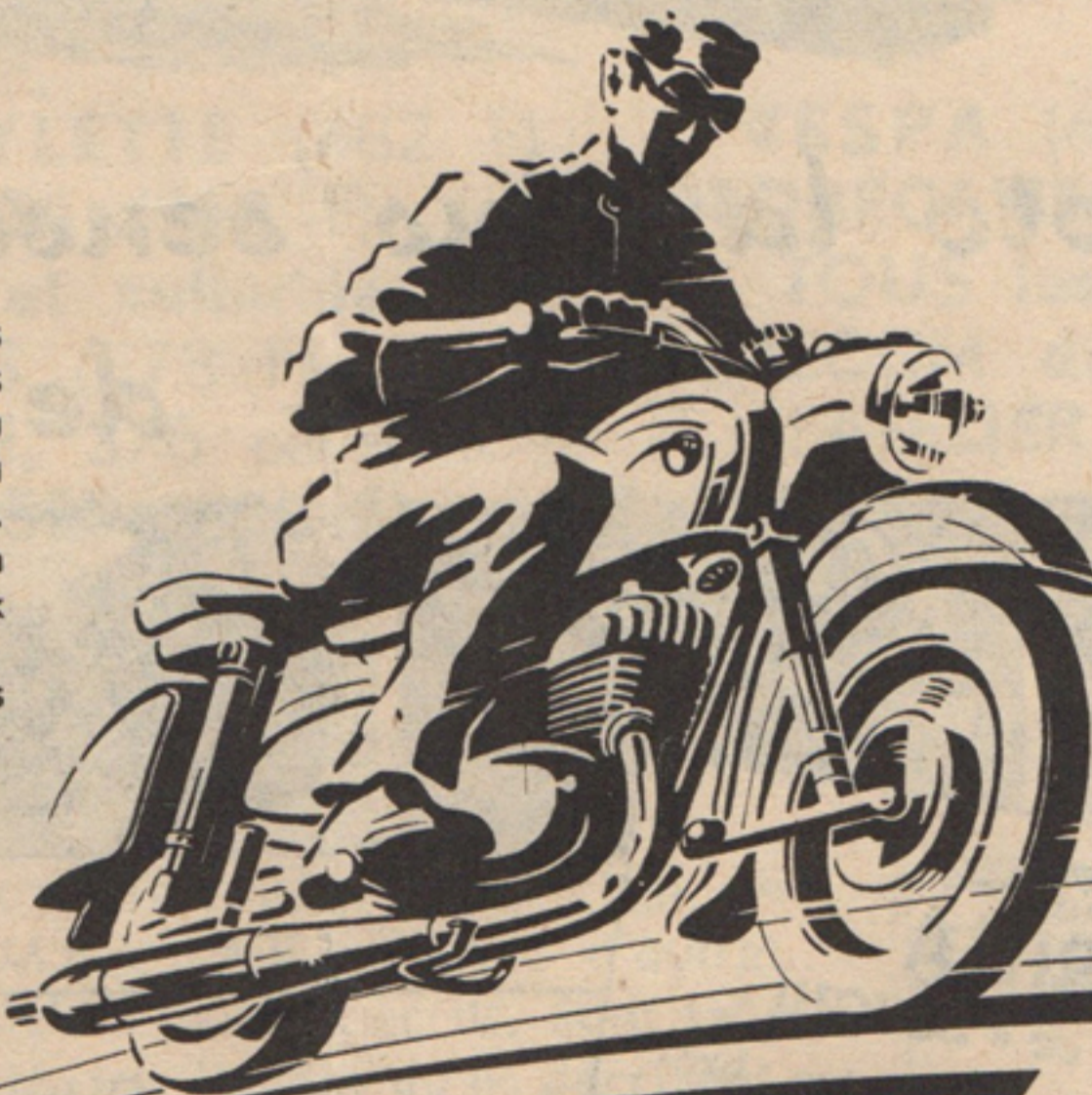
2 TEMPS BRET-OIL "SPECIALE 2 TEMPS"
ou BRET-OIL "2 TEMPS SCOOTER"

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



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

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



MZ 125/3

MZ ES 175

MZ ES 250

MAISON BONNET

78, AVENUE DU GÉNÉRAL-LECLERC

BOULOGNE-BILLANCOURT

MOL. 60-99 (Seine)

IMPORTATEUR EXCLUSIF.

HERSTELLER-WERK : VEB MOTORRADWERK ZSCHOPAU.



Rédigée par des motocyclistes pour les motocyclistes

UNE VICTOIRE DE LA TECHNIQUE

IL est incontestable — et, à de fort nombreuses reprises nous l'avons écrit dans nos colonnes — il est incontestable que, depuis la guerre, le moteur 2 temps a beaucoup plus progressé que le 4 temps. Et déjà, dans le domaine des machines de série, tant que l'on se cantonne dans les cylindrées égales ou inférieures à 250 cm³, le « cylindre à trous » est tout à fait au niveau du moteur à soupapes en tête.

★

Mais, jusqu'ici, la performance maximum (celle exigée par les moteurs de compétition préparés « officiellement » par les usines) demeurait l'apanage du double-arbre à cames en tête : non seulement il permettait la puissance la plus élevée, mais encore il s'avérait moins capricieux, plus stable dans ses performances, moins sensible aux variations de conditions atmosphériques ou à la fatigue imposée par une heure de course « pleins gaz ».

Serait-ce à dire qu'un 2 temps n'ait jamais triomphé d'un 4 temps ? Bien sûr que non.

Avant la guerre, déjà, les D.K.W. ont souvent battu les 4 temps ; mais c'était grâce à des moteurs extrêmement complexes qui n'avaient plus rien de la rusticité du classique 2 temps, grâce au compresseur et à des carburants spéciaux, et au prix d'une consommation terrible (ces machines étaient de gros réservoirs avec un moteur en dessous). En 1956 également, sur sa 350 cm³ à 3 cylindres, D.K.W., cette fois avec un classique balayage Schnürle et le carburant à 80 d'octane, obtenait quelques 125 CV/l à la roue arrière. Mais le moteur était encore fragile, trop fragile, et ses victoires n'étaient qu'épisodiques.

★

Mais depuis le retrait de D.K.W., la relève, dans le domaine des 2 temps de compétition, a été opérée par M.Z., dont les machines, d'année en année, d'une course à l'autre, font des progrès très marquants. L'an dernier, victoire des 250 en Suède. Cette année, place de 2^{me} au T.T. en 125, de 3^{me} en 250 en Allemagne, de 1^{er} en 250 et de 3^{me} en 125 en Suède, de 1^{er} en 250 et de 2^{me} en 125 à l'Ulster, ceci pour nous limiter aux épreuves comptant pour les Championnats du monde. Mais ces victoires ou ces places d'honneur pouvaient encore, parfois, être discutées : absence d'une écurie adverse, chute ou panne d'un adversaire, etc...

Puis, dimanche dernier, vint Monza.

Et là, chez elles, la suprématie des marques italiennes fut battue en brèche par les MZ ! En 125 cc, 4 machines terminent dans un mouchoir (1,5" séparant le 1^{er} du 4^{me}), la MZ de Degner triomphant à 1/10^e de seconde devant la MV d'Ubbiali, que suivent la Ducati bicylindre de Taveri et la MZ de Minter. En 250, le même Degner est crédité du même temps (un pneu d'écart) qu'Ubbiali vainqueur.

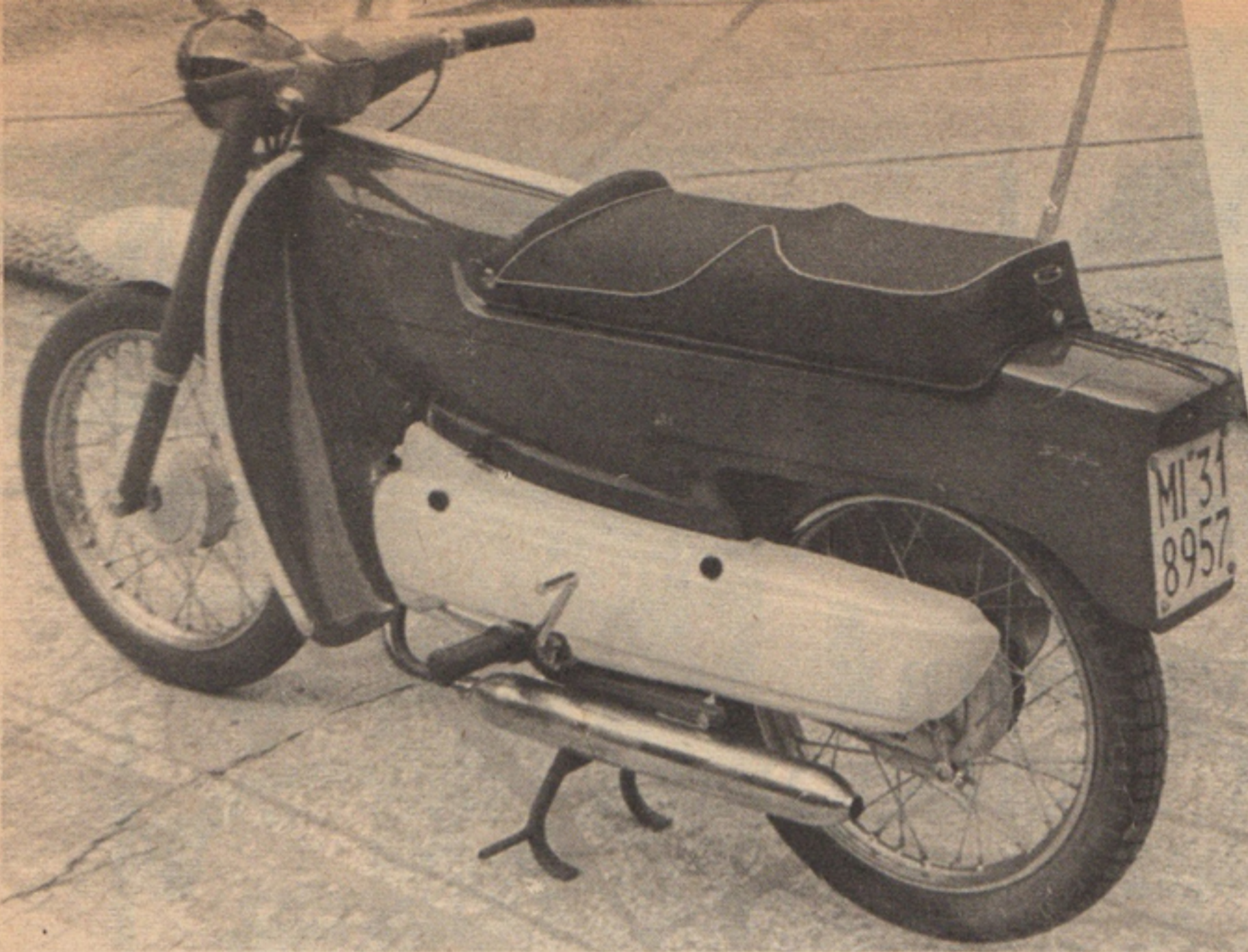
★

Une telle prestation est « sans bavure » et, plus encore que son aspect sportif, est du plus grand intérêt technique. Aujourd'hui le 2 temps (et MZ le prouve) est arrivé au niveau des meilleurs racers 4 temps. Non seulement les performances sont confortables (l'ingénieur Kaaden a su tirer 40 CV - 160 CV/l - et 215 km/h de ses 250 cc), mais encore il semble bien que la fragilité, la sensibilité, les caprices du 2 temps soient en passe de disparaître.

★

La prestation des MZ à Monza ?

Une magnifique victoire de la recherche moderne !!



ESSAI 

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

découvrons
le
"slughi"...

A peine déballé de sa caisse et mis en état de marche, notre « Slughi » allait se découvrir autant de détracteurs que d'admirateurs, sa ligne plaisant ou ne plaisant pas. Des goûts et des couleurs... Il ne nous appartient donc pas de trancher ici ; disons simplement que pour notre goût, le « Slughi » est plaisant, sans que cela engage la responsabilité de toute la rédaction de « Moto-Revue ».

Emaillée rouge et blanc, cette machine doit son allure particulière à son mode de construction. Nous avons affaire ici non pas à un cadre tubulaire sur lequel sont placés des panneaux en tôle, mais bien à une véritable « coque auto-porteuse », réalisée en tôles d'acier de 12/10 embouties et soudées. A la partie avant de cette coque se trouvent les cuvettes de la direction ; à sa partie inférieure est boulonné le moteur sur lequel est articulée la fourche oscillante de la suspension arrière, sur lequel sont fixés les repose-pieds, etc...

On peut se demander pourquoi Parilla a préféré la coque en tôle emboutie à la classique partie cycle tubulaire. Le « Slughi » est un véhicule populaire, dont le prix de vente, en Italie, est peu élevé ; la solution de la coque en tôle emboutie permet, dans le cas d'une grande série, de diminuer le prix de revient. En outre, cette formule permet de disposer les principaux organes d'une façon plus libre — et, finalement, plus rationnelle — que dans le cas d'une architecture habituelle. Enfin, la solidité d'une coque auto-porteuse ne se discute plus, les productions de la construction automobile contemporaine le prouvent amplement.

Avant de vous donner nos impressions de pilote du « Slughi » pendant 15 jours, rappelons que nous avons publié une description détaillée de cette machine dans notre n° 1.440.

bien agréable
dans paris

Cette machine étant entièrement neuve, nous l'avons d'abord utilisée quotidiennement pour nous rendre à nos bureaux. Au cours des quelques 30 km que nous avons effectués ainsi journellement dans Paris et en banlieue, nous avons alors pleinement apprécié le « Slughi », véhicule très à son aise dans la circulation urbaine.

D'abord, il est docile ; le moteur démarre facilement (ce qui est appréciable si l'on « cale » au milieu d'un embouteillage) tient très bien le ralenti, et, bien que sa cylindrée ne soit que de 100 cc, accélère bien suffisamment et sa puissance, déjà très honnête à bas régime, ne nécessite pas de faire patiner l'embrayage ou de « s'appliquer » à chaque démarrage.

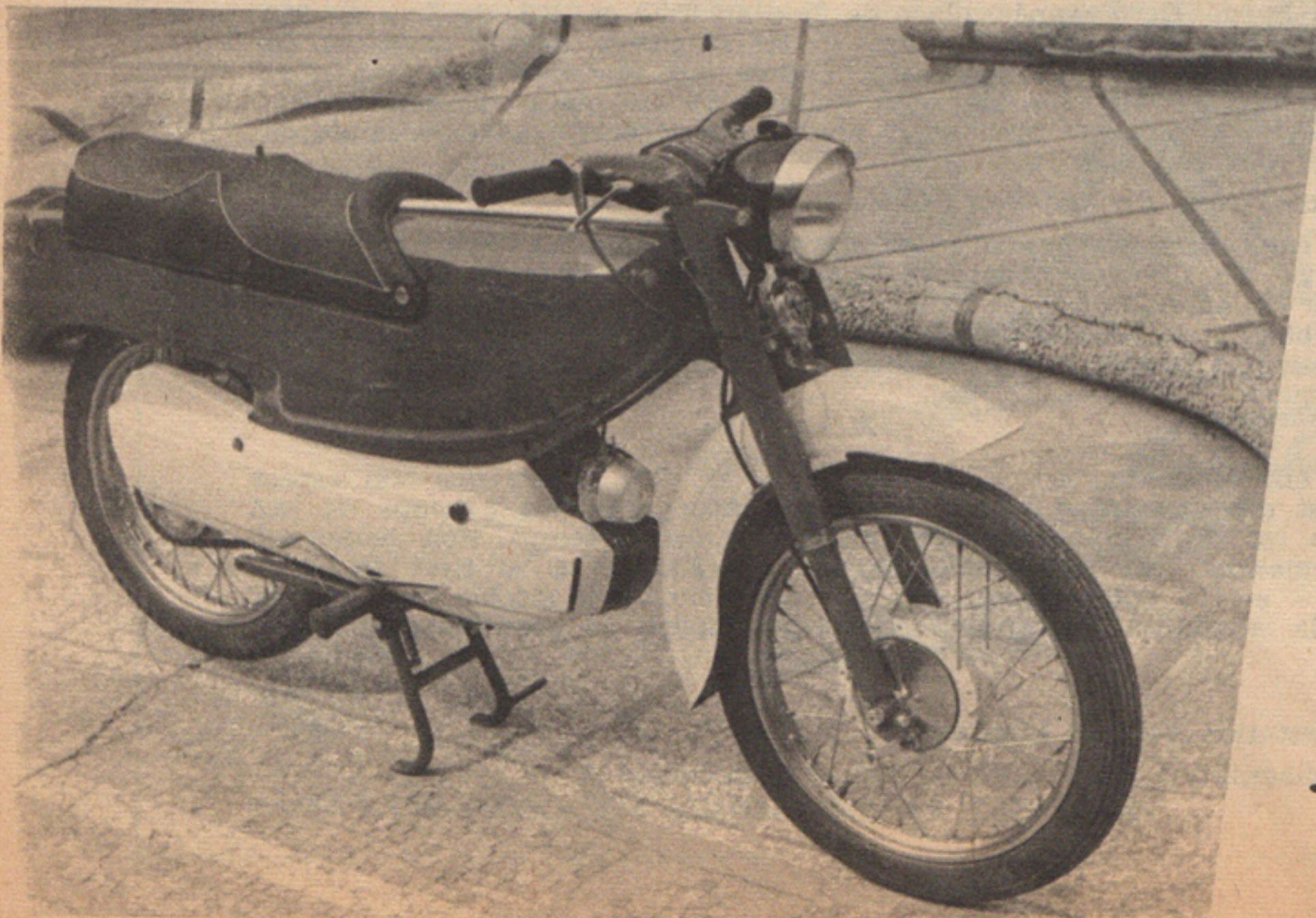
Il est évident qu'une puissance de 6 CV est bonne pour un 100 cc (plus de 60 CV/litre), mais n'est pas, dans l'ab-

PRÉCURSEUR DE LA MOTO FUTURE ?

PRESENTE pour la première fois au Salon de Milan de 1957, le « Slughi » Parilla sortait en série au début de cette année dans sa version initiale (100 cc 4 temps) qui devait être doublée par un deuxième modèle, de mêmes caractéristiques générales, mais dont le moteur est un 125 2 temps.

Les caractéristiques intéressantes à plus d'un point de vue de cette machine nous firent écrire à l'usine Parilla pour leur demander de nous prêter un « Slughi » quelques temps. Grâce à l'amabilité des dirigeants de la firme et de M. Giovanni Parrilla que nous remercions encore ici, nous sommes en mesure de vous présenter aujourd'hui l'essai de ce 100 cc.

VOICI LE 100 PARILLA "SLUGHI"



Moto-Revue N° 1.456

solu, très élevée. Le « Slughi » n'aurait donc pas été le véhicule idéal pour le parcours urbain de la « course Blériot », mais à moins d'avoir le goût du record à battre, ce 100 cc est bien suffisant, et même très agréable, pour circuler dans Paris. En effet, il « tient par terre » (nous en reparlerons plus loin), il est léger, très maniable (la chasse est faible, mais la machine suit pourtant bien sa ligne), accélère « honnêtement » (la boîte à 4 vitesses, commandée par sélecteur au pied permet d'utiliser convenablement les 6 CV du moteur) et freine moyennement (mais le frein-moteur du 4 temps donne de sérieux « coups de main » lors d'arrêts rapides). En outre, il possède une qualité appréciable :

la protection du pilote...

Le « Slughi » est un véhicule caréné, c'est-à-dire que le moteur, la chaîne, le carburateur, le robinet d'essence, etc... sont dissimulés par des panneaux galbés, en tôle. L'usine Parilla peut fournir également des pare-jambes spéciaux et un pare-brise en « Perspex » pour compléter la protection du pilote.

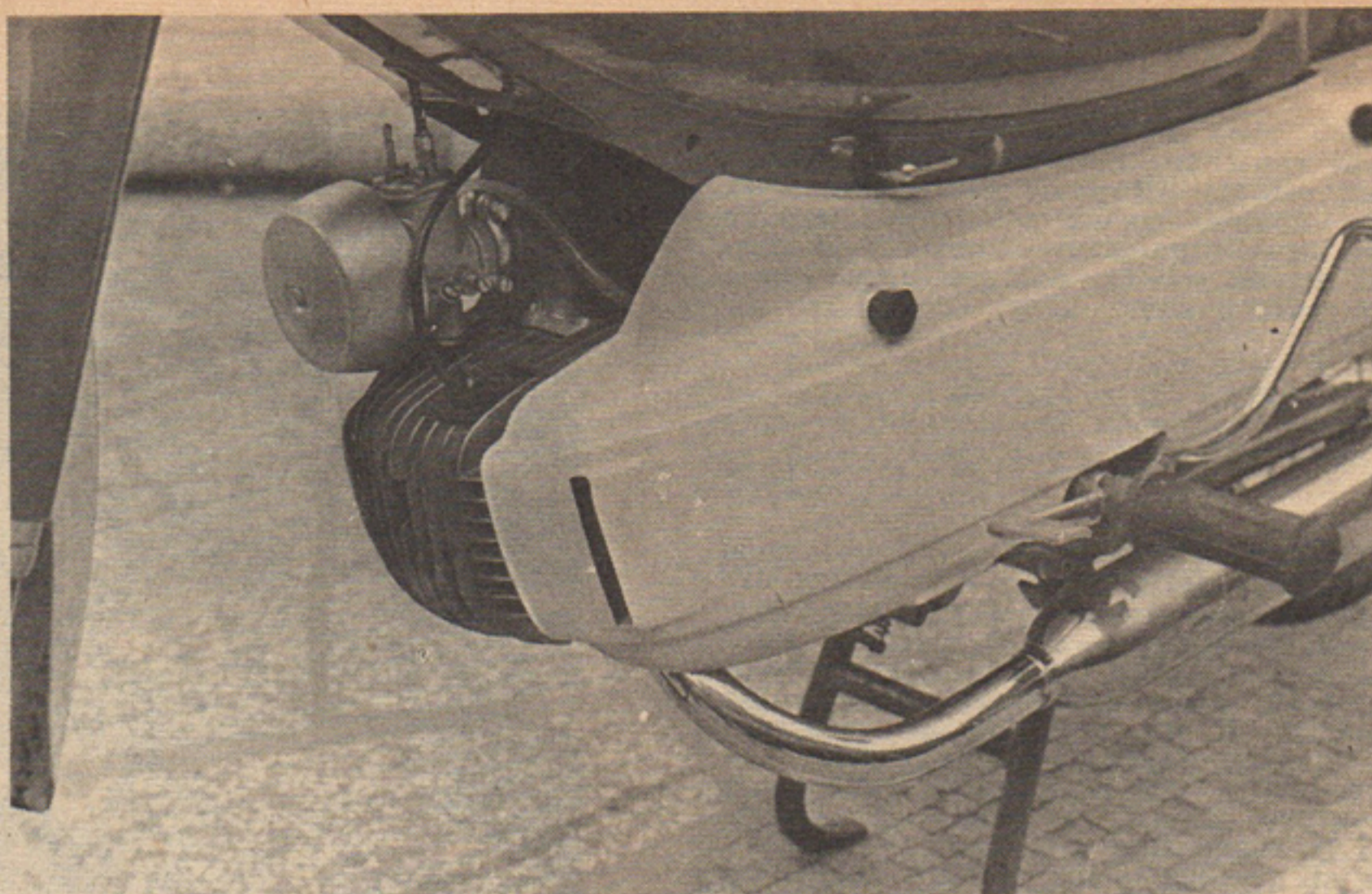
Notre machine était équipée des pare-jambes galbés et très facilement démontables. Avec le « Slughi » ainsi équipé on circule en tenue de ville sans avoir à craindre quoi que ce soit pour ses vêtements. Les pare-jambes ne gênent absolument pas le refroidissement du moteur (dont la culasse et le cylindre, tous deux en alliage léger, chromé dur pour le dernier, sont d'ailleurs largement ailetés) et, par leur forme, favorisent peut-être même le refroidissement. Bien que le garde-boue avant soit profond, ces pare-jambes recueillent les projections de la roue avant et leur efficacité est très satisfaisante. Notons que le bord de ces pare-jambes est recouvert d'un épais bourrelet de caoutchouc.

Pour que la protection du pilote soit aussi parfaite que sur un scooter, il ne manque au « Slughi » qu'un plancher, ou tout au moins deux « patins » qui protégeraient mieux les chaussures lorsque l'on roule sous la pluie. Mais, ceci n'est pas très grave et, sous l'angle de la protection du pilote, il n'y a pas de reproche à faire à cette machine.

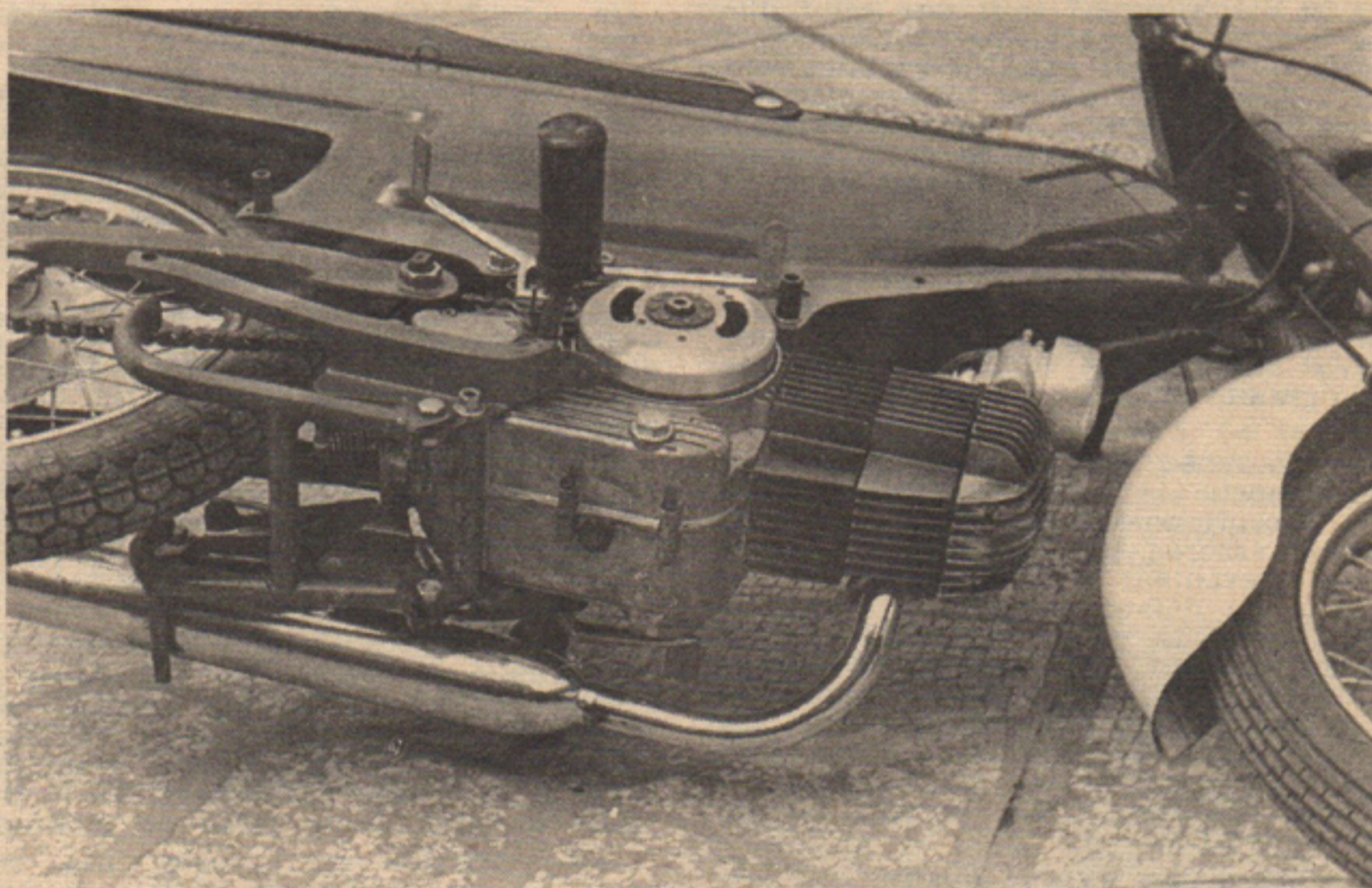
le coffre

Grâce à la construction en tôle emboutie et au moteur à cylindre horizontal, le réservoir d'essence a pris place juste au-dessus du moteur, laissant ainsi une grande place libre à l'emplacement habituel du réservoir. Ceci a été mis à profit par les techniciens de Parilla qui ont aménagé ici un vaste coffre auquel on accède en relevant vers l'avant la selle double (en cuir), verrouillée en position fermée par un bouton-poussoir. A la partie arrière du coffre se trouve l'orifice du réservoir d'essence ; tout le restant du coffre est dégagé et offre une capacité d'environ 28 dm³. Pour mieux situer sa capacité, on peut dire que, en longueur, le pain connu dans la région parisienne sous le nom de « pain de 2 livres » tient facilement ; parmi les autres objets qui entrent aisément dans le coffre, citons les bidons d'huile de 2 l, les vêtements imperméables, etc... Il est donc possible d'emmener dans le coffre pantalon, chandail, chemise de rechange, ainsi que ses affaires de toilette : tout le nécessaire pour un petit voyage de célibataire !

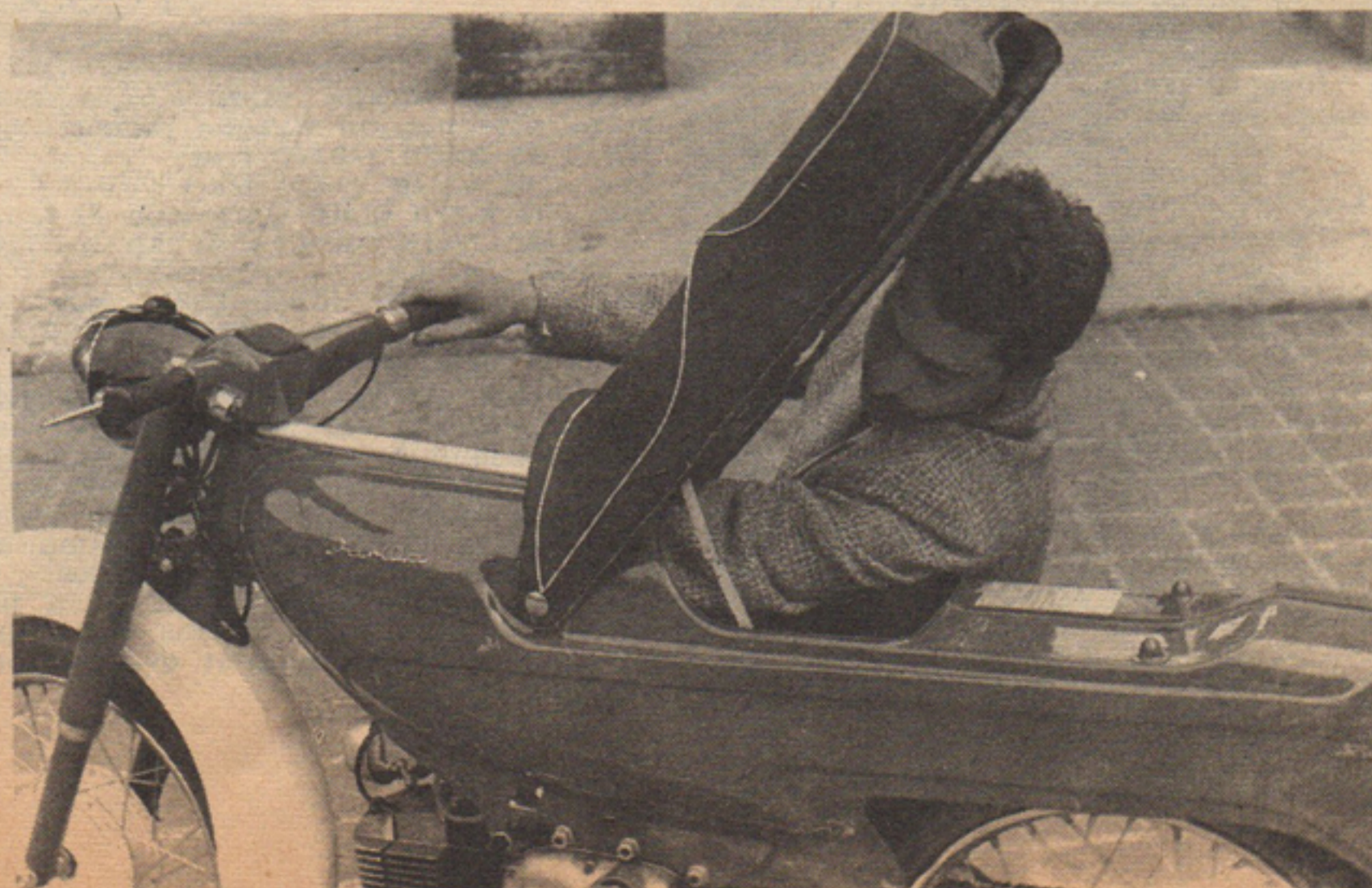
Pour en terminer avec ce coffre, signalons que son plancher est recouvert d'un tapis de caoutchouc, que le bouchon du réservoir est étanche, que la sa-



Ci-dessus, le moteur muni de ses carénages ; notez l'emplacement du robinet et le montage du carbu vers l'avant, carbu très accessible.



Ci-dessus, nous voyons la fixation sur le moteur des repose-pieds, de la béquille, etc... Ci-dessous, notre essayeur ne cherche pas à s'introduire dans le « Slughi », mais évalue la profondeur du coffre.



coche contenant l'outillage est accrochée, ainsi que la pompe, à l'intérieur de la selle double, qu'un compas métallique tient la selle en position ouverte. Regrettons que la selle ne soit pas munie d'une fermeture à clef.

"le slughî" sur la route

Première constatation — que nous avions déjà faite lors de l'utilisation urbaine, et que les sorties sur route devaient confirmer — le « Slughî » tient très bien la route, qualité qui va devenir pour nous synonyme de machine italienne. Il est vrai que sa structure en fait une machine d'une rigidité exceptionnelle, que la fourche télescopique n'éprouve jamais le besoin de vriller, que la suspension arrière ne « tortille » pas et que les pneus (Pirelli) sont d'un bon dessin. Tout ceci fait que l'on vire avec la plus grande confiance, en rabotant soigneusement la béquille.

Mais, bien que la tenue de route du « Slughî » soit parfaite, notons sa tendance à survivir.

La position du pilote est bonne, assez droite (c'est une machine « calme », pas un engin sport) malgré le petit guidon plat et étroit (plus étroit que celui que l'on trouve sur certains cyclomoteurs « sport » français !). Les commandes sont bien placées et douces. Le sélecteur, précis à la condition d'appuyer franchement, demanda quelques centaines de km de rodage avant de devenir doux.

Notons que le carburateur est muni d'un volet d'air à retour automatique (comme sur de nombreux cyclomoteurs français), système que nous n'apprécions pas tellement, lui préférant un système moins automatique mais laissant une plus grande liberté de décision au pilote.

La fourche télescopique est souple, bien amortie et ne talonne que tout à fait exceptionnellement. La suspension arrière, assurée par un bloc de caoutchouc travaillant à la compression, est affligée du défaut commun à toutes les suspensions de ce type : elle manque d'amortissement et rebondit. Les vitesses atteintes par le « Slughî » n'étant tout de même pas très élevées, ce défaut n'a heureusement aucun caractère de gravité et le confort est très honnête, en solo ou en duo. Enfin, la selle est un peu dure.

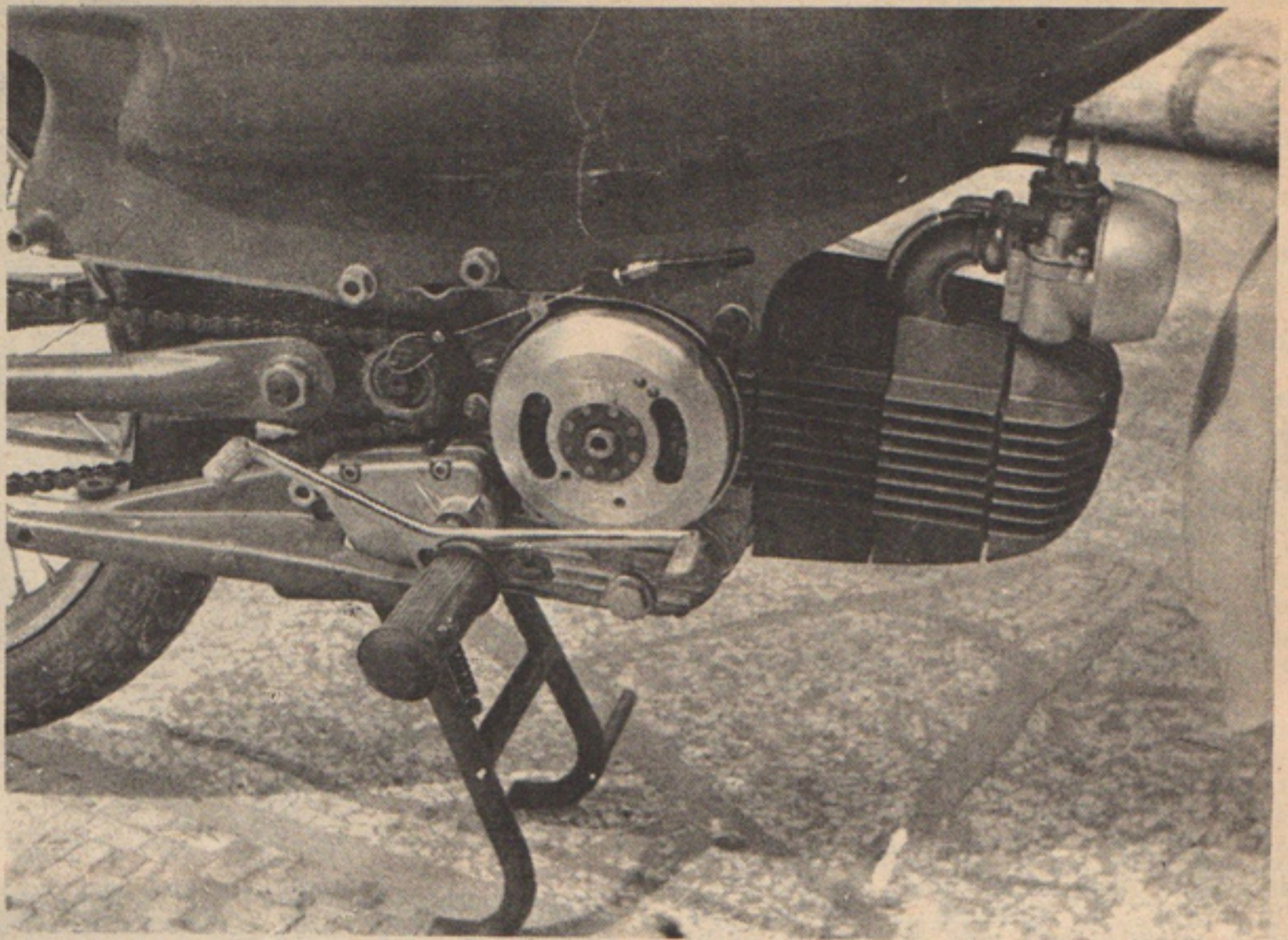
Un bon point, et une qualité que l'on apprécie encore plus sur route qu'en ville est l'absence de vibrations désagréables du moteur qui ne vibre que très peu et d'une manière à peine perceptible par le pilote ou par le passager.

L'échappement, son intensité sonore plus exactement, est dans une honnête moyenne. En revanche, le moteur est mécaniquement assez bruyant ; il est difficile de déterminer ce qui, des bruits de distribution, amplifiés par la culasse en alliage léger ou des bruits de transmission est le plus important, mais il semble qu'il y ait des progrès à faire dans ce domaine, d'autant plus que les panneaux latéraux en tôle n'étouffent pas non plus ces bruits divers, bruits qui deviennent moins évidents lorsque l'on roule sans les panneaux.

"le slughî" sous la loupe

— L'éclairage, sans être exceptionnel, est bon, mais dépendant du régime du moteur, puisque tributaire du volant magnétique.

— L'outillage, contenu dans une sacoche en forte toile, est robuste et per-



met d'effectuer toutes les opérations courantes d'entretien.

— Pour régler l'embrayage, ou vérifier le niveau d'huile, il faut enlever les panneaux latéraux et, pour cela, démonter les pare-jambes, le tout ne prenant d'ailleurs pas beaucoup de temps.

— Les commandes de frein avant et d'embrayage ne comportent pas de tendeurs au guidon. Bien qu'étant dissimulés à l'intérieur du guidon, les câbles sont faciles à remplacer.

— L'embrayage est très doux, progressif, ne colle jamais à froid, ne patine pas à chaud ; son levier de commande (de même que celui du frein avant) est de forme agréable et son bras de levier bien calculé.

— Les panneaux latéraux sont fixés par des têtens se logeant sur des sièges en caoutchouc et maintenus chacun par deux boulons dont la tête est noyée dans un gros 6 pans en matière plastique, muni d'une fente permettant de le dévisser à l'aide d'une pièce de monnaie.

— La béquille est robuste, pas très large, et ne possède de pédale de manœuvre que d'un côté, pédale qui n'est pas assez dégagée du silencieux.

— De 6 litres seulement, le réservoir est muni d'un robinet commandé extérieurement et donnant une position réserve.

l'essai

VITESSES

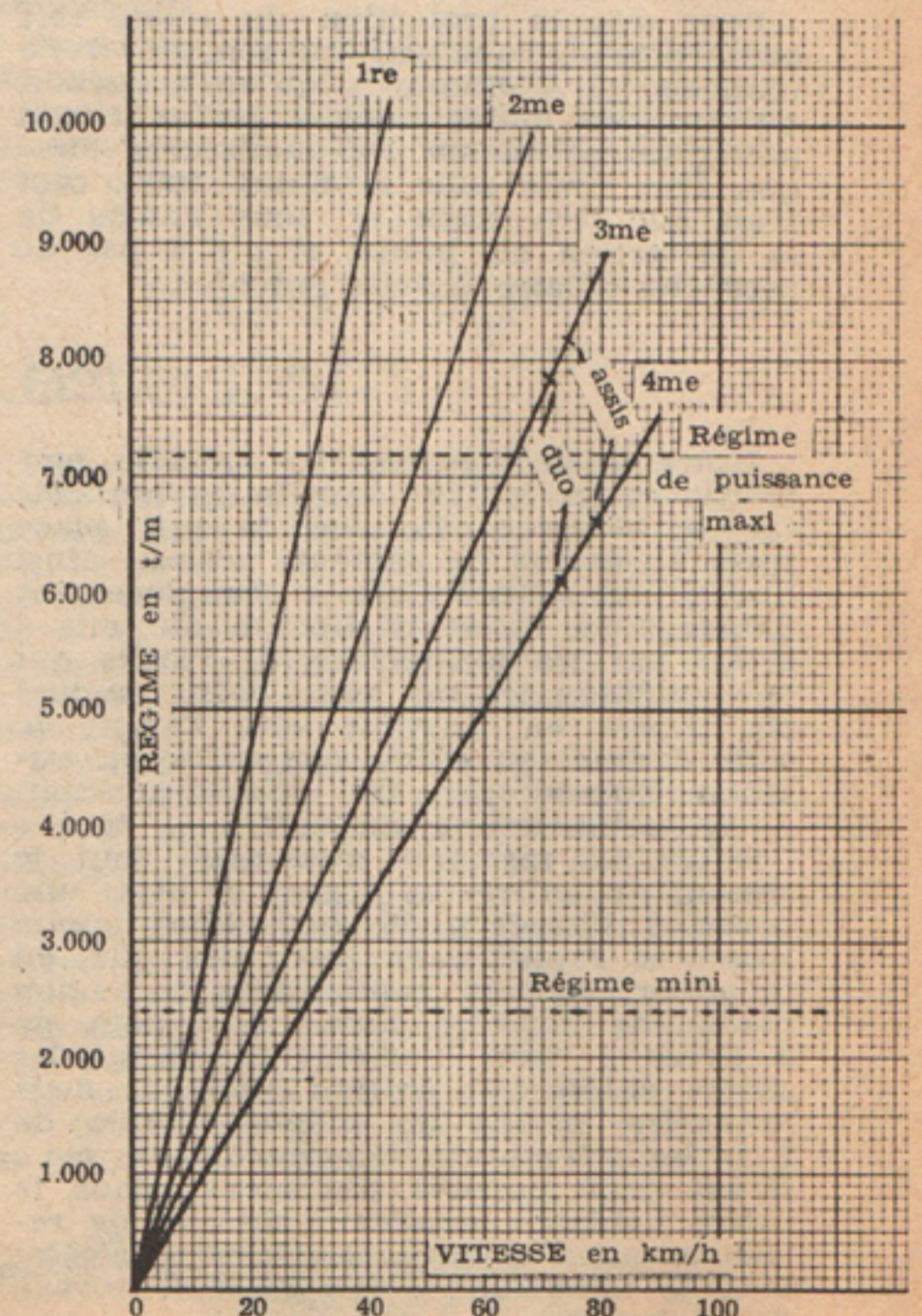
Voici les vitesses maxima que nous avons obtenues sur chaque rapport :

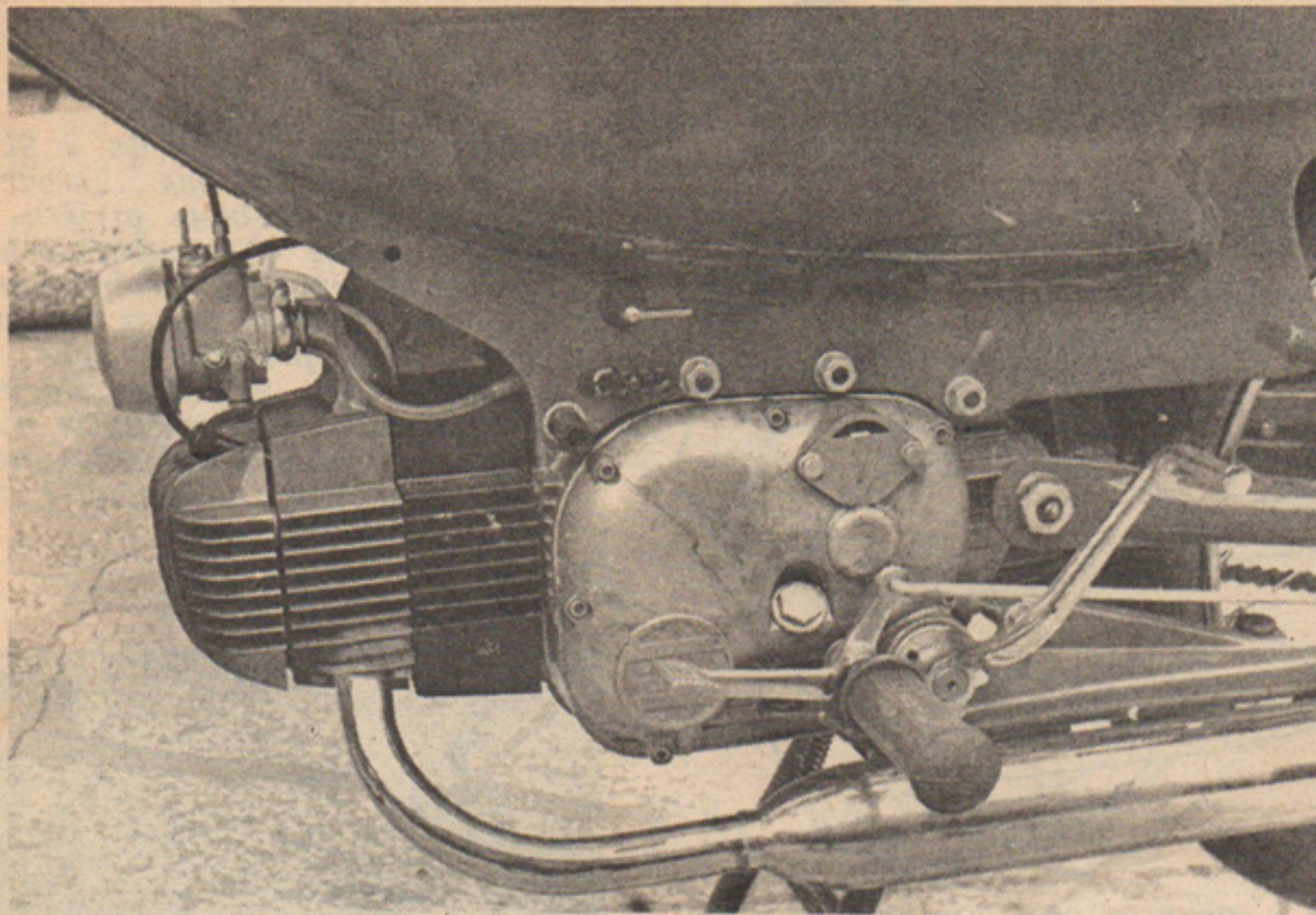
1re : 44 km/h (10.200 t/m)
2me : 68 km/h (9.930 t/m)
3me : 74 km/h (8.190 t/m) assis, 81 km/h (8.960 t/m) couché ; 71 km/h (7.860 t/m) en duo.
4me : 79 km/h (6.610 t/m) assis ; 90 km/h (7.530 t/m) couché ; 73 km/h (6.110 t/m) en duo.

Tous ces chiffres ont été relevés avec le « Slughî » muni de ses pare-jambes. Les pare-jambes retirés, nous avons obtenu, en 4me, les résultats suivants : 80 km/h (6.690 t/m) en position allongée, soit des gains très faibles : 1 kmh en position assise, 3 km/h en position couchée. Nous voyons donc que ces pare-jambes ne nuisent que très peu aux performances.

Carénage droit enlevé, nous voyons le moteur côté volant. La suspension arrière est articulée très près du pignon de sortie de boîte. Le mécanisme du sélecteur est placé dans un boîtier extérieur au bloc.

RÉGIMES — VITESSES





Le moteur, côté transmission primaire : notez la fixation du bloc à la coque en tôle. Au-dessus du bouchon de remplissage d'huile se trouve l'ouverture du reniflard.

Le régime de puissance maximum du moteur est situé à 7.200 t/m. Nous voyons tout de suite que la démultiplication finale est trop longue, puisqu'en position assise, on est encore assez loin de ce régime. Ceci est encore plus sensible en duo où l'on est 1.100 t/m en dessous des 7.200 t/m; nul doute qu'une démultiplication finale plus « courte » augmenterait d'une façon sensible les performances, en duo surtout, et donnerait une 4^{me} plus accrocheuse en côte.

A propos des régimes atteints, nous avons poussé la première jusqu'à 10.200 t/m sans rencontrer l'affolement des soupapes. Le moteur du « Slughi » possède une culasse plate et des soupapes parallèles, suivant en cela la technique automobile. Un avantage de ce système

(qui présente par ailleurs l'inconvénient d'une forme de culasse moins bonne que l'habituelle culasse hémisphérique) est que, même si l'on monte beaucoup trop les régimes, les soupapes ne peuvent jamais s'accrocher entre elles.

Le régime minimum de rotation du moteur est situé vers les 2.400 t/m, régime auquel correspond, en 4^{me}, une vitesse de sensiblement 28-29 km/h.

ACCELERATIONS

De 100 m en 100 m, sur nos habituelles distances, voici ce qu'a réalisé le « Slughi » :

100 m	en 9" 4/5,	moyenne 36,75 km/h
200 m	en 15" 1/5,	moyenne 47,35 km/h
300 m	en 20" 1/5,	moyenne 53,45 km/h
400 m	en 24" 4/5,	moyenne 58,05 km/h
500 m	en 29" 1/5,	moyenne 61,65 km/h
1000 m	en 50" 2/5,	moyenne 71,45 km/h

Bons résultats ici également pour le « Slughi », puisqu'il bat tous les 100 et 110 cc que nous avons essayés. Il se place parmi les 125 « tourisme », sensiblement à égalité avec la 125 Gnome-Rhône R 4 D, avec la 125 Terrot EDL, ce qui situe bien les performances de cette ma-

chine dont la conduite est celle d'un 125 plus que d'un 100 cc.

Afin de se faire plus facilement une idée des possibilités de ce « Slughi », disons qu'il fait mieux ici que tous les scooters 125 que nous avons essayés, à deux exceptions près cependant : le « Formichino » sport et le TWN « Tessa ». Par rapport à l'étonnant petit 50 cc Itom « Competizione », le Slughi fait mieux que l'Itom en silencieux et un peu moins bien que l'Itom en mégaphone.

COTE

Notre côte d'essais, longue de 350 m, est d'une pente moyenne de 8,7 %, comprend un passage à 11 %, et la portion dans laquelle s'effectuent les départs, pris arrêtés, est à 6 %.

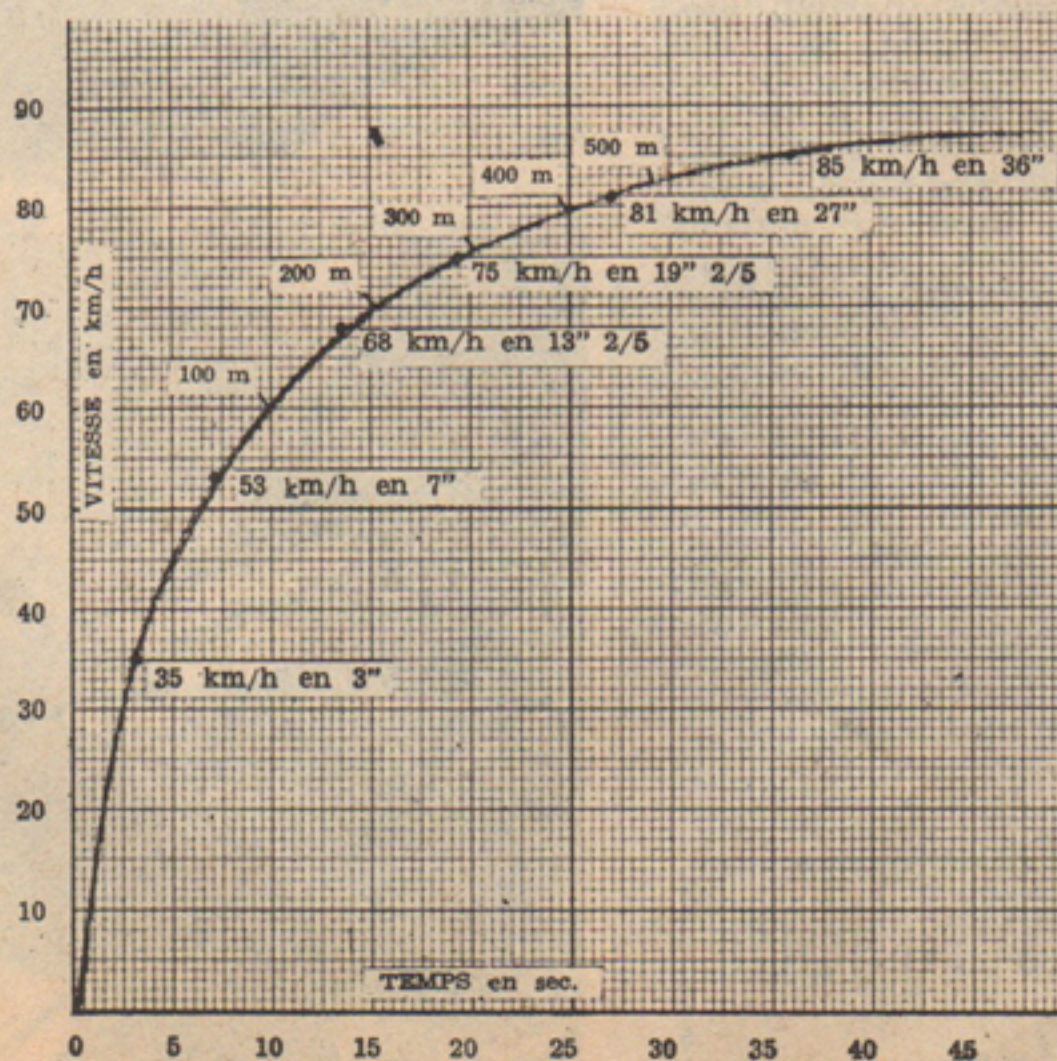
Voici les temps et les moyennes réalisés par les divers essayeurs :

Pilote 55 kg	: 28" 1/5,	moy. 44,7 km/h
Pilote 70 kg	: 29" 2/5,	moy. 42,85 km/h
Duo (55+70 kg)	: 35",	moy. 36,0 km/h

En duo ou avec le pilote de 70 kg, les montées furent effectuées en n'utilisant que les 2 premiers rapports, l'essayeur de 55 kg gagnant à passer la 3^{me}, alors que dans ces conditions, l'essayeur de 70 kg mettait 1/5 de plus à gravir la côte.

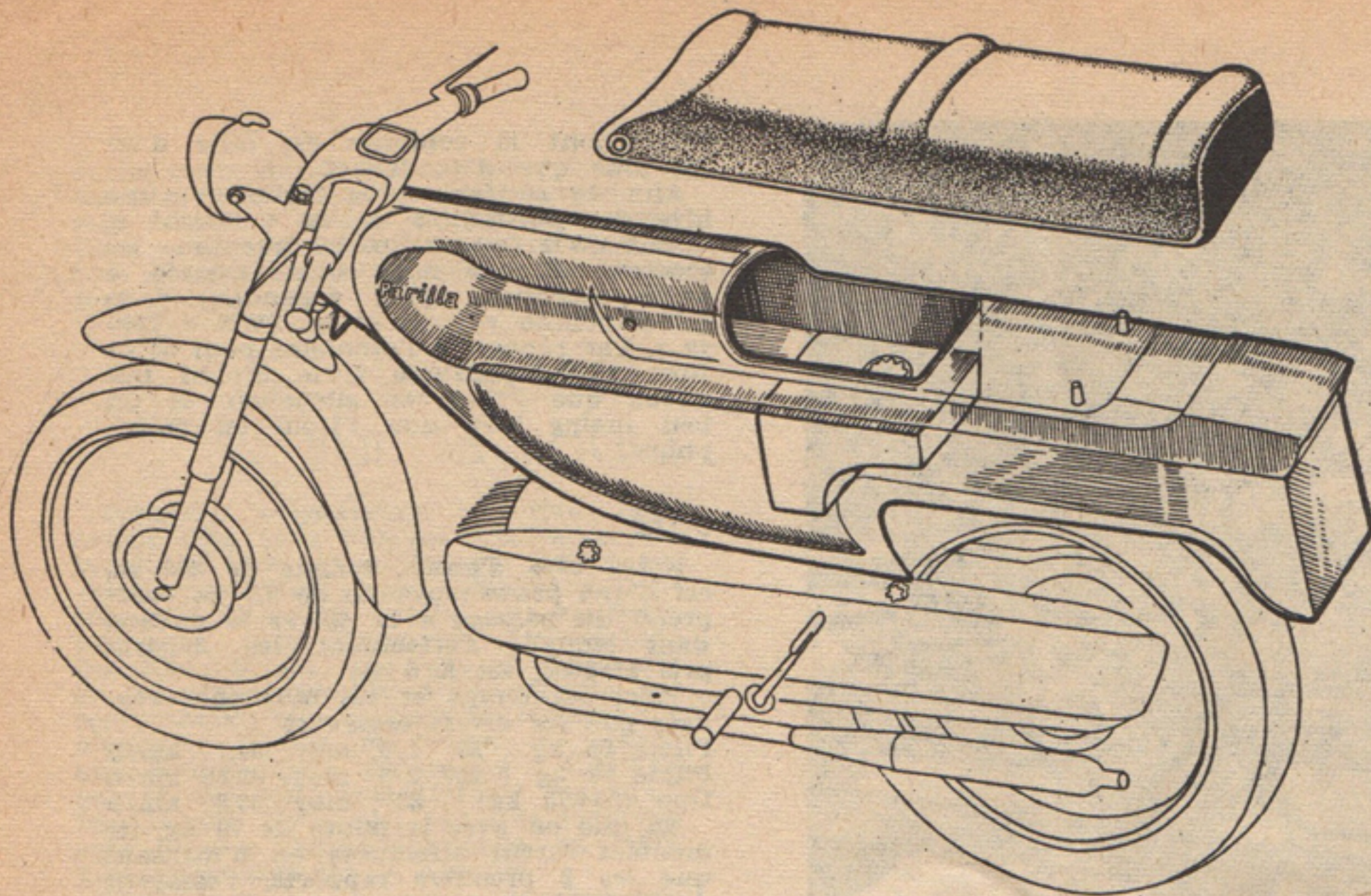
Le « Slughi » fait, ici aussi, mieux que tous les scooters 125 essayés, à l'exception des mêmes « Formichino » sport et TWN « Tessa » et aussi, du « Formichino » normal. Les temps du « Slughi » le mettent à égalité en côte avec la 125 Terrot EDL, mais la Gnome-Rhône R 4 D prend un très net avantage.

Relevée vers l'avant, la selle double découvre le coffre dans lequel on voit le bouchon du réservoir d'essence. La trousse à outils, la pompe et la notice d'entretien (très complète) sont accrochées à l'intérieur de la selle.



ACCÉLÉRATIONS





A gauche, ce dessin, montre la façon dont est réalisée la coque en tôle emboutie à laquelle est boulonné le moteur.

Trois « gros plans » du « Slughi », de haut en bas : Le carénage du garde-boue arrière et de la plaque d'immatriculation fait assez « voiture américaine ». Le frein arrière (notez le tendeur, très pratique) dont le tambour est en tôle d'acier. Le guidon, en tôle emboutie, dissimule les câbles de commande sans que leur accessibilité en soit réduite.

FREINAGE

Les freins du « Slughi » ont l'allure de moyeux-freins en alliage léger, mais les apparences sont trompeuses et, en fait, seules les flasques porte-mâchoires sont en alliage léger, les tambours étant en tôle d'acier emboutie. Aussi, bien que d'un diamètre raisonnable (140 mm) pour un 100 cc à roues de 17", ces freins sont d'une efficacité assez discutable. De 50 km/h à l'arrêt complet, voici les distances nécessaires :

Frein avant seul : 19,65 m (décélération moyenne : 5,05 m/s²).

Frein arrière seul : 19,10 m (décélération moyenne : 5,05 m/s²).

Les deux freins : 13,80 m (décélération moyenne : 7,0 m/s²).

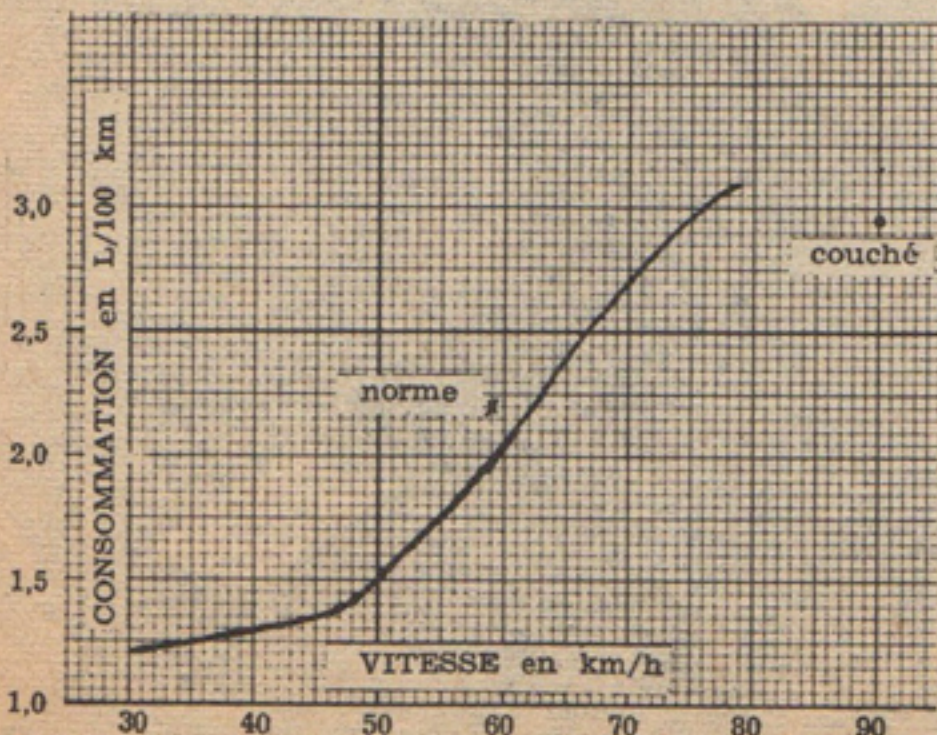
Heureusement qu'en usage normal le frein-moteur du 4 temps et la possibilité, grâce au sélecteur, de « rentrer » des vitesses permettent de se tirer d'embarras et la circulation urbaine au guidon du « Slughi » n'a rien de « crispant ».

CONSUMMATION

Quatre temps à soupapes en tête, de faible cylindrée unitaire, tirant assez « long », le « Slughi » ne devait pas se montrer très gourmand en carburant. Voici la confirmation de ceci :

30 km/h : 1,2 l.
 40 km/h : 1,30 l.
 50 km/h : 1,50 l.
 60 km/h : 2,05 l.
 65 km/h : 2,40 l.
 70 km/h : 2,70 l.
 75 km/h : 2,95 l.
 maxi assis (79 km/h) : 3,10 l.
 maxi couché (90 km/h) : 2,95 l.
 normalisée : 2,20 l. à 59 km/h.

CONSUMMATION



Le « Slughi » peut être sans la moindre hésitation rangé parmi les machines sobres, puisque n'atteignant qu'exceptionnellement le chiffre de 3 l. Très raisonnable dans ce domaine, le « Slughi » mérite un bon point pour sa faible consommation.

intelligemment conçu...

Le « Slughi » est loin d'être une machine de sport, c'est une utilitaire intelligemment conçue, ce qui lui permet, pour un prix de vente assez bas, d'offrir à une catégorie d'usagers ce qu'ils désirent. Cette catégorie d'usagers, pour lesquels Parilla a dessiné son « Slughi », désire une machine économique, propre, facile à conduire et dont la tenue de route soit plus « reposante » que celle d'un scooter ; c'est donc la grosse majorité des usagers.

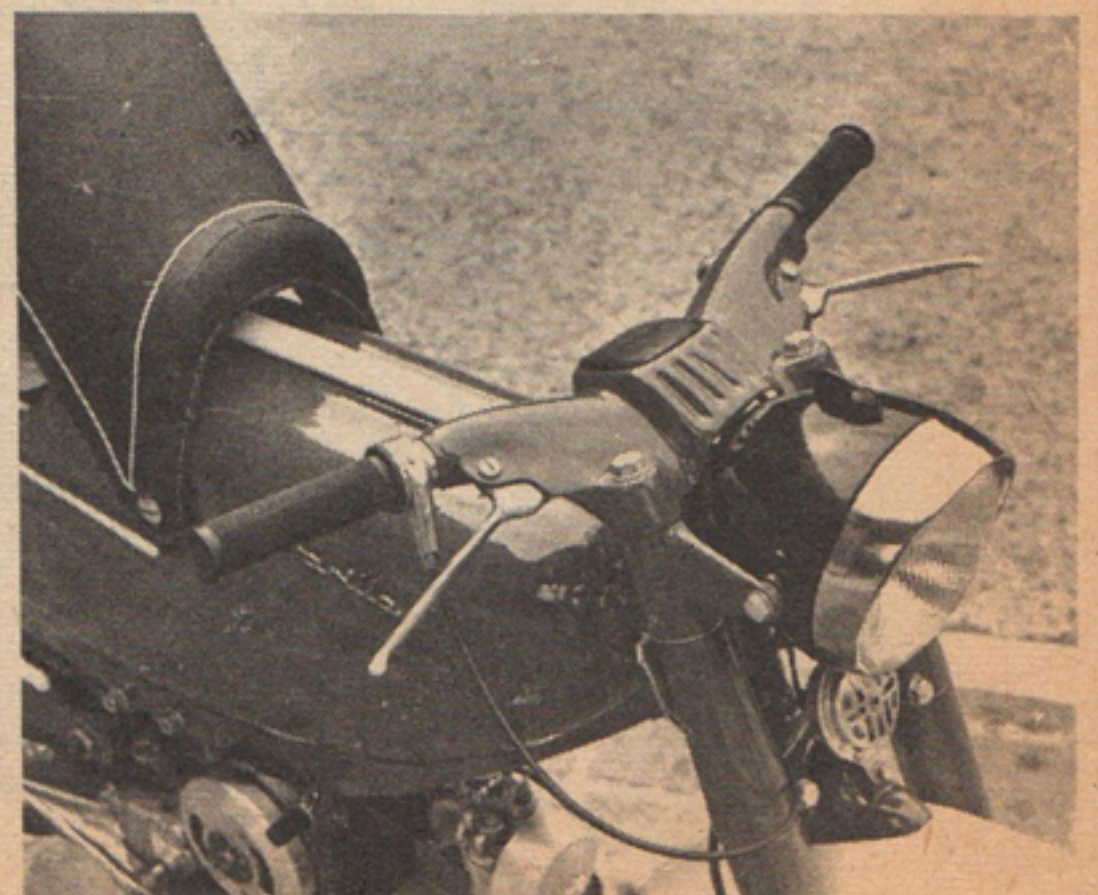
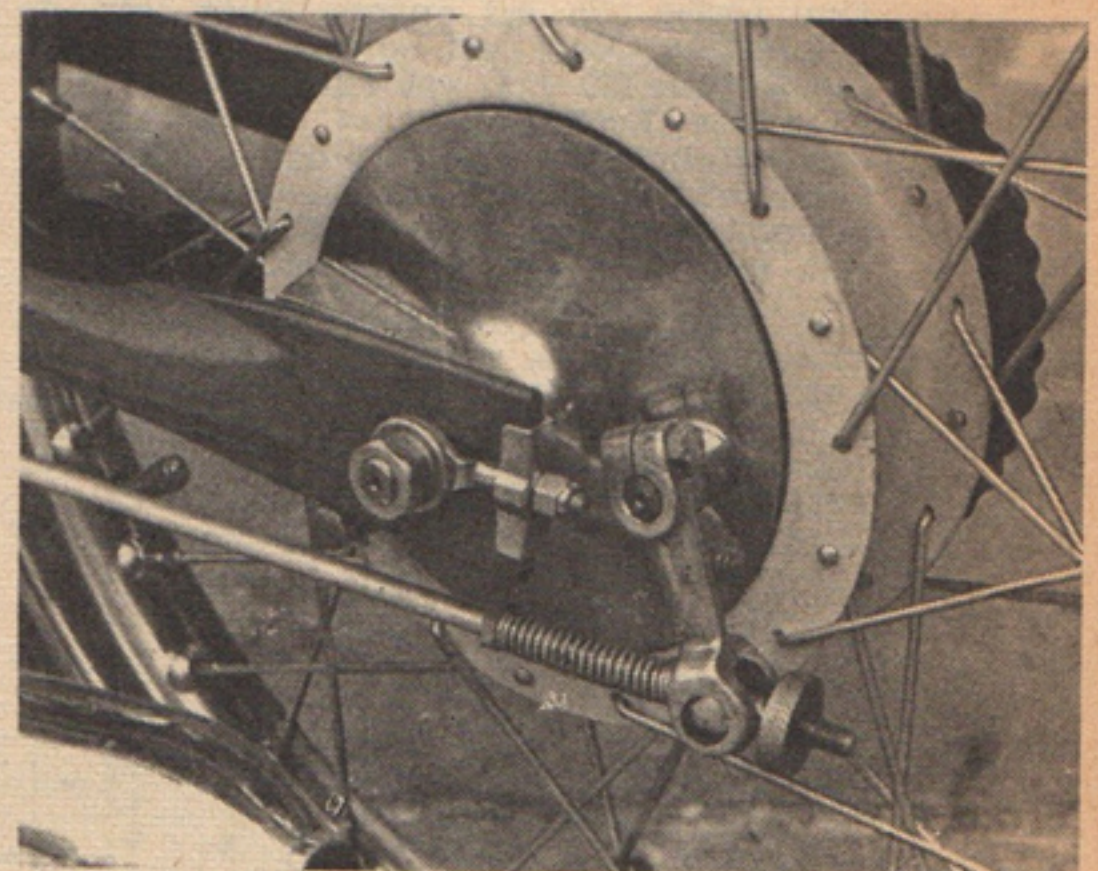
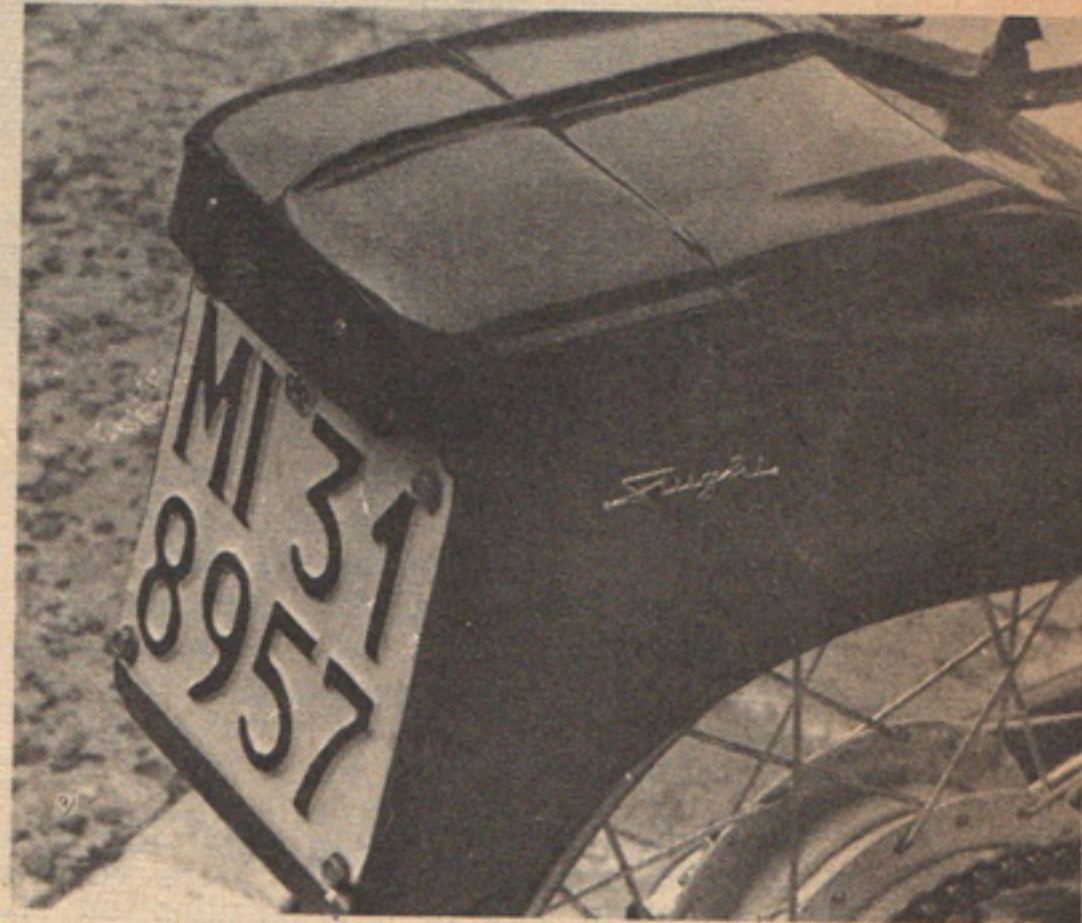
Le « Slughi » semble répondre à ces exigences, puisque doté d'une stabilité, d'une tenue de route et de performances que bien des motos 125 pourraient lui envier, mais conservant la propreté et la protection du scooter et doté d'un vaste coffre fort pratique.

Pour notre part, nous souhaitons que le « Slughi » soit mécaniquement plus silencieux, que son frein avant soit plus efficace, que la démultiplication finale soit légèrement plus « courte ». En revanche, outre son excellente tenue de route, ce que nous avons particulièrement apprécié est la sobriété de cette machine, qualité bien intéressante en ces époques de « super » à 104 frs le litre.

Le « Slughi » Parilla représente une des initiatives qui nous semble la meilleure pour arriver à doter le marché d'une moto légère carénée, économique, de performances suffisantes et surtout, grâce à sa technique de construction, d'un prix de revient peu élevé, surtout dans le cas d'une production en grande série. Actuellement, les productions Parilla ne sont pas importées, mais nous croyons savoir que bientôt, on pourra obtenir en France les différents modèles de la « marque au levrier » ; d'ailleurs, nos lecteurs qui désireraient obtenir d'autres renseignements sur le « Slughi » trouveront, dans nos pages de publicité un bon à remplir et à adresser au constructeur.

C. C.

NOTRE FICHE TECHNIQUE
PAGE 955



LE TEAM
LE MIEUX DIRIGÉ
L'EMPORTE:

L'ANGLETERRE BAT LA SUEDE AU MOTO-CROSS DES NATIONS

1959

CONNAISSANT le circuit de Namur et ses traîtrises, nous pensions que ces maîtres à piloter que sont les Britanniques, aptes à tirer le meilleur parti de tous les terrains connus comme de toutes les circonstances, aptes aussi à oublier exceptionnellement une fois l'an les rivalités de marques ou de personnes pour ne penser qu'à la victoire nationale, avaient une bonne chance de confirmer leur retour parmi les « grands » du moto-cross international en remportant ce Moto-Cross des Nations 1959.

Cette opinion, exprimée quelques heures avant la course, fit sourire nos confrères spécialisés — bien moins que nous, il faut le dire — et le seul de nos interlocuteurs qui comprit alors notre point de vue fut M. Taylor, celui qui mena dix ans durant ses compatriotes aux plus grandes victoires et qui, passant aujourd'hui la main à plus jeune que lui, n'assistait à l'épreuve qu'en spectateur combien averti.

Nous aurons le triomphe modeste, confessant qu'à première vue l'équipe suédoise, formée d'individualités que seul Don Rickman put dominer, pouvait à bon droit paraître imbattable.

Mais la tenir pour telle, c'était faire fi

de certains aspects psychologiques du problème, c'était oublier que sur le plan tactique, si essentiel dans une course par équipe, les Anglais n'ont pas d'équivalent, c'était négliger les enseignements de la saison écoulée, qui nous a révélé un Rickman capable de surpasser n'importe qui sur un circuit varié, difficile et poussé.

Les britanniques ont donc gagné, tout en étant dominés — Rickman excepté — sur le plan individuel. Ils ont gagné parce qu'ils ont su utiliser ce dernier conformément à ses moyens et parce que, en arrière de lui, chacun a pu mener l'action qui convenait grâce à une direction pour qui le moto-cross n'offre aucun mystère et qui sut toujours où en était la lutte, renseignant ainsi efficacement les membres de l'équipe sur l'effort à fournir.

C'est pourquoi la victoire anglaise de 1959 est une grande victoire, la victoire type en matière de Moto-Cross des Nations. Et le fait que le succès a été acquis sur un team suédois plus redoutable que jamais et intrinsèquement le plus puissant de la journée, ne fait qu'augmenter notre profonde admiration pour l'exploit accompli par les Britanniques !

En haut, follement rapide dans la poussière et sur le sable, Don Rickman (10) prendra près d'une minute au premier des Suédois, Ove Lundell, assurant ainsi le retour en Grande-Bretagne de la Coupe Peter Chamberlain.

Ci-contre, encadrée par le chef de la délégation, M. André Guenix (à gauche) et son directeur technique, Marcel Seery (à droite), l'équipe de France 1959 au grand complet.

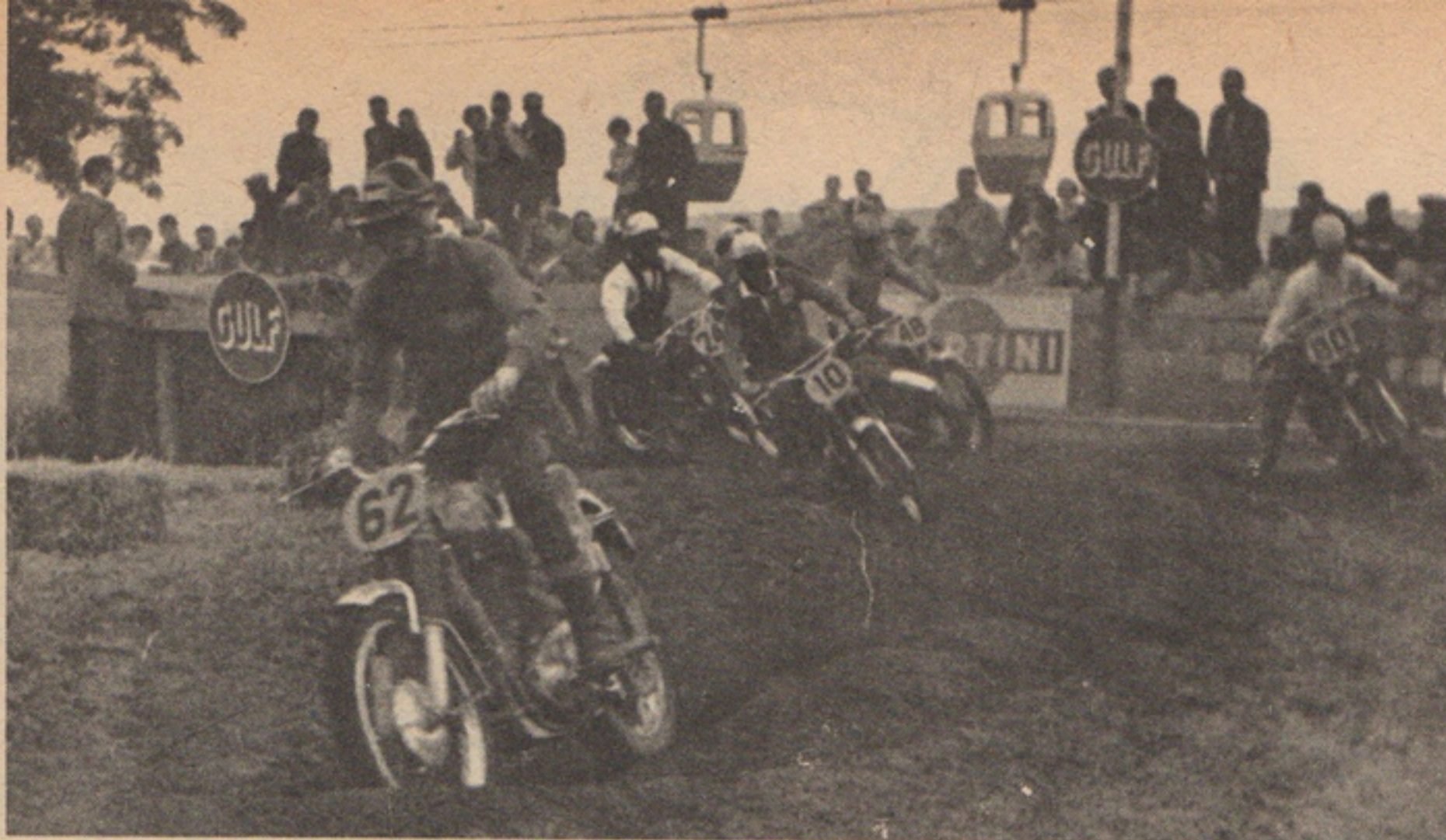


NAMUR A FAIT SON TEMPS...

Nous allons ici peiner nos amis belges, et nous avons scrupule à chagriner le Président de la F.M.B., M. Hendrickx, le président de la Commission sportive, le si sympathique et capable M. Guillaume, le dynamique et dévoué commissaire général Lenfranc et tous ceux qui, d'un côté ou de l'autre, ont préparé ce Moto-Cross des Nations comme ils préparèrent le Grand Prix 1958 sur le même parcours.

Mais nous ne pouvons hélas passer certaines choses sous silence sans manquer à notre ligne de conduite qui est d'informer avec exactitude, de rendre justice à chacun avec toute l'honnêteté possible et, en accordant à l'épreuve dont nous avons à vous entretenir dans ces colonnes une indulgence qu'elle ne mérite pas, nous découragerions tous ceux qui, ailleurs, ont travaillé, dépensé de l'argent et leur peine pour nous donner des Grands Prix internationaux toujours meilleurs, toujours propres à marquer brillamment l'évolution du moto-cross dans le temps.





Notre tâche de critique va heureusement nous être rendue plus facile grâce à notre confrère Jean Leroy, des «Sports» de Bruxelles qui se montre lui-même sévère pour le parcours de la Citadelle, dont il écrit en substance qu'il n'est plus approprié, dans sa présentation actuelle, à une épreuve de l'importance du G. P. des Nations.

Merveilleusement localisé, offrant en soi une diversité admirable, le terrain est, sans contredit, typiquement motocross. Malheureusement, son développé (3,6 km au tour) est beaucoup trop grand, son sol est friable, raviné, générateur de poussière et de chutes qui faussent le déroulement de la course, malheureusement encore la largeur est fréquemment réduite à la dimension d'un guidon et des arbres empiètent sur la piste, autour desquels les coureurs doivent choisir leur voie. Ainsi a-t-on vu Less Archer, l'un des plus expérimentés, des plus fins pilotes du moment et qui, de surcroît, connaît parfaitement Namur, «encadrer» l'un de ces arbres — en outre pas protégés — heureusement sans mal!

Ces arbres, pas question de les abatre (le terrain n'appartient pas au M. C. Namur qui en a la disposition pour organiser ses épreuves). De toute manière, aucune possibilité n'existe de refaire la nature du sol et d'accorder aux spectateurs une visibilité décente (impossible de suivre la course, l'on voit là où l'on se trouve, un point c'est tout!).

Ainsi, ce circuit qui a l'origine du motocross pouvait soutenir la comparaison avec les autres est devenu, compte tenu des progrès réalisés partout ailleurs, le plus médiocre des grands tracés européens sur lesquels se déroulent les compétitions officielles (les connaissant tous, nous pouvons être catégorique sur ce point).

★

Ceci est propre à Namur, mais même si l'on voulait se tourner vers un autre

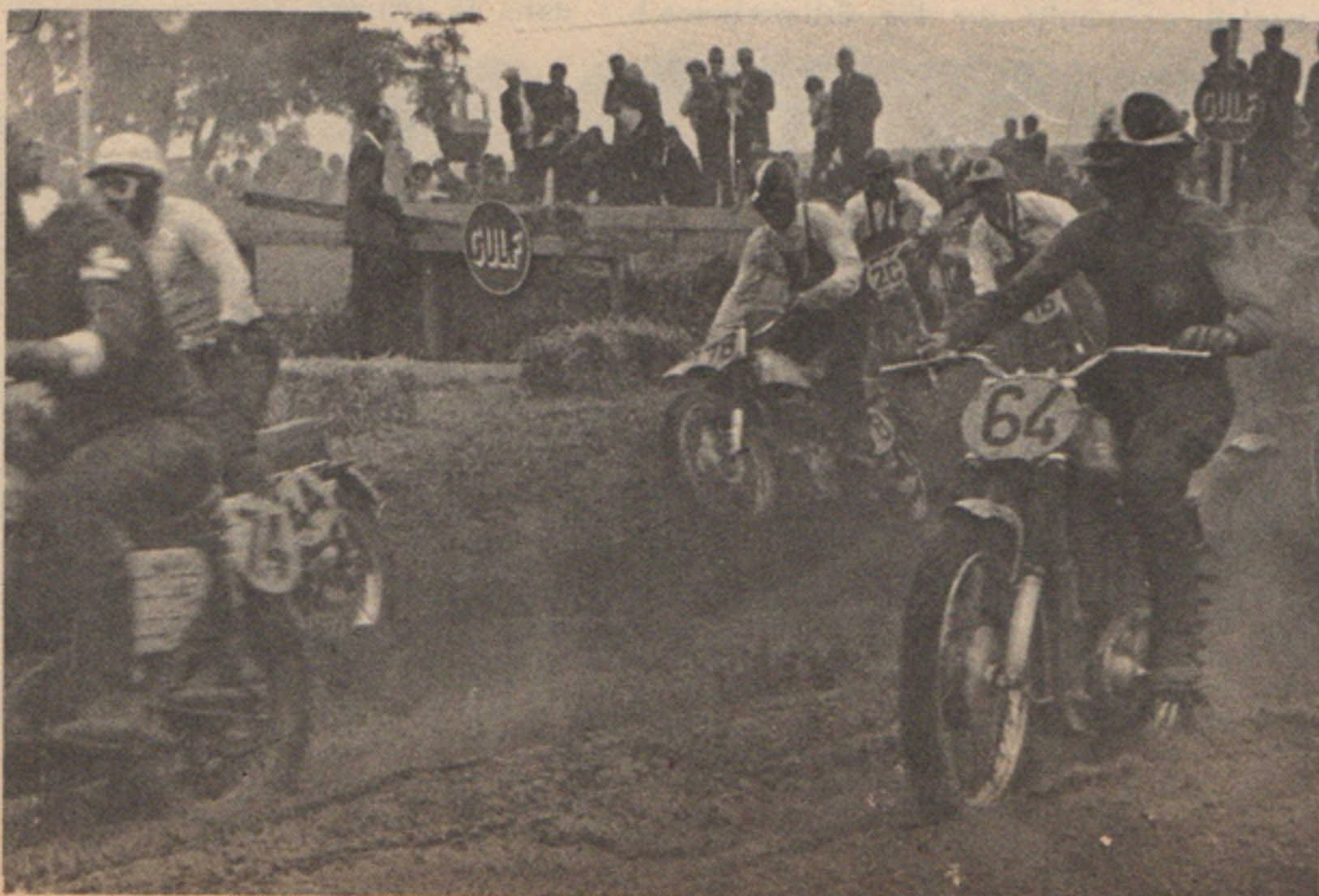
circuit belge pour l'avenir, nous aurions encore de graves réserves à faire, dont nous allons maintenant parler afin que la F.M.B., d'ici qu'elle se pose à nouveau en candidate à l'organisation du motocross des Nations, ait le temps d'en faire son profit.

La plus grosse critique ira à l'inexistence des mesures de protection pour le public et les coureurs, ceci étant valable pour tous les circuits belges. Les bottes de paille y sont quasi inconnues, les barrières se limitent à quelques centaines de mètres et les clôtures, sur la plus grande part du parcours, se résument à UN FIL DE FER TENDU SUR DES PIEUX METALLIQUES (le cas à Namur), ou à des cordages fixés sur ces mêmes supports. Il arrive même qu'il n'y ait pas de clôtures du tout et que les premiers rangs du public forment des murailles élastiques entre lesquelles avancent les coureurs, dans l'étroit couloir que leur laissent les spectateurs qui, quand l'envie leur en prend, traversent le circuit durant les courses, fait qui provoque régulièrement des accidents et des chutes côté pilotes!

Ceci, en 1959, n'est plus admissible, au moins en ce qui concerne les grandes compétitions officielles. Il est donc urgent que la F.M.B. revise son point de vue sur la question, et il est encore plus urgent que la F.I.M. officialise pour ces épreuves un règlement international draconien. La France, et nous en sommes fiers, a pris dans ce domaine les devants. Aux autres pays de suivre un chemin clairement indiqué, le chemin du progrès!

★

D'autres questions, moins essentielles mais non négligeables, sont encore à inscrire au passif de l'organisation namuroise. Elles tiennent à la présentation générale de l'épreuve, à la préparation des détails qui font d'un motocross des Na-



Lundell (62) vient de prendre la tête, au cours de la seconde série. Derrière lui, Don Rickman (10), Jansen (80), Rasmussen (24) et B. Dirks (48).

tions comme d'un G. P. autre chose qu'une réunion banale.

Nous savons que la F.M.B. — qui organise les compétitions officielles belges pour son propre compte — est en déficit et cherche à gagner un maximum d'argent tout en en dépensant le moins possible.

Cependant, doit-elle pour cela « mégoter » au point de ravalier les épreuves confiées à son administration à un rang indigne par rapport aux réalisations de toutes autres parties prenantes à l'exception de la Suisse et, dans une moindre mesure, de l'Italie?

Nos grandes compétitions sont devenues un peu partout des manifestations de prestige, organisées à la gloire du motocross en général et, plus particulièrement, à la gloire du motocross à l'échelon du pays organisateur. Les dispositions prises à cet égard les valorisent aux yeux du public et des pilotes, déterminent une indiscutable émulation à l'étranger et c'est ainsi que, d'un spectacle de cirque présenté à la diable, le motocross est devenu un grand, un vrai sport, dont le droit de cité ne fait que grandir d'année en année dans toute l'Europe.

En Belgique, il semble que l'on ait sur ce point un retard de dix ans. De même que, sportivement parlant, le pays ami marque le pas, ses organisateurs ne portent trace d'aucune évolution appréciable. Pourquoi?

Rendons justice à M. Reynders et à M. Van Cauwenberghe, respectivement directeur et secrétaire de la F.M.B., qui avaient monté en plein centre de Namur, dans les locaux du Syndicat d'Initiative, un bureau d'accueil dont le fonctionnement fut impeccable. Mais que penser de cette réception à l'Hôtel de Ville de Namur où les journalistes étrangers n'avaient pas accès, que penser de cette distribution des prix sans le moindre appareil (Oh Suède, où étiez-vous!), que penser de ces 9.486 francs initialement accordés à chaque coureur et à leurs team-managers, mécanos, en place des 30.000 francs et plus tacitement prévus par la F. I. M. et versés à chacun en Angleterre, en Suède, pour couvrir les frais d'hôtel et de nourriture? Fallait-il donc courir ce motocross des Nations non seulement gracieusement, mais en y mettant de sa poche? Les Fédérations nationales invitées devaient-elles solder tous les frais et offrir aux Belges, pour 351.000,50 francs, un plateau de 37 coureurs représentant le gratin européen?

Sans doute y avait-il les prix (de 60.000 francs français au premier à 7.500 francs au douzième, ce qui est normal, sans plus). Mais les autres, dans une course où le matériel n'est pas épargné, dans un pays où une médiocre chambre d'hô-

Le peloton est encore compact. Lundin (64) semble très décontracté tandis que Rapin (74) et Soletti (44) virent devant Donnay (78) et Nielsen (20).

tel se paie 1.000 francs et un repas normal le même prix (la Belgique étant, à qualité égale des prestations le pays le plus cher que nous connaissions) ?

Bien sûr, cédant aux réclamations, la F.M.B. consentit finalement, après un long débat au sein de la réunion du jury international, à accorder à chacun des ayant-droit 20 livres sterling. N'eut-il pas mieux valu les prévoir tout de suite, pour éviter la mauvaise impression laissée par cette histoire ?

★

D'autres détails encore plus petits, sont néanmoins à relever. Au dîner du jury international, rien n'avait été prévu pour les femmes des hautes personnalités F.I.M. invitées, qui durent prendre leur repas seules, à l'hôtel ! Ne sait-on plus recevoir dignement en Belgique ? Pourtant, les Belges (nous entendons les « officiels ») étaient présents à Brands Hatch, à Knutstorp, à Cassel, à Mayenne, à Bielstein, etc... et auraient pu y prendre de profitables leçons sur ce plan !

Quant au traitement réservé aux journalistes étrangers spécialisés, n'en parlons pas, ou plutôt si, parlons-en pour que soit mis un terme à la malveillance avec laquelle ils sont reçus parce que l'organisation nomme un « Syndic de Presse ».

Figurez-vous que ce plumitif d'une gazette locale est le personnage le plus détestable et le plus infatué de sa personne que nous ayons jamais rencontré au sein d'une réunion de moto-cross. Grand Seigneur, il est arrivé sur le terrain à 12 h. 25 (la manifestation commençant à 12 heures) pour délivrer, après une minutieuse et peu courtoise vérification des titres de chacun, le panier-repas prévu par l'organisation et que chacun, pour être en place lors de la présentation des équipes, dut consommer hâtivement.

Nous avons reçu à notre arrivée une carte donnant accès à la Tribune de Presse, ladite carte devant être échangée — pour ceux qui, comme nous, comme tous nos confrères appartenant aux revues motocyclistes font à la fois le reportage écrit et photographique de l'épreuve — contre un brassard « Presse-Photographe » donnant accès à la piste.

Il nous fallut discuter violemment, appeler à l'aide M. Lenfranc et notre confrère Jean Leroy pour faire reconnaître par le singulier personnage en question notre droit au dit brassard ! De même nos confrères Allemands et Suédois — tous journalistes professionnels appartenant aux plus grands quotidiens et périodiques — ne durent d'être servis qu'à notre intervention véhémement en leur faveur. Et encore, tous ne purent obtenir satisfaction !

A ce train là, nous dit le « Syndic », il faudrait faire faire cent brassards. Eh oui, monsieur, votre incompétence dans le domaine qui nous occupe explique sans doute votre ignorance de la question, mais il se trouve qu'un Moto-Cross des Nations mobilise des journalistes en provenance de toute l'Europe, des journalistes qui, pour exercer leur activité sur le plan international, ne sont pas insolents et désagréables et ne demandent qu'à faire leur métier sans histoire !

Si, pour recevoir la Presse, l'on désigne généralement un journaliste, c'est justement pour qu'il règne entre l'organisation et les envoyés spéciaux la meilleure, la plus confraternelle atmosphère.

Alors, de grâce, que l'on renvoie notre homme à ses chiens écrasés !

LES COURSES...

Que l'on nous pardonne de nous être étendu longuement sur tout ce qui précède et qui devait être dit car c'est ce que chacun pense. Mais maintenant, nous en arrivons à l'épreuve elle-même, dont nous nous proposons de vous donner une synthèse pour en dégager les lignes essentielles.

Peu de modifications apportées au tableau des partants (voir notre numéro 1.454), sinon que Derek Rickman, blessé, était remplacé par Burton chez les Anglais, que Neri l'était par De Soete chez les Belges, son Aermacchi 500 cc d'usine n'étant pas prête, et qu'enfin, chez les Danois Lynegaard, Oebro et Ole Petersen se substituaient à Andersen, E. Hansent et A. Nielsen.

A l'issue des entraînements, dans le clan français, tout allait bien sinon que Delpeyrat avait cassé une fois la chaîne primaire et une fois la chaîne secondaire. Nos compatriotes témoignaient du meilleur moral mais avouaient que le long et dangereux circuit — que seul Chuchart connaissait déjà — était difficile à apprendre et les impressionnait. Aussi leurs temps étaient-ils honorables, sans plus tandis que chez les Italiens, Ostorero, sur la Mi-Val dernière version (dans les 300 cc), réalisait l'une des meilleures performances.

Présentation classique et puis, après une épreuve intermédiaire, départ de la première série, où s'alignent pour nos couleurs Godey, Bertrand, Delpeyrat. Nilsson s'assure d'emblée le commandement et creuse une marge de sécurité suffisante pour n'avoir plus rien à craindre jusqu'à l'arrivée. A ce moment, Delpeyrat est 14^{me}, juste devant Bertrand, tandis que Godey précède de peu nos deux hommes. L'ordre des passages s'établit vite comme suit, derrière Nilsson : Scaillet qui a fait un magnifique départ (tous seront excellents, sous la direction éclairée d'Auguste Mingels), Archer, Curtis, Smith, Johansson, De Soete, Courajod, Godey, Delpeyrat, Sigvardsson, Bertrand, etc...

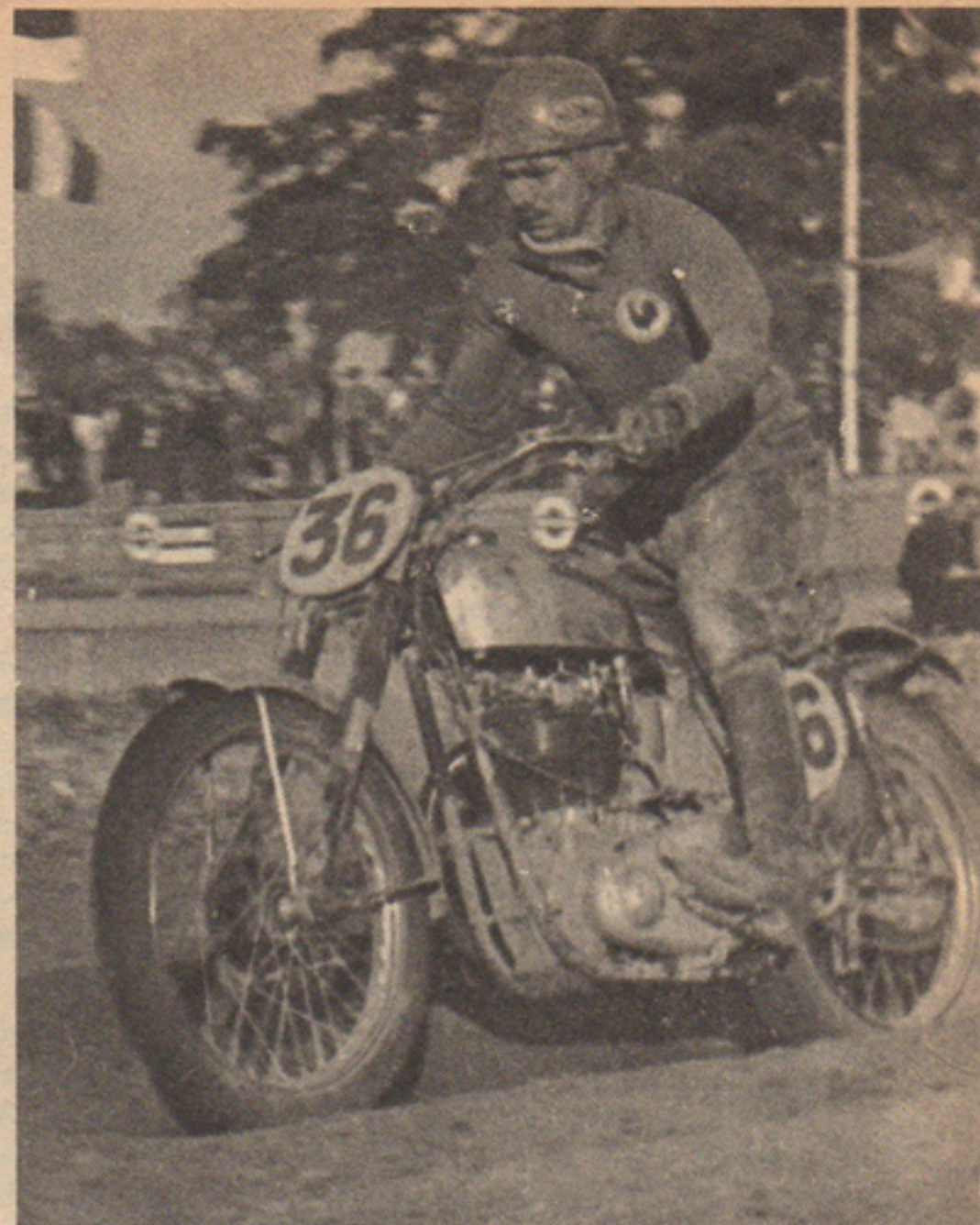
Les Hollandais sont attardés, ainsi que les Danois, les Italiens Altafini et Lanfranco sur des Bianchi de moins de 400 cc (à noter que les transalpins, encore pas « dans le coup » travaillent assidûment à prendre la cadence : c'était merveille de les voir s'entraîner et préparer leur matériel au parc).

Curtis remplace Archer à la troisième place alors que Scaillet tourne jusqu'au bout en seconde position. Godey, bien renseigné par Marcel Seery et Georges Schmid, accélère son allure et gagne une place, toujours suivi par Delpeyrat qui, alors qu'il accentuait sa remontée et tournait très à l'aise (le plus à l'aise de notre sextuor), vit sa chaîne sauter, ce qui entraîna son élimination ! Dommage pour nous, mais « Jojo » a fait largement la preuve qu'il méritait sa sélection, avant d'être victime de cet incident.

Curtis recule à la 6^{me} place, Sigvardsson remonte deux adversaires, dont Godey, et Bertrand conserve sa place dans le tour du vainqueur. Scaillet de son côté résiste bien aux assauts d'Archer, Smith, Johansson et Curtis et à nouveau, un changement se produit derrière le Belge, Archer rétrogradant à la cinquième place au profit de ses deux suiveurs. Et l'arrivée consacre la qualification de tous les éléments essentiels de cette série, sauf Delpeyrat pour la raison que l'on sait.

Dans la seconde série, nous alignons Chuchart, Hazianis, Ledormeur (pour

Dans sa magnifique remontée, au cours de la finale, Nilsson (66) double le meilleur Belge Jansen (80). Au fond, Donnay (78) va rentrer un moment au parc : il a crevé.



Le visage durci par la fatigue et par l'effort, Gérard Ledormeur (36) obtint les meilleurs résultats individuels pour la France, terminant avec une superbe 7^{me} place dans sa série, et obtenant la 17^{me} place en finale (sur 30 partants).

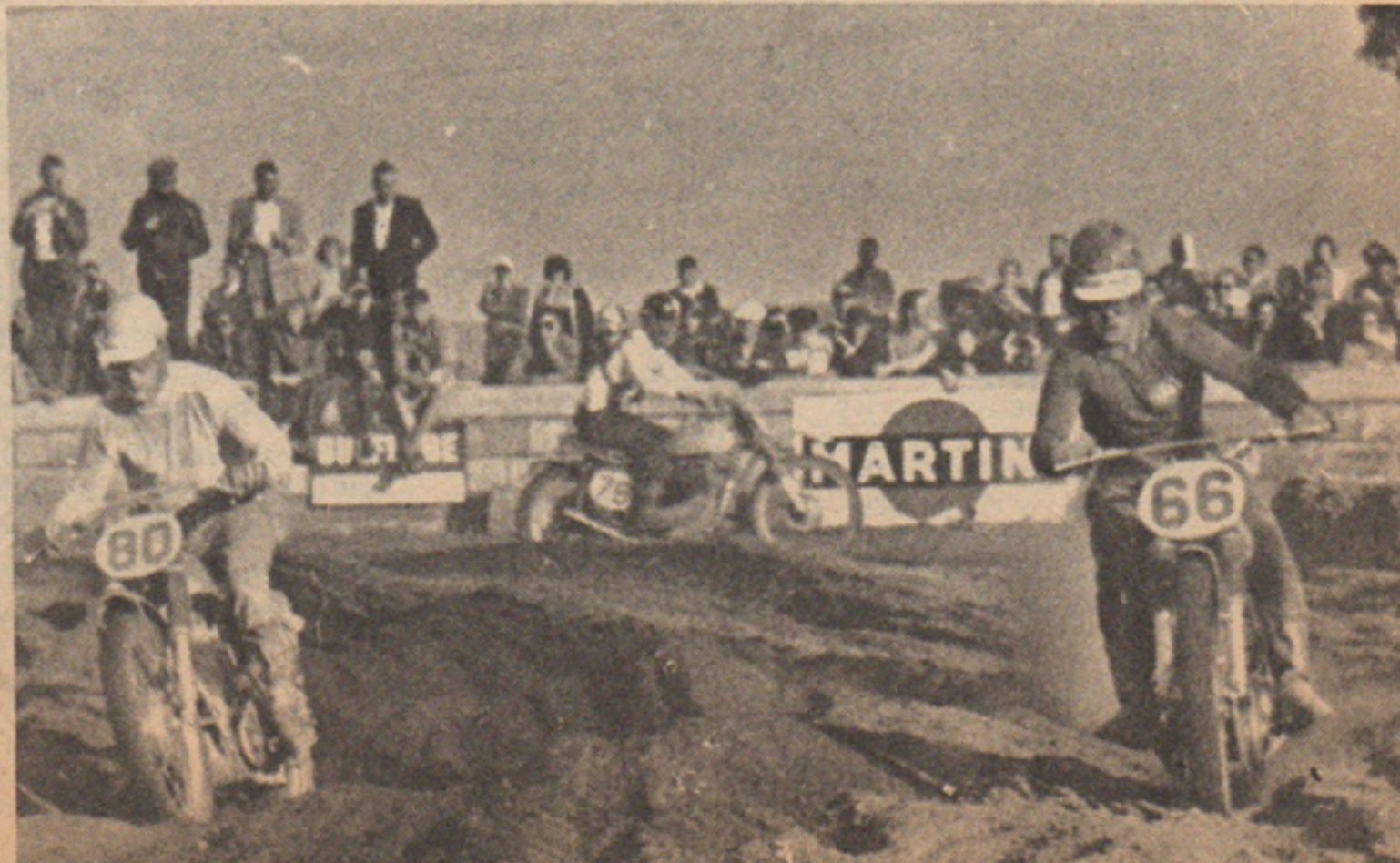
leurs adversaires, comme pour la composition de la première série et de la finale, voyez nos résultats techniques complets).

Burton prend un départ « sur les chapeaux de roue »... et se met en travers dès l'attaque du passage sur le sable qui fait face aux tribunes. Sa chute ne comporte aucune autre conséquence grave que de l'éliminer, bien qu'il ait tenté de repartir courageusement derrière tout le monde.

C'est donc le Suédois Ove Lundell qui prend la tête, ce garçon qui a fait crier un peu partout à la révélation alors qu'en fait il est loin d'être un inconnu, ayant figuré parmi les trois coureurs qui donnèrent la victoire à son pays dans cette même compétition en 1958, alors qu'encore il figurait au palmarès de la Coupe d'Europe 1958 de la petite cylindrée et qu'il est également porté à celui du Championnat du Monde 1959, avec une cinquième place remportée en Italie.

Le suivent Baeten, qui veut absolument faire une grande course devant le public belge, Don Rickman qui va mettre les deux précédents d'accord en filant en tête pour n'être plus rejoint.

Nous avons donc Rickman, Lundell, Jansen qui sera de loin le meilleur Belge parce que courant comme il convient de le faire dans un Moto-Cross des Nations. B. Dirks égal à sa réputation, Draper, ménageant ses efforts et sa mécanique (ça aussi, c'est utile dans une telle course où tout doit se calculer). Baeten rétrogradé (il y a tant de chutes qui im-



mobilisent les pilotes ou provoquent d'autres chutes par réaction enchaînée) en fin Ledormeur splendide à la 7^{me} place, qui ne s'en laissera pas conter par Donnay, juste derrière lui et qui ne parviendra pas à passer notre tricolore, meilleur Français du jour.

Hazianis n'est pas trop loin derrière mais son comportement n'est pas celui que nous espérons. Loin de ses circuits français, aux prises avec les plus grands champions du moment, « P'tit Jean » n'est pas à son affaire. Il donne bien tout ce qu'il peut de lui, tombe, repart, revient, retombe et l'on constate qu'il n'a pu parfaitement assimiler le circuit lequel est, tout spécialement pour notre impétueux et acrobatique représentant, spécialement dangereux.

Quant à Chuchart, alors, il nous dévoile profondément, tournant sans âme, indifférent aux indications que l'on lui transmet, se laisse absorber par n'importe quel sans même tenter une résistance, sans même essayer de mériter par un effort sa sélection. Nous perdrons avec lui un finaliste et ceci, sans gloire aucune !

Si, dans les deux séries, la règle était de tirer chacun de son côté au maximum, afin d'arracher la qualification, en finale c'est la tactique qui va primer, du moins pour les équipes capables de discipline et organisées du point de vue direction technique.

Pour chaque team, il s'agit de faciliter le départ rapide de l'homme le plus vite, et de grouper derrière lui le plus possible d'équipiers, de manière à éloigner l'adversaire autant que faire se peut. Enfin, un peu en arrière — mais pas trop loin — l'on essaiera de maintenir en réserve un homme qui ménagera sa peine et sa mécanique et sera donc capable de revenir sur les précédents, au cas où l'un des membres du triumvirat sur lequel s'effectuera le classement final pour chaque pays viendrait à connaître la chute ou la casse.

Ceci, c'est une théorie, que tout le monde a à l'esprit mais qui sera appliquée avec plus ou moins de succès selon les circonstances et les glorieuses incertitudes du sport. Et ceci ne vaut encore que pour la Suède la Belgique, qui partent à 6, la Grande-Bretagne (5 représentants), la France (4 coureurs), La Suisse, la Hollande, le Danemark n'ont en effet réussi qu'à qualifier 3 hommes et ne peuvent donc assurer leurs arrières.

Enorme clameur d'enthousiasme dans le public car Baeten est parti en tête. Malheureusement, le champion de Belgique ne peut rester à cette place, cassant sa boîte un peu plus loin. Malchanceux Baeten qui, peut-être écorché par son AJS 7R spéciale (la seule de ce type qui soit réussie est celle de Bill Nilsson) essaiera longuement au soir de l'épreuve et en compagnie d'Hubert Scaillet (dont la Matchless ne vaut pas l'ancienne FN d'usine !), la Bianchi 303 cc, en vue d'une monte possible pour l'an prochain, mais sur une 500 cc que construirait l'usine italienne.

Donc Ove Lundell — encore lui — prend la tête après Baeten dans cette finale. Mais les Anglais bloquent la course derrière le Suédois, Rickman, Archer et Smith le suivant dans l'ordre devant Lundin, Sigvardsson, Gustavsson tandis que Draper, venant ensuite, se tient prêt à prêter secours si besoin est à ses compatriotes.

Merveilleux dispositif de bataille des Britanniques qui ont battu les tenants du trophée Peter Chamberlain dès le premier tour et qui s'apprentent maintenant à assurer leur victoire en lâchant sur Lundell l'homme le plus rapide, le plus irrésistible du moment sur un circuit qui s'effondre de toutes parts (le matin, il a fallu renoncer à gravir la côte Sainte-Thérèse, à la friabilité dangereuse) et qui développe un énorme

nuage de poussière sur tous les concurrents.

Les Belges — Baeten éliminé — sont en mauvaise posture, à part Nic Jansen, qui s'assurera une excellente neuvième place. Donnay, qui le suit un moment, doit rentrer au parc pour y changer de roue (il a crevé) et perd 2 tours dans l'aventure. Enfin Scaillet, mal parti, a dû refaire cinq cent mètres pour recoller au groupe des derniers, et il ne pourra jamais passer Guy Bertrand devant lequel il buttera et qui, comme lui, prendra un tour (et non pas deux) dans cette finale. Quant à Rombauts et De Soete, ils ne pourront terminer.

Avec Jansen — bien placé — Scaillet et Donnay — derrière les autres, la France semble avoir ses chances encore que, pour le moment, les Hollandais soient assurés de la troisième place, situation qu'ils ne sauront maintenir par la suite malheureusement pour eux. Van den Oever reculant jusqu'à la dernière place et B. Dirks (12^{me}) et Clijnk (13^{me}) perdant ainsi le fruit de leurs beaux efforts.

Où en sommes-nous nous même? A dire vrai, pas tellement bien car seul Hazianis a su partir dans les premiers (5^{me}), rétrogradant hélas très loin ensuite. Bertrand est d'abord notre meilleur placé, reculant légèrement ensuite pour céder la conduite des opérations à Ledormeur. Enfin, Godey ferme la garde, très loin.

Hazianis remonte, chute, repart, rechute, etc... mais il se maintient dans le tour, passe Bertrand, tombe encore et rétrograde. A mi-course, Rickman est passé en tête depuis cinq minutes et, bien protégé d'un retour offensif des Suédois, commence à creuser un écart qui sera en fin de course de 51" et donnera la victoire à son pays !

Lundell demeure second, précédant Archer, Smith, Sigvardsson (très remarqué), Lundin, Draper, Gustavsson, Rasmussen le Danois, extraordinaire, etc... Lundin devient ensuite troisième et Draper passe à tout hasard devant Gustavsson tandis que Nilsson recolle aux leaders, ayant effectué l'une des plus formidables remontées que nous ayons jamais vues, après un départ désastreux. Ah ! si Bill avait été dans les cinq premiers au start !

Et voilà qu'Archer disparaît, victime de la casse. Croyez-vous que les Suédois vont tirer parti de cette situation? Point du tout car Smith reste à la cinquième place, et Draper se dépêche de venir occuper la sixième. Cependant, les Nordiques comblent l'espace entre Don Rickman, leader irrattrapable, et les derniers nommés. Nous avons là, Lundell, Lundin, Sigvardsson qui savent que leur seul espoir est maintenant de décamponner leurs suivants mais qui n'y parviendront pas.

Côté français, nous finissons avec nos quatre hommes, tandis que les Belges n'en ont plus que 3 (voyez les positions officielles dans nos résultats techniques).

LA FRANCE QUATRIEME... OU TROISIEME ?

OFFICIELLEMENT classés quatrièmes à 25" des Belges sur ce terrain qui avantage énormément nos adversaires et a donné lieu à une course effrénée, nous pourrions à bon droit estimer que notre équipe de France, si courageuse, si décidée à bien faire (Delpeyrat y compris, mais moins Chuchart, décidément lamentable) a accompli une performance équivalente à celle qui l'an passé, sur un circuit moins dé-



Paul Godey (32) fit la course sérieuse que nous attendions de lui et prit une bonne 10^{me} place dans sa série, se qualifiant ainsi pour la finale.

C'est Guy Bertrand (26) qui saute ici en abordant le passage devant les tribunes, Guy Bertrand qui se montra parfaitement digne de sa sélection.

Hazianis (34) se fit remarquer par sa volonté, à la base de remontées spectaculaires. Cependant, mal à l'aise sur ce terrain et parmi d'aussi redoutables adversaires, il ne fut pas tout à fait lui-même. Ce qui manque à notre champion de France, c'est l'habitude des grandes compétitions.

Albert Courajod (70), malchanceux en finale, étonna tout le monde dans sa série, où il sut garder jusqu'au bout une enviable 7^{me} place. Derrière lui, Rapin qui, courant dans la série suivante, a tout le temps de renseigner son camarade sur sa position.

Le camp français au parc des coureurs : tandis que Marcel Seery réfléchit solitairement devant la tente de Chuchart, nos pilotes tiennent un conciliabule avant le départ.



paysant et en bien meilleur état, absolument pas dangereux de surcroît, lui permit de se classer troisième derrière les Suédois et les Belges.

Cependant, nous devons mentionner l'erreur qui — d'après nos propres observations comme d'après les pointages de Seery et Schmid — s'est glissée dans le classement final et nous prive — peut-être — de la troisième place à Namur.

Vous verrez d'ailleurs dans nos résultats techniques que Bertrand, classé 22^{me} à 2 tours, derrière le troisième homme belge Donnay, n'en est pas moins retenu pour l'établissement du Challenge international alors qu'en toute justice, c'est notre troisième placé, Godey, qu'il convenait de prendre (en se basant sur le classement individuel officiel).

Ceci déjà réduirait sans doute un peu l'écart de 25" qui sépare la France de la Belgique au classement internationaux. Mais il y a pis : Bertrand, classé à deux tours, n'a en fait été doublé qu'une fois !

Voici ce qui ne va pas, selon nous, dans le pointage officiel : Johansson, classé 15^{me} à un tour, a en réalité pris un premier tour au 3^{me} passage, où il s'est cru un moment après avoir été pointé en 23^{me} position au tour précédent.

Le Suédois, remontant légèrement, passait 21^{me} au 8^{me} tour et se faisait doubler à nouveau au 9^{me} tour, soit deux tours avant la fin !

Pas question pour lui d'être quinzième dans ces conditions. En revanche, Bertrand passait 19^{me} au premier tour et se retrouvait 17^{me} au 3^{me} tour. Notre compatriote conservait sa position par la suite (17^{me} au 7^{me} tour) mais prenait alors un tour de retard. Il restait quatre tours à courir et notre vice-champion de France les terminait sans plus d'ennui, conservant finalement la 17^{me} place devant Scaillet, à un tour également.

Scaillet, interrogé par les Français au soir de la course, a d'ailleurs reconnu de bonne foi être remonté jusqu'à Bertrand et n'avoir pu le dépasser. Or Scaillet est classé à un tour de retard seulement, alors qu'il a de son propre aveu toujours tourné derrière notre représentant, qui ne s'est arrêté à aucun moment !

Notre propre classement s'établit donc ainsi... 15. A 1 TOUR Rapin ; 16. Ledormeur ; 17. Bertrand ; 18. Scaillet ; 19. Hazianis ; 20. Godey ; 21. A DEUX TOURS Donnay, etc...

Pour les Belges, la place au Challenge internationaux s'établirait donc en fonction des résultats acquis par Jansen (3^{me} dans le tour du vainqueur), Scaillet (18^{me} derrière Ledormeur et Bertrand) et Donnay (à 2 tours).

Pour le team tricolore, il faudrait prendre en considération les places de Ledormeur (16^{me} à 1 tour), Bertrand (17^{me} à 1 tour) et Hazianis (19^{me} à 1 tour).

La F.M.B. n'ayant pas communiqué à la Presse les temps des coureurs ayant un ou plusieurs tours de retard, il nous est difficile d'apprécier quelle serait alors la place obtenue par l'équipe de France. Mais, si l'on tient compte qu'avec Ledormeur 17^{me} au lieu de 16^{me}, Hazianis 19^{me} et Bertrand 22^{me} à 2 tours, le classement officiel nous situe 4^{me} à seulement 25" secondes des Belges, quelle doit être notre position réelle compte tenu

que Bertrand n'a qu'un tour et que ce dernier comme aussi Ledormeur est en réalité avant le deuxième homme des Belges (Scaillet), de même que notre troisième homme, Hazianis, à un seul tour également, précède de loin le troisième Belge, Donnay (à deux tours du fait de son changement de roue).

M. Guenix, notre représentant au sein du Jury International, a été chargé de déposer une réclamation. Espérons qu'elle aboutira et que toute la lumière sera faite sur cette histoire qui, pour nous, paraît claire !

QUELQUES MOTS, ENCORE...

Un Moto-Cross des Nations, c'est si dense, surtout quand il ne va pas comme sur des roulettes et qu'il y a donc bien des choses à préciser en long et en large, que l'on risque d'omettre certains faits, certaines choses qu'il faut pourtant dire. En voici quelques-unes en vrac, qui nous sont revenues à l'esprit dans le moment où nous écrivons ce texte :

— Pourquoi avoir réparti nos coureurs en deux hôtels différents, alors que la réservation avait été faite plusieurs jours à l'avance et que, le jour de l'arrivée du team de France, la préposée du Syndicat d'Initiative annonçait que, dans un seul hôtel de la ville, ONZE chambres étaient encore libres ?

Résultat : le team-manager, Marcel Seery, a eu bien du mal à créer l'ambiance indispensable au sein de l'Equipe. Résultat encore : Delpeyrat, Ledormeur, Hazianis, logés loin de leurs responsables, en ont profité pour arriver le dimanche matin sur le circuit une demi-heure avant la fin de la période d'entraînement, alors qu'ils n'auraient pas eu assez de la journée pour apprendre ce terrain de 3,600 km !

— Pourquoi Bertrand, Hazianis, Delpeyrat, Ledormeur ont-ils cru devoir manquer au rendez-vous général fixé à Reims par Marcel Seery, qui voulait effectuer la même arrivée groupée que notre team effectuait en Suède en 1958 ? A quoi bon s'évertuer à faire bien, à prévoir cocardes, insignes, maillots frappés du cop tricolore si, d'un autre côté, certains coureurs sabotent par leur comportement individualiste les efforts entrepris par Seery pour donner à ses coureurs la cohésion nécessaire et à la représentation française une allure qui frappe à l'étranger ?

— Seery et Schmid ont été au-dessus de tout reproche. Aux compliments qui leur reviennent de droit, ajoutons-en un pour les nombreux Français qui ont effectué le déplacement de Namur afin d'encourager nos coureurs, et surtout pour Jacques Lefeur, notre ami Weisser et leur jeune collègue qui sont venus de Nantes pour aussitôt enfilier une côte de mécano et aider de tout leur pouvoir nos coureurs.

— Bravo encore à tous ceux qui, de toute l'Europe, sont venus assister à ce Cross des Nations, bravo spécialement aux Suédois de Knutstorp, Hyllinge et Malmö, venus en bas au nombre de trente-cinq et qui nous témoignèrent — à nous Français — une touchante sympathie, ce dont nous ne saurions trop leur dire à quel point nous y avons été sensibles. L'amitié franco-suédoise n'est pas un vain mot !

— A signaler le remarquable comportement, durant quelques tours, du jeune champion d'Italie Emilio Ostorero, qui réussit à se tenir un moment dans les cinq premiers de sa série avant que sa magnéto ne le trahisse !

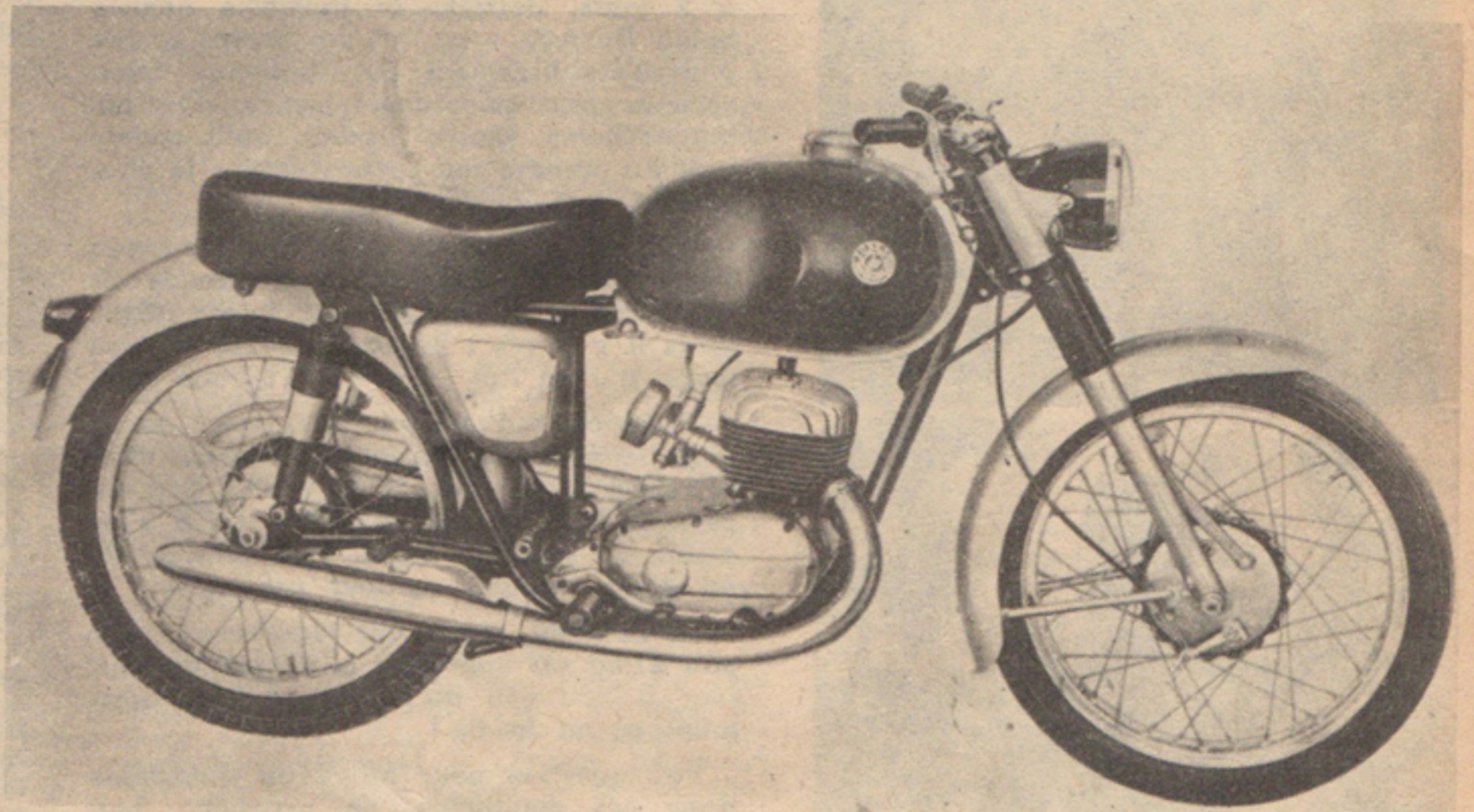
Suite page 953.



LA BULTACO

"Tralla 101 gran turismo"

CETTE 125
DE GRANDE CLASSE
QUI,
DE SÉRIE,
APPROCHE
LES 100 CV/L
OUVRE-T-ELLE,
AVEC MONTESA,
L'ÈRE
D'UNE NOUVELLE ÉCOLE
ESPAGNOLE
DU DEUX-TEMPS ?



ASSEZ récemment, dans notre N° 1.444, nous présentions la nouvelle version « sport » de la 125 Montesa, la « Brio 110 ». Cette machine, avec un rendement de 92 CV/L, marquait un tournant de la construction motocycliste espagnole, une orientation vers de véritables machines « sport ».

Aujourd'hui, nous vous présentons une autre 125 sport ibérique, au rendement encore plus élevé (97-98 CV/l), la Bultaco « Tralla 101 », fabriquée par la marque Cemoto.

★
Une nouvelle machine, une nouvelle marque dont nous n'avons encore jamais entendu parler, direz-vous ! Notre réponse sera normande : oui et non !

Oui, il s'agit réellement d'une nouvelle marque. Non, il ne s'agit pas de nouveaux venus dans le domaine de la moto.

Expliquons-nous.

Bien longtemps, c'est M. Bulto (dont nos lecteurs ont souvent entendu parler) qui présida aux destinées techniques des Montesa. C'est à lui que nous devons les 2 temps de compétition, ceux qui disputèrent un T.T., ceux que nous avons eu l'occasion de voir en particulier en Sarre, à Saint-Wendel.

Or, pour une raison que nous ignorons, M. Bulto a rompu, il y a un an environ, avec Montesa. Et, à la suite de ce départ, une nouvelle Société fut fondée, la « Compania Espanola de Motores », la Cemoto, où M. Bulto a repris son activité d'ingénieur amoureux du haut rendement.

Les Montesa, comme les Bultaco, étant les fruits d'un même ingénieur, il n'est donc pas étonnant que nous y trouvions quelques traits communs.

Ceci dit, venons-en à la description de cette belle petite machine qu'est la « Tralla 101 », dont les premiers dessins ont été jetés sur le papier le 3 janvier 1958.

le moteur

Il s'agit d'un petit 2 temps, très orthodoxe dans sa conception, à balayage Schnürle. Culasse et cylindre sont en alliage léger, ce dernier étant chemisé fonte.

Les cotes sont les mêmes que celles de la Montesa, à savoir 51,5 mm. d'alésage pour 60 mm. de course. Ce 124,98 cc est donc typiquement un « longue-course », de rapport course/alésage de 1,16 à 1.

★
Le vilebrequin est porté dans le carter-

moteur par deux roulements à billes, alors que la bielle en acier est montée sur une double rangée de rouleaux engagés.

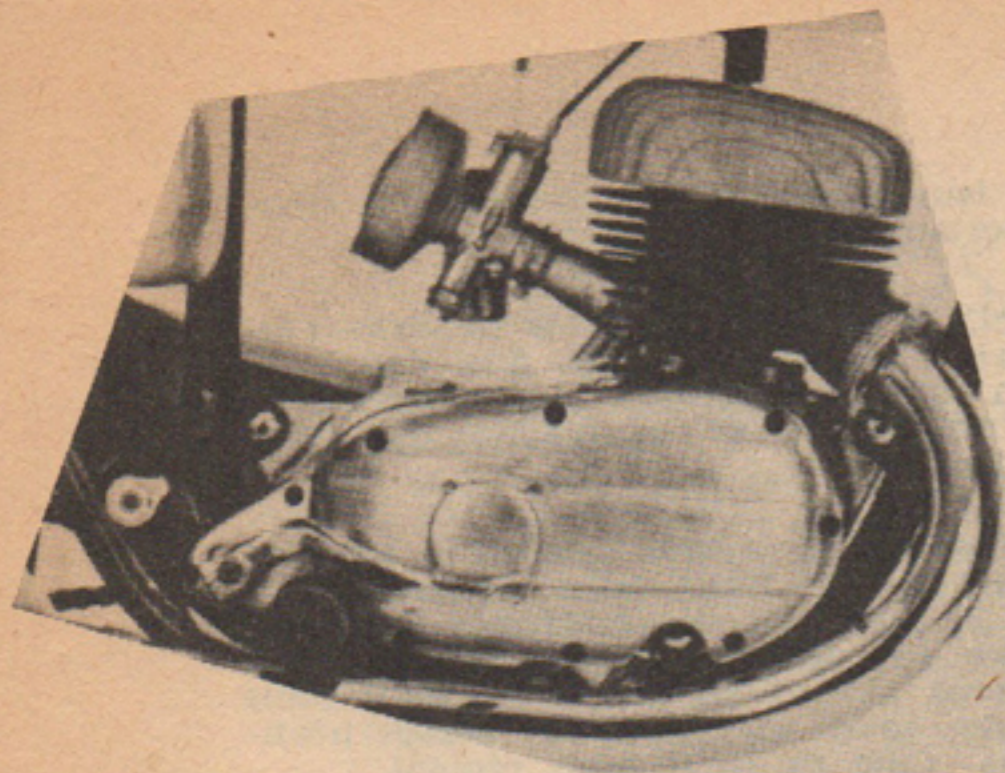
Le carburateur — un IRZ, de fabrication ibérique, incliné et monté en bout d'une assez longue pipe d'admission —, a le coquet diamètre de 22 mm. de passage des gaz (tout comme sur la Montesa).

A l'encontre de cette dernière, par contre, nous avons un seul échappement (solution permettant un « accord » plus facile), mais d'un très fort diamètre, certainement afin de ne pas créer une dé-

pression trop importante aux moyens régimes (un échappement de compétition est livré sur demande).

★
Éclairage et allumage sont fournis par un volant magnétique de 30 watts (un peu « jeune » pour l'éclairage).

★
Enfin, notons un taux de compression très élevé de 9,5 à 1, devant assurer un très bon rendement thermique. Mais un tel taux de compression sur une machine du commerce — utilisant donc le carburant de la pompe — présuppose une cu-



Le bloc-moteur, très net de lignes. Le carburateur est monté en bout d'une longue pipe d'admission afin de conserver suffisamment de puissance. La culasse a des ailettes très hautes vers l'arrière, afin d'assurer un bon refroidissement de l'avant jusqu'à l'arrière.

lasse d'un dessin spécial, à chambre de combustion « ramassée » et, peut-être, déportée.

LE RENDEMENT

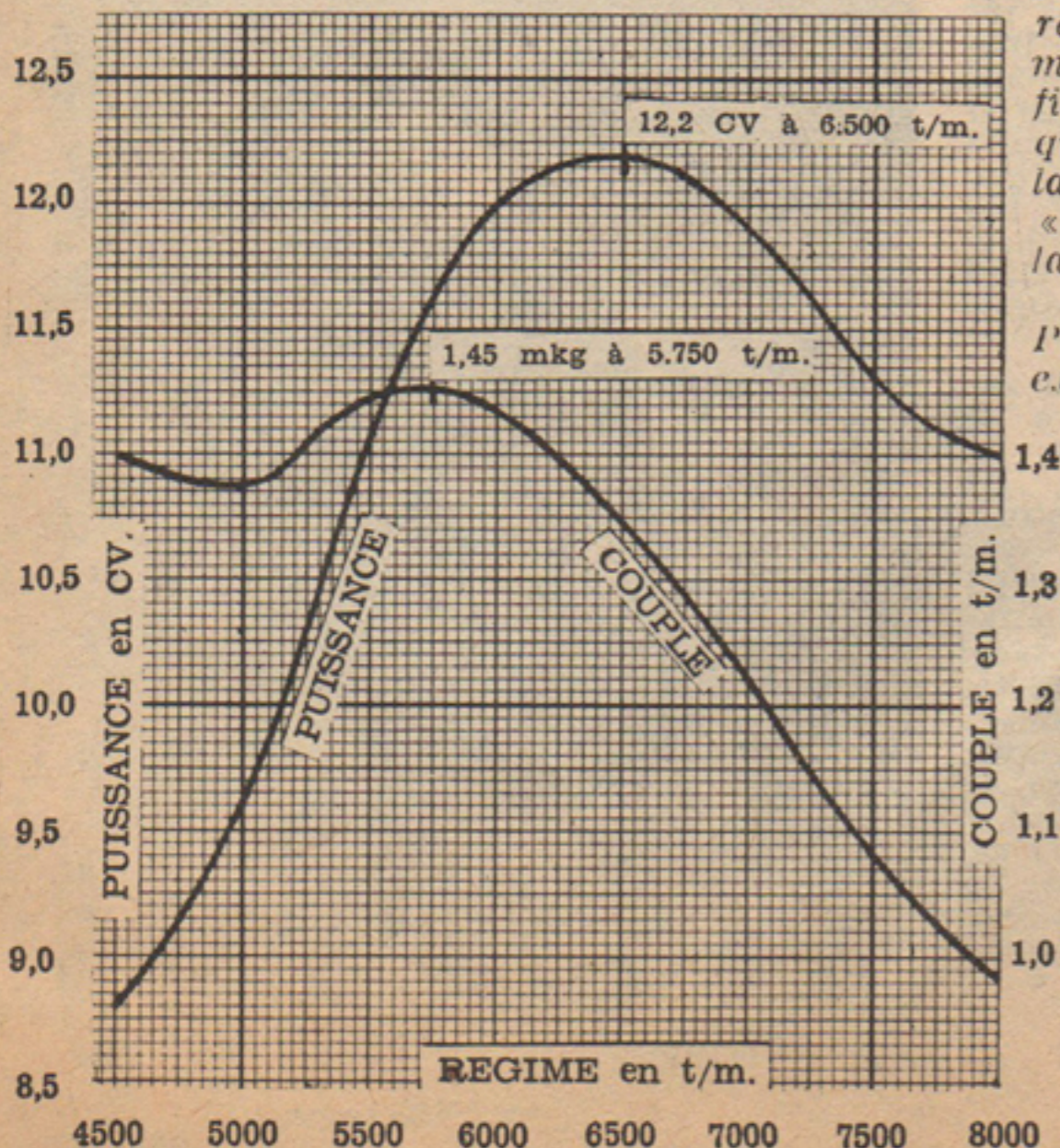
Que ressort-il de tout cela ?

Un petit moteur qui ne développe pas moins de 12,2 CV à 6.500 t/m. au vilebrequin (il est donné, au catalogue, pour 12 CV à 6.000 t/m., puissance qui est effectivement obtenue à ce régime).

12,2 CV pour un 125 cc, ce sont 97,8 CV au litre de cylindrée... et ceci pour un modèle baptisé « Grand Tourisme ». Que serait-ce avec un modèle « Sport » ?

Mais ces 98 CV/l., dignes d'une machine compétition « client », ne sont pas obtenus à un régime particulièrement élevé : 6.500 t/m... pour un 2 temps, voilà quelque chose de très raisonnable. Est-il nécessaire, donc, de dire que ce haut rendement est obtenu par une étude poussée du remplissage et du rendement thermique, donc par un couple élevé. Celui-ci, à son maximum (à 5.750 t/m.), atteint 1,45 mkg, ce qui nous donne un

Excellente tenue du moteur à hauts régimes, puisqu'à 1.500 tours de surrégime (à 8.000 t/m.), la puissance n'a chuté que de 1,2 CV.



couple spécifique de 11,6 mkg au litre de cylindrée, valeur vraiment exceptionnelle. De plus, ce couple est bien soutenu pour des régimes moyens (1,4 mkg à 4.500 t/m), et ne chute pas rapidement après son maximum. Il en résulte que la puissance, tout autour de son maximum, est également très soutenue; et ainsi, nous aurons une puissance de 12 CV sur une plage de près de 1.000 t/m. (de 6.000 à 6.900) et plus de 11 CV sur 2.500 t/m. (de 5.500 à 8.000 t/m.).

C'est donc là un moteur commercial qui mérite tout notre respect

Mais ce très haut rendement, est-il obtenu au détriment de la robustesse et de la longévité ? Voici, à ce sujet, ce que nous écrit personnellement, et en français, M. F.X. Bulto, avec qui nous entretenons des relations personnelles très amicales :

« ...Nous avons fait en sorte que ce soit une machine particulièrement robuste; et jusqu'à ce jour, malgré les durs essais auxquels a été soumis ce modèle, nous n'avons eu aucune brisure... »

« ...D'un autre côté, un soin dans l'ensemble cylindre-piston (un Mahle) et segments, dans l'accord admission-échappement, nous a permis d'obtenir une puissance très élevée unie à un moteur très maniable et d'une élasticité plus que raisonnable ».

boîte de vitesses et transmissions

La 125 Bultaco est conçue en bloc-moteur. Transmission primaire par chaîne (donnant une démultiplication de 2,37 à 1) et embrayage à disques multiples travaillant dans l'huile.

DEUX BOITES DE VITESSES

Les boîtes de vitesses sont du type « à prise directe » et comportent quatre rapports.

La boîte normale nous offre les étagements suivants : 1 à 1 (100 %) en 4^e; 1,203 (83,1 %) en 3^e; 1,7065 (58,6 %) en 2^e et 2,857 (35 %) en 1^e.

Nous y trouvons une seconde un peu longue, une troisième encore plus longue (n'oublions pas le côté « sport » de la machine); mais l'étagement est, mathématiquement, excellent.

Mais un tel moteur ne peut qu'inciter son propriétaire à participer à des épreuves de vitesse pour machines de série ou sport. Et c'est pourquoi la clientèle sportive peut-elle disposer d'une autre boîte de vitesses, aux rapports notablement plus « resserrés » qui sont les suivants : 1 à 1 en 4^{me}; 1,094 (91,4 %) en 3^{me}; 1,302 à 1 (76,8 %) en 2^{me} et 1,8315 (54,6 %) en première.

Même pour une boîte de vitesses de compétition, ces rapports sont très serrés. C'est là la raison pour laquelle, si les trois rapports supérieurs obéissent à un étagement rigoureux de boîte « compétition », la première est un peu plus courte que ne l'exigerait un tel étagement et qui nous donnerait une première à 58,8 % de la prise (1,70 à 1 sensiblement) au lieu de 54,6 %.

Profitons de l'occasion qui nous est offerte pour comparer un peu les étagements de boîte de vitesses, pour voir ce que peut amener une boîte « serrée » de compétition.

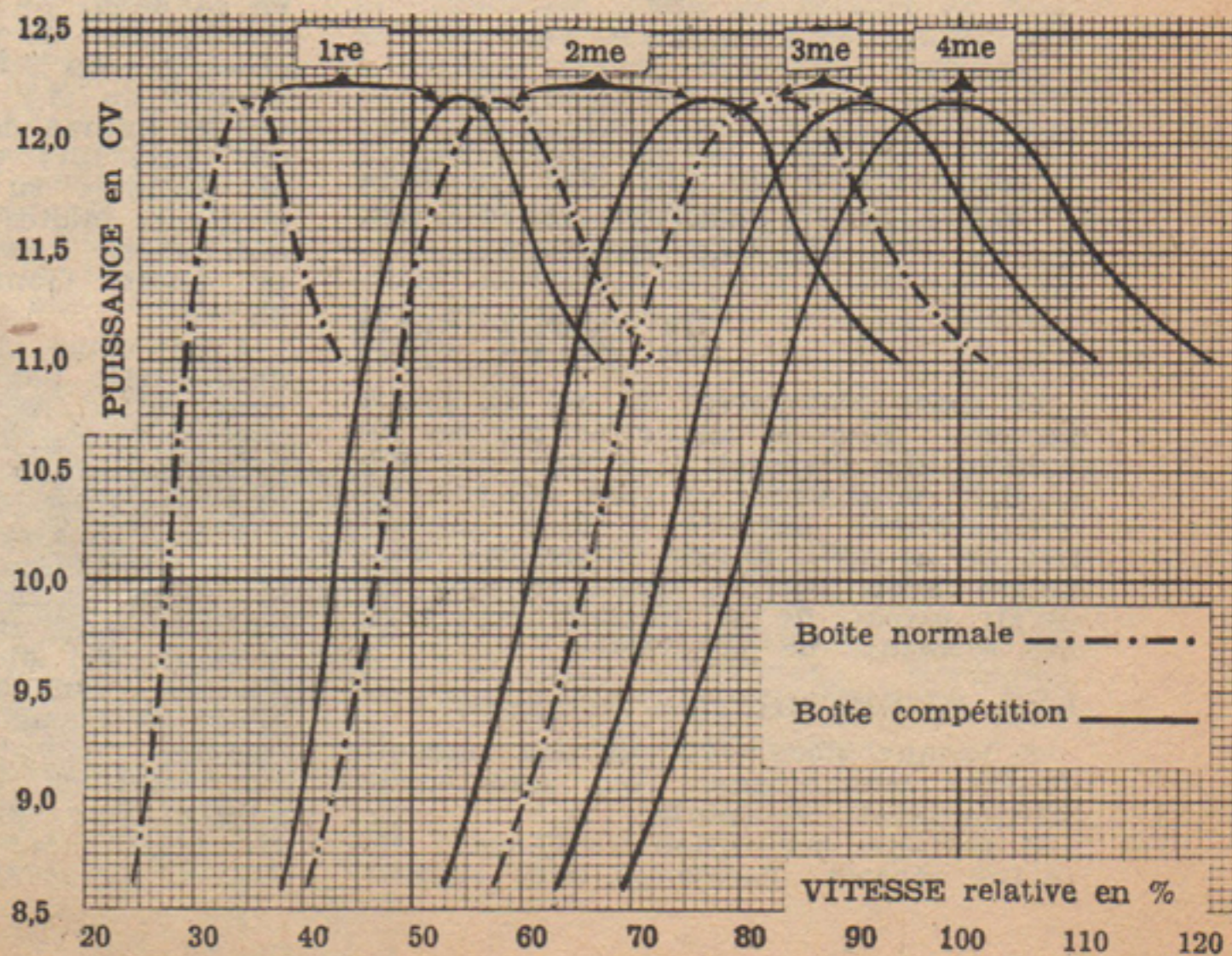
Nous supposons, dans ce qui suit, que l'on monte les intermédiaires jusqu'à ce que la courbe de puissance sur un rapport recoupe celle obtenue sur le rapport supérieur, ceci jusqu'à concurrence de 8.000 t/m. Ce régime signifie, sur la Bultaco, 1.500 tours de surrégime; mais ici, on n'est pas limité par des problèmes d'affolement des soupapes et, seule la robustesse de l'embellage, peut limiter ces surrégimes temporaires.

Avec la boîte normale, en passant de première en deuxième, on retombe à 9,25 CV (puissance maxi de 12,2 CV) — de 2^e en 3^e, à 11,1 CV — de 3^e en 4^e, à 11,8 CV. Avec la boîte compétition, on retombera successivement à 11,15 CV, 11,85 et 12,1 CV.

Ainsi, avec la boîte compétition, une fois la première amenée au régime de puissance maximum, on n'aura jamais moins, à pleins gaz, de 11,15 CV (soit 91,4 % de la puissance maximum). Avec la boîte normale, on retombera jusqu'à 9,25 CV, soit seulement 76,8 % de la puissance maxi.

Par contre, on disposera, avec la boîte normale, d'une puissance plus élevée dès les basses vitesses. Par exemple, ici, pour avoir plus de 11 CV, avec la boîte compétition, il faut rouler à 46 % de la vitesse obtenue en prise au régime de puissance maximum. Avec la boîte « normale », cette vitesse est bien plus réduite et est de 29 % de la même vitesse « étalon » (pas même les deux tiers du cas précédent).

Possibilités comparées, pour une même démultiplication finale en 4^{me}, selon que l'on dispose de la boîte de vitesses « normale » ou de la boîte de vitesses « compétition ». Pour plus amples explications, voir le texte.



DE NOMBREUSES DEMULTIPLICATIONS SECONDAIRES

Toujours pour la même raison qu'un tel moteur peut servir à des fins sportives, l'acheteur peut choisir entre deux pignons de sortie de boîte différents (14 et 16 dents) et entre quatre couronnes arrière (de 46, 50, 52 et 54 dents).

On peut ainsi obtenir huit démultipliations secondaires différentes :

Couronne AR	Pignon 16 dents	Pignon 14 dents
46 dents	2,875	3,286
50 dents	3,125	3,571
52 dents	3,25	3,714
54 dents	3,375	3,857

Le choix est donc assez vaste et, en prenant les valeurs extrêmes, celle de 54/14 est 1,34 fois plus démultipliée que celle de 46/16.

seurs hydrauliques incorporés. Notons que l'articulation de la fourche oscillante arrière fait l'objet d'un brevet, le système utilisé permettant le maintien constant du jeu initial de montage.

LES FREINS

Comme il se doit, le frein avant est d'un diamètre plus important que le frein arrière; 160 mm. contre 140. Par contre, pour assurer une plus grande progressivité du frein arrière, ce dernier a une largeur de garniture plus grande : 40 mm. contre 35.

QUELQUES AUTRES DETAILS

Le réservoir de 15 litres à évidements, est monté sur caoutchouc et possède un bouchon à fermeture rapide. Sur demande, il peut être livré un couvre-réservoir de compétition.

Grandes roues de 19 pouces, avec jantes en alliage léger, chaussées de pneus Pirelli de 2,50 pouces de section à l'avant, de 2,75 à l'arrière.

Quelques cotes:
Empattement de 131 cm. et longueur hors-tout de 198 cm.
Guidon étroit de 56 cm. de large (évidemment, un guidon compétition peut être fourni sur demande).
Hauteur de selle de 79,5 cm. et de 94 cm au guidon.
Poids, à vide, de 90 kg.

projets sportifs...

Connaissant l'attachement de M. F.-X. Bulto pour la compétition vitesse, nous lui avons demandé quels étaient ses projets dans ce domaine.

« ...A l'heure actuelle, nous n'avons qu'une petite usine qui, durant le mois de mai qui vient de s'écouler, a permis la sortie d'une moyenne de deux motos par jour. Momentanément, notre but principal est d'augmenter cette production de toutes nos forces et tant qu'il nous est possible, puisque, pour le moment, nous sommes — heureusement! — accablés par les commandes... D'ailleurs, notre production quotidienne était déjà passée à 5 motos par jour en août, et nous espérons atteindre le chiffre de 7-8 en ce mois de septembre.

« ...Nos projets sportifs sont bien nombreux, puisque notre affection pour le sport motocycliste continue à être toujours aussi vivante. Mais je crois que nous ne pourrions recommencer efficacement notre campagne de compétition qu'à la saison 1960 ».

Néanmoins, les Bultaco ont participé, en ce début de saison, aux épreuves réservées aux 125 cc « commerciales » inscrites lors du G.P. d'Espagne, à Barcelone, et lors du G.P. de Madrid, sans parler des 24 Heures de Montjuich, ce pendant de notre Bol d'Or. Il faut dire que M. Bulto a su s'attacher certains des meilleurs pilotes qu'il équipait déjà, précédemment, chez Montesa : John Grace, Cama, Gonzalez, Sirera, Quintanilla, etc...

A Barcelone, c'est une Montesa qui gagne, pilotée par Elizalde. Mais Grace ne finit qu'à 1/10^e de seconde derrière. De plus, sur les dix premiers classés, les Bultaco classent huit de leurs machines, dont les 2^e, 3^e, 4^e et 5^e.

A Madrid, Grace et Cama font premier et deuxième, puis viennent deux Montesa, puis successivement une Bultaco, une Montesa, une Bultaco, une Montesa. Mais il faut dire qu'une chute d'Elizalde, peu avant la fin de la course, empêcha la première monte de Montesa de disputer ses chances jusqu'au bout.

A Montjuich, les Bultaco font 2^{me}, 3^{me}, 5^{me} et 6^{me} du classement général (la 1^{re} place étant remportée par une 600 BMW), précédant toutes les Montesa.

Dans leur catégorie 125 « tourisme », elles remportent les 4 premières places.

Ceci, ce sont les résultats obtenus « au départ » puisque ce n'est que l'an prochain que la Cemoto ne commencera « efficacement sa campagne de compétition ».

Evidemment, nous nous sommes adressé à M. Bulto afin de savoir en quoi il modifiait ses machines pour les aligner sur les circuits de vitesse. Nous ne nous attendions pas à ce qu'il nous dévoile tous ses secrets; mais, néanmoins, voici ce qu'il nous répond :

« La vitesse maximum de nos 125 Bultaco, telles que nous les livrons dans la série, est de 115-117 km/h (moyenne chronométrée sur 2 km), pilote en position « couchée ».

Une première modification consiste en un échappement légèrement plus court et en un silencieux aux « chambres » intérieures un peu modifiées. La vitesse passe alors à 120 km/h.

Une 2^{me} modification consiste à remplacer le silencieux par une chambre de détente en bout du même tube d'échappement... chambre qui, en réalité, ne rend guère silencieuse la détente... mais enfin, nous obtenons alors 124-125 km/h (toujours dans les mêmes conditions de chronométrage). C'est avec des machines modifiées en ce sens que nous avons couru les 24 Heures de Montjuich.

Evidemment, avec chacune de ces modifications, le moteur perd de la puissance à bas régimes... mais pour en gagner à régimes élevés.

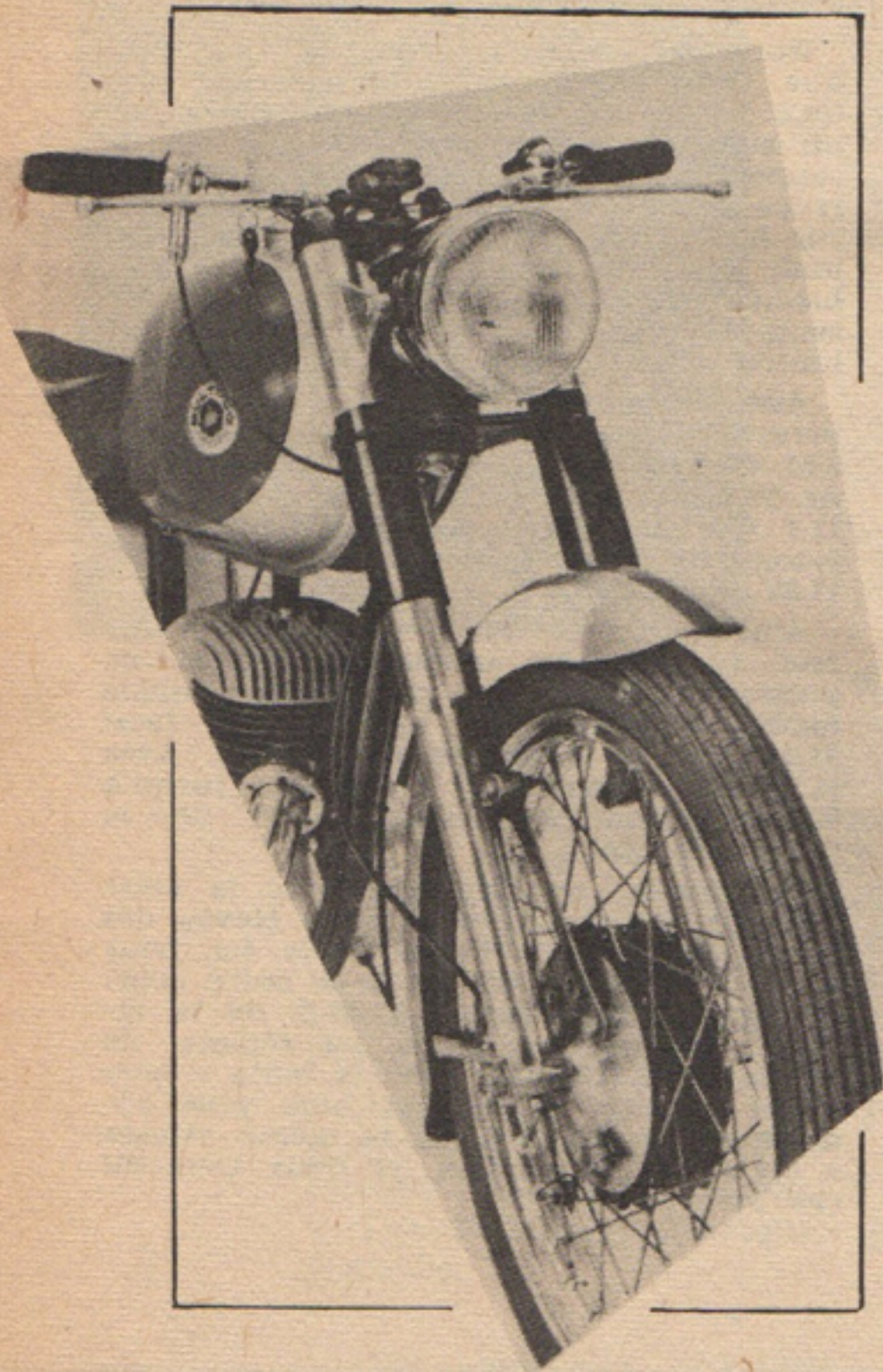
quand ces machines "sport" passeront-elles les pyrénées ?

La Montesa « Brio 110 », la Bultaco « Tralla 101 » sont les signes évidents d'un tournant de l'industrie motocycliste espagnole. Celle-ci fait maintenant preuve d'une vitalité de bon aloi, nous offre des modèles « sport » en petites cylindres valant pas loin de 100 CV/l...

Et quand ces machines (parmi lesquelles les Bultaco semblent vouloir prendre une place de 1^{er} choix) sortiront de leur péninsule, il est certain qu'elles sauront attirer plus d'un jeune sportif.

J. B.

Ricardo Quintanilla



La fourche télescopique et le moyeu-frein de 160 mm de diamètre, dont l'ancrage se fait par un long tirant.

la partie cycle

Le cadre proprement dit est un simple berceau. Mais la partie arrière en est étudiée afin d'assurer une réelle rigidité; et ainsi, nous avons un tube qui remonte verticalement derrière le bloc jusqu'au bec de la selle double, alors que deux autres tubes partent vers l'arrière, jusqu'au niveau de la fixation supérieure des éléments de suspension.

LES SUSPENSIONS

A l'avant, nous trouvons une classique fourche télescopique, avec amortisseurs hydrauliques incorporés.

A l'arrière, suspension oscillante à éléments séparés, également avec amortis-

MOTO-CROSS DES NATIONS (suite de la page 949)

Pilote en gros progrès, machine merveilleusement rapide !

— Si M. Castel, président de la Commission de moto-cross de la F.F.M., n'avait pu se rendre à Namur, M. Guenix, du Comité de la F.F.M. s'y trouvait en compagnie de Mme et de l'une de ses filles, déjà présente l'an dernier à Knutstorp.

M. Guenix a demandé le lendemain,

lors de la Conférence des Experts, que la France ait le Cross des Nations 1960. C'est chose acceptée à l'unanimité, sous réserve de l'approbation — certaine — de la F.I.M. en octobre.

Le prochain Cross des Nations se déroulera donc à Cassel.

— Rencontré encore une sympathique personnalité, M. Roy, président du Co-

mité financier de la F.F.M. et grand sportif néanmoins.

A preuve: M. Roy avait également amené Mme Roy à Namur.

— M. Taylor a passé la main, M. Paines le remplace (avec brio). C'est un homme fort sympathique, formé par son prédécesseur et pour qui ce coup d'essai a été un coup de maître !

R. C. D.

RÉSULTATS TECHNIQUES

Nous vous donnons ci-dessous les résultats officiels tels qu'ils ont été communiqués aux journalistes par les services de chronométrage et de pointage. Vous ne manquerez pas d'observer qu'ils contiennent une erreur :

Au classement individuel, nos compatriotes sont ainsi portés : ... 17. Ledormeur... 19. Hazianis... 20. Godey... 22. Bertrand... Cependant, au classement inter-nations, la France est classée d'après les résultats obtenus par Ledormeur, Hazianis... et Bertrand (ce dernier classement s'effectuant par l'addition des temps réalisés par les trois meilleurs classés de chaque nation représentée).

Si Bertrand est bien notre quatrième classé individuellement, comme il est dit plus haut, c'est sur les places de Ledormeur, Hazianis et GODEY que doit s'effectuer notre classement national. Ou alors, si Bertrand est incorporé dans le trio dont les temps sont retenus au classement inter-nations, c'est qu'il est arrivé AVANT Godey, qu'il doit dès lors précéder au classement individuel !

Vous aurez vu par ailleurs que cette hypothèse semble être la bonne. En attendant que la lumière soit faite sur ce point litigieux, voici les classements de la course de Namur :

PREMIERE SERIE, sept tours, 25,2 km :
1. Bill NILSSON (S, Crescent-AJS 7R), 29' 50" 1; 2. Scaillet (B, Matchless), 30' 58" 2; 3. Smith (GB, BSA officielle), 31' 14" 4; 4. Johansson (S, Crescent-BSA), 31' 24" 1; 5. Curtis (GB, Matchless officielle), 31' 38" 2; 6. Archer (GB, Norton), 31' 45" 5; 7. Courajod (CH, BSA), 32' 12" 2; 8. De Soete (B, Matchless), 32' 49" 9; 9. Sigvardsson (S, Matchless officielle), 32' 53" 1; 10. Paul Godey (F, BSA), 33' 29" 1; 11. Rombauts (B, BSA), 33' 31" 6; 12. Guy Bertrand (F, BSA), 33' 46" 1; 13. Clijnk (H, BSA), 34' 01" 1; 14. Altafini (I, Bianchi), 34' 59" 1; 15. Van den Oever (H, BSA), 35' 19" 1; 16. A Dirks (H, BSA), 37' 02" 1; 17. Georges Delpyrat (F, BSA), 37' 17" 1; 18. Lynegaard (DK, Triumph), 38' 34" 1; 19. Lanfranco (I, Bianchi), 6 tours en 35' 01" 5; 20. S. Hansen (DK, BSA), 6 tours en 39' 31" 2.

Meilleur tour : Nilsson (le premier) en 4' 06".

★

SECONDE SERIE, sur la même distance que précédemment : 1. Donald RICKMAN (GB, Triumph « Metisse »), 30' 24" 3; 2. Lundell (S, Monark officielle), 30' 57" 2; 3. Nic Jansen (B, Matchless-Sarolea), 31' 16" 2; 4. B. Dirks (H, BSA), 31' 26" 1; 5. Draper (GB, BSA officielle), 31' 36" 1; 6. Baeten (B, AJS 7R), 32' 11" 8; 7. Gérard Ledormeur (F, BSA), 32' 53" 7; 8. Donnay (B, FN ex-d'usine), 32' 59" 3; 9. Lundin (S, Monark officielle), 34' 12" 1; 10. Gustavsson (S, Monark officielle), 34' 19" 9; 11. Hazianis (F, BSA), 34' 58" 9; 12. Rapin (S, BSA), 35' 09" 1; 13. Rickman (H, BSA), 35' 42" 1; 14. Rasmussen (DK, BSA), 35' 52" 1; 15. Chuchart (F, BSA), 36' 01" 1; 16. Langel (CH, BSA), 36' 25" 1; 17. Oebre (DK, BSA), 38' 08" 1; 18. Petersen (DK, BSA), 38' 15" 1; 19. Joep Jansen (H, BSA), 38' 21" 1.

Meilleurs tour : Don Rickmann en 4' 15".

★

A l'issue de ces deux séries, se trouvaient qualifiés d'office les pilotes suivants : (les 3 qui, pour chaque pays, avaient réalisé les meilleurs temps) : ANGLETERRE : Rickman, Smith, Draper; SUEDE : Nilsson, Lundell, Johansson; BELGIQUE : Scaillet, Jansen, Baeten; FRANCE : Ledormeur, Godey, Bertrand; HOLLANDE : Clijnk, Van den Over, B. Dirks; DANEMARK : Oebre, Petersen, Rasmussen; SUISSE : Courajod, Langel, Rapin.

Ont été ensuite qualifiés sur décision du jury international (d'après leurs temps respectifs dans les séries et afin de porter au maximum de trente partants les pilotes admis en finale) les coureurs suivants : ANGLETERRE : Archer, Curtis; SUEDE : Lundin, Gustavsson, Sigvardsson; BELGIQUE : Donnay, Rombauts, De Soete; FRANCE : Hazianis.

Deux nations abordaient par conséquent la finale au grand complet (Suède et Belgique) avec six partants; l'Angleterre perdait Burton; nous laissons Chuchart et Delpyrat sur la touche; les Danois ne conservaient que cinquante

pour cent de leur effectif initial tout comme les Hollandais et si les Suisses, venus à trois seulement, avaient réussi à se qualifier, les Italiens, arrivés à quatre, étaient entièrement éliminés.

Rappelons que, pour être éventuellement qualifiés, les pilotes devaient accomplir obligatoirement les 7 tours de leurs séries respectives et aborder le dernier de ces 7 tours dans les cinq minutes suivant l'arrivée du vainqueur.

★

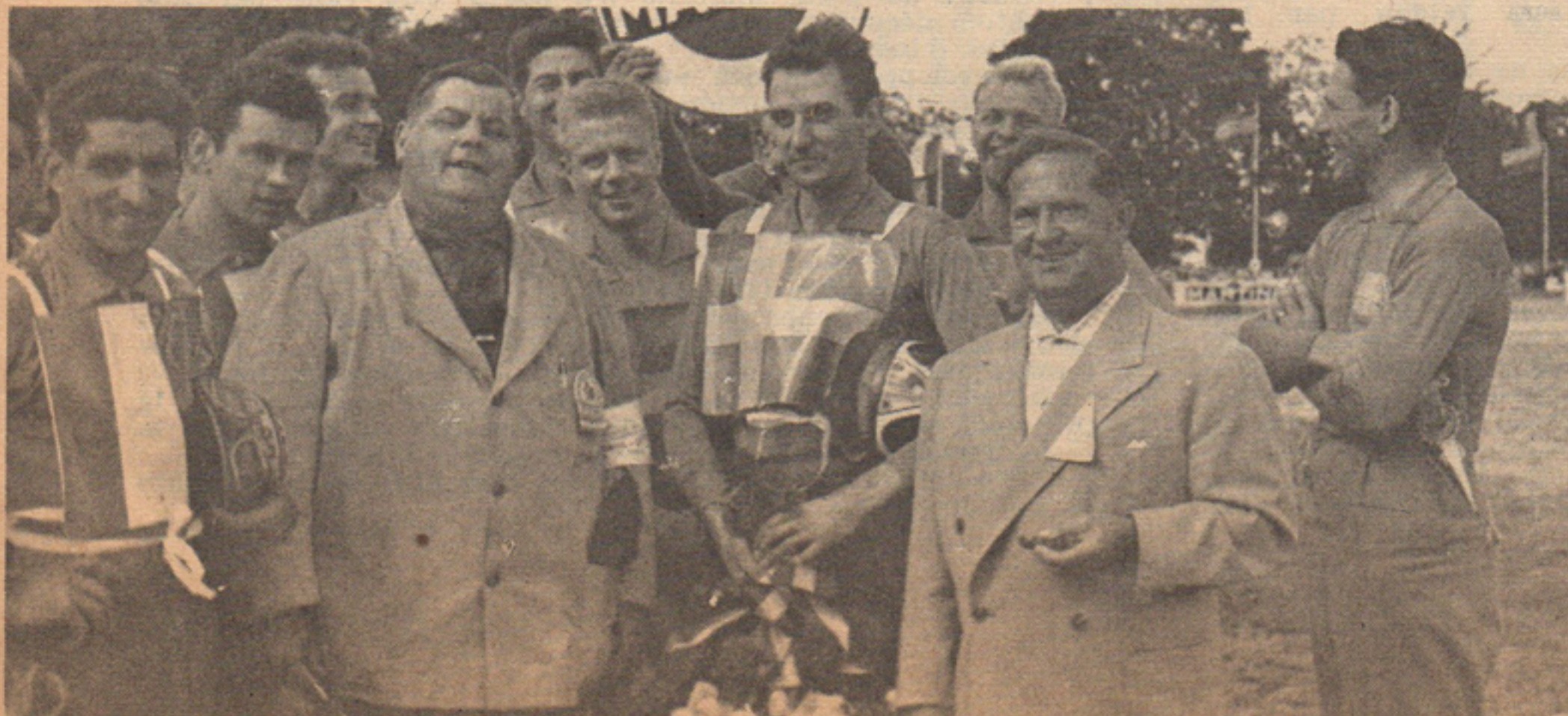
CLASSEMENT DE LA FINALE (course sur 11 tours, soit 39,6 km) : 1. Donald RICKMAN, 47' 50" 3; 2. Lundell, 48' 41" 1; 3. Lundin, 48' 56" 6; 4. Sigvardsson, 48' 58" 9; 5. Smith, 48' 59" 1; 6. Draper, 49' 18" 1; 7. Nilsson, 49' 47" 8; 8. Archer, 50' 39" 3; 9. Jansen, 50' 53" 1; 10. Curtis, 51' 00" 1; 11. Rasmussen, 51' 03" 7; 12. B. Dirks, 52' 01" 1; 13. Clijnk, 52' 34" 2; 14. Gustavsson, 52' 49" 2; 15. à 1 tour Johansson; 16. Rapin; 17. Ledormeur; 18. Scaillet; 19. Hazianis; 20. Godey; 21. à 2 tours Donnay; 22. Bertrand; 23. Petersen; 24. Oebre; 25. Langel; 26. Van den Oever.

Meilleur tour par Lundin, en 4' 12".

★

CLASSEMENT INTER-NATIONS (selon les temps additionnés des trois premiers placés de chaque fédération nationale, à condition que ces coureurs aient terminé dans le délai imparti par le jury international et suivant l'arrivée du premier au classement individuel ci-dessus) : 1. Angleterre (avec Rickman, Smith, Draper), 2 h 26' 7" 5; 2. Suède (avec Lundell, Lundin, Sigvardsson), 2 h 26' 36" 5, soit à 29 secondes seulement; 3. Belgique (avec Jansen, Scaillet, Donnay), 2 h 30' 11" (mais les temps de Scaillet et Donnay ne nous ont pas été communiqués); 4. France (avec Hazianis, Ledormeur, Bertrand (???), 2 h 30' 36" 3, soit à 25" 3/10 des Belges, mais les temps de nos compatriotes n'ont pas davantage été rendus publics; 5. Hollande (avec B. Dirks, Van den Oever, Clijnk), 2 h 33' 11".

La Suisse, le Danemark n'ont pu se classer davantage dans la finale que l'Italie n'avait pu le faire dans les séries.



Français et Suédois sympathisent à Namur où, derrière MM. Seery et Roy se reconnaissent Delpyrat, Hazianis, Ledormeur, Bertrand Johansson, Gustavsson, Lundin et Sigvardsson.

TRIBUNE

LIBRE

UNE FOIS DE PLUS : PAS DE CASQUE !..

C'EST avec grand plaisir que je viens de constater qu'un intellectuel, futur médecin, expose dans le numéro du 1er août de Moto-Revue un point de vue diamétralement opposé au mien. Donc, de ce fait, pour le port obligatoire du casque. En république, on discute librement. Et il est bon que se manifeste chaque opinion.

Tout d'abord, que M. Tesnier veuille bien cesser de penser certaines choses concernant mon état familial, social, mental, moral, etc... Je ne suis pas seul dans la vie, j'ai des ascendants partiellement à ma charge, un enfant, je ne suis pas plus égoïste que le commun des mortels et mon inconscience à moto ne doit pas dépasser un niveau très tolérable puisque, malgré elle, je suis toujours exempt de fractures du crâne ou d'ailleurs après 30 années de pratique moto sur machines rapides, alors que le ski, lui, m'a déjà valu une fracture.

Je déplore autant que M. Tesnier les accidents graves survenant à des pratiquants du deux-roues à moteur et j'ai vu un certain nombre de mes collègues motocyclistes subir des dommages physiques, tout au long de mes 30 années de moto, sans être pour cela omnubilé par l'image du motard gisant sur la route le crâne ouvert. M. Tesnier est jeune et encore impressionnable. Un décès par accident moto dans ses proches connaissances et des passages d'études dans des salles de chirurgie logeant des accidentés du crâne sont choses certes impressionnantes. Mais elles ne doivent pas justifier une hantise de l'accident possible d'où découle la certitude que le port du casque est indispensable.

La thèse de M. Tesnier peut se résumer en deux idées directrices. Primo : en ce qui concerne le port du casque la liberté individuelle doit être réduite à néant, et le casque porté obligatoirement. Secundo : tous les utilisateurs de deux-roues motorisés, et surtout les jeunes, n'ont pas réellement conscience du danger qu'ils courent.

M. Tesnier dit bien « tous les utilisateurs » (ligne 37 de son texte) courent un danger. Eh bien, là, je suis de son avis. Il y a danger aussitôt que l'homme se déplace à une vitesse telle que l'arrêt instantané pour une cause fortuite créée de par l'inertie du corps humain, un choc provoquant des dégâts plus ou moins graves à physique de ce corps. Ceci est valable pour tous les modes de locomotion mécaniques à vitesses élevées, tels que motos, autos, trains, avions. Mais ce danger justifie-t-il une obligation collective de protection et l'application de cette obligation à la seule moto ?

Je dis que non. Et je développe mon point de vue.

Frenons quelques cas. Il m'arrive continuellement de prendre en passager sur ma selle biplace des personnes différentes auxquelles je fais effectuer des parcours de plusieurs dizaines de km. Pour satisfaire aux théories de M. Tesnier devrai-je acheter un casque tour de tête 62, que je trimballerai continuellement avec moi en vue de le poser sur toute tête de passager occasionnel où il sera retenu par les oreilles ?...

En France, il roule plusieurs millions de deux-roues motorisés et ce nombre est appelé à s'accroître du fait de la progression constante du cyclomoteur. Voyons le cas d'un utilisateur courant, avec casque « obligatoire ». Mlle Rose, ce samedi après-midi, a plusieurs courses à faire. Il fait chaud et elle revêt une robe légère. Puis elle enfourche son cyclo ou son scooter, après avoir ajusté son casque « obligatoire ». Elle roule 500 mètres. Voici l'épicerie. Arrêt, dépose du casque. Parce qu'il faut bien admettre que le casque n'est pas une coiffure que va conserver sur la tête toute personne ayant le sens du ridicule et un brin de saine coquetterie, lorsqu'elle est à pied au milieu d'une file d'acheteurs. Achats. Sortie du magasin et repose du casque. Nouveaux 500 mètres à cyclo. Mercerie, arrêt, etc... Et ainsi de suite devant tous les lieux d'achats. Pratiquement, chaque arrêt avec descente de machine verra la dépose du casque. Cette opération fastidieuse est absolument inconciliable avec l'emploi normal d'un deux-roues.

M. Tesnier ne pense pas, ou ne veut pas admettre, que certaines obligations de vie courante deviennent absolument crispantes si elles ne répondent pas à une nécessité absolue. Il est certain que les humains préfèrent courir une faible part de risque plutôt que d'être empoisonnés par ces détails. La pose et dépose continue d'un casque fait bien partie de la catégorie des détails empoisonnants et c'est une raison majeure pour ne pas rendre le port de cet accessoire obligatoire.

A l'appui de cette thèse je propose l'exemple suivant, indiscutable. Dans les accidents de passagers de voitures, il y a très peu de gens écrasés par compression des parties du véhicule, et la grosse majorité des accidentés l'est par projection du corps, soit contre une partie dure du véhicule, soit contre le sol après éjection. Or, il existe un moyen infaillible de se protéger contre la projection ou l'éjection : c'est la bretelle de fixation au dossier, bretelle allant d'une épaule, à la hanche opposée et fixant solidement le buste au dossier ainsi que cela se pratique pour le pilote d'avion militaire de chasse. Cette bretelle pour automobiliste est facilement réalisable sur toute voiture. Le nombre des accidentés corporellement par manque de bretelle est de loin supérieur au nombre des accidentés par manque de casque. Mais dans le monde des utilisateurs d'autos, dont je fais aussi partie, personne ne veut entendre parler d'avoir le buste obligatoirement fixé au dossier. Et la Société ne se mêle pas de protéger les automobilistes contre eux-mêmes...

Comme, une fois ses études terminées, M. Tesnier ne manquera pas de fonder un foyer et d'avoir des enfants, comme sa situation l'obligera à posséder une voiture pour donner ses visites de médecin, je serai fort curieux de voir si ses théories de protection contre le risque éventuel seront appliquées dans sa voiture pour lui et les siens. Mais je suis bien certain qu'au ficelage, en saucisson à un dossier, M. Tesnier préférera la liberté de mouvements et le léger risque encouru de ce fait.

Eh bien, qu'on laisse les utilisateurs de deux-roues libres aussi de courir un risque éventuel. Il est évident que le spectacle des « fractures » d'une région réunies dans une même clinique est impressionnant et donne à penser. Seulement, en égard au nombre des pratiquants, le nombre des victimes est minime et ne justifie nullement l'obligation d'une protection. S'il est certain qu'une minorité d'inconscients prend des risques excessifs par suite du manque de raison, ni moi, ni la majorité des utilisateurs de deux-roues ne voulons subir des contraintes empoisonnantes du fait de la conduite des inconscients.

Que M. Tesnier se persuade bien que s'il lui semble naturel et logique de porter une casque, il semble tout aussi naturel et logique à une majorité d'utilisateurs de deux-roues de n'en pas porter. Et qu'il se dise surtout que le libre comportement de cette majorité n'a pas à être violé par une obligation découlant du comportement imprudent d'une faible minorité d'inconscients.

Le développement des machines dans le monde moderne crée pour l'homme quelques risques nouveaux qui sont largement compensés par l'augmentation de la durée et du niveau de vie. Je suis contre trop de réglementation, contre toutes mesures enlevant possibilité du choix aux gens sensés. Je suis surtout, dans le cas dont nous discutons, formellement contre une obligation faite à plusieurs millions d'utilisateurs sous prétexte de protéger contre elle-même une minorité d'inconscients.

Puisque M. Tesnier est lecteur de Moto-Revue depuis plusieurs années, s'il reprend la page 1.055 de M.-R. du 11 septembre 1954, il verra que ma position est toujours ferme et inchangée. Comme en 54 et comme toujours je dis : pour la pratique du sport moto, casque obligatoire et pour tout le reste liberté à l'utilisateur de coiffer ce qui lui plaît.

Cordialement vôtre, M. Tesnier. Et mes plus amicaux saluts de « Non Casqué ».

P. MEYER, Dijon.

100 PARILLA "SLUGHI"

DESCRIPTION TECHNIQUE

MOTEUR

Monocylindre horizontal quatre temps à soupapes en tête (culasse plate); culasse en alliage léger; cylindre en alliage léger chromé dur.

Alésage : 52 mm.
Course : 46 mm.
Cylindrée : 97,7 cc.
Taux de compression : 7,2 à 1.
Puissance maximum : 6 CV.
Régime correspondant : 7.200 t/m.

BOITE DE VITESSES ET TRANSMISSIONS

Transmission primaire par pignons à taille hélicoïdale.

Rapport de transmission primaire : 2,869 à 1.
Embrayage à disques multiples travaillant dans l'huile.

Transmission secondaire par chaîne 1/2"X3/16" et pignons 14X41 dents.

Rapport de démultiplication secondaire : 2,928 à 1.
Rapports internes de boîte : 1,06 (100 %) - 1,40 (75,75 %) - 1,85 (57,35 %) - 2,93 (36,2 %) à 1.

Rapports de démultiplication finale : 24,54 - 15,49 - 11,72 - 8,87 à 1.

PARTIE CYCLE

CADRE : coque auto-porteuse en tôles d'acier de 12/10 embouties et soudées.

SUSPENSION AV : fourche télescopique, du type semi-hydraulique.

SUSPENSION AR : fourche oscillante faisant

travailler à la compression un bloc de caoutchouc.

JANTES : 17", en acier.
FREINS : Ø des tambours : 140 mm; largeur des garnitures : 25 mm.
PNEUS : AV et AR : 3,25-17.
RESERVOIRS : essence : 6 l; carter faisant office de réservoir d'huile, d'une contenance de 1,3 l.
POIDS : 88 kg à vide.

RÉGLAGES — ENTRETIEN

ALLUMAGE : par volant magnétique (fournissant également l'éclairage) muni d'un dispositif d'avance automatique.

Ecartement des vis platinees : 0,4-0,45 mm.
Avance à l'allumage (pleine avance) : 42° ou 6,75 mm.

BOUGIE : filetage long; degré thermique 240° pour usage normal et 260° pour usage intensif.

JEU AUX CULBUTEURS (à froid) :

Admission : 10/100.
Echappement : 15/100.

CALAGE DE LA DISTRIBUTION (avec un jeu aux soupapes de 0,5 mm) :

AOA : 26° RFA : 48°
AOE : 56° RFE : 18°

CARBURATEUR : Dell'Orto UA 16 BS.

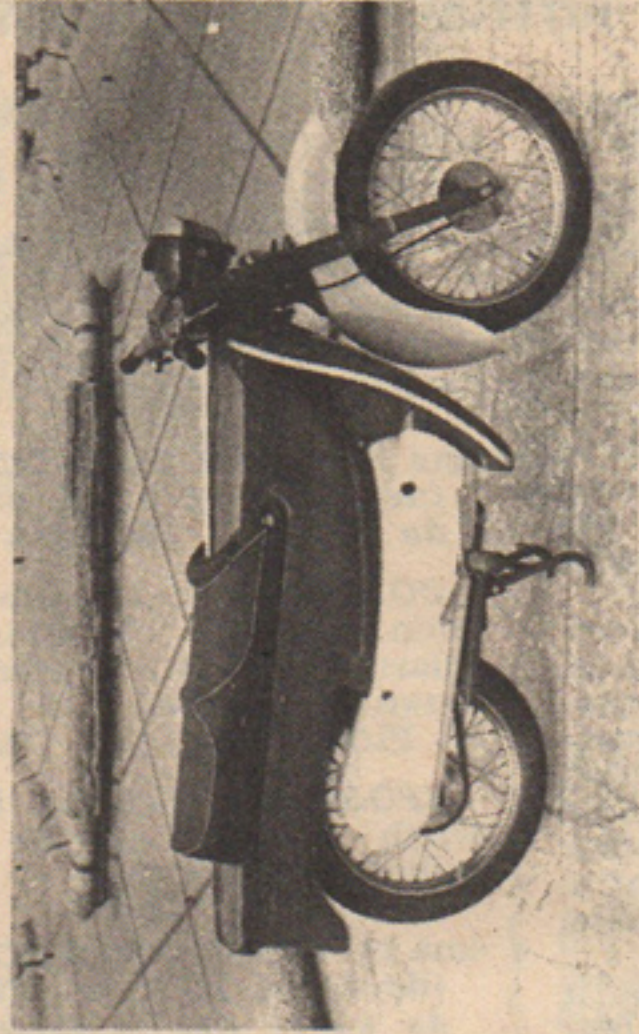
Diamètre de passage des gaz : 16 mm.
Gicleur principal : 70.

Gicleur de ralenti : 35.
Position d'aiguilles : 2me cran.

Filtre à air garni de paille métallique.
GRAISSAGE : moteur : 1,30 l huile SAE 50 (été) ou SAE 30 (hiver).

PRESSION DES PNEUS :

solo : AV : 1,5 kg — AR : 1,9 kg.
duo : AV : 1,7 kg — AR : 2,3 kg.



RÉSUMÉ DE L'ESSAI

Machine utilitaire bien conçue, le 100 cc « Slughi » Parilla nous a séduit par sa maniabilité, sa tenue de route, excellente, la protection qu'il offre, tout ceci en faisant un véhicule très à l'aise dans la circulation urbaine.

Au moteur, d'un bon rendement et de bonnes performances, nous reprocherons surtout le niveau élevé de ses bruits de transmission et de distribution, ainsi que de « tirer trop long ». En revanche, nous retiendrons, parmi ses qualités, sa faible consommation, sa nervosité, la facilité de manœuvre de la boîte de vitesses, l'absence de vibrations.

Le freinage est un peu déficient et c'est là le principal défaut de cette machine dont un grand nombre de qualités ou de détails astucieux font une machine d'un emploi très agréable, rationnel et pratique.

En bref, le « Slughi » a les performances moteur et la tenue de route d'une moto 125 cc, mais il possède également les caractéristiques d'emploi et de protection d'un scooter. Un hybride intéressant, parce que réussi.

RÉSULTATS OBTENUS

Vitesses maxima :

	solo	duo
1re	44 km/h (10.200 t/m)	
2me	68 km/h (9.930 t/m)	
3me	81 km/h (8.960 t/m)	71 km/h (7.860 t/m)
4me	79 km/h (6.610 t/m)	73 km/h (6.110 t/m)
	assis.	
	90 km/h (7.530 t/m)	
	couché.	

Sans pare-fanges : 4me (assis) : 80 km/h (6.690 t/m) et 93 km/h (7.780 t/m) couché.

Epreuve de côte :

(350 m, pente moyenne 8,7 %)
Pilote 55 kg : 28" 1/5, moy. 44,7 km/h (1-2-3)
Pilote 70 kg : 29" 2/5, moy. 42,85 km/h (1-2)
Duo (55+70 kg) : 35", moy. 36,0 km/h (1-2)

Accélération :

100 m départ arrêté	: 9" 4/5, moy. 36,75 km/h
200 m départ arrêté	: 15" 1/5, moy. 47,35 km/h
300 m départ arrêté	: 20" 1/5, moy. 53,45 km/h
400 m départ arrêté	: 24" 4/5, moy. 58,05 km/h
500 m départ arrêté	: 29" 1/5, moy. 61,65 km/h
1000 m départ arrêté	: 50" 2/5, moy. 71,45 km/h

Freinage :

(De 50 km/h à l'arrêt complet)
AV seul : 19,65 m (décélérat. moy. : 4,9 m/s ²)
AR seul : 19,10 m (décélérat. moy. : 5,05 m/s ²)
Les deux : 13,80 m (décélérat. moy. : 7,0 m/s ²)

Consommation :

30 km/h : 1,20 l	65 km/h : 2,40 l
35 km/h : 1,25 l	70 km/h : 2,70 l
40 km/h : 1,30 l	75 km/h : 2,95 l
50 km/h : 1,50 l; maxi assis (79 km/h) : 3,10 l	
60 km/h : 2,05 l; maxi couché (90 km/h) : 2,95 l	
Consommation normalisée : 2,20 l à 59 km/h.	

CONDITIONS D'ESSAI

Kilométrage effectué : 1.000 km
Taille de l'essayeur : 1,70 m
Poids de l'essayeur : 70 kg
Réglages spéciaux ou modifications : néant

Date et lieu de l'essai : du 21 août au 7 septembre 1959 (Seine et Seine-et-Oise).

Conditions atmosphériques : pression : 748 mm de mercure ; température 22,9 °C ; humidité relative 33 %.

PRIX : MACHINE NON IMPORTÉE

DEMAIN A MONTLHÉRY

CHAMPIONNAT DE FRANCE NATIONAL ET CRITERIUM NATIONAL DES MACHINES "SPORT"

C'EST en effet demain, 13 septembre, que se dérouleront ces deux importantes compétitions, au terme desquelles seront sacrés les champions de France Nationaux en 125, 175, 250, 350 et 500 cc ainsi que les meilleurs pilotes en sport (criterium).

★

Si le principe d'un Championnat de France sur une seule épreuve peut ne pas réunir tous les suffrages — dont les nôtres — on pouvait néanmoins espérer que nombreux seraient les pilotes à prendre le départ : un titre de Champion de France, même national, c'est (ou, plutôt, ce devrait être) quelque chose.

Or, il semble bien qu'il n'en sera rien. Au moment de « boucler » le numéro, les organisateurs nous ont remis la liste complète des engagés. A vrai dire, cette liste est bien maigre, même s'il y a des engagés de dernière heure.

Mais, de toutes façons nous sommes déçus, car nous nous attendions à une participation plus nombreuse, et le deuxième paragraphe de l'article 5 du règlement — qui prévoyait que le nombre de partants maximum serait de 45 concurrents par classe — fait évidemment sourire aujourd'hui.

A quoi faut-il attribuer cela ?

A la simple raison, semble-t-il, que si les engagements sont gratuits, par contre l'assurance obligatoire varie de 9 à 10.000 frs !...

Quant aux prix, ce sont ceux habituellement accordés par la F.F.M. aux champions de France seulement, c'est-à-dire aux seuls premiers !... Ces premiers recevront encore de belles coupes en cristal, offertes par B.P. Dunlop, de son côté, récompensera les vainqueurs en sport qui recevront un Trophée offert par la F.F.M.

★

Donc, les premiers seront seuls récompensés et, finalement, c'est le côté matériel de la manifestation qui est à l'origine de son peu d'audience auprès des pilotes.

Nous savons bien que les organisateurs ne peuvent prévoir aucun grand déplacement de foule qui permettrait de remplir les caisses, et de prévoir des prix à l'arrivée.

C'est le drame de toute organisation à Montlhéry.

★

Alors nous posons la question.

Est-il préférable de voir la compétition vitesse nationale mourir lentement et choisir Montlhéry comme dernier gîte.

Ou, chercher, dès maintenant, pour l'année prochaine, un club organisateur (toujours au cas d'une épreuve unique) qui serait sûr de couvrir largement ses frais, afin de pouvoir donner des prix aux 5 premiers par exemple ?

Il semble que les organisateurs, avec, comme titre, « Championnat de France, en une seule épreuve », peuvent déplaire du public. Par ailleurs les participants ayant des prétentions modestes, on pourrait ne rien prévoir comme prime d'engagement, mais par contre, délivrer celui-ci avec l'assurance gratuite. Enfin, prévoir une liste de prix à l'arrivée aussi généreuse que possible.

Car les sportifs veulent bien courir pour le sport... mais sans en être de leur poche.

★

Le départ de la première épreuve aura lieu à 9 h. et les 5 courses se dérouleront sans interruption jusqu'au soir vers les 18 heures.

Ces championnats seront (en partie) marqués par la lutte des jeunes et des anciens.

Mais au petit jeu du cocotier, il se peut bien que ce soient ceux qui se couent qui se retrouveront... le derrière par terre.

1re EPREUVE : MOTOCYCLETTES de 125
(départ à 9 h., 20 tours du circuit de 6,2834 km = 125,668 km) :

COURSE : 1. Roca (Puch) ; 3. Rittaud (Puch) ; 5. Bertrand (MV) ; 7. Forterre (MV Agusta).

SPORT : 2. Belorgeot (Gnome et Rhône) ; 4. Perrot (Follis) ; 6. Baptiste (Gnome et Rhône) ; 8. Prevot (Terrot) ; 10. Frisson (AGF) ; 12. Bouin (Peugeot).

2me EPREUVE : MOTOCYCLETTES de 250
(départ à 10 h. 45, 25 tours du circuit de 6,2834 km = 157,085 km) :

COURSE : 1. Collignon (Guzzi) ; 3. Barone (MV Agusta) ; 5. Bonnal (X...) ; 7. Goll (Peugeot) ; 9. Rittaud (Guzzi).

SPORT : 2. Bailly-Lacresse (Zündapp) ; 4. Prigent (NSU) ; 6. Bargetzi (Royal-Enfield) ; 8. Sorbier (Royal-Enfield) ; 10. Bouin (Peugeot) ; 12. Barthelemy (Zündapp).

3me EPREUVE : MOTOCYCLETTES de 350
(départ à 12 h. 45, 30 tours du circuit de 6,2834 km = 188,502 km) :

COURSE : 1. Claneio (AJS) ; 3. Collignon (Norton) ; 5. Orand (AJS) ; 7. Veltillart (Norton) ; 9. Gomet (Norton) ; 11. Assante (Norton) ; 15. Gomes (Norton) ; 17. Pinton (X...) ; 19. Tano (Velocette).

SPORT : 2. Leteure (BSA) ; 4. Donnawirth (Jawa) ; 6. Le Roy (BSA) ; 8. Billotte (BSA).

4me EPREUVE : MOTOCYCLETTES de 175
(départ à 14 h. 45, 25 tours du circuit de 6,2834 km = 157,085 km) :

COURSE : 1. Couturier (Morini) ; 3. Dalmasso (MV Agusta) ; 5. Roca (Puch) ; 7. Caekebeke (Rumi) ; 9. Barone (MV Agusta) ; 11. Descoureaux (Gnome et Rhône) ; 15. Botacci (X...) ; 17. Moullère (Gnome et Rhône) ; 19. Piednoel (Follis).

SPORT : 2. Herranz (Morini) ; 4. Perez (Terrot) ; 6. Gomet (MV) ; 8. Deloince (Morini) ; 10. Gibert (Motoconfort) ; 12. Venin (Morini) ; 14. Serre (Morini) ; 16. Chalus (Follis) ; 18. Esme (Morini).

5me EPREUVE : MOTOCYCLETTES de 500
(départ à 16 h. 45, 30 tours du circuit de 6,2834 km = 188,502 km) :

COURSE : 1. Monneret (Norton) ; 3. Bargetzi (Norton) ; 5. Noblin (Norton) ; 7. Galibert (Norton) ; 9. Marsaux (Norton) ; 11. Paba (Norton) ; 15. Maucherat (X...) ; 17. Vasseur (X...) ; 19. Antonini (BSA).

SPORT : 2. Inizan (Triumph) ; 4. Croulebois (Norton) ; 6. Bourrin (Triumph) ; 8. Valdevit (Triumph) ; 10. Souvrain (Velocette) ; 12. Comy (X...) ; 14. Broquet (Triumph) ; 16. Tano (Ratier) ; 18. Comy (Norton).

LE 14 : DEPART DES I.S.D.T.

245 pilotes de 16 pays prendront part aux épreuves des Six Jours de cette année. Voici les engagements par cylindres ; quatre dans la classe 75 cc, 3 machines de 100 cc, 32 dans la classe 125 cc, 67 machines de 175 cc, 104 de 250 cc, 27 machines de 350 cc, 6 de 600 cc, et 2 de 750 cc.

Quant aux pays, la Belgique a engagé 5 coureurs, l'Angleterre 13, la Bulgarie 8, le Danemark 2, la Finlande 4, la Hollande 15, l'Irlande 4, l'Italie 16, l'Allemagne Fédérale 40, l'Allemagne Démocratique 20, la Pologne 23, la Roumanie 11, l'U.R.S.S. 22, la Suède 6, la Suisse 10, et la Tchécoslovaquie 46.

Pour les épreuves d'équipes sont engagées 8 équipes de Trophée International, 21 équipes de vase d'argent, 21 équipes de constructeurs et 26 équipes de club.

Les souscriptions des clubs, destinées à rendre possible la participation des pilotes britanniques cette année, ont rapporté presque 1.000 livres sterling de sorte que sept autres pilotes choisis par l'ACU peuvent prendre part à côté de l'équipe du Trophée. Le fait que les constructeurs britanniques décidèrent de ne pas donner l'assistance à une participa-

tion officielle et de ne pas permettre à leurs pilotes de prendre part à l'épreuve est la raison de l'engagement des coureurs privés.

L'ACU a assuré à ces pilotes l'assistance financière du fond mentionné. Il s'agit des coureurs suivants : André Baldet (246 Cotton), Chris Clarke (246 Cotton), Albert Glassbrook (246 Greeves), Ken Milles (498 AJS), John Pigott (347 matchless) et Peter Rose (246 Greeves). Le septième engagé est Roger Kearsley (Royal-Enfield 250 cc) qui est en même temps nommé pilote de réserve pour l'équipe du Trophée.

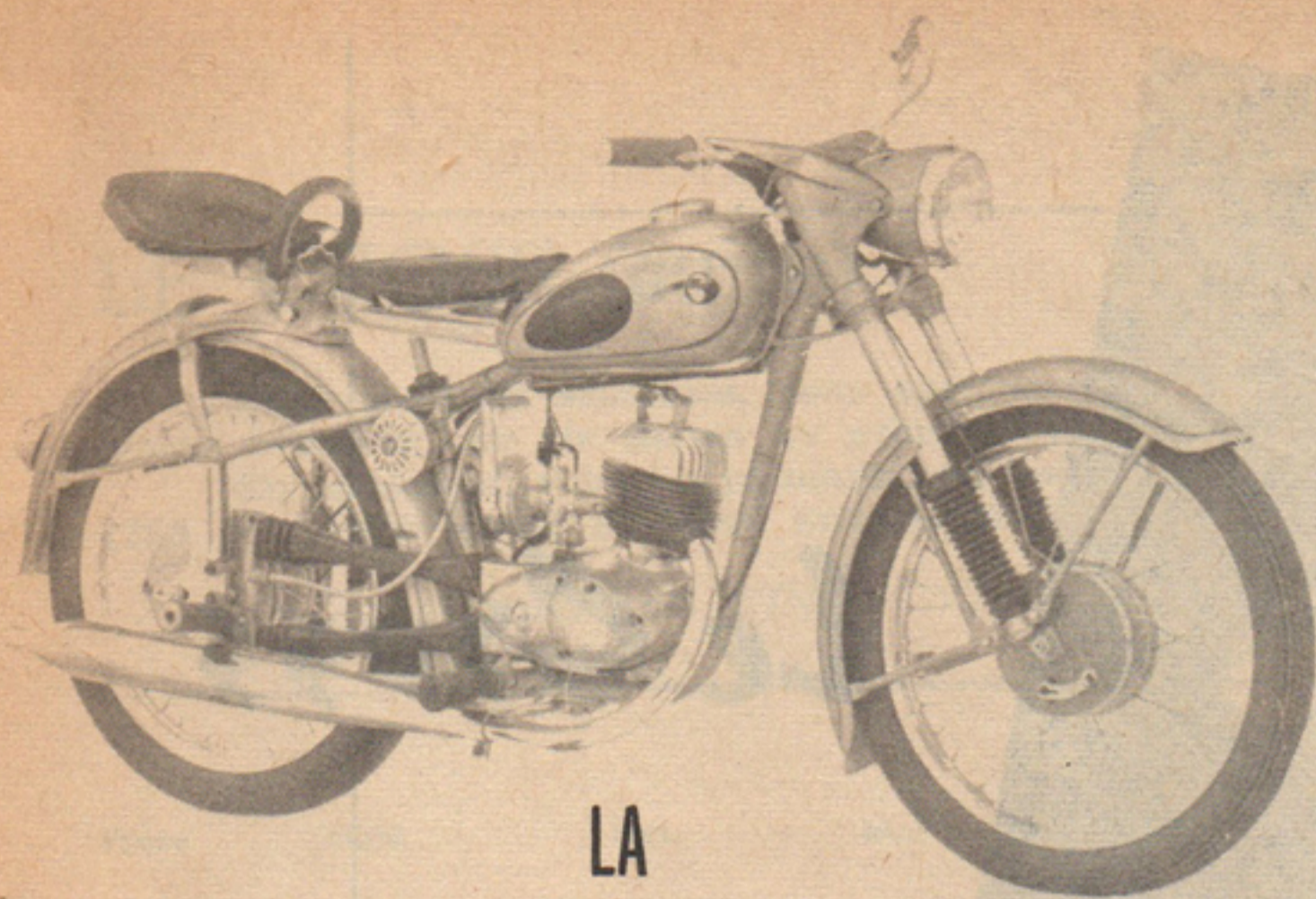
Il vous intéressera sans doute de savoir :

- que le parcours cette année mesure 1.716,7 km.
- que pendant la reconnaissance du parcours, les membres du groupe organisateur ont fait plus de 12.000 km.
- qu'ils leur fallait se creuser le chemin par une neige profonde, que pendant le travail de signalisation du parcours ils avaient à clouer 11.000 panneaux indicateurs.
- qu'ils étaient obligés de sortir 11.000 fois de leur voiture pour effectuer ce travail.

- qu'ils devaient clouer 22.000 clous.
- que pendant l'épreuve, il y aura 6.000 « fonctionnaires » sur le parcours.
- que 6.000 membres de la Croix Rouge Tchécoslovaque, médecins et infirmières, etc..., s'occuperont de la santé des pilotes et des participants.

En même temps que le Concours des Six Jours la première Foire Internationale de Brno battra son plein à une distance de 110 km seulement. Tous les véhicules à moteur de production tchécoslovaque seront exposés à la Foire ainsi que les véhicules de quelques marques étrangères — ceci pour la première fois en Tchécoslovaquie.

Samedi, le 12 septembre, une excursion en car à la Foire de Brno sera organisée pour les journalistes, puisque qu'au deuxième jour du pesage, ils ne seront pas encore trop occupés par leur travail. L'excursion sera gratuite ; départ pour Brno à 7 heures du matin de l'hôtel Moskva à Gottwaldov ; arrivée à Brno à 9 heures, où un petit déjeuner sera servi. Après la visite de la Foire, une conférence de presse et un déjeuner auront lieu. Retour à Gottwaldov avant 18 heures. En route, on visitera le circuit du Grand Prix de Tchécoslovaquie.



ECHOS ET NOUVELLES

LA
M. Z.

125/3

C'est à la foire de Leipzig qu'est apparu ce nouveau modèle, version modernisée et améliorée de la MZ 125/2.

★

Le cylindre reçoit une nouvelle forme, plus carrée, en même temps qu'intérieurement, les transferts de ce 2^e temps ont été modifiés. Le taux de compression a été accru et se trouve porté à 8 à 1, afin d'améliorer le rendement thermique. Accroissement, également, du diamètre de passage des gaz, porté à 22 mm; mais afin de ne pas perdre de la puissance à bas régimes, la longueur du système d'admission a été accrue.

Ainsi, la puissance a été amenée à 6,9 CV (52,5 cv/l), au régime de 5.200 t/m, alors que le couple maximum, situé à 3.500 t/m, est de 0,95 mkg (7,7 mkg/l), ce qui donne 4,65 CV à ce régime.

★

Afin de mieux pouvoir utiliser les possibilités de ce moteur, la boîte de vitesses est maintenant dotée de 4 rapports (au lieu de 3).

★

Notons encore quelques améliorations de détails :

Pneu arrière de 3,00 pouces de section, au lieu de 2,75 ce dernier est conservé à l'avant. Garde-boue un peu plus larges. Batterie maintenant enfermée dans un coffre situé côté gauche de la machine. Dynamo portée à une puissance de 60 watts, ce qui, pour une 125 cc, n'est pas vilain du tout.

★

Poids, réservoir plein, de 109 kg. Vitesse annoncée : 85 km/h en position assise. Consommation indiquée : 2,3 à 4,1 litres aux 100 km, selon le mode de conduite.

★

Il est à penser que ce modèle, typiquement utilitaire, connaîtra le même succès commercial que les 125 cc précédentes de la marque, dont 200.000 exemplaires ont été construits de 1948 à nos jours.

NOUVEAUTES D'AVANT... SALON

Bien que le Salon de la Moto n'ait pas lieu cette année, ce qui est particulièrement regrettable en cet AN 1 du Marché Commun — mais nous reviendrons par ailleurs sur ce sujet — il est indéniable que nos constructeurs préparent l'avenir.

Pendant les mois d'hiver, on peut s'attendre à l'apparition de plusieurs nouveautés dont certaines ne seront peut-être pas commercialisées avant le printemps, traditionnelle époque de vente.

La plus grosse surprise pourrait bien venir de la part du plus conservateur de nos constructeurs : Velosolex. En effet, il est indéniable que le Velovap a « chatouillé » le constructeur de Courbevoie, qui, tenant plusieurs prototypes en réserve, se déciderait enfin à présenter son modèle à embrayage automatique.

★

Dans le domaine du scooter, on s'attend à une réponse à la sortie de la nouvelle Vespa.

Cette réponse devrait logiquement venir de Lambretta.

On sait qu'en Italie, sortent depuis de nombreux mois de nouveaux 125, 150 et 175 cc que, d'ailleurs, nous vous avons présenté dans ces colonnes, à l'occasion de nos reportages dans les Salons étrangers.

Le constructeur sous licence en France dément formellement. Pas de nouveaux modèles.

Qui vivra verra.

VOICI, POUR LE DEPARTEMENT DE LA SEINE, LES TARIFS OFFICIELS DE REPARATION

Il y a un tarif de base *maximum* pour la facturation de la main-d'œuvre employée à la réparation d'un deux-roues, et il est bon que l'usager le connaisse.

Dans le département de la Seine, et par arrêté du Préfet de Police, voici les tarifs maximum autorisés.

	Frs
Cycles : travaux ordinaires	635
Cycles : travaux spéciaux	800
Cyclomoteurs : travaux ordinaires..	760
Cyclomoteurs : travaux spéciaux ..	875
Vélocycleurs : travaux ordinaires..	800
Vélocycleurs : travaux spéciaux ..	875
Motocyclettes et scooters : travaux ordinaires	960
Motocyclettes et scooters : travaux spéciaux	1025

Enfin, dans le domaine de la moto, sinon une nouveauté, du moins un changement important :

L'importation des Triumph est désormais réalisée par... Terrot.

Du coup, un service commercial, un grand réseau d'agents se trouvent consacrés (en partie) à la célèbre marque anglaise, ce qui ne pourra qu'ajouter heureusement à son développement en France.

Voici d'ailleurs le texte officiel annonçant cette représentation :

« La Société Terrot vient de conclure un accord avec la Triumph Engineering Co Ltd de Coventry (G.-B.).

Dès la prochaine saison, Terrot contrôlera la diffusion en France des motos-Triumph de 200 à 650 cc qui étonnent le monde entier, tant par leurs performances que par leur robustesse et leur économie.

Les fervents de « Triumph » se réjouiront de voir Terrot leur apporter son expérience dans le service après-vente, en leur offrant les meilleures possibilités d'entretien et de réparation de leurs machines.

Pour Terrot, et dans l'intérêt de ses clients, cet accord aura le double avantage de permettre aux techniciens de Dijon de consacrer tous leurs soins à la satisfaction des amateurs de 125 et 175 cc, et, en même temps, de pouvoir proposer dans chaque cylindrée de 125 à 600 cc, une gamme complète capable de répondre avec les machines les plus éprouvées à tous les besoins allant de l'usage utilitaire au grand sport. »

Ces prix s'entendent toutes taxes comprises, et ne sont valables que pour le département de la Seine.

Par ailleurs, sur les factures, doit figurer le prix unitaire horaire.

NECROLOGIE

Le Président, le Comité-Directeur, les Membres et Sympathisants du Moto-Club Carcassonnais vous font part du décès de M. Georges Rey, secrétaire général du M.C.C., décédé dans sa 51^{me} année, le lundi 10 août 1959.

Nos condoléances attristées à la famille et aux amis du regretté Georges Rey.



Trois jeunes Néo-Zélandais sont venus courir en Europe quelques moto-cross. On les voit ici prenant quelques conseils de Jeff Smith, le renommé officiel BSA, lequel les a reçus à Birmingham, au service course de l'usine anglaise.

De gauche à droite: Ken Cleghorn, Jim Fraser, Jeff Smith et Kevin Eagle.

APRES LE MOTO-CROSS DES NATIONS

L'enseignement essentiel que nous avons retiré de la dernière édition du moto-cross des Nations est que nos pilotes, choisis parmi les premiers du Championnat de France inter, manquent d'appropriation au rythme des grandes courses et aux caractères très durs des circuits étrangers.

C'est pourquoi nous croyons qu'il est nécessaire de modifier pour l'avenir notre mode de sélection, qui risque de nous amener à désigner chaque année de nouveaux pilotes peu aguerris par rapport aux champions étrangers.

A notre avis, aucun impératif ne devrait plus limiter les possibilités de choix du sélectionneur national. Celui-ci pourrait dès lors — compte tenu de la forme affichée par les intéressés — conserver d'année en année un « noyau » ainsi mieux préparé à disputer cette terrible course par équipes.

Hazianis, Bertrand, Gérard Ledormeur, Delpeyrat devraient être conservés pour les moto-cross des Nations ultérieurs, quelque soit la place obtenue par eux dans nos Championnats à venir. Seule réserve à apporter à leur sélection : qu'ils soient en bonne condition physique et sportive au moment de disputer ce classic-event.

Ainsi disposerions-nous d'une équipe dont les membres, pour une bonne part, pourraient tirer un avantageux parti des expériences antérieures.

AU PROGRAMME DU 13 SEPTEMBRE

MOTO-CROSS : un seul « inter » en France, à TARARE (Rhône). Il a bien lieu, mais les organisateurs ne nous ont pas communiqué la liste des engagés.

A Montreuil, réunion extra-nationale d'automne, avec une sélection de bons inters et nationaux. Cette réunion est également confirmée. Enfin, une épreuve est encore prévue à Castres (moto-cross Lautrec), mais rien n'a transpiré à son sujet.

A l'étranger, la Suisse annonce un moto-cross international à LOCARNO et l'Allemagne terminera sa saison inter sur la réunion de LEICHLINGEN, où sont engagés de très nombreux pilotes étrangers dont le Français Michel Jacquemin.

LE 20 SEPTEMBRE : 7 NATIONS PRESENTES A MOLIERES

Pour ce troisième Moto-Cross International de Molières, le Comité d'Organisation avec le concours de l'A.S.M. de T.-et-Gne, présentera sur le plaisant et spectaculaire circuit de « Lafongrande » deux épreuves de grosse cylindrée, l'une nationale, l'autre internationale.

Sont engagés : en épreuve nationale, Mosconi, Aguirre (vainqueur de l'an dernier), Lorenzo, Thomas, Pascual, Soulie, Villa, Sauca, Serrato, Dhers, Herail, Goetz.

En épreuve internationale, Hazianis (champion de France inter 1959), Klym Robert, Klym René, Cros, Darrouy Auguste, Schmid, Ledormeur Gérard, Bertrand, l'Anglais Smith Jeff, les Belges Scaillet et Rombauts, l'Allemand Walz Otto, le Hollandais Dirks Broer, le Suisse Rapin Pierre André, le Suédois Gustavsson (le Suédois Lundin Sten, actuel champion du monde, a demandé son engagement et son accord est attendu).

Nul doute qu'une telle compétition, de classe vraiment internationale, comblera le public sportif et connaisseur qui chaque année apporte aux organisateurs de Molières le témoignage de son entière satisfaction et au sport mécanique l'assurance de son attachement.

Rendez-vous donc à Molières, pour le 20 septembre.

Le Cross

OU IRONS-NOUS, EN SEPTEMBRE ?

15.000 PERSONNES SONT ATTENDUES LE 27 SEPTEMBRE A ANGERS

Angers, ville des fleurs, est aussi une ville où le moto-cross est florissant. Certes l'U.M. Anjou y est pour une grande part, étant un club qui ne préside pas à moins de 10 organisations dans la saison.

Depuis 1955, c'est une tradition d'organiser une réunion le dernier dimanche de septembre. Le Conseil Municipal, la Société des Fêtes, le Syndicat d'Initiative l'ont compris et c'est dans une collaboration étroite entre tous les services de la ville d'Angers que se déroule désormais cette manifestation.

Si l'an dernier à cette même date 10.000 spectateurs se massaient sur le circuit des Loges, sur les tribunes naturelles, 15.000 sont espérés cette fois. Le plateau vaut en effet le déplacement ; voici d'ailleurs la liste des engagés :

Hollande : Broer Dirks, révélation du Championnat du Monde 1959 ; *Danemark* : Møgens Rasmussen, vainqueur à Château-du-Loir et très remarqué au récent moto-cross des Nations ; *E. Han-sent*, classé au palmarès du Championnat du Monde 1959 ; *Belgique* : Hubert Scaillet l'un des pilotes de tout premier plan sous l'angle des grandes compétitions internationales, bien connu à Angers où le public l'a redemandé ; *France*. Hazianis, champion inter 1959, Brassine, cinq fois champion de France, Schmid, Baumard, Dugas, Groult, Gaborit, Branger, Jolliet.

A côté de l'épreuve principale, le public pourra voir encore se dérouler sous ses yeux les péripéties du Championnat 1959 de la Ligue Anjou-Bretagne, catégorie 350 cc, avec la participation de Guy Ledormeur, tenant du titre, Pinetti, Rouiller, Retière, Mabo, Leroyer, Briand, Allaire, Chevreuil, Lebreton, Lefaux, Ber-son, Jugan.

D'excellents éléments donc sur le parcours d'un développé de 1.040 mètres, comportant une ligne droite de 100 mètres environ sur une vingtaine de mètres de largeur et qui se divise en une partie très accidentée et une partie de prairie.

LE CROSS (suite)

ROLF TIBBLIN EST CHAMPION D'EUROPE 1959

Dans quelques semaines, nous analyserons dans le détail les grandes compétitions officielles et nous vous dirons comment ont été sacrés les grands champions de l'année 1959.

En attendant, voici un palmarès qui vous manquait encore, celui du Championnat d'Europe de moto-cross (250 cc), dans lequel le jeune Suédois Rolf Tibblin a triomphé au sprint de Cizek et Stonebridge.

PALMARES FINAL DU CHAMPIONNAT D'EUROPE 1959 DE MOTO-CROSS

Place	NOM	Nat.	Marque	Autriche	Suisse	Belgique	Allem. Or.	Tchécosl.	Pologne	Allem. Occ.	Italie	France	Hollande	Angleterre	Luxembourg	Suède	Total absolu	7 meil. résultat.	Place en 1958	Place en 1957
1	TIBBLIN	S	Husqvarna of.	—	—	—	—	3	—	8	—	8	8	8	8	8	51	51	2	—
2	STONEBRIDGE	GB	Greeves-Maico	—	8	8	—	—	—	3	8	6	—	1	6	—	40	40	12	8
3	CIZEK	T	Jawa off.	4	—	—	8	8	8	—	6	—	—	—	—	—	34	34	1	3
4	KMOCH	T	Jawa off.	6	6	—	3	2	4	4	4	—	—	—	—	—	29	29	—	10
5	RICKARDSSON	S	Husqvarna	—	—	—	6	—	3	6	—	2	6	—	—	—	23	23	7	—
6	DAHLEN	S	Husqvarna	2	4	4	2	—	—	—	—	3	4	—	—	4	23	23	6	—
7	RON	T	Jawa off.	1	2	—	—	1	6	2	3	4	—	4	—	—	23	22	5	—
8	SOUCEK	T	Eso officielle	8	—	—	4	—	—	1	1	—	—	—	—	—	14	14	—	—
9	HALLMAN	S	Husqvarna	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	—	6	9	9	—	—
10.	BICKERS	GB	Greeves	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	4	2	9	9	—	—
11	OESTERLE	A	Maico	—	—	—	—	6	—	—	—	1	—	—	1	—	8	8	29	2
12	BETZLBACHER	A	Maico	—	—	1	1	4	—	—	—	—	—	—	2	—	8	8	8	1
13	NERI	B	Aermacchi of.	—	—	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	6	—	—
13	SMITH	GB	BSA	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	—	—	6	6	—	—
15	CROSSET	B	Jawa	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	5	5	—	—
16	WALZ	A	Maico	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	3	25	—
16	MULLER	A	Maico	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	3	3	6
16	KÆMPER	A	Maico	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	3	4	—
16	PERSSON	S	Husqvarna	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	3	3	—	—
20	OSTORERO	I	Mi-Val off.	—	1	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	3	3	12	—
21	FRELICH	P	Jawa	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	2	2	—	—
21	ERICKSSON	S	Husqvarna	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	2	2	29	—
21	DRAPER	GB	BSA	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	2	2	—	—
24	KROKOWSKI	P	Jawa	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	1	1	—	—
24	BOMM	H	Adler	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	1	1	—	—

ASSURANCES IMMÉDIATES

Accidents — Tiers — Tous risques — Vol — Incendie

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

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

LA PLUS FORTE VENTE DES PUBLICATIONS TECHNIQUES

LE NUMÉRO : 70 FRANCS

ABONNEMENTS

24 N ^{os}	France	Etranger	50 Nos	France	Etranger
	1.400 fr.	1.700 fr.		2.500 fr.	3.000 fr.

Moto
La
Moto **revue**

Revue technique indépendante et de défense des usagers

FONDÉE EN 1913 — DIRECTEUR-FONDATEUR : C. LACOME

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

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

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

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

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

LES PETITES ANNONCES DE *Moto* revue

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

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

VENDEURS !

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

MOTOBECANE

Motobéc. 175 état neuf bas prix. M. Redon 44, r. Général-Leclerc, Ballainvilliers S.-et-O.

PEUGEOT

PEUGEOT 175 cm3 à v. ét. nf 0 km, prix très int. Vis. sur place, h. bureaux. Lefort, 1, rue Caumartin, Paris-9e. RIC. 89-29.

MOTOS ANGLAISES

BSA 500 S. Star 56 bien. 170. Huard 9, rue de Bellevue, Surresnes, ap. 19 h. + samedi.

350 Gold Star 1956 Cross. 175 Motobécane sp. cross. Delmas Ch., 15, route de Toulouse, Carcassonne.

B.S.A. 650 GF 35000 km équip. 250. Bordier, Hôtel Lion d'Or, Pt-Ste-Maxence (Oise).

MOTOS ALLEMANDES

V. comptant BMW R50 1957 ex. ét. acces. 34000 k. ORN 40-18.

Part. vend cause départ Zundapp KS 601 1958 FTW 600 cc. 15.000 km. Largillier, Montélimar (Drôme).

MOTOS TCHEQUES

Jawa 350 juil. 58 13.000 k. 190. Ganster, 24, rue du Maine Bezons S.-et-O. à part. 18 h.

V. 350 Jawa b. état 70.000 frs. Cazottes 403 r. Vaugirard, 15e.

MOTOS DIVERSES

Norton 99, fin 57, état neuf. Norton Twin 5 CV oscillante. Motobécane D 45 S 1951 20.000 Peugeot 176 TC4, fin 54 35.000 Alcyon 3 CV nve. Sold. 120.000 René Gillet 125 neuve. 75.000 ler versem. au gré du client 15 mois crédit imméd. et gar. 17, rue Pajol, 18e. BOT. 05-95.

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.

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

ACHATS

Paie comptant de suite toutes motos et scooters. EUR 79-90. B.F. 10 av. de St-Ouen, Paris

TRIUMPH

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

ECHANGES

Renault 4 CV, Dauphine, Dyna, reprise motos, scooters, crédit. B.F., 10 av. de St-Ouen, Paris

DIVERS

Vends beau châssis side BMW origine. Laborerie, Beaucourt (Territoire de Belfort).

TOUTES LES REPARATIONS DE VETEMENTS DE CUIR

Ets F. BURSTAIN

81-83, rue du Fg-St-Antoine PARIS-11^e - DOR. 67-72

TOUS VOS IMPRIMÉS

CATALOGUES - DÉPLIANTS - PROSPECTUS PROJETS - CRÉATIONS GRATUITEMENT : - PRÉSENTATION -

TOUS TRAVAUX DE PHOTOGRAVURE CLICHÉS - PHOTOS - RETOUCHES - DESSINS

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



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.

lunettes

Wind

sport ski



PRODUCTION



Licence Baruffaldi

En vente : Opticiens, Motoristes, Articles de Sport

MANUFACTURE de VETEMENTS de CUIR

CHROME-CUIR

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

TOUS vêtements de cuir MOTO et

combinaisons en cuir pour compétition Exigez la marque CHROME-CUIR

CATALOGUE GRATUIT SUR DEMANDE



Pièces origine **BSA** ARIEL - SUNBEAM

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

Toutes pièces en stock EXPEDITION STOCKISTE : Remise aux réparateurs et motoristes

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

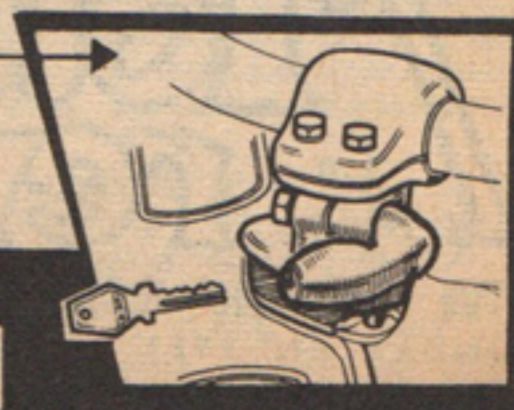
Les scooters

Lambretta

sont équipés en série avec

L'ANTIVOL

NEIMAN



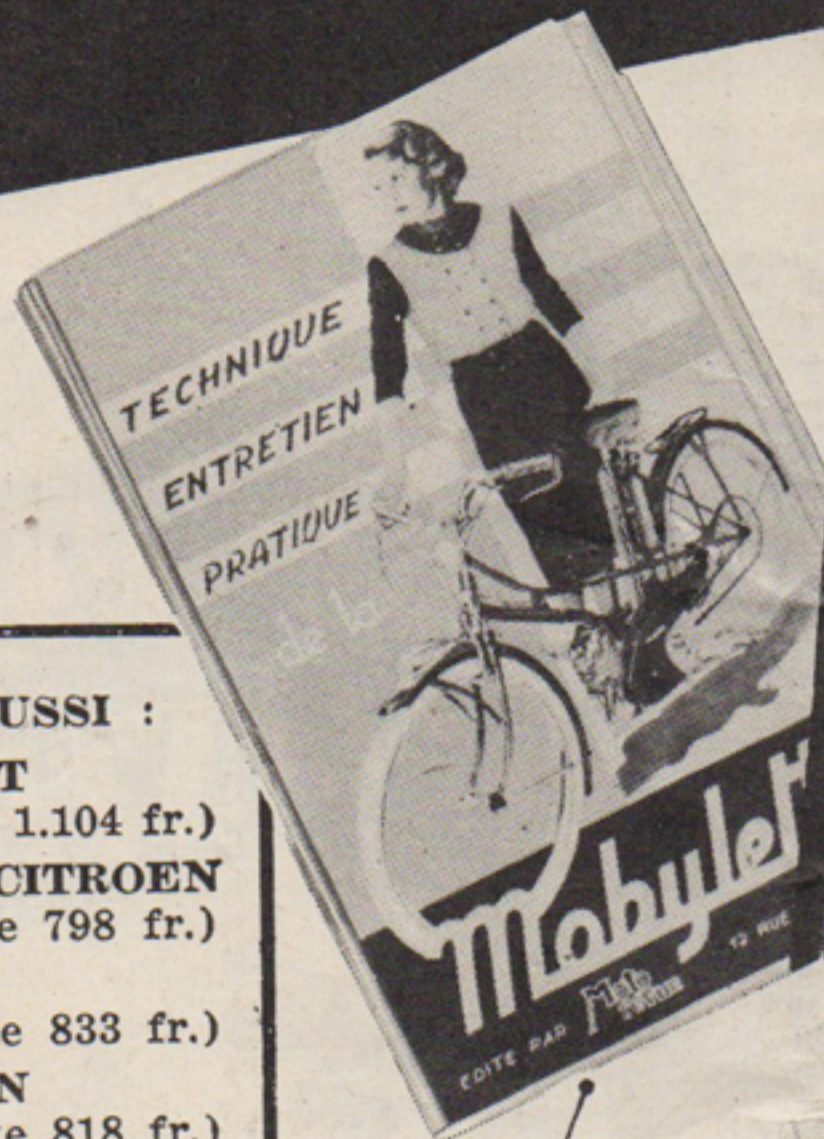
C. E. D. 298

LA BIBLIOTHEQUE DU "MOTORISÉ"

LA SPÉCIALITÉ DES ÉDITIONS DE MOTO-REVUE

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

Prix : 894 fr.
(par poste 1104)



Prix : 482 fr.
(par poste 592)



Prix : 608 fr.
(par poste 723)



Prix : 573 fr.
(par poste 683)



Prix : 578 fr.
(par poste 688)



Prix : 563 fr.
(par poste 673)



Prix : 568 fr.
(par poste 683)

NOUS ÉDITIONS 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,
Vélocycleurs, Cyclomoteurs)

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

TABLEAUX MURAUX

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

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

RELIURES 350 fr. (par poste 500 fr.)

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

25%

DE REMISE

HÂTEZ-VOUS !!



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

VADE MECUM DU MOTOCYCLISTE

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

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

*C'est vraiment une véritable
encyclopédie*

370 PAGES, PLUS DE 500 ILLUSTRATIONS