

N° 200

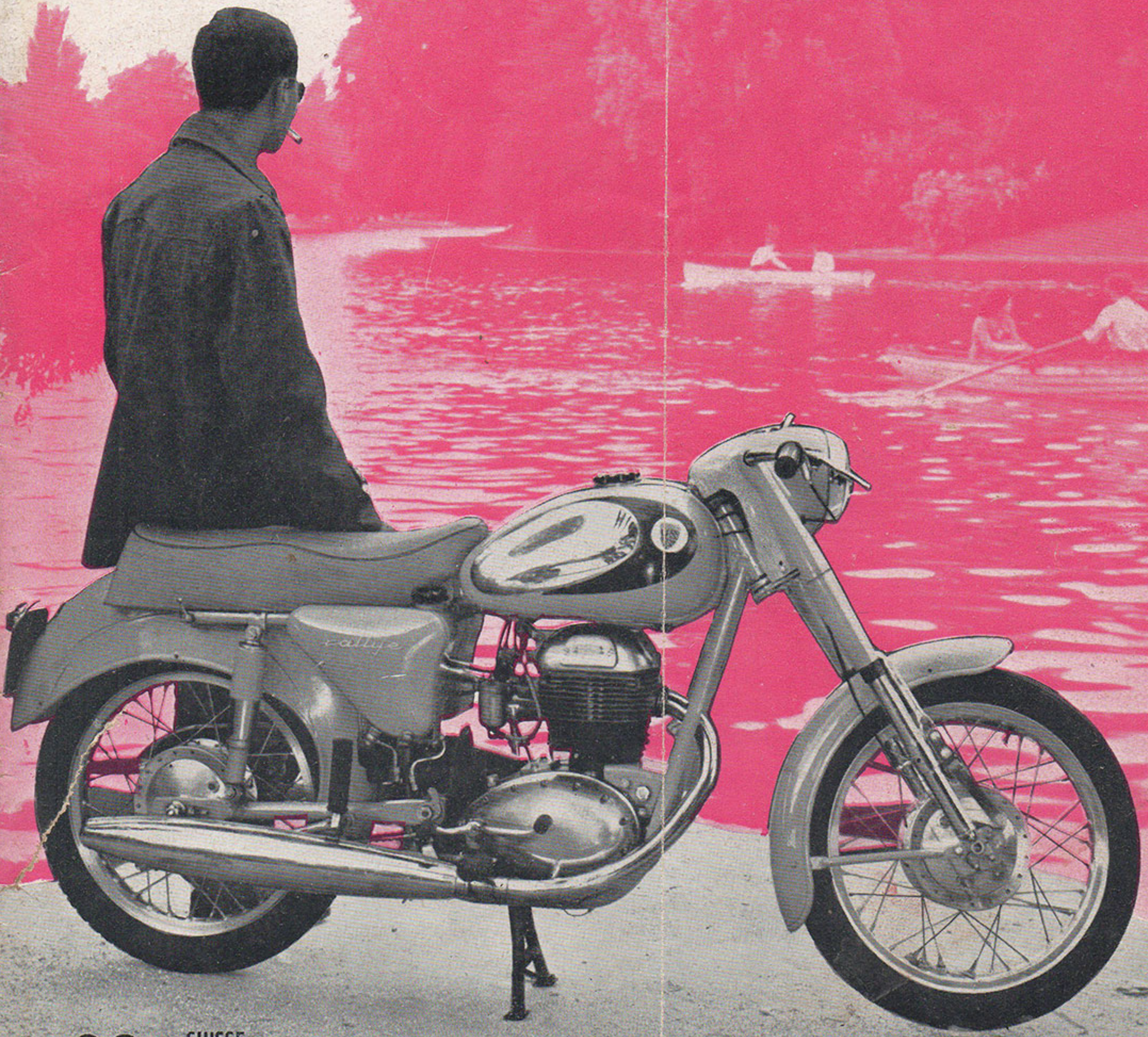
12° ANNÉE

SEPTEMBRE 1958

LE
L

REVUE MENSUELLE
DIR. : MAX ENDERS
AD. : M. LEGRAS

MOTOCYCLES et Scooters



60 F SUISSE
1 Fr
BELGIQUE
10 Fr

NOTRE ESSAI :
LA 175 cc TERROT "RALLYE"

ESSAIS "MOTOCYCLES" 1953-54-55-56-57



Nos

- 98 500 Mazoyer.
- 103 350 Vélocette.
- 105 350 Royal-Enfield « Bullet ».
- 107 350 B.S.A. « Cross ».
- 112 700 Royal-Enfield « Meteor ».
- 114 100 Automoto.
- 119 250 Csepel.
- 121 500 Vélocette M.S.S
- 126 250 Gima.
- 128 250 Parilla.
- 129 160 Devil.
- 130 175 Motobécane Z 22-C (épuisé).
- 138 Edrastop.
- 139 Scooter Mors « Paris-Nice ».
- 142 50 Britax.
- 144 98 Sulky-A.M.C.
- 153 175 Magnat-Debon.
- 159 400 Horex « Imperator ».
- 163 350 A.J.S. 7R.
- 164 200 T.W.N. « Contessa »; Essai rou-
tier B.M.W. R.50.
- 165 175 Gnome et Rhône.

Nos

- 171 350 Jawa.
- 172 125 N.S.U. « Superfox » ;
350 side D.K.W.
- 173 600 Norton.
- 176 700 Royal-Enfield « Super-Meteor ».
- 177 Alcyon 232 cm³.
- 178 Monet-Goyon 115 cm³ (Castor).
- 179 B.S.A. 650 Road-Rocket.
- 180 Maïco 250.
- 181 BMW 600, R. 69.
- 182 250 B.S.A. ; 500 Velocette « Venom ».
- 183 1 200 Harley-Davidson.
- 184 250 Royal-Enfield.
- 185 250 N.S.U. Super-Max.
- 186 350 Matchless.
- 188 175 Mochet ;
175 Motobi « CATRIA ».
- 190 175 Terrot « tournoi ».
- 191 Contre-essai 600 Norton ;
175 Gnome et Rhône « Course » ;
Triumph T.100 « Sport ».
- 191 Vespa 400 L.
- 192 Isetta « Velam ».

ENVOI CONTRE UN TIMBRE A 50 FRANCS PAR NUMÉRO

DUNLOP

POUR

VÉLOS - CYCLOMOTEURS - MOTOS - SCOOTERS

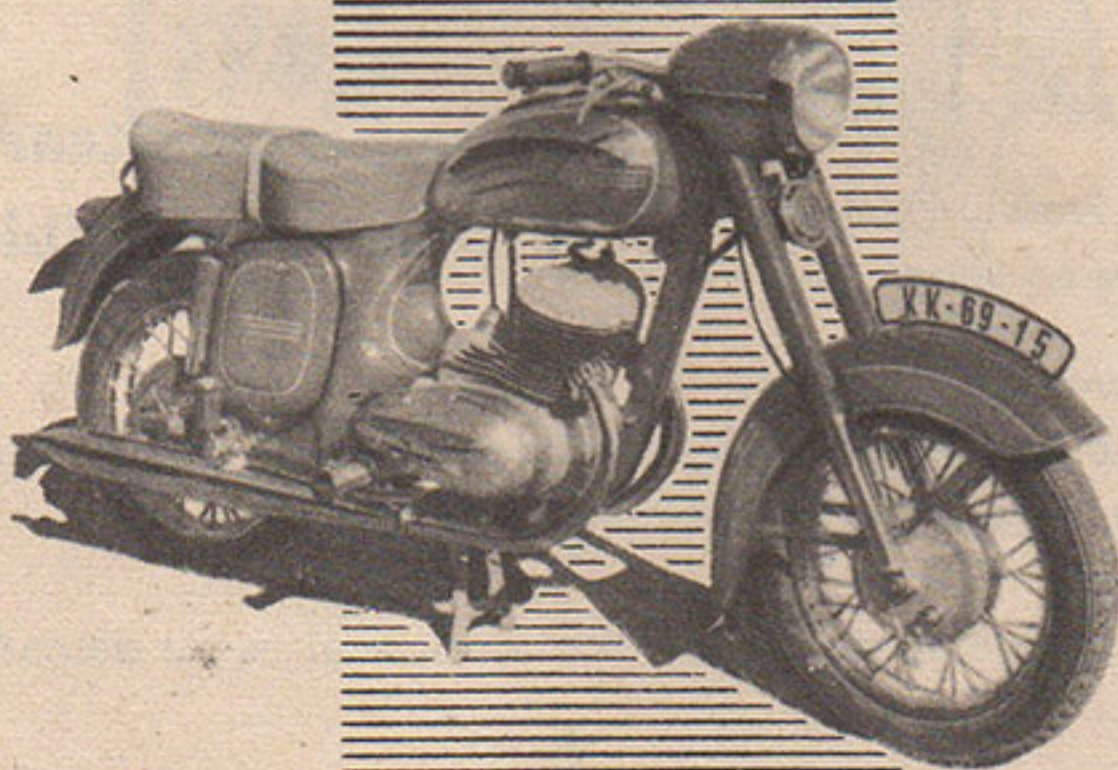
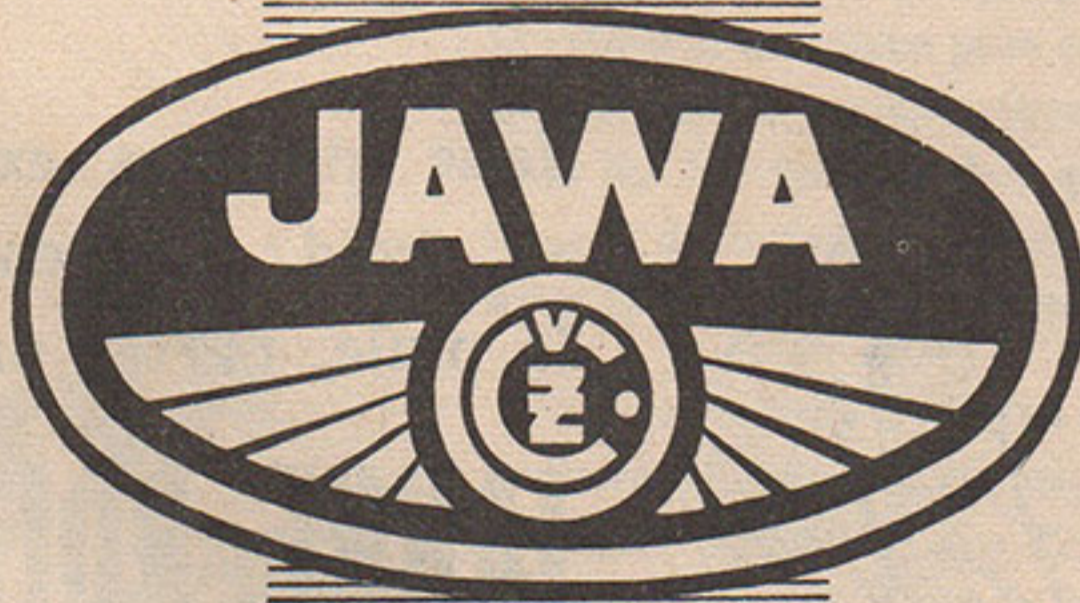
Pneus "FLANCS BLANCS"

notamment pour l'équipement des **SCOOTERS FRANÇAIS**
dans les dimensions **3.50-8 - 4.00-8 - 3.50-9**

Pneus "SUPER D. 5" carcasse et profils nouveaux
pour **VÉLOMOTEURS ET MOTOS**

dans les dimensions :

3.00-19	(25 × 3.00)
3.25-19	(26 × 3.25)
3.50-19	(26 × 3.50)
4.00-19	(24 × 4.00)



*A puissance égale
la plus économique
à l'achat et à l'usage!*

**TENUE de ROUTE
ET SUSPENSION
INCOMPARABLES**

175 cm³	2 l 300 aux 100 km	210.000 F + T.L.
250 cm³	3 l aux 100 km	247.000 F + T.L.
350 cm³	une vraie bicylindre	
	3 l 1/4 aux 100 km	279.500 F + T.L.

(départ Paris)

CRÉDIT

REPRISES

GARANTIE TOTALE

Agent Général, Ets Jacques POCH, 127, Av. de Neuilly, NEUILLY-s-SEINE - Mai. 61-70

MOTTAZ Depuis plus de 40 ans

LIGNE ET SA PAR SA
RESERVOIRS TOUS QUALITE S'IMPOSE
MOTOS-SCOOTERS
VELOMOTEURS CYCLOMOTEURS

ET'S **MOTTAZ**
307^e 311 rue de la Gare
NANTERE ★

le COUPLE uni ...

...utilise la "BIPLACE"

MERAT

Reglage de la Suspension

MERAT & C^{ie} - SURESNES (SEINE)

TÉLÉPHONE : LON. 18.86

Une assurance contre le mauvais temps!

GRACE AUX ARTICLES EN TISSU

VINYCOAT

"Le Pigeon Voyageur"

COUSUS ET SOUDÉS ÉLECTRONIQUEMENT
GARANTIS IMPERMÉABLES



VESTES · PANTALONS

PONCHOS CYCLISTES

COMBINAISONS

EN VENTE CHEZ NOS 5.000 DÉPOSITAIRES
CATALOGUE SUR SIMPLE DEMANDE

"Le Pigeon Voyageur"
l'Ami du Travailleur
BETHUNE · P.D.C.



Vous qui êtes exposé
au froid, au vent, à
la pluie, portez un

JAKKE POLAR

à

gilet isotherme attachant
et capuche invisible

★

Le seul vêtement élégant offrant 100 % de garantie

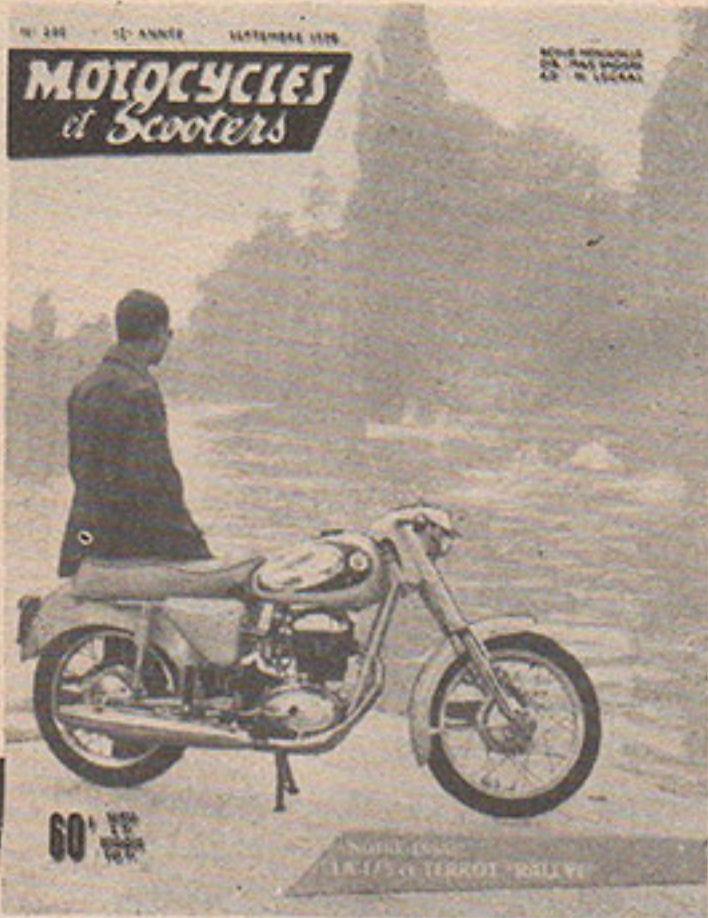
★

Catalogue, renseignements et dépositaires sur demande

★

Aux Éts CORNON

Bureau F - 7 et 9, rue de Tolbiac - PARIS



LA 175 CM³ TERROT
"TOURNOI"

A U S O M M A I R E :

- | | | | |
|--|----|---------------------|----|
| ★ Ariel "Leader"... | 8 | ★ Programme Lucer.. | 16 |
| ★ Essai 175 cm ³ Terrot
"Tournoi"..... | 12 | ★ Sports..... | 18 |

11^e ANNÉE

N° 200

SEPTEMBRE 1958

MOTOCYCLES

ADMINISTRATEUR : M. LEGRAS * 14, RUE BRUNEL, PARIS-17^e - ÉTO. 05-50 * DIRECTEUR : MAX ENDERS

Nous n'irons pas jusqu'à attribuer à notre seule campagne pour la Défense du Deux-Roues le retour à une taxe plus en rapport avec le caractère éminemment démocratique de nos motos ; nous avons néanmoins le sentiment d'avoir, pour notre part, largement contribué, avec les 104.000 affiches que nous avons éditées, gracieusement offertes, et qui ont été intégralement diffusées, à donner l'éveil puis à appuyer l'action de ceux qui, par leurs contacts directs avec le Ministre compétent, ont finalement fait triompher le bon sens et la saine logique.

Nous avons souligné dans le précédent éditorial « Lueurs d'espoir », combien avait été probante l'argumentation, en face de M. Pinay, de M. de Grenier de Latour, Président de la Chambre syndicale des Constructeurs et porte-parole on ne peut plus qualifié de tous ceux qui, avec nous, s'étaient unis pour protester contre cette taxe de luxe inique imposée à nos modestes machines.

Voilà donc, avec les 27,5 % enterrés, la T.V.A. ramenée au taux plus normal de 19,5 %.

On enregistre, dans le même temps, un autre assouplissement, celui des conditions de vente à crédit (nous en parlons quelques pages plus loin).

Reste encore à résoudre l'épineuse question des excessifs tarifs d'assurances. Soyez persuadés que nous nous en occupons activement, les heureux résultats déjà acquis ne peuvent que nous encourager à redoubler nos efforts.

Max Enders

T.V.A
~~27,5%~~
19,5%

MOTOCYCLES

Echos

LA MILLIONIÈME JAWA



En juin dernier les usines tchécoslovaques C.Z. sortaient leur millionième Jawa. On sait que cette firme produit des motos de diverses cylindrées, les plus répandues en France, très appréciées d'ailleurs, sont les 350 cm³ deux temps, bicylindres. Mais cette millionième moto faisait partie de la chaîne des 175 cm³; elle a d'ailleurs été envoyée à l'Expo de Bruxelles où elle constitue le gros lot d'une tombola.

COMMENTAIRES SUR LA PRODUCTION DE JUIN

Les statistiques de juin prouvent une fois de plus que tout ce qui au-dessus de 50 cm³ subit les contraintes, taxes et assurances excessives est de plus en plus délaissé, à regret n'en doutons pas, par tous ceux qui avaient autrefois contribué à la prospérité du vélomoteur, du scooter et de la moto, mais qui ne peuvent désormais faire face aux frais toujours plus élevés qu'entraînent leur achat et les côtés de leur emploi.

En juin donc les productions déclarées sont les suivantes : cyclomoteurs : 88 251 ; vélomoteurs : 1 677 dont 364 de 50 à 100 cm³; scooters : 3 237 dont 578 de plus de 125 cm³; motos : 360 ainsi réparties : 275 en 175 cm³; 47 en 200 cm³; 8 en 250 cm³; 25 en 350 cm³ et 5 en 600 cm³. En tout : 93 525 machines.

Ce mois-ci, aucun constructeur n'a approché une production de 500 vélomoteurs; en scooters, les grandes leaders sont en nette régression sauf Manurhin avec 1 133 machines, Lambretta venant en seconde position et Acma en troisième pour les 125 cm³, alors qu'Acma domine nettement dans la cylindrée 150 avec 470 unités. Si l'on se reporte aux mois précédents, c'est le scooter qui accuse les pertes les plus angoissantes parce qu'elles semblent s'accuser de mois en mois : de 8 012 scooters toutes catégories, en avril, la production s'est réduite à 5 801 en mai et à 3 237, comme nous l'avons indiqué plus haut, en juin. Ne nous hâtons pas toutefois de conclure; les circonstances que nous avons déjà

rappelées maintes fois ont sans doute provoqué un déséquilibre entre les cadences de production et celles de vente et accumulé des stocks qu'il faut résorber avant de reprendre un courant normal.

SOIXANTE ANS DE GLOIRE ET DE SUCCÈS



La célèbre firme Norton, de réputation mondiale a fêté en août dernier son soixantième anniversaire.

C'est en août 1898 que le fondateur de la maison, M. James Lansdowne Norton décida de fabriquer intégralement sous la marque Norton, ses motocyclettes. Il est inutile de rappeler aux motocyclistes le prestige de « The Unapproachable Norton » ses innombrables victoires et records qui ont justement contribué à ses succès commerciaux dans tous les pays du monde.

Longue vie et prospérité à Norton.

AU TOURING...



Si le stand du Touring Club de France a été remarqué au dernier salon du Cycle, il semble se confirmer que cette année, il sera particulièrement évocateur et attirant.

En effet, la grande association de tourisme organise un concours ouvert à tous les usagers de la bicyclette, du cyclomoteur, du scooter et de la motocyclette. Les concurrents auront à identifier un certain nombre de documents récents et rétrospectifs se rapportant aux deux roues. Ces derniers seront exposés visiblement sur un immense panneau.

Le concours ne sera valable que dans le cadre du Salon. Les formules réponses seront à retirer, à remplir et à déposer au stand. Aucun envoi postal ne sera valable ni pris en considération.

D'ores et déjà nous pouvons dire que ce concours, qui se déroulera pendant le 45^e Salon du Cycle et du Motocycle au Parc des Expositions, Porte de Versailles,

aura un intérêt considérable, tant par sa formule agréable que par le nombre de lots offerts. 250 000 fr de prix, dont un scooter Moby Motobécane.

Renseignements auprès du Service « DEUX-ROUES » du Touring Club de France, 65, avenue de la Grande-Armée, Paris (16^e).

DIAGONALES DE FRANCE

Parmi les tentatives de cette saison, nous signalons celle de Henri Lacoste (Coupe 1957) sur vélomoteur Cazenave-Vap 110 qui vient de réussir la liaison Hendaye-Strasbourg en 30 h 10 mn. Selon la réglementation prévue.

Par contre, nous avons enregistré son échec dans la suite qu'il espérait donner, en effectuant le lendemain Strasbourg-Brest. Cet échec est dû aux forts orages qui paralysèrent la région de l'Ile-de-France et de l'Indre-et-Loire le 15 juillet. Il compte remettre sa tentative en août.

Nous escomptons sept autres départs dans les jours qui vont suivre.

200^e ET 12 ANS



Ce 200^e numéro de « Motocycles et Scooters » correspond, à deux mois près, avec son douzième anniversaire, le premier numéro de notre Revue date, en effet, de juillet 1947.

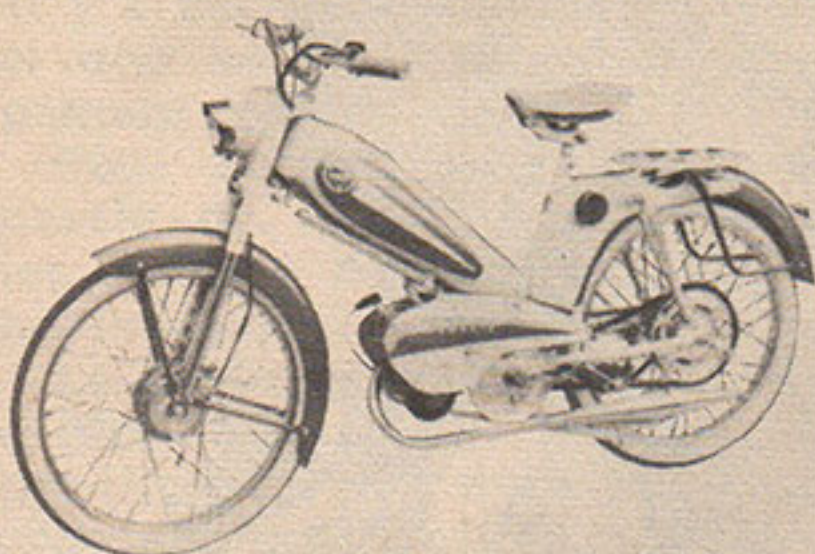
En cette circonstance nous adressons à nos lecteurs tous nos remerciements pour leur fidélité et les encouragements qu'ils n'ont cessé de nous prodiguer.

Ils peuvent être assurés que nous ne ralentissons ni nos efforts, ni notre action soutenue pour la défense de nos deux-roues. Le motocyclisme traverse en ce moment une crise sérieuse dont les raisons sont connues et ont été maintes fois révélées ici; souhaitons, à cette occasion, qu'elle se résorbe bien vite, nous continuerons d'ailleurs de lutter sans faiblesse contre tous les abus qui entravent son expansion et compromettent son avenir.

M M O C Y C L E S

Echos

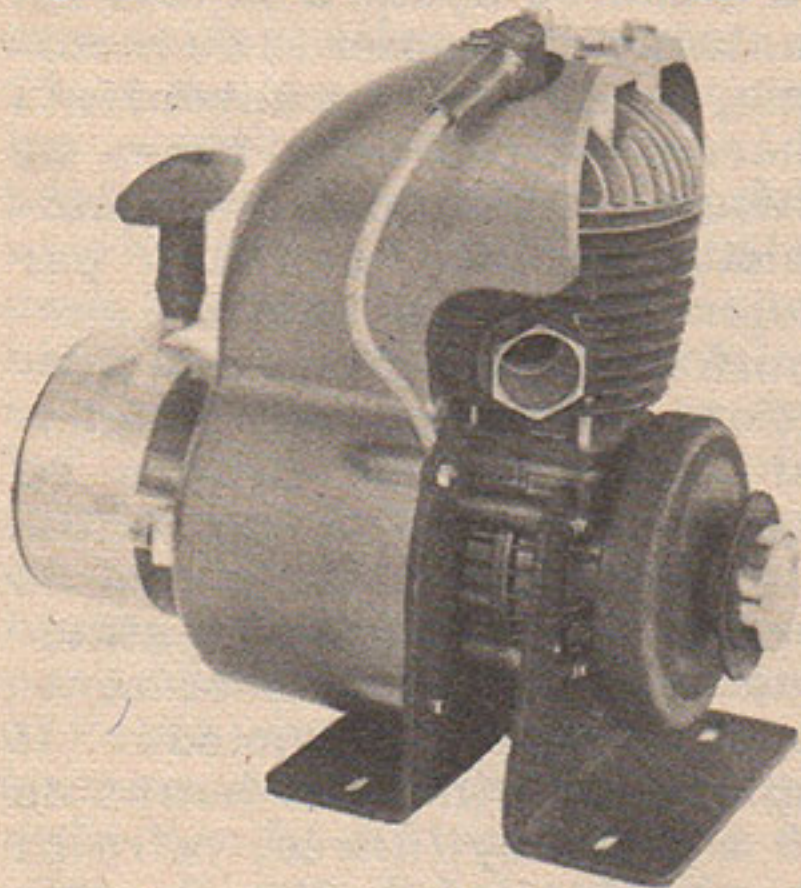
DU CYCLOMOTEUR AU MOTOCULTEUR



La longue expérience acquise au cours d'une dizaine d'années d'usage intensif et les progrès incessants réalisés sur nos petits 50 cm³, ont permis d'étendre



leur emploi avec succès dans d'autres domaines que celui du cyclomoteur et particulièrement dans la motoculture.



En voici un exemple fourni par le 50 cm³ Lavalette qui équipe aussi bien ce cadre de Follis que cette motobineuse Cémiaç,

la seule différence importante résidant dans l'adaptation pour le type industriel, d'un dispositif de ventilation.

LE CINGLÉ DE STE-GEMME



C'est ainsi qu'on le surnomme dans ce village du Cher où il sévit avec son cyclomoteur, à travers les ruelles, frôlant les embryons de trottoir, virant au ras des murs, parmi les enfants, les poules et les chiens. Il y a cependant aux alentours d'idéales petites routes qui permettent toutes les acrobaties, sans risques pour d'autres que le pilote. Mais comme elles sont désertes, personne à épater... épater? Voire! indisposer plutôt; pourquoi ne pas le lui dire? Voilà qui est fait. Le malheur est que nous sommes tous jugés d'après cette minorité d'indésirables.

DIVORCE DUKE-BMW

La presse étrangère publie des informations d'après lesquelles Duke ne courrait plus sur B.M.W.

Ce qui donnerait corps à ces échos c'est le fait que Duke a couru les grands prix de Suisse et de l'Ulster sur la Norton de son manager Reg Dearden, la firme de Munich n'ayant pas jugé opportun de participer à ces épreuves, ce qui, d'après nos confrères équivaldrait à une rupture entre le coureur anglais et B.M.W.

LA XXIV^e COUPE DE L'ARMISTICE



Cette classique épreuve se déroulera le dimanche 16 novembre prochain. Comme les années précédentes, elle groupera des concurrents civils représentant constructeurs et clubs et des équipes d'officiers, sous-officiers et soldats (armée et police) délégués par leurs chefs d'unités ou de formations.

QUEL EST CE SIGNAL?



On nous demande de divers côtés la signification d'un panneau de signalisation, paru depuis quelque temps, composé d'un disque de couleur blanche ou jaune traversé en oblique par un bandeau noir. On le remarque à la sortie des agglomérations et à une certaine distance des dernières maisons. Précisons qu'il indique :

Fin de limitation de vitesse.

AMÉNAGEMENT DES VENTES A CRÉDIT

Parmi les mesures fiscales d'août 1958 (ordonnance n° 58 653 du 31 juillet), on note que, par décision du Conseil National du Crédit, les dispositions ci-après sont désormais applicables pour les opérations de vente à crédit des véhicules à deux roues neufs :

Montant minimum du versement comptant : 30 % et durée maximum du crédit : quinze mois. Il y a donc là un assouplissement des mesures antérieures qui va de nouveau mettre les motocycles plus à la portée de ceux, innombrables hélas, dont les moyens sont modestes.

25 KM SANS BOIRE



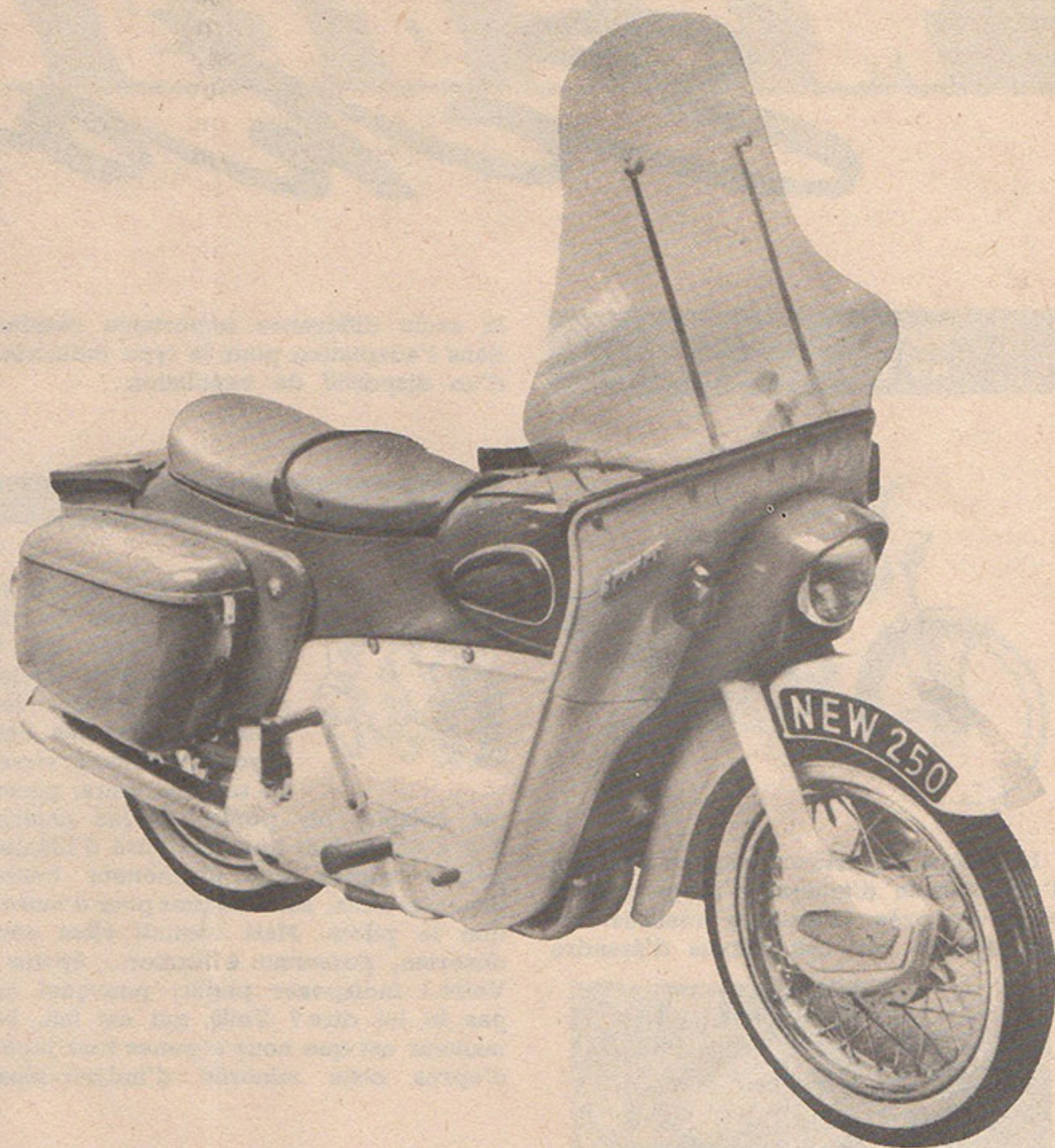
Dans son bulletin périodique d'informations, la Prévention routière traite brièvement de la circulation dans les différents pays et les modes de répression contre les conducteurs fautifs. La manière dont on s'y prend en Turquie mérite d'être signalée, lisez plutôt :

« S'il trouve un usager en flagrant délit d'ivresse, le policier turc le transporte à 25 km du lieu du délit, ce qui l'oblige à regagner sa voiture à pied. Le procédé est d'autant plus efficace qu'il est employé sans préjudice d'une condamnation plus grave. Cette promenade doit certainement avoir un effet salutaire sur l'organisme. »

une
bombe !

L'ARIEL

"LEADER"



LES Anglais nous avaient habitués depuis quelques années à des mystères concernant les réalisations révolutionnaires qui, une fois connues, nous laissaient dans la situation du monsieur que l'on a invité à faire un plantureux repas et qui reste sur sa faim. Cette fois nous aurions mauvaise grâce à ne pas être favorablement impressionné par le dernier produit de la marque à la tête de cheval. Ce modèle fourmille de nouveautés constructives et d'astuces. Ce dernier-né de l'industrie britannique rompt délibérément avec le traditionalisme anglo-saxon. La firme Ariel a d'abord voulu faire un best-seller et afin de mettre le plus de chances de son côté elle a, par questionnaires, enquêtes et référendum, déterminé son modèle. Le fait saillant est que 75 % des personnes consultées ont préconisé un deux cylindres

deux-temps d'un quart de litre de cylindrée, ce qui ne nous étonne pas, cette capacité devenant de plus en plus populaire en Albion et sur le continent.

Les avis étaient plus partagés quant à la forme à donner au modèle, Ariel a donc construit une machine ayant à la fois les avantages du scooter et du motorcycle, sans les inconvénients inhérents à ces deux types de véhicules. C'est donc une motocyclette carénée donnant par l'adjonction d'un tablier surmonté d'un pare-brise une protection suffisante au conducteur, cet avantage propre au scooter est allié à un faible poids (135 kg) et un centre de gravité bas. Entrons maintenant dans les détails et commençons par le moteur. Il s'agit d'un twin-deux-temps de 250 cm³ de cylindrée, refroidi par air, incliné à 45°, dont la course et l'alésage mesurent chacun 54 mm (moteur carré).

Les cylindres sont en fonte et considérablement « avalés » par le carter qui, pour cette raison, est aileté et nervuré à la fois. Les culasses sont en alliage léger et le rapport volumétrique est de 8,3 à 1, obtenu par des pistons presque plats et une culasse hémisphérique. Les ailettes des deux culasses divergent l'une de l'autre pour recevoir au mieux l'air dirigé par le tablier. Chaque piston possède deux segments, ergotés, de 1,6 de hauteur seulement. Il y a deux canaux de transfert et une seule lumière d'échappement, centrale.

Pour en terminer avec cette partie du moteur, disons que les ailettes des cylindres sont horizontales.

Le carburateur est un Amal « Monobloc » qui possède un papillon au lieu d'un boisseau, une face du papillon comporte deux petites fenêtres qui sont des lamelles à ressort pour le réglage automatique de l'air ralenti. Le carburateur est bridé sur le carter, juste au-dessous d'un des points de fixation du moteur, nous reviendrons là-dessus plus loin, et la tubulure d'admission descend à quelques 45° d'inclinaison pour se mettre en accord avec les lumières d'admission des cylindres. Les bielles sont en acier forgé, les pieds tourillonnant sur les axes de pistons par l'intermédiaire de bagues en bronze phosphoreux, tandis que les têtes comportent deux rangées de rouleaux de 4,76 par 4,76. Ceci nous a conduit aux parties basses du moteur, assez peu conventionnelles. Le carter est d'une seule pièce si l'on excepte les « couvercles » latéraux. Le problème du montage est donc résolu par un vilebrequin en deux parties principales assemblées en place. Cet assemblage se fait évidemment au centre, les deux demi-vilebrequins étant à emmanchement conique et clavetés l'un sur l'autre, le blocage se fait par une vis six pans creux à laquelle on a accès à l'aide d'une clé spéciale au travers de l'arbre du vilebrequin droit, qui est percé à cet effet. Il est donc possible de déposer l'un ou l'autre des demi-vilebrequins séparément. Précisons que le blocage est

prévu avec un couple de 27 kg par pied (305 mm). Le vilebrequin mis en place, le moteur est fermé par des couvercles, comportant chacun un roulement à billes de 52 × 15 et 25 d'alésage pour supporter le vilebrequin, de même que le roulement central. Des joints assurent l'étanchéité des carters, un à chaque extrémité du vilebrequin, deux au centre. Du côté droit et extérieurement au couvercle on trouve un alternateur Lucas RM 13/15, par l'intermédiaire d'une cellule redresseuse au sélénium et de deux bobines on obtient le courant haute tension. La batterie est de 6 V et 13 A, les vis platinees, un jeu par cylindre, sont en bout du vilebrequin gauche.

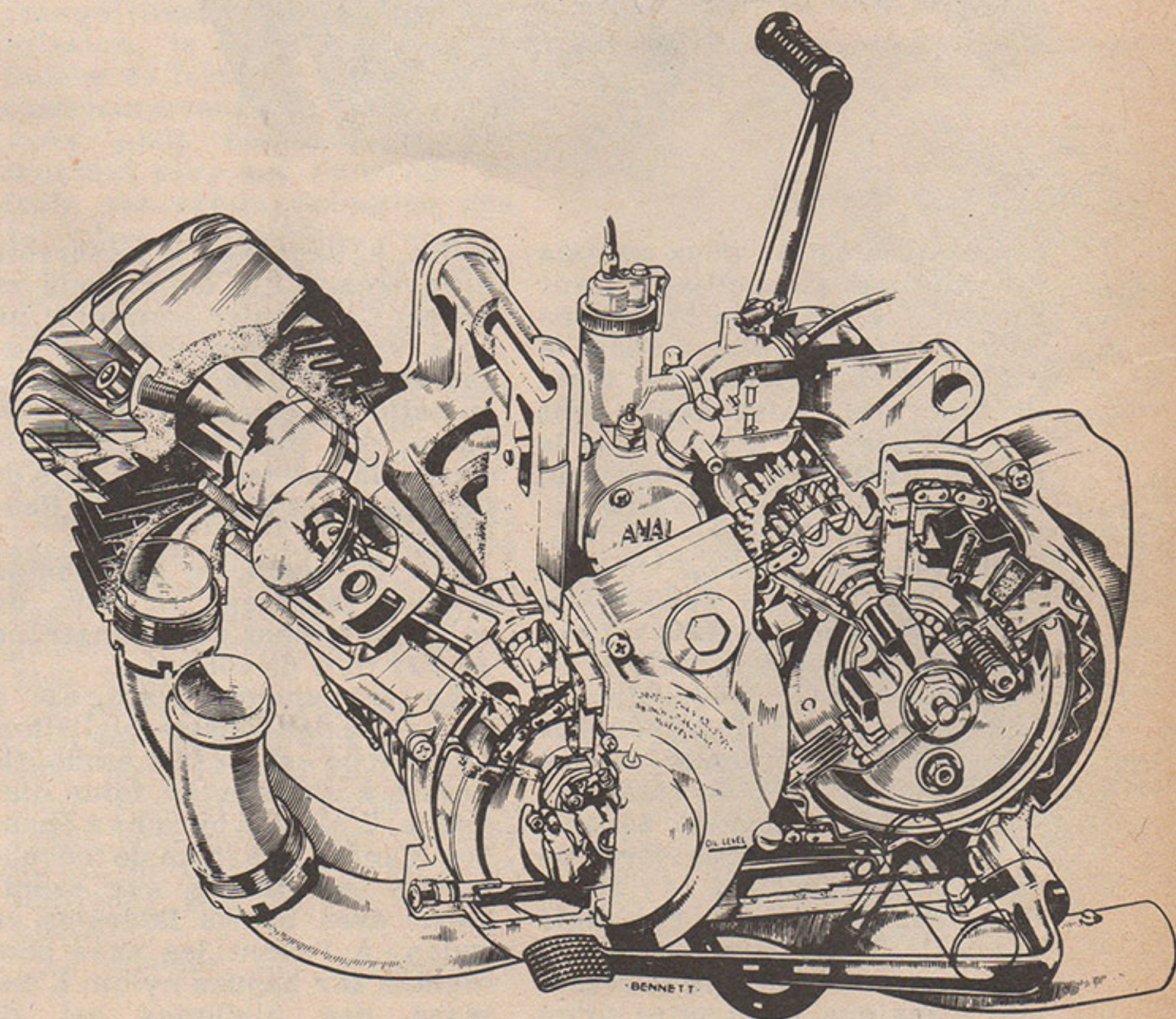
Le carter, venu de fonderie en coquille métallique, forme aussi le logement de la boîte à quatre rapports qui est assez classique, les rapports finals étant de 19-11-7,8 et 5,9 à 1.

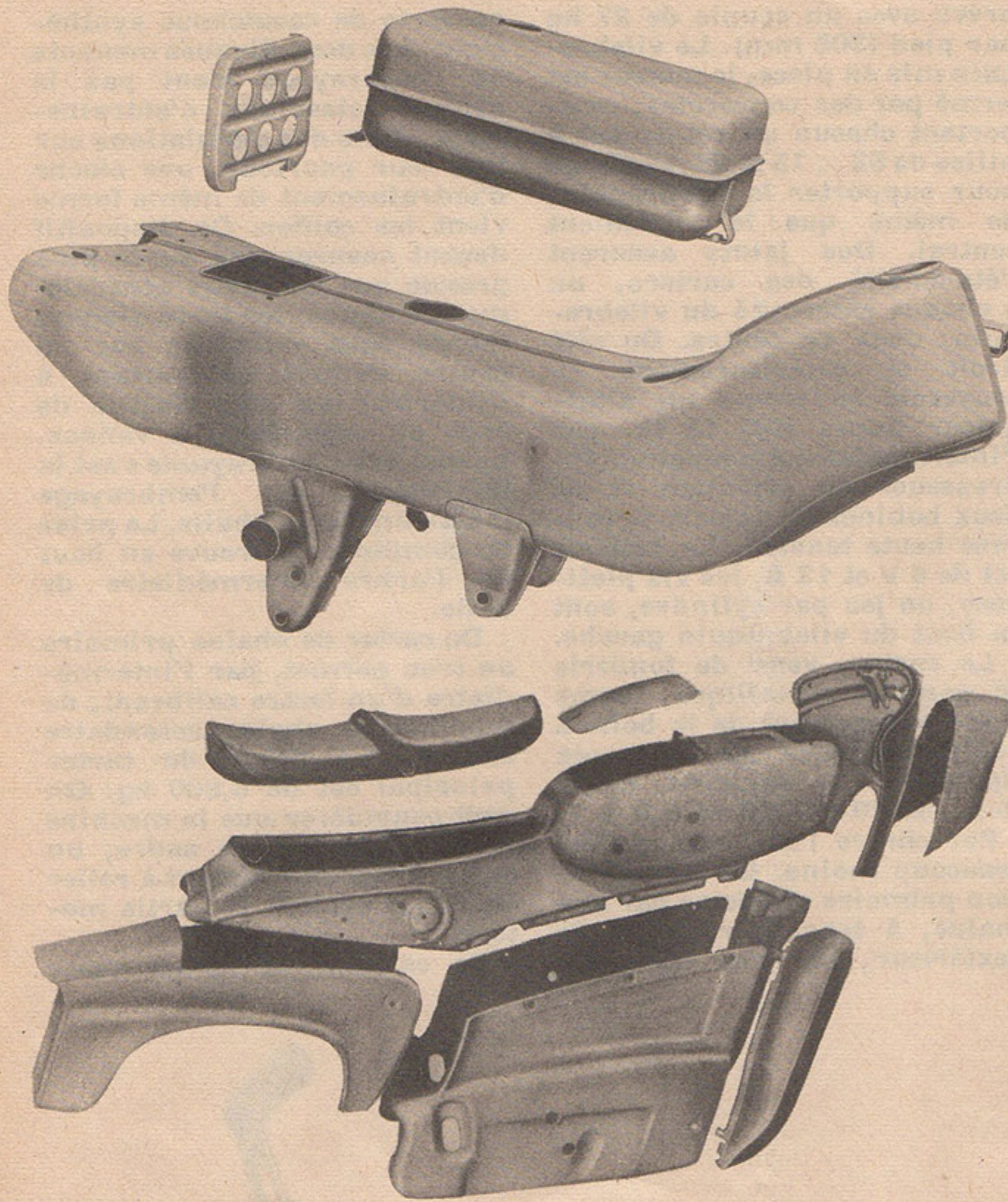
Par contre l'embrayage l'est beaucoup moins. La transmission primaire s'effectue par une chaîne, à tension réglable de l'extérieur, par une lame re-

couverte de caoutchouc synthétique. Les deux disques menants de l'embrayage n'ont pas la denture classique d'entraînement, mais des ondulations sur tout leur pourtour, une cloche d'entraînement de même forme vient les coiffer. Ce dispositif devant assurer une durée plus grande que les crans généralement adoptés, les trois disques menés sont entraînés par un centre dentelé comportant à l'intérieur un amortisseur de choc en caoutchouc à vannes. La matière « embrayante » est la Neolangite, car l'embrayage fonctionne dans l'huile. La prise de compteur se trouve en bout de l'arbre intermédiaire de boîte.

Du carter de chaîne primaire un trou permet, par l'intermédiaire d'un feutre calibrant, de lubrifier la chaîne secondaire enclose. Le poids du carter principal est de 6,800 kg. On peut considérer que la machine ne possède pas de cadre, un caisson pesant 6 kg sert à relier la partie cycle à la partie moteur.

Ce caisson de forme assez





compliquée est en deux parties longitudinales soudées, l'avant remonte et supporte la colonne de direction soudée dans le caisson, nous trouvons trois double pattes caissonnées dont deux tiennent le moteur par le dessus, la troisième à l'arrière, formant également l'axe de pivotement de fourche arrière.

Cet axe mesure 12,7 de diamètre. La fourche arrière est un tube en D soudé. Sous cet axe deux bossages sur le carter supportent concentriquement la pédale de frein et la béquille centrale. Revenons au caisson, à l'intérieur est logé un réservoir d'essence (à chicanes) séparé, qui s'enfile par l'arrière du caisson et contient 11,35 l. Une cavité en avant du réservoir abrite les deux bobines.

Ce que l'on croit être le réservoir classique, n'est autre qu'un

coffre à bagages, le réservoir proprement dit étant sous ce coffre. Ce dernier comporte un anti vol, la commande d'ouverture d'un second coffre (sous la selle bi place) est à l'intérieur du premier. La selle couvre la batterie, une partie de l'équipement électrique et l'outillage.

Les éléments de suspension arrière se fixent en bout du caisson, ce sont des Armstrong de 101 mm de course.

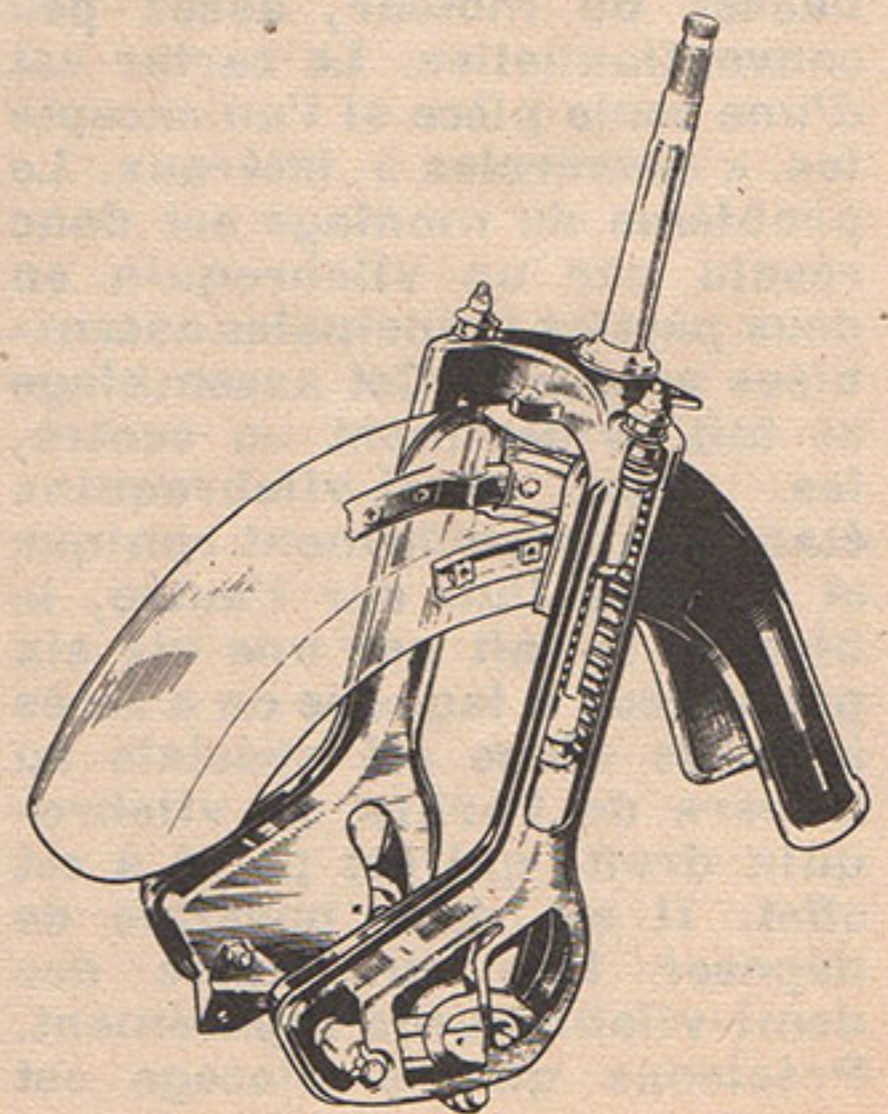
La suspension avant est à roue tirée par courtes biellettes. La fourche est en tôle emboutie brasée à un pont en fonte malléable. C'est une fourche à épaules. Tandis que l'axe de fourche arrière est monté sur caoutchouc avec butées latérales en nylon, à l'avant les axes sont montés sur bagues nylon. L'entraxe des biellettes est de

143 mm. (Entre pivots et axe de roue.) L'épure de suspension est calculée pour donner un empattement pratiquement constant. Un autre œil dans la biellette sert de fixation à l'amortisseur, par l'intermédiaire, là aussi, de nylon. Les deux amortisseurs sont également des Armstrong. Ces éléments sont spéciaux pour la « Leader ». Le garde-boue avant est suspendu et bien enveloppant. Les freins sont centraux, d'un diamètre de 152 mm et de 28 mm de large. Le moyeu et le flasque sont moulés sous pression. Le système breveté Ariel, de rattrapage de l'usure des garnitures est conservé.

Les roues sont à broche, un cache à démonter et une vis à débloquer suffisent pour sortir l'axe avant.

La machine est équipée de roues de 16 pouces, et la section des pneus, à flancs blancs, est de 3,25.

Toute la partie arrière se lève pour donner accès à la roue et un emplacement est prévu pour un porte-bagages et deux sacoches métalliques latérales très esthétiques. Le moteur étant caché par des tôles, cinq vis sont à débloquer pour les retirer et avoir accès audit moteur. Sacrifiant à la mode automobile actuelle, le phare comporte une visière, mais ne



tourne pas avec la direction, ainsi que le pare-brise d'ailleurs. Un levier sur le tableau permet de régler instantanément la hauteur du faisceau lumineux, suivant la charge transportée.

Le guidon et une partie des commandes sont cachés par des tôles formées, frein avant et frein arrière comportent une commande de stop. Parmi les nombreux suppléments possibles, on note une montre huit

cette revue nous nous étonnions que le stop soit toujours commandé par le frein arrière seul, Ariel s'est souvenu que le meilleur frein était le frein avant et que de plus en plus les motars y avaient recours, mais afin de satisfaire les irréductibles « freineurs » de l'arrière elle livre son modèle avec double commande du stop. Nous avons remarqué aussi cette petite chose astucieuse : un levier à coulisse escamotable sous la

fonctionnel, il n'est donc pas beau, mais sachant qu'il travaillerait caché, les ingénieurs n'ont pas recherché l'esthétique. Les culasses sont les seules parties visibles du moteur entre les deux pare-jambes du tablier.

C'est d'ailleurs ce que l'on peut reprocher au carénage, il fait perdre de la « personnalité » à une moto, et cela parce que depuis soixante ans nos montures ont presque toujours montré leur moteur et nous en avons pris l'habitude.

La Leader était à l'étude depuis trois ans. Les essais eurent lieu secrètement dans un village du Pays de Galles, machines noires dépourvues de signes distinctifs.

Mais quelques jours après leur arrivée le facteur présentait ses compliments à la maison Ariel par l'intermédiaire des essayeurs, la firme postait le courrier destiné à ces derniers dans des enveloppes à tête de la maison ! Nous terminerons sur cette note amusante en espérant qu'un essai proche permette de juger cette machine qui, sur le papier, nous a vivement intéressé.

R. DOLICQUE.

L'ARIEL " LEADER " (Suite)

jours, des indicateurs de direction, un éclairage de stationnement, un contrôleur d'indicateurs de direction, etc. La machine est vendue en deux tons, le bas gris Amirauté, c'est-à-dire navire de guerre, le haut rouge ou bleu Orient au choix.

La puissance annoncée est de 16 ch, ce qui confère à la machine une vitesse de pointe de 112 km/h. En Angleterre ce modèle (standard) est vendu 210 livres, à titre d'exemple notons qu'une Triumph 350 vaut 228 livres, une 250 Francis-Barnell 185 livres, une 250 Twin Excelsior 212 livres et une 350 Matchless 233 livres. Les Anglais, plus sensibles que nous (par l'importance du choix qui leur est offert) au prix d'achat, ne boudent certainement pas cette remarquable réalisation.

Nous nous permettons d'ajouter quelques commentaires, il s'avère que les Anglais aient fini de progresser en « roue libre », la concurrence étrangère un moment inquiétante, leur a ouvert les yeux, le marché anglais de la moto étant virtuellement saturé, il faut faire du neuf pour attirer la clientèle. C'est le deuxième « boum » d'après-guerre, le premier étant la 150 Velocette, portée à 200 cm³ peu après son lancement. D'autres maisons ont créé des nouveautés, mais leur classicisme paraît désuet, comparé à la formule de la Leader pour laquelle un succès commercial est certain.

Dans un ancien numéro de

selle sert pour lever la machine. Beaucoup ne s'étonneront pas que la chaîne secondaire soit enfermée, nous croyons bon de le faire remarquer à nouveau car nombre de constructeurs, britanniques et autres, prennent prétexte du carénage de la machine pour laisser la chaîne à son triste sort, puisqu'on ne la voit presque plus.

Une autre astuce à signaler, l'une des pattes caissonnées du moteur forme chambre de tranquillisation de l'air d'admission, le filtre à air (cartouche de feutre) y étant accolé extérieurement. La roue tirée nous plaît beaucoup moins, d'autant plus que l'ancrage du frein est rendu solidaire des biellettes de traction.

La machine doit s'enfoncer terriblement au freinage. Une roue poussée avec ancrage formant parallélogramme déformant avec les biellettes pour éviter la « remontée » au freinage nous aurait séduit davantage.

Les supports de repose-pieds sont longs et courbés, malgré tout, en cas de bûche sérieuse, nous craignons un endommagement du carter sur lequel ils sont fixés.

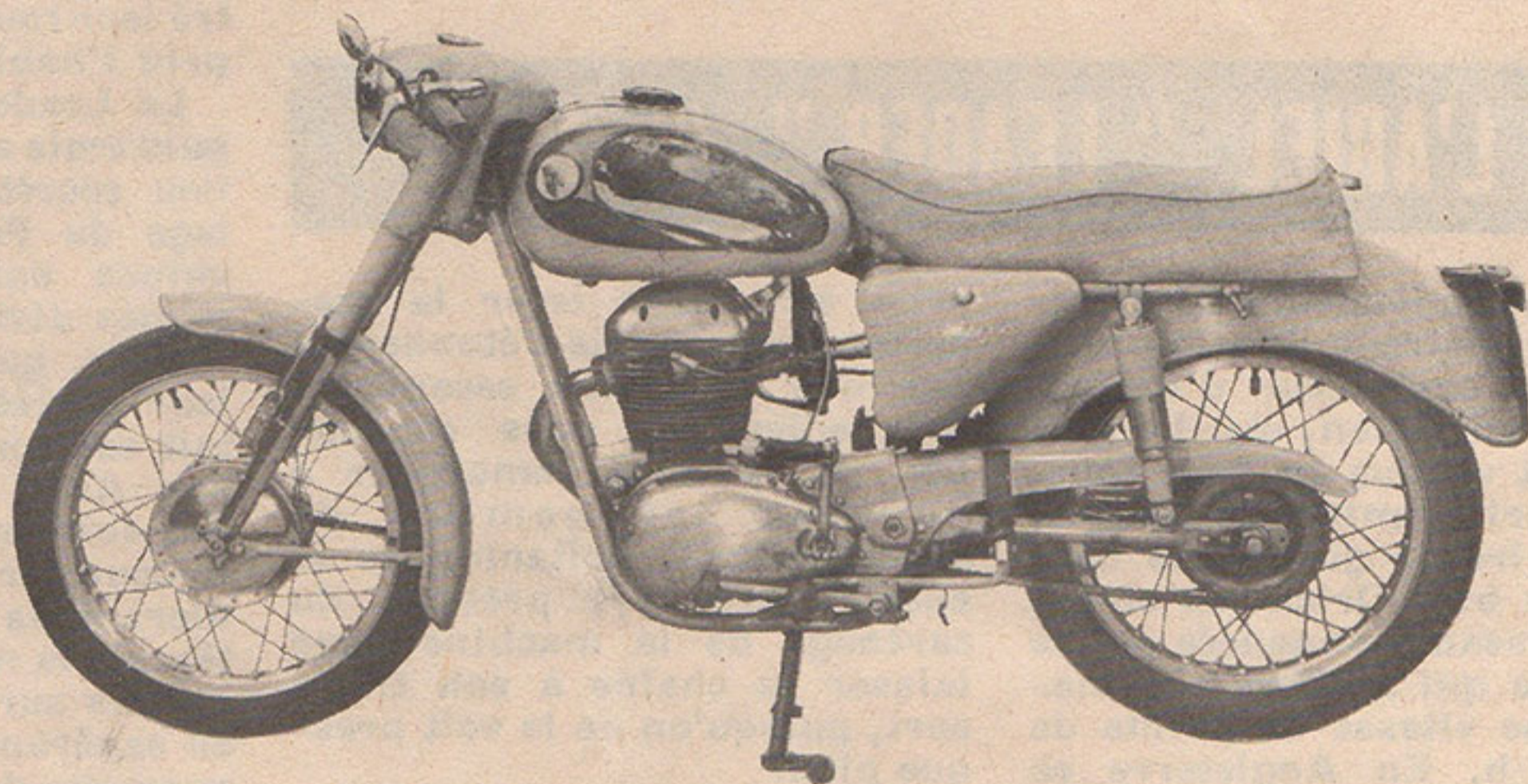
A de rares exceptions près, c'est sur les machines anglaises que l'on a le plus de difficulté pour trouver le point mort, aussi sommes-nous choqués qu'un indicateur de point mort lumineux soit facturé en supplément.

Le moteur est strictement



ESSAIS *MOTOCYCLES*

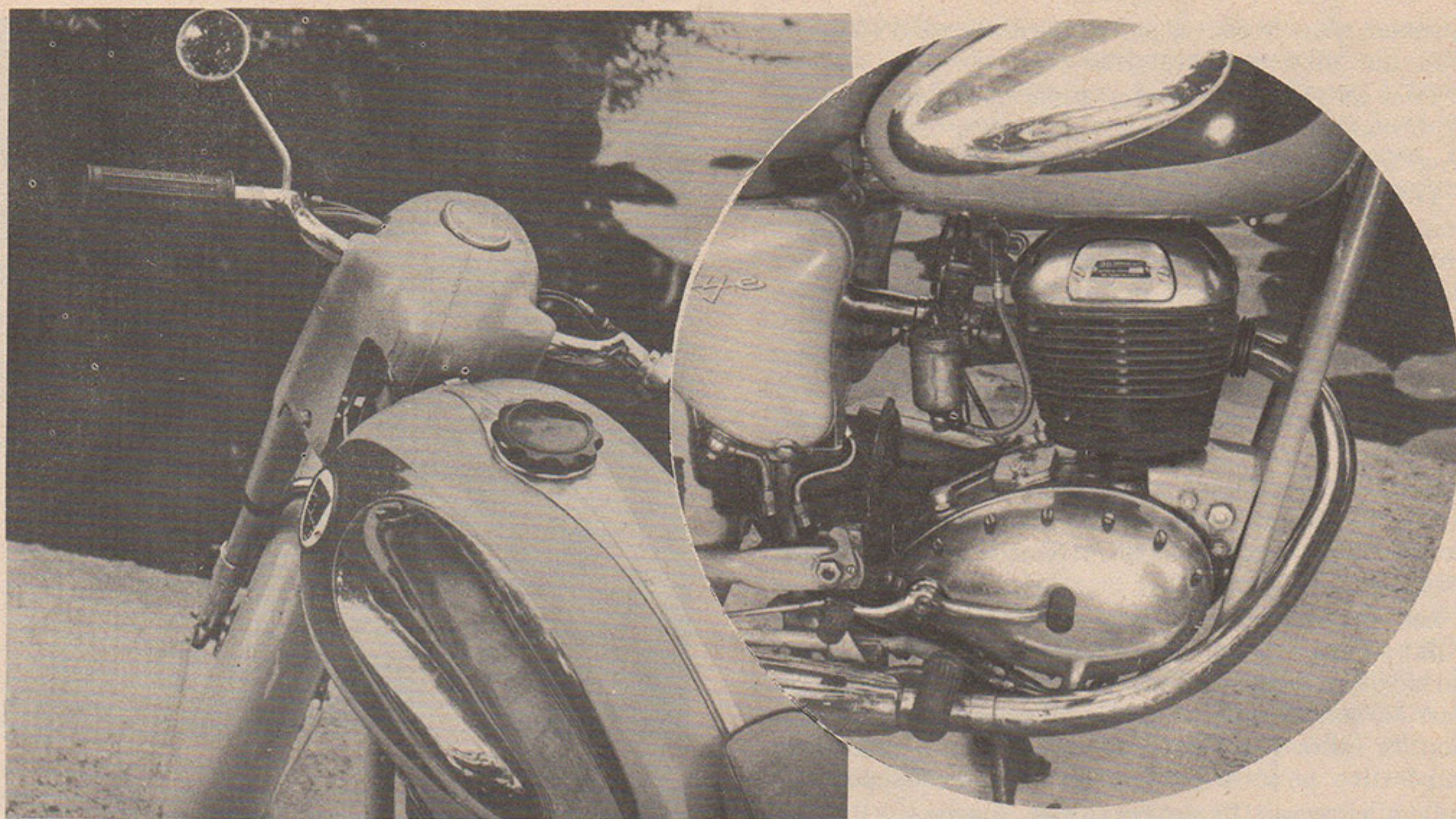
LA 175 CM³ TERROT RALLYE



UNE MACHINE FRANÇAISE BRILLANTE

LES Établissements Terrot poursuivent leur effort en faveur d'une amélioration systématique en fonction des goûts de l'acheteur.

La Rallye, présentée au dernier Salon, avait réuni tous les suffrages. Son apparition en série n'a pas déçu. En effet, ses performances, sa présentation en font une machine gaie, exempte de fragilité. Pour satisfaire à la demande des jeunes clients sportifs, nous espérons que d'autres constructeurs mettront sur le marché des modèles de performances équivalentes afin d'aboutir à une émulation productrice et nécessaire dans cette cylindrée.



Le capotage de phare de la « Rallye » : l'élégance s'allie à la sobriété des lignes. Au premier plan, nous remarquons le réservoir, qui possède des évidements pour les bras et les genoux. Le bouchon de réservoir vissé donne une étanchéité totale même avec le réservoir plein au ras bord.

Le moteur : cylindre et culasse sont très « étoffés ». L'aspect du carter moteur est très net. Un petit inconvénient de la « Rallye » est nettement visible sur ce cliché : c'est la branche avant du sélecteur trop haute qui oblige à quitter le repose-pied pour effectuer les changements de rapports.

DESCRIPTION TECHNIQUE

PARTIE CYCLE

Le cadre — heureuse innovation — est du type à double berceau fermé, renforcé au niveau du tube de direction par des goussets en acier. La suspension arrière utilise des bras oscillants contrôlés par amortisseurs hydrauliques, et la suspension avant une fourche télescopique avec amortissement à huile à double effet. Cette fourche, à sa partie supérieure, comporte un carénage englobant le phare. Le garde-boue n'est pas suspendu et suit, par conséquent les mouvements de la roue.

Le constructeur a adopté des roues de 17 pouces, avec freins centraux en alliage léger, et moyeu à broche à l'arrière. Pneus Pirelli avant de $17 \times 2,75$, arrière de 17×3 . Jantes italiennes : Borani en alliage léger.

Le réservoir de 13 l, dont 3 de réserve, repose sur des coussinets de caoutchouc antivibratoires fixés sur le tube supérieur du cadre, et est maintenu en place par un système pratique de ressort métallique avec accrochage rapide.

La selle est du type biplace.

De part et d'autre du garde-boue arrière enveloppant nous trouvons les éléments de suspension.

Le garde-boue avant, très étroit, permet un bon refroidissement du moteur.

L'équipement électrique comprend : un volant magnétique Morel ou A.B.G., 40 W, pourvu d'un système d'avance automatique et d'une bobine haute tension extérieure. Un projecteur trois positions : lanterne, phare, code et un avertisseur. Le compteur kilométrique placé sur la nacelle du phare est éclairé.

Le guidon sport est en deux parties suivant un principe cher à Terrot. Equipé d'une poignée de gaz à ouverture rapide, il est livré également avec des grands leviers comportant des dispositifs de réglage rapide par barillet et écrou moleté. Le comodo en bakélite, permet à main gauche, de disposer du bouton avertisseur et de l'inverseur code-phare. La manette d'air se trouve placée à droite.

La finition est luxueuse ; émail bleu clair avec panneaux grenat et chromés sur le réservoir, joints à un écusson de la marque en plastique et à des monogrammes chromés en relief sur le réservoir d'huile et le coffre à outils. Toutes les parties aluminium sont polies.

GRUPE MOTEUR-TRANSMISSION

Le moteur est un bloc quatre-temps à soupapes en tête, commandées par culbuteurs. Il est monté élasti-

quement dans le cadre, par l'intermédiaire d'éléments de caoutchouc antivibratoires.

Pour un alésage de 62 mm et une course de 57,8 mm, il développe une puissance de 15 ch à 7 700 tr/mn, avec un rapport volumétrique de 9,5 à 1.

Cet excellent résultat est dû au dessin de la culasse, comportant une admission et un échappement particulièrement bien étudiés. Notons également le rappel des soupapes par ressort en épingle, avec système équilibrant la tension de chaque brin, de façon à éviter les efforts parasites sur les queues de soupapes. Une astuce permet aux soupapes de tourner sur leur siège, ce qui limite la distorsion de la tulipe et l'encrassement. La culbuterie fonctionne sous carter étanche avec lubrification sous pression.

Un carburateur Gurtner de 25 mm de diamètre assure l'alimentation. Il est prolongé par une longue escopette.

Les conduits d'admission et d'échappement sont « dans l'axe » pour éviter au dire du constructeur les turbulences perturbatrices. Nous préférons pour notre part les conduits déportés et nous pensons que l'adoption du cadre à double berceau a créé une obligation impérative pour le passage du tube d'échappement.

Le vilebrequin, de gros diamètre, tourne sur de gros roulements à billes, et la tête de bielle sur galets. En bout du vilebrequin, côté gauche, est calé le volant magnétique, et côté droit, l'embrayage à disques multiples fonctionnant dans l'huile.

L'arbre à cames, entraîné par engrenage à partir du vilebrequin, attaque des poussoirs à base plate qui agissent sur les tringles en dural actionnant les basculeurs. Le profil des cames et des poussoirs a été étudié en vue de réduire au maximum les bruits mécaniques.

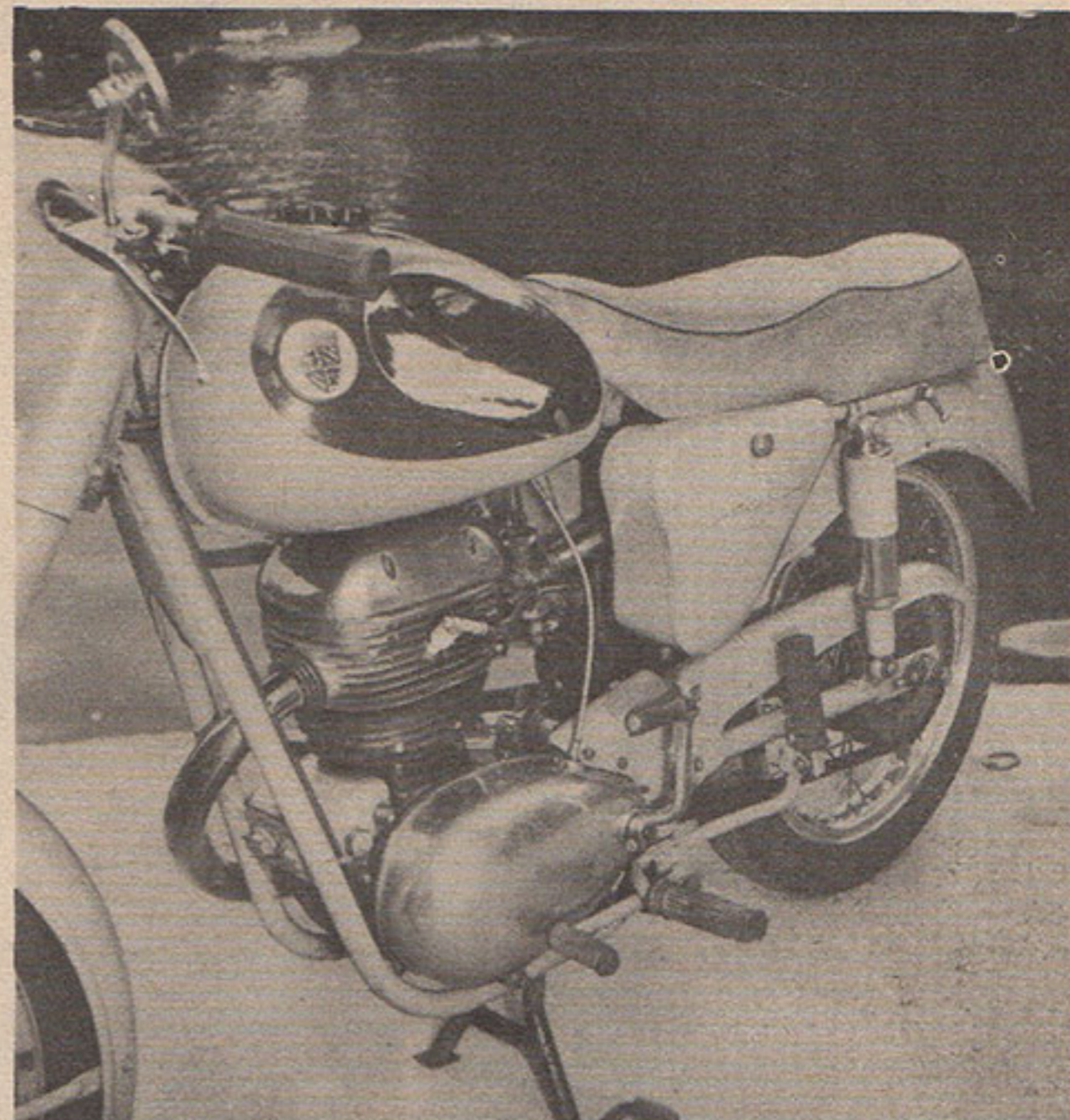
La transmission primaire utilise des pignons à taille oblique — moins bruyante que la taille droite — et entraîne une boîte de vitesses « en cascade », commandée par sélecteur.

La lubrification des organes en mouvement est assurée par une pompe double à engrenages : l'huile est aspirée dans le réservoir extérieur qui contient 2 l de lubrifiant, et après avoir traversé deux filtres (un au départ de la tubulure et un à l'arrivée à la pompe) est envoyée sous pression sur les roulements de vilebrequin, tête de bielle, arbre à cames, culbuterie, etc. Elle redescend par gravité dans le fond du carter, d'où la pompe de retour la réexpédie au réservoir au travers d'un double filtre contenant un aimant destiné à retenir les particules métalliques. La pompe assure un débit de 40 l à l'heure.

La boîte de vitesses fonctionne en bain d'huile séparé ; une jauge sur le carter permet de vérifier le niveau.

L'allumage s'effectue par volant magnétique Morel ou ABG, à avance variable automatique. Le rotor est claveté sur le vilebrequin, le calage d'avance s'obtenant par rotation du stator. La bobine H.T. est extérieure, et placée sous la selle.

Le système d'échappement se termine par un volumineux silencieux de fabrication Terrot.

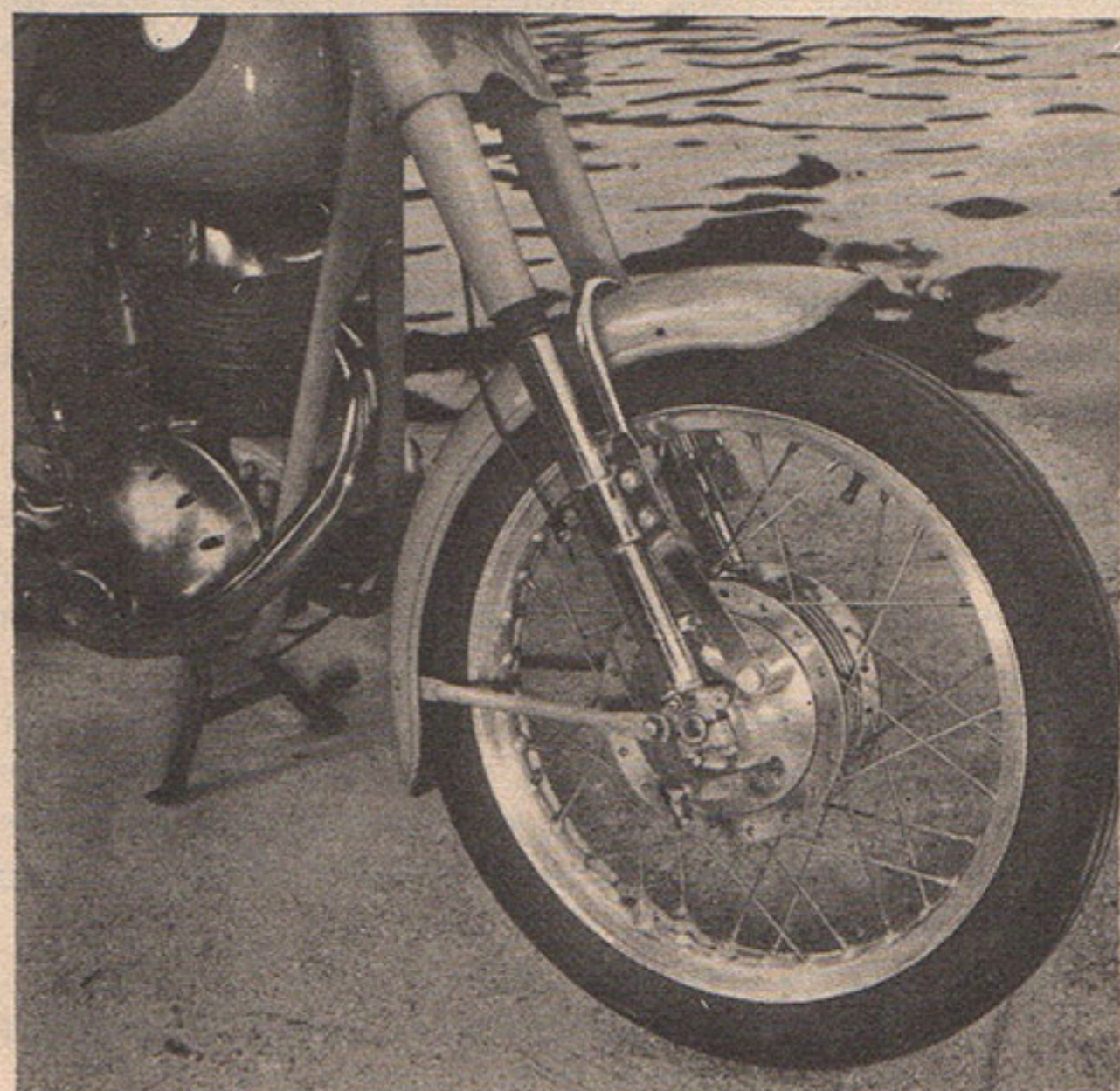


Le cadre double berceau est rigidement entretoisé et la tête de direction est renforcée par l'adjonction d'un gousset rapporté. On distingue le long pavillon d'entrée d'air monté sur le carburateur.

ESSAI

La 175 cm³ Rallye, mise obligeamment à notre disposition par le directeur de la succursale parisienne : M. Filjean, possédait une démultiplication différente de celle des modèles de série. A la demande d'un

Jantes et moyeux freins sont en alliage léger sur la « Rallye ». La fixation de la patte d'ancrage du frein avant a été très étudiée. La présence du pont d'équilibrage évite la réaction de l'ancrage du frein.



confrère, les rapports intérieurs furent modifiés et contrairement à ce qui a été écrit jusqu'ici, la Rallye, avec une plus grande démultiplication, fait montre d'une utilisation agréable pour l'usage urbain et touristique, sans pour cela perdre beaucoup de sa vitesse de pointe.

Le moteur « Super-carré » ne facilite pas l'obtention d'une souplesse exemplaire. Ce type de moteur qui conviendrait parfaitement avec une distribution à double arbre à cames en tête, devient avec des culbuteurs, beaucoup plus « creux », le fait qu'il n'est pas recommandé de tourner trop vite avec des basculeurs et des tiges. Le régime normal d'utilisation s'écarte par trop du nombre de tours/minute apportant la puissance optimum. Une course plus longue aurait permis d'obtenir plus aisément des chevaux en bas. Les anciens 175 cm³ d'avant-guerre de la firme « appuyaient » beaucoup plus fort aux bas régimes et un juste compromis devrait apporter la bonne solution. Cette petite critique n'a pour but que d'expliquer pourquoi la Rallye qui, malgré tout, est la seule 175 cm³ de série française dépassant 120 km/h, demande une conduite sportive quoique son constructeur ait cru devoir rayer du catalogue l'appellation « Sport ».

La position mériterait d'être un peu plus étudiée. Pour une machine de route le guidon est trop à l'avant, pour un véhicule de sport, cet accessoire est trop large et les repose-pieds ne sont pas assez en arrière. Comme pour toutes les petites machines surbaissées, les conducteurs dont la taille est en dessous de la moyenne seront plus à l'aise que les grands.

L'angle d'inclinaison de la fourche, ainsi que sa chasse nous paraissent exagérés, il est possible d'obtenir plus de légèreté et de précision à grande allure en se rapprochant des normes actuellement en usage dans les différents services de course pour la conception des cadres de compétition.

Indépendamment de ces petits détails, la machine est très agréable à piloter grâce aux freins qui sont puissants et à la suspension qui s'avère efficace. L'accélération est franche et le moteur monte fort bien en régime. Malgré une circulation d'huile intense, le bloc-moteur reste propre et dans l'ensemble l'entretien de la machine est facile.

Le taux de compression assez élevé ne nuit pas aux départs de la Rallye qui, à froid, comme à chaud, part au kick. Pour une machine de ce genre, le silence est également à noter. Sur la Terrot, sont vraiment agréables : les vitesses qui passent impeccablement et les rapports bien échelonnés qui permettent de tirer un bon parti de ce petit moteur.

A Montlhéry, sur l'anneau de vitesse, nous obtenons en position normale 1 mn 27 s 1/5, soit 105,202 km/h. Il faut reconnaître qu'une machine de série de 175 cm³, dépassant le 100 dans ces conditions, totalise déjà un certain nombre de chevaux. Le meilleur tour en position effacée nous donne 1 mn 14 s 1/5, ce qui équivaut à une moyenne de 123,634 km/h. Si l'on tient compte de la perte subie par l'utilisation de l'anneau la vitesse de 125 km/h avancée par le constructeur est virtuellement atteinte.

Sur le routier la Rallye est très à l'aise ; en conduite raisonnable le tour des 9,500 km est bouclé en 6 mn, soit 91,813 km/h de moyenne.

A certains régimes, nous ressentons quelques vibrations ; d'autre part la fourche manquerait un peu de rigidité. Cet inconvénient se manifeste surtout lors de l'utilisation vigoureuse du frein avant. Néanmoins la Rallye est une machine sûre et les petits inconvénients de détails que nous signalons n'entachent en rien les qualités primordiales de cette machine.

A. NEBOUT.

RÉSULTATS D'ESSAI

Temps chaud : vent nul.

Réglages : gicleur 38 - bougie Marchal 34 SH.
Huile Motul Century M - Carburant : Super Azur.

Anneau de vitesse (2 548 m) :

Meilleur tour lancé :

Position normale : 1 mn 27 s 1/5 ; moyenne : 105,202 km/h.

Position allongée : 1 mn 14 s 1/5 ; moyenne 123,634 km/h.

Circuit routier (9 181 m) :

Meilleur tour lancé : 6 mn, moyenne : 91,813 km/h.

Accélération :

100 m en 7 s 3/5, 47,358 km/h ;

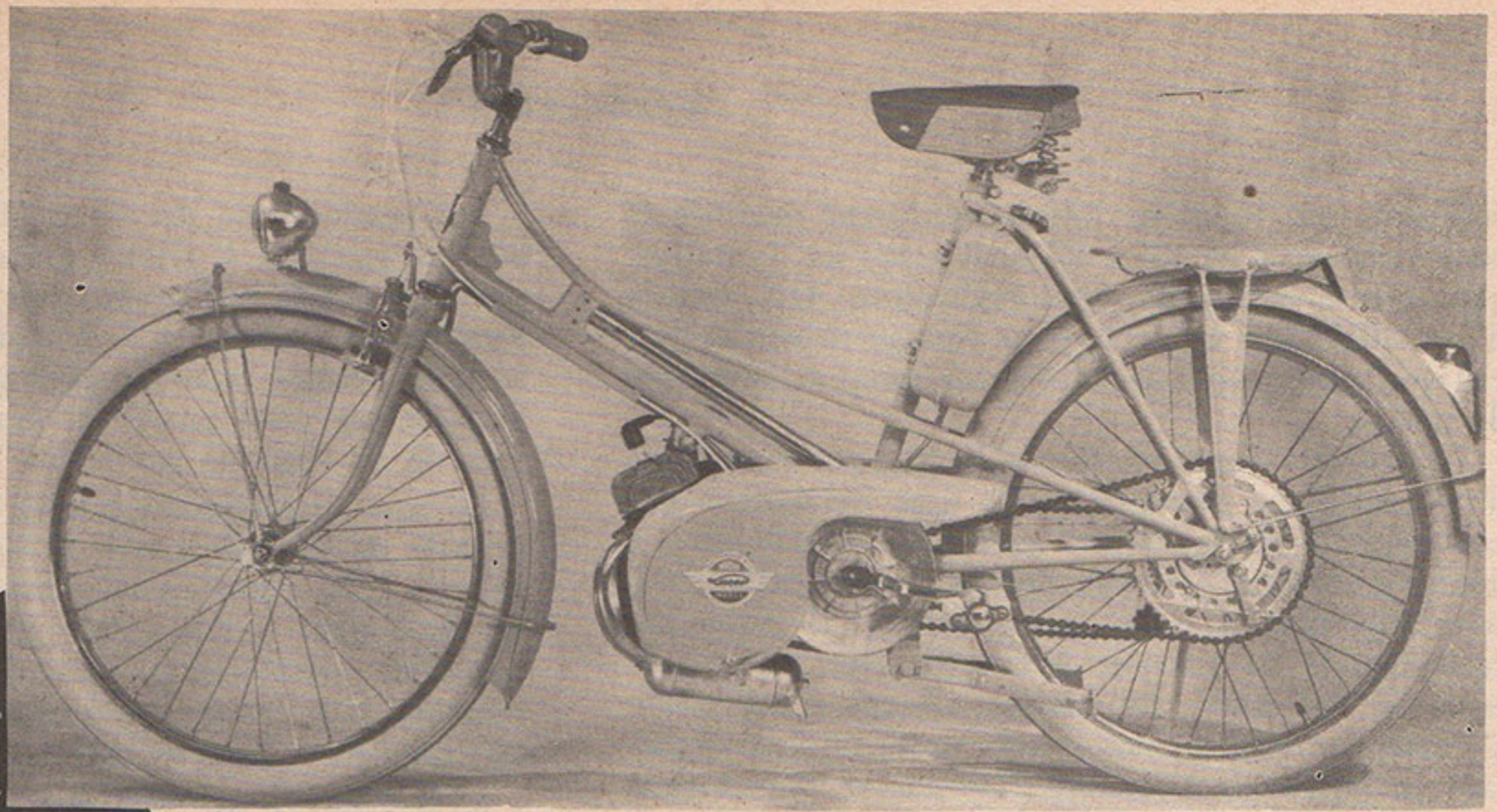
200 m en 11 s 2/5, 63,144 km/h ;

300 m en 14 s 4/5, 72,972 km/h ;

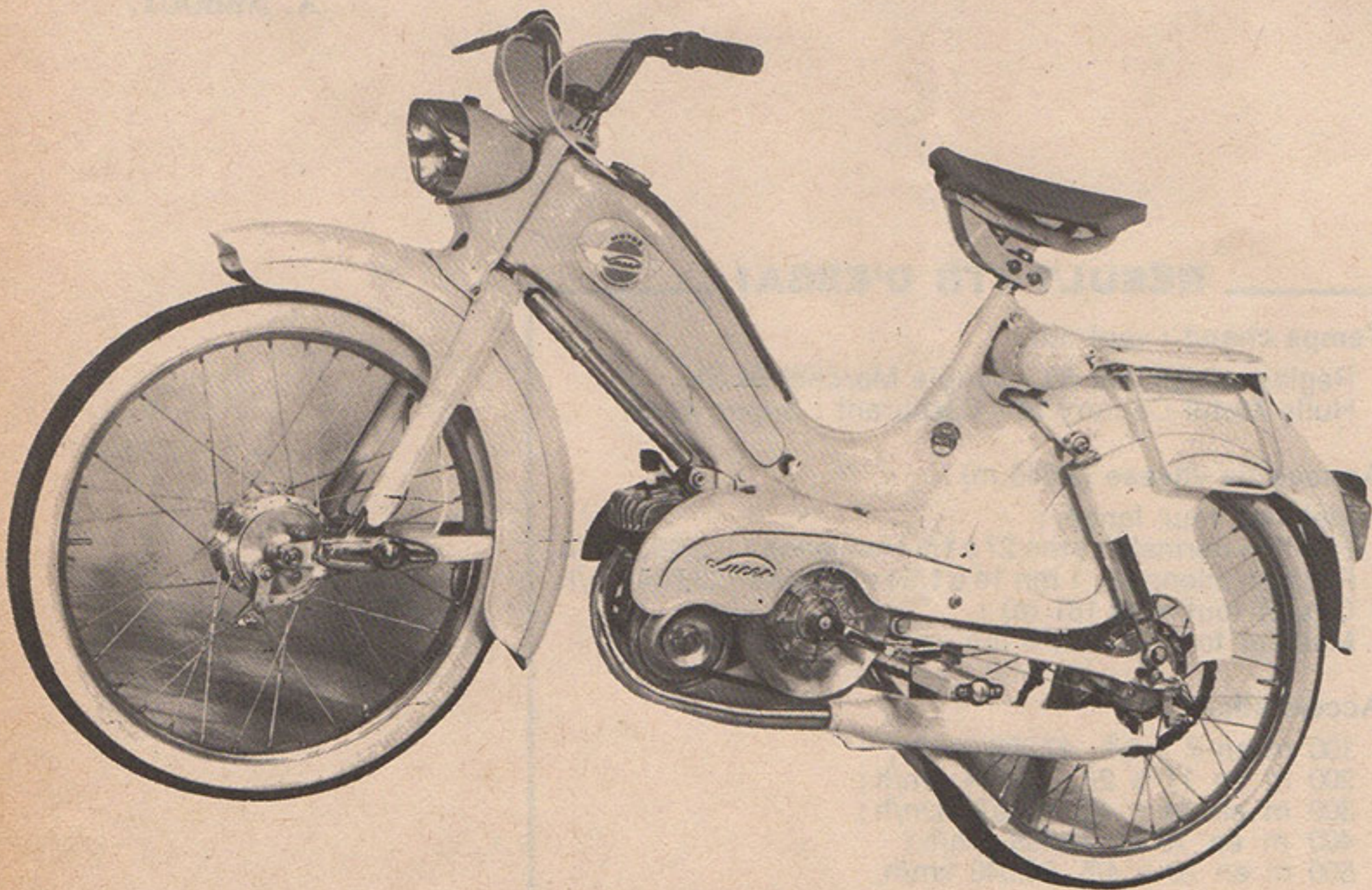
400 m en 18 s, 79,999 km/h ;

500 m en 20 s 4/5, 86,040 km/h.

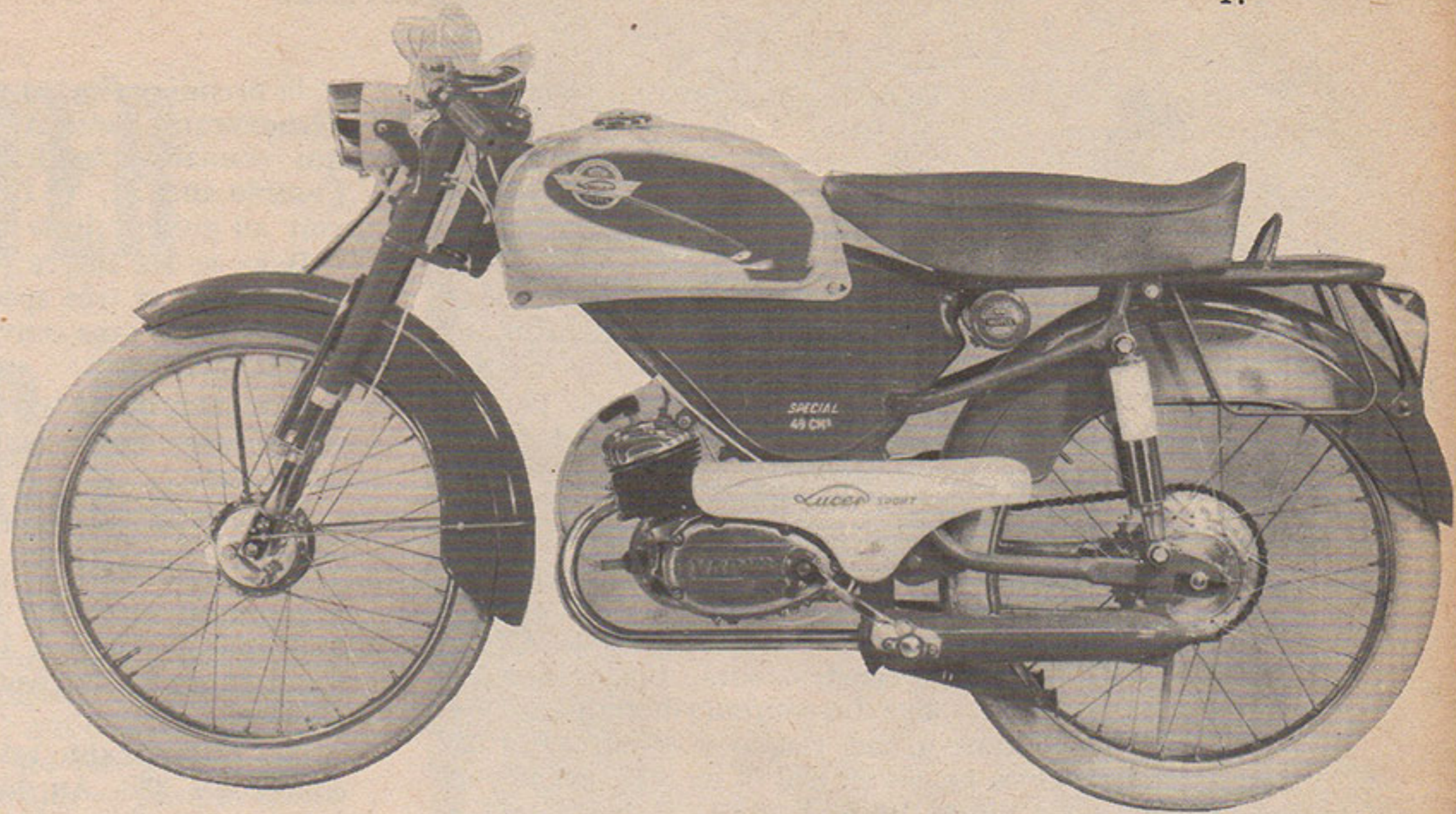
Type GD 1
 Cadre Berceau.
 Moteur VAP 57
 à encliquetage.
 Roues de 23 × 2.
 Jantes chromées
 perçage sur embouti. Carters
 spéciaux fixation
 par accrochage.
 Moyeu frein tam-
 bours AR. Frein
 Tasseaux AV. Ré-
 servoir 3,5 l. AR-
 RIERE. Porte-
 bagages embouti.



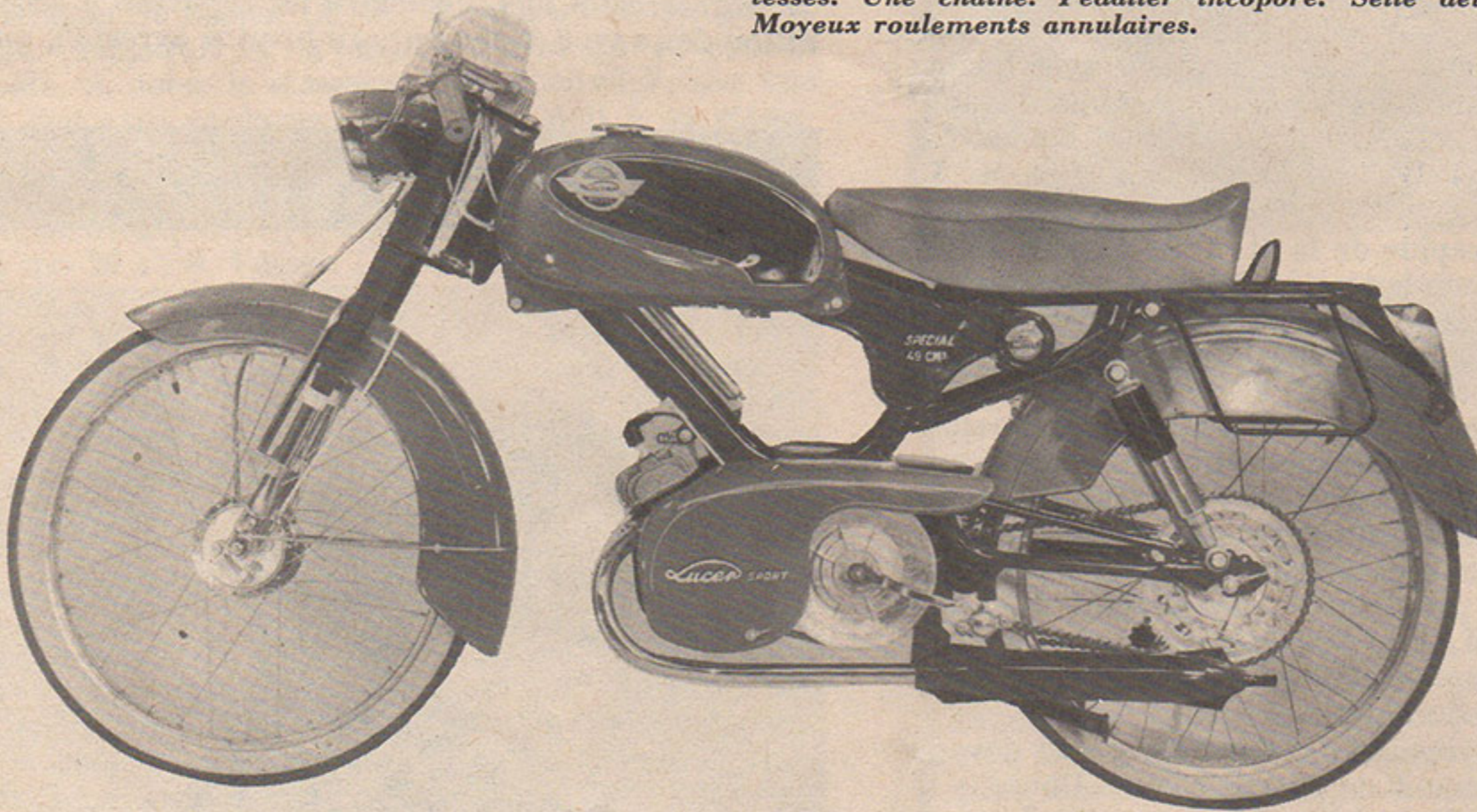
LE NOUVEAU PROGRAMME LUCER



TRITON 59
 Cadre embouti. Phare avec
 compteur incorporé. Averti-
 seur électrique. Roues
 de 23 × 2 bicolore. Moteur
 VAP 57, Selle suspendue
 caoutchouc. Echappement
 long. Garde-boue très enve-
 loppants. Suspension AR.
 réglable. Moyeux ondulés
 monobloc. Réservoir 5 l.

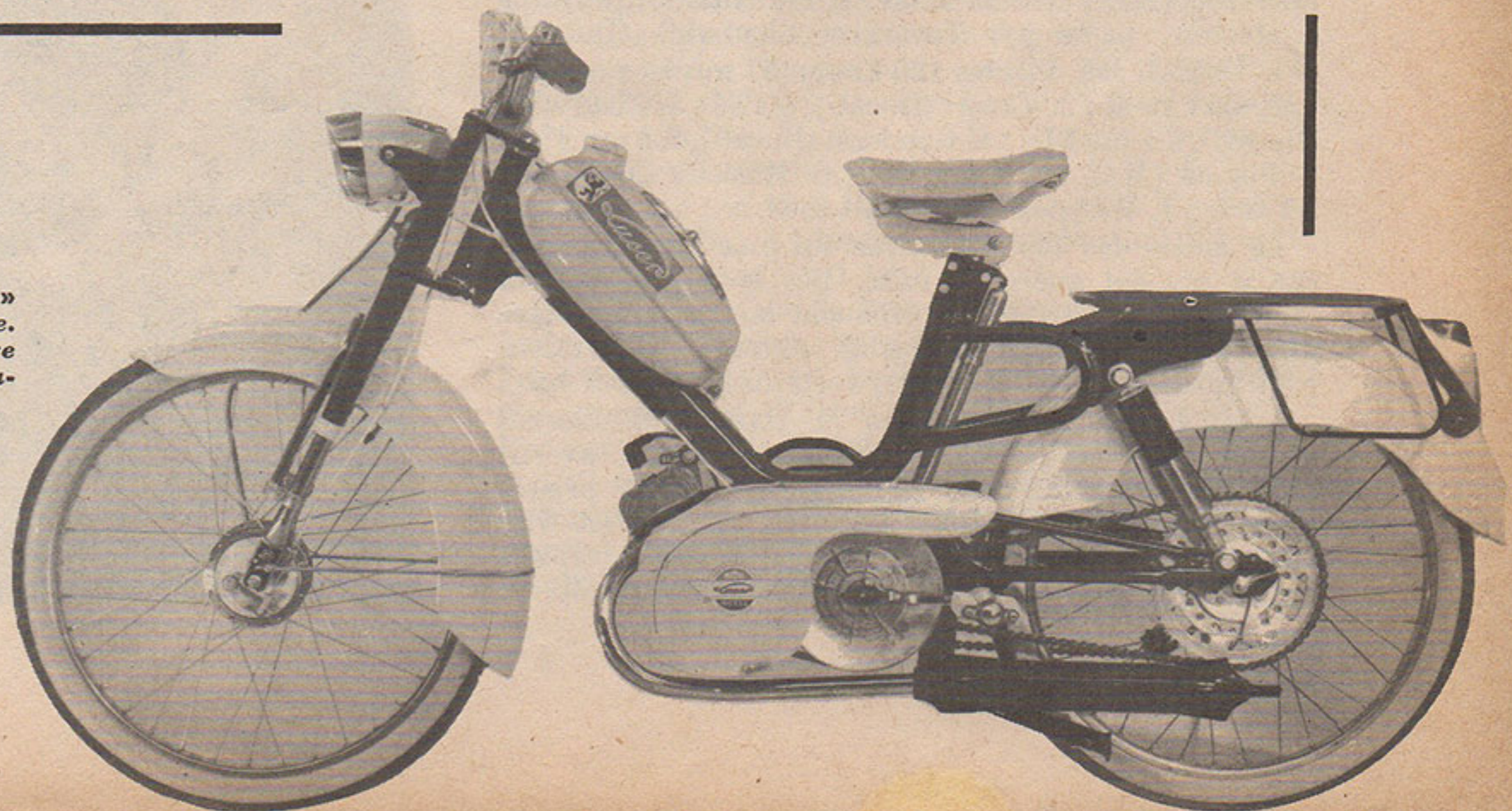


Type 2593 LUXE SA « SPORT »
Compteur incorporé au phare. Avertisseur électrique. Phare deux ampoules avec commutateur au guidon. Moteur deux vitesses. Une chaîne. Pédalier incorporé. Selle deux positions. Moyeux roulements annulaires.



Type 592 SA « SPORT »
Fourche télescopique. Cintre de guidon « ITALIEN ». Moyeux ondulés gros corps. Pneus bicolore. Echappement sur long tuyau chromé. Selle deux positions. Réservoir 8 l.

Type 593 LUXE SA « SPORT »
Compteur incorporé au phare. Avertisseur électrique. Phare deux ampoules avec commutateur au guidon.



AVANT-DERNIÈRE épreuve du Championnat mondial 1958, le Grand Prix d'Ulster (Irlande du Nord) n'a pas bénéficié d'un temps clément, cela arrive souvent d'ailleurs ici, heureusement la route que forme le circuit est d'un bon revêtement, ce qui a réduit les chutes à un petit nombre. Pour démontrer l'intérêt que portent les Britanniques aux manifestations motocyclistes nous dirons que toutes les épreuves furent partiellement radio-reportées par la B.B.C., avec d'excellents commentaires. Deux titres mondiaux restaient encore à pourvoir, ceux des catégories 125 et 250, en remportant respectivement ces catégories, Ubbiali et Provini se sont attribués définitivement ces honneurs. La maison M. V., virtuellement la seule en lice (à titre officiel) dans ces championnats, emporte donc les quatre catégories solos pour les constructeurs, tandis que les quatre titres pilotes vont à des coureurs de cette marque, on peut même sans grand risque d'erreur, affirmer que les deuxièmes places en 350 et en 500 reviendront également à un pilote de M. V.

Venons-en aux derniers événements qui ont précédé ces résultats.

Au départ de la course des 125, onze coureurs seulement, ce qui est peu pour occuper un circuit de 12 kilomètres, la qualité était toutefois présente avec quatre Ducati, deux M. V. et deux M. Z. en machines d'usine, et deux pilotes sur les trois privés restant étaient les vétérans Wheeler et Webster, sur Mondial et M. V. respectivement.

Le départ ultra-rapide de la M. Z. de Fugner ne lui vaut l'avantage que sur le premier kilomètre, car Taveri, Gandossi, tous deux sur Ducati, et Ubbiali (M. V.), prennent la tête et au premier des dix tours que comporte l'épreuve Ubbiali passe en tête, de peu. Degner (M. Z.) abandonne, eau dans le dispositif d'allumage, Purslow (Ducati) tombe et doit abandonner. Ubbiali et Gandossi, tous deux prétendant au titre, se détachent de Taveri et leur lutte magnifique durera jusqu'au huitième tour, sous un ciel bas, sinistre, la visibilité est presque nulle puisque certaines portions du circuit sont dans les nuages. Provini (M. V.), se réservant peut-être pour les 250, ne force pas son talent jusqu'au moment où il abandonne, ennui de boîte.

Au cours du neuvième tour, Gandossi prend davantage de risques, tentant de décamponner Ubbiali, il touche le talus à l'Épingle, puis 4 km plus loin, il vire trop vite et c'est la chute. Il remonte et il termine quatrième, passé par Taveri et Chadwick (Ducati).

1. Ubbiali (M. V.), les 120 km en 57 mn 45 s (moy. : 123,950 km/h) ; 2. Taveri (Ducati), à 49 s ; 3. Chadwick (Ducati), à 1 mn 07 s ; 4. Gandossi (Ducati), à 2 mn 37 s ; 5. Fugner (M. Z.), à 5 mn 19 s ; 6. Wheeler (Mondial), à 1 tour ; 7. Webster (M. V.), à 1 tour.

La course des 350 qui suivait fut plus terne à suivre car il n'y eut guère de lutte. Dès le départ Surtees (M. V.) et Hartle (M. V.) prennent la tête pour n'être plus revus, si ce n'est par les 25 coureurs qui termineront après avoir été doublés, certains jusqu'à 5 fois !

Jusqu'à mi-course Surtees et Hartle effectuèrent un chassé-croisé qui ne trompa pas le public averti, puis Surtees lâcha son co-équipier, faisant preuve d'une maîtrise étonnante. Derrière, cela allait vite aussi, et il faut reconnaître que les Norton « clients » sont encore là, une minute entre la deuxième M. V.

et la première Norton après 240 km de course n'est pas déshonorant. Cette Norton était pilotée par Shepherd qui connaît actuellement la forme qui lui permit l'entrée chez M. V. l'an dernier, mais il devait décevoir au guidon de la quatre cylindres.

Duke et Mc Intyre (tous deux sur Norton), celle de Duke étant sa très spéciale, bataillèrent pour la quatrième place, sans conviction, à la fin Duke se décida et prit le meilleur.

Taveri aurait dû terminer sixième sans la plus stupide des pannes, fil de bougie détaché, ce qui le relégua neuvième.

1. Surtees (M. V.), les 240 km en 1 h 50 mn 35 s (moy. : 129,500 km/h) ; 2. Hartle (M. V.), à 1 mn 5 s ; 3. Shepherd (Norton), à 2 mn 13 s ; 4. Duke (Norton), à 2 mn 50 s ; 5. Mc Intyre (Norton), à 3 mn 05 s ; 6. Minter (Norton), à 4 mn 32 s ; 7. Brown (Norton), à 5 mn 14 s ; 8. Hailwood (Norton) à 1 tour ; 9. Taveri (Norton) à 1 tour.

Peu passionnante est le qualificatif à appliquer à la course des 250. Au départ le temps promettait de se lever, mais cela ne dura pas et le brouillard et la pluie revinrent mouiller le circuit. Répétition, au départ, de la course des 125, la 250 bicylindre deux-temps M. Z., de Degner cette fois, démontre les capacités d'accélération de ce type de moteur, au bruit si agréable, mais

John Surtees réalise une fois de plus le doublé en 350 et 500.



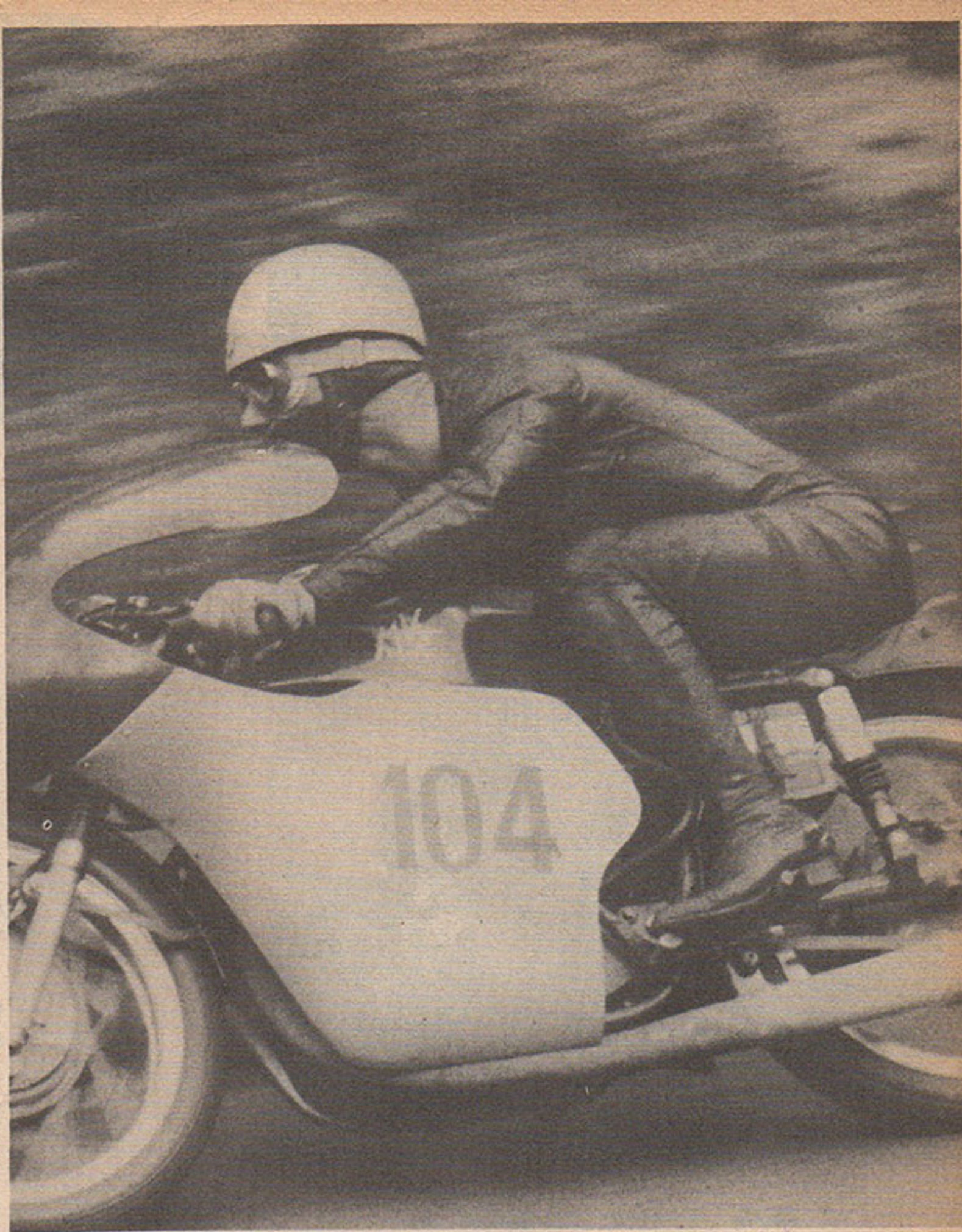
L'ULSTER

G.P.

au premier passage l'on s'aperçoit qu'il a été rejoint par un quatuor composé des officiels M. V., Provini et Ubbiali, de Chadwick (M. V.) qui concède quelques cinquante centimètres cubes à ses adversaires et le « local » Robb sur N.S.U., ce dernier se paye même le luxe de prendre la tête, pour peu de temps il est vrai. Ubbiali abandonne, boîte de vitesses, Provini lâche alors ses compagnons tandis que Robb parvient à se débarrasser de Degner (M. Z.). C'est à mi-course que la pluie réapparaît et la course tourne en procession rapide. A noter le classement de Chadwick, sur une 203 cm³ sans carénage, place qu'il doit à sa classe.

1. Provini (M. V.), les 144 km en 1 h 8 mn 58 s (moy. : 124,600 km/h); 2. Robb (N.S.U.), à 1 mn 42 s; 3. Chadwick (M. V.), à 2 mn 43 s; 4. Degner (M. Z.), à 4 mn 26 s; 5. Fugner (M. Z.), à 5 mn 6 s; 6. Dale (N.S.U.), à 1 tour.

Il est vraiment regrettable que le protégé de Terry Hill, Robb, se cantonne dans les courses irlandaises, sa troisième place l'an dernier dans la même épreuve, derrière Sandford et Chadwick prouve que sa seconde place d'aujourd'hui n'est pas un heureux concours de circonstances. Plus mouvementée fut la course des 500, d'autant plus qu'une légère amélioration du temps allait permettre davantage de spectacle dans les courbes. Un trio part en tête, composé du tandem Surtees/Hartle (M. V.) et de Mc Intyre Duke (Norton) part avant-dernier et trois coureurs sont victimes d'une collision, Tanner, Thomson et J. Brown et abandonnent. Au premier passage le trio du départ est toujours formé, plus loin arrive un quatuor, Shepherd (Norton), Brown l'Australien (Norton), Minter (Norton), Dale (B.M.W.), Duke passe treizième. Au second passage le trio de tête s'est fractionné, Surtees est parti pour son habituelle démonstration, mais Mc Intyre (Norton) et Hartle (4 cylindres M. V.) sont en pleine bagarre. Mc Intyre réussit à lâcher Hartle dont la M. V. libère des volutes de fumée aux reprises et ne semble pas tourner au mieux. Shepherd lui aussi attaque Hartle et le passe, se rapproche de Mc Intyre et l'atteint au septième tour, malheureusement la pluie se remet à tomber. Visibilité 30 mètres par endroits, des hommes comme Shepherd et Hartle traînent le pied dans les virages serrés. Ce qui rendit la tâche des coureurs plus pénible fut que certaines portions du circuit étaient sèches. Pendant les onze tours (130 km) que dura la splendide bagarre Shepherd (Mc Intyre, la situation s'était décaillée derrière, Duke étant venu en sixième place, derrière Minter (Norton) et précédant Dale (B.M.W.) et Brown (Norton). D'autres avaient leur



Après sa victoire dans la catégorie 125 cm³, Carlo Ubbiali s'assure le titre mondial dans cette cylindrée.

part d'ennuis, Anderson (Norton) boîte restant en seconde, Hempleman (Norton) bride de fixation de réservoir cassée, Brown perdait du temps à resserrer l'axe de suspension arrière de sa Norton. On notait que Wood et Ahearn, 500 mono Matchless (modèle expérimental) étaient en bonne position.

Tandis que Surtees maintenait son avance, la lutte pour la seconde place prenait brusquement fin, Shepherd à deux tours de l'arrivée, tombait lourdement, gêné par un des trop nombreux trainards admis à participer à cette épreuve. Blessures relativement légères, un doigt cassé notamment, contusions multiples.

Dale termina après avoir perdu un mégaphone.

1. Surtees (M. V.), les 240 km en 1 h 42 mn 36 s (moy. : 139,580 km/h); 2. Mc Intyre (Norton), à 1 mn 44 s; 3. Hartle (M. V.), à 2 mn 41 s; 4. Minter (Norton), à 3 mn 12 s; 4. Duke (Norton), à 3 mn 43 s; 6. Dale (B.M.W.), à 1 tour; 7. Brown (Norton), à 1 tour; 8. Rensen (Norton), à 1 tour.

Dans tous les Grands Prix classiques il y a prédominance des coureurs nationaux du pays où a lieu l'épreuve, ce qui est logique, mais sur des circuits sinueux, comme l'Ulster ou le Grand Prix suédois à Hédamora, il est regrettable que des pilotes dont la qualité est loin d'être affirmée puissent y figurer, occasionnant des tassage, involontaires certes, mais qui peuvent causer des accidents ou simplement fausser un résultat comme à Hédamora.

G. P.

D'ALLEMAGNE

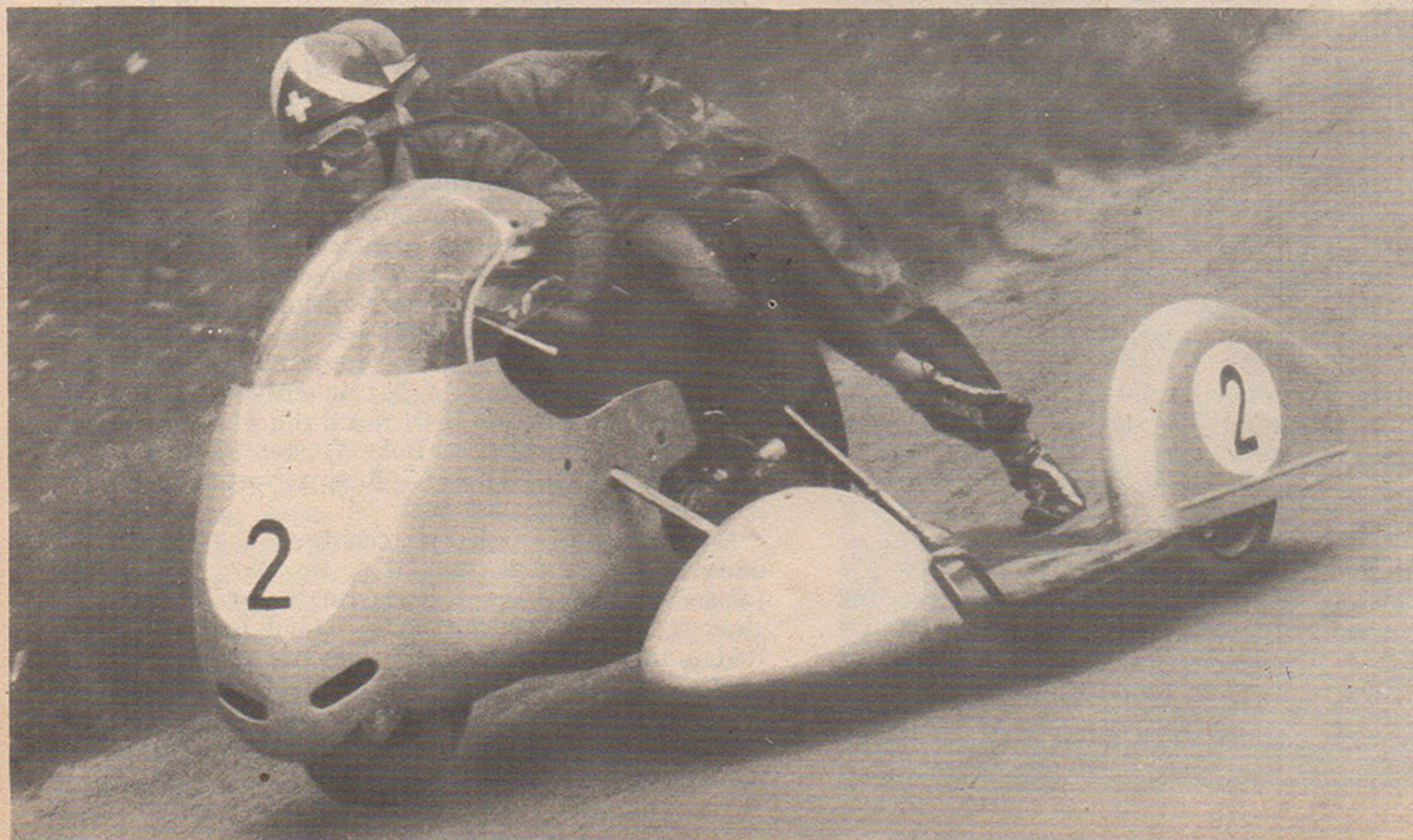


Carlo Ubbiali remporte la course des 125 cm³ et prend une sérieuse option, pour le titre mondial dans la catégorie.

Le Grand Prix d'Allemagne s'est disputé le 20 juillet sur le très difficile circuit du Nurburgring qui ne comporte pas moins de 174 virages sur une longueur de 22,810 km. Cette épreuve revêtait une importance primordiale pour le déroulement des Championnats du Monde tout au moins dans les catégories 125 et sidecars, car l'attribution des titres dans ces deux catégories n'était pas définitive.

En dépit des conditions atmosphériques médiocres, 80.000 spectateurs assistaient à ce Grand Prix.

Principal adversaire de Schneider-Strauss l'équipage helvétique F. Camathias-H. Cecco finit second du Championnat du Monde de la catégorie après une saison magnifique.



UBBIALI S'IMPOSE EN 125 CM³

On attendait une sérieuse explication entre les écuries officielles M.V. et Ducati, mais la firme de Borgo Panigale connut la malchance et aucun de ses pilotes ne figurait à l'arrivée.

L'épreuve valut malheureusement un grave accident à Romolo Ferri qui fut hospitalisé avec une fracture du bassin. Aux dernières nouvelles, son état serait satisfaisant.

Déarrassé de ses principaux adversaires, Ubbiali disposa de son camarade d'écurie Provini et remporta cette épreuve à la moyenne de 121,700 km/h. Avec cette victoire, Ubbiali renforce sérieusement sa position de leader pour le titre mondial qui ne peut pratiquement plus lui échapper. Degner place sa M.Z. en troisième position à 119,200 km/h de moyenne.

Résultats.

Classe 125 cm³ (5 tours, 114,050 km)

1. C. Ubbiali (M.V. Agusta), 56 mn 10 s 9/10, moy. : 121,700 km/h ; 2. T. Provini (M.V. Agusta), 56 mn 25 s 9/10 ; 3. H. Degner (M.Z.), 57 mn 22 s 8/10 ; 4. H. Fuegner (M.Z.), 59 mn 23 s 9/10 ; 5. Brehme (M.Z.), 59 mn 46 s 1/10.

Tour le plus rapide : Ubbiali (M.V.), en 11 mn 06 s 6/10, nouveau record.

VICTOIRE DE PROVINI EN 250 CM³

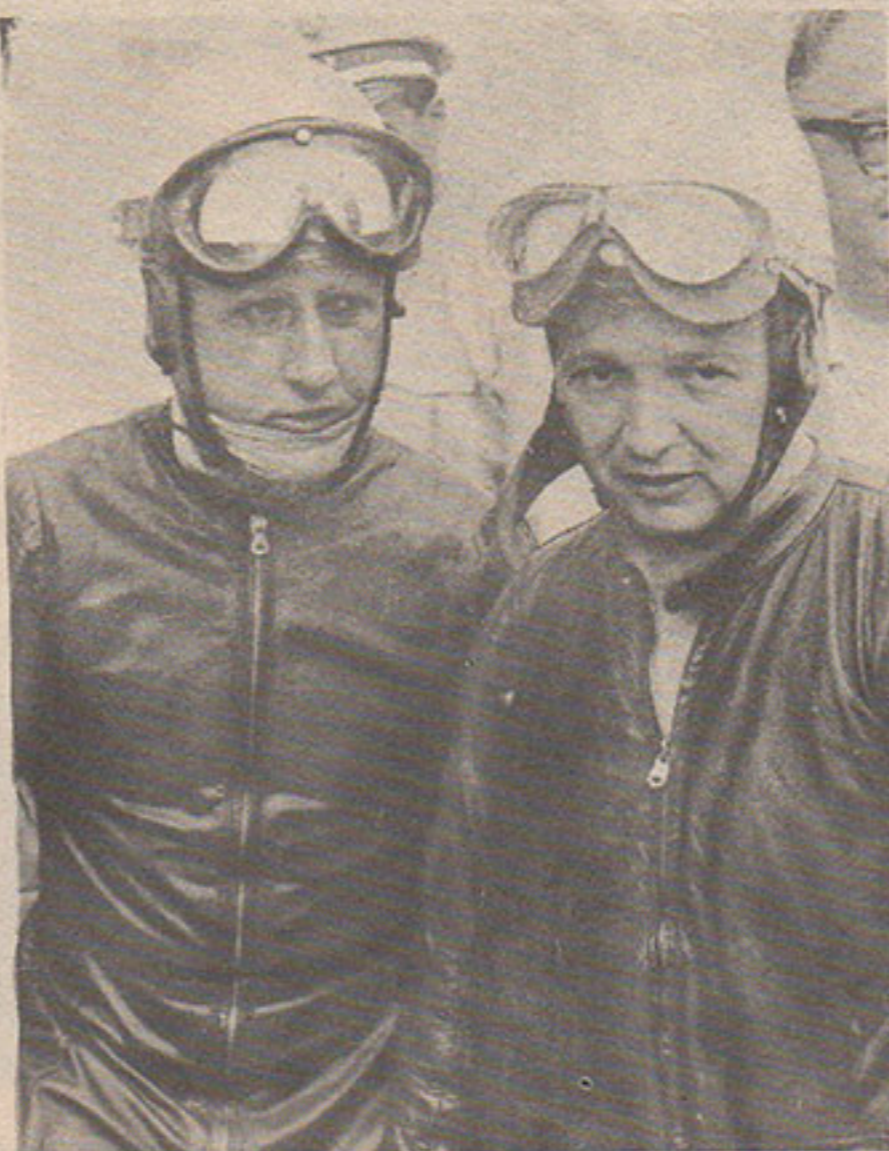
Cette catégorie revint à Provini qui disposa facilement de ses adversaires après qu'Ubbiali ait été contraint d'abandonner. Notons que la moyenne du vainqueur est inférieure à la moyenne record détenue par Hollaus avec 125,800 km/h : l'absence de lutte en est la cause car Provini tourna sans forcer ne voulant pas risquer la casse. H. Fuegner place sa 250 M.Z. en seconde position devant Dieter Falk dont la 250 Adler est décidément très étonnante.

Dans cette catégorie, Provini possède une large avance et ne peut plus être rejoint dans la course au titre mondial.

Résultats.

Classe 250 cm³ (6 tours, 136,860 km)

1. T. Provini (M.V. Agusta), 1 h 8 mn 3 s 7/10, moy. : 119 km/h ; 2. H. Fuegner (M.Z.), 1 h 9 mn 45 s 9/10 ; 3. D. Falk



Schneider-Strauss champions du Monde 1958 dans la catégorie side-car.

SURTEES EN 350 CM³

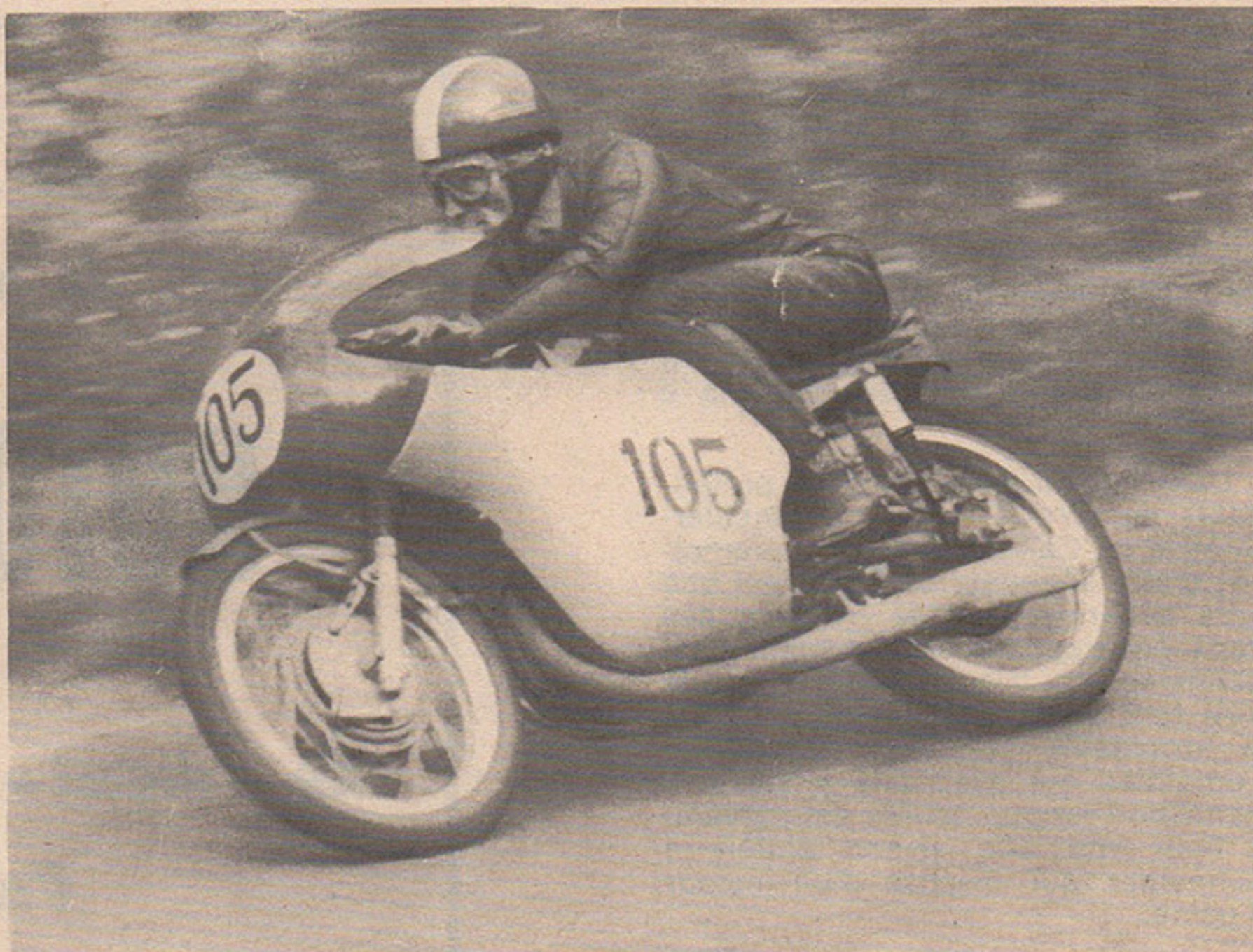
La victoire ne pouvait échapper à John Surtees qui disposait de la 350 4 cylindres d'usine. En fait, John Surtees ne fut jamais inquiété et remporta cette catégorie devant son coéquipier d'écurie John Hartle. Chadwick place sa Norton en troisième position. Duke après un mauvais départ fut contraint à l'abandon au quatrième tour. Notons la belle place du nouveau venu Hocking qui termine en septième position à 125,600 km/h de moyenne.

Résultats.

Classe 350 cm³ (7 tours, 159,670 km)

1. J. Surtees (M.V. Agusta), 1 h 13 mn 56 s 4/10, moy. : 129,500 km/h ; 2. J. Hartle (M.V. Agusta), 1 h 14 mn 28 s 2/10 ; 3. D. Chadwick (Norton), 1 h 14 mn 45 s 7/10 ; 4. M. Hailwood (Norton) ; 1 h 14 mn 57 s 7/10 ; 5. J. Anderson (Norton), 1 h 16 mn 14 s 4/10 ;

Tarquinio Provini que l'on voit négociant une courbe rapide remporte la catégorie 250 cm³ avec sa facilité habituelle.



(Adler), 1 h 9 mn 51 s 5/10 ; 4. H. Kassner (N.S.U. Sportmax), 1 h 12 mn 31 s 1/10 ; 5. C. Heiss (N.S.U. Sportmax) ; 6. W. Raichert (N.S.U. Sportmax).

Tour le plus rapide Provini (M.V.), à la moyenne de 124,200 km/h.

6. D. Dale (Norton), 1 h 16 mn 14 s 4/10 ; 7. G. Hocking (Norton), 1 h 16 mn 14 s 8/10.

Tour le plus rapide J. Surtees (M.V. Agusta), en 17 mn 23 s 2/10, moyenne 131,700 km/h, nouveau record.

ENCORE SURTEES EN 500 CM³

Le doublé est de tradition cette saison pour J. Surtees et le Grand Prix d'Allemagne a confirmé la règle. Le Britannique remporte cette catégorie devant John Hartle (air connu) à la moyenne de 112,600 km/h. Cette moyenne très basse en comparaison de la course des 350 cm³ s'explique par le fait que l'épreuve fut courue sous une pluie battante et sous la grêle. L'exploit du jour fut réalisé par Garry Hocking qui termine en troisième position à la remarquable moyenne de 111 km/h avec une avance de 4 m 37 s sur le champion d'Allemagne Hiller qui est loin d'être le premier venu. Malgré la pluie, Surtees signa un tour à 120,900 km/h : sans commentaires!

Résultats.

Classe 500 cm³ (9 tours, 205,290 km)

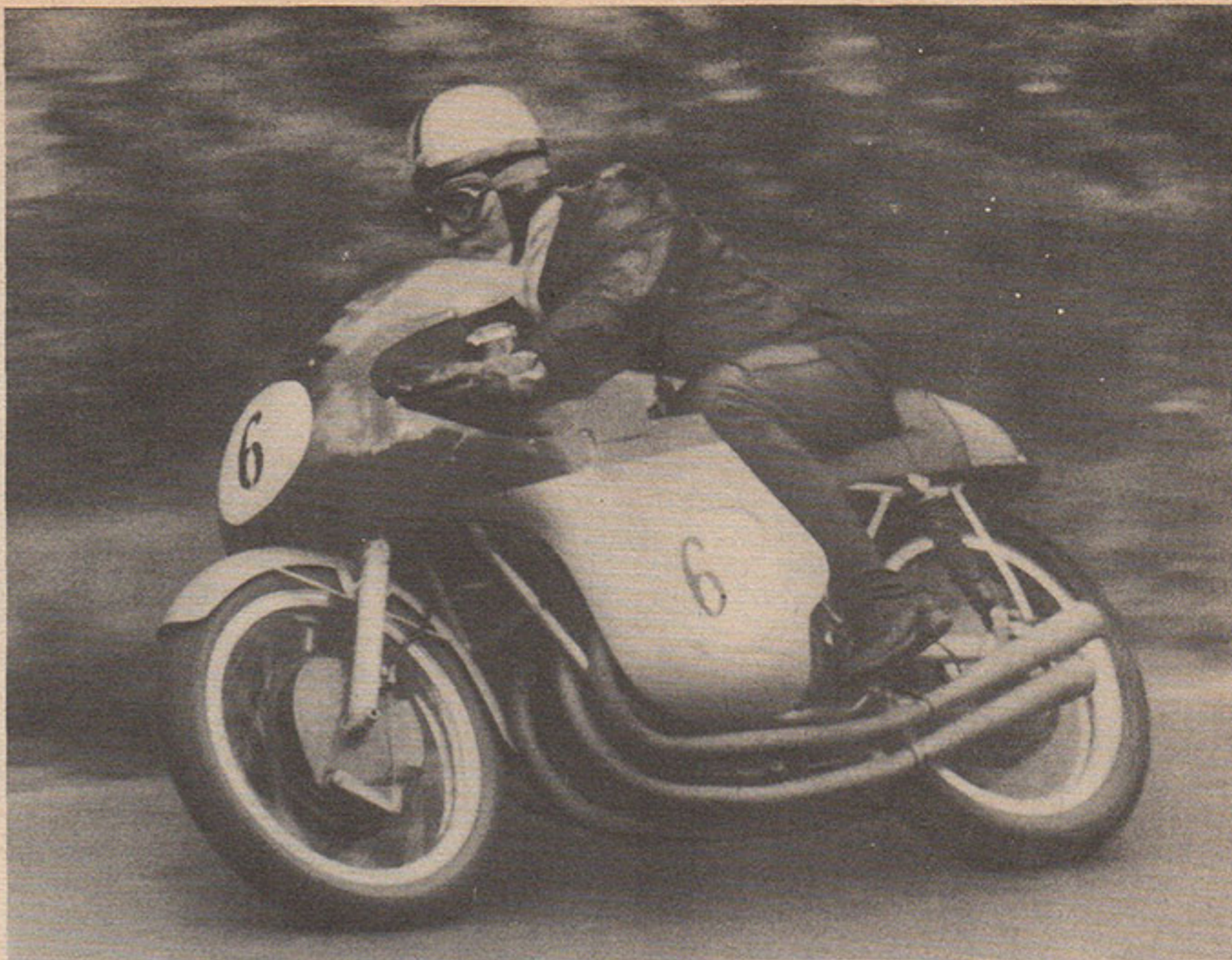
1. J. Surtees (M.V. Agusta), 1 h 50 mn 51 s 6/10, moy. : 112,600 km/h;
2. J. Hartle (M.V. Agusta), 1 h 51 mn 35 s 9/10; 3. G. Hocking (Norton), 1 h 52 mn 23 s 1/10; 4. Hiller (B.M.W.), 1 h 57 mn 00 s 1/10;

Tour le plus rapide J. Surtees (M.V. Agusta), à 120,900 km/h de moyenne.

SCHNEIDER-STRAUSS CHAMPIONS DU MONDE CATEGORIE SIDECARS

L'épreuve des sidecars décidait de l'attribution du titre de champion du monde du fait que cette catégorie n'est pas retenue au programme du prochain Grand Prix des Nations à Monza.

L'explication entre les deux prétendants au titre à savoir : Schneider-Strauss et Camathias-Cecco promettait d'être sérieuse. En fait, c'est une lutte acharnée que se livrèrent ces deux équipages et si finalement c'est Schneider qui triomphe et s'assure le titre tant envié cela n'enlève rien à la formidable prestation du Suisse Camathias qui avec une « vieille » Rennsport longue course est parvenu à tenir tête une saison entière à Schneider qui dispose d'un moteur d'usine.



John Surtees réalise une fois de plus le doublé au G.P. d'Allemagne et s'assure pratiquement le titre mondial dans les catégories 350 et 500 cm³.

Résultats.

Classe sidecars (5 tours, 114,050 km).

1. Schneider-Strauss (B.M.W.), 1 h 0 mn 39 s 2/10, moy. : 112,800 km/h;

2. Camathias-Cecco (B.M.W.), 1 h 02 mn 58 s 1/10; 3. Ritcher-Klim (B.M.W.), 1 h 09 mn 20 s 3/10; 4. Roshiepe-Gardyanczick (B.M.W.), 1 h 09 mn 27 s 5/10; 5. Neussner-Hess (B.M.W.), 1 h 12 mn 37 s 4/10.

Retenez dès aujourd'hui

le numéro de SALON

MOTOCYCLES

Le « digest » de

l'activité motocycliste



ASSURANCE OBLIGATOIRE
des véhicules à deux roues
L'AMICALE DES DEUX-ROUES

77, rue Saint-Lazare - PARIS-IX^e

fait bénéficier ses adhérents de conditions exceptionnelles
Écrivez-nous - COTISATION ANNUELLE : 100 fr. - TRInité 53 45-

160 pages

200 Fr

Grand Prix de Suède

- ★ Triomphe de la DUCATI en 125 avec GANDOSSO
- ★ MZ l'emporte en 250
- ★ DUKE réalise le doublé en 350 et 500

Cinquième épreuve comptant pour les Championnats du Monde, le Grand Prix de Suède s'est déroulé le 27 juillet sur le Circuit d'Hedémora avec la participation des principales écuries officielles. Toutefois, la firme M.V. Agusta ne participait pas aux épreuves 350 et 500, le titre mondial dans ces deux catégories étant largement acquis à John Surtees.

Dans la catégorie 125 cm³, la triomphe de la Ducati fut total car si Alberto Gandossi remporta cette catégorie, la seconde place fut occupée par Luigi Taveri qui pilote également un « bolide » de la firme de Borgo Panigale. Derrière ces deux pilotes, Ubbiali et Provini sur M.V. Agusta se classent respectivement troisième et quatrième, mais ne purent inquiéter la première monte de chez Ducati qui réalisa la moyenne record de 146,894 km/h. Gandossi signa également le record du tour à 149 km/h de moyenne.

Ubbiali et Provini partaient favoris dans la catégorie quart de litre, mais là encore, le sort en décida autrement et après l'élimination des deux leaders de la firme de Cascina Costa, c'est l'officiel M.Z. Fuegner qui remporta cette épreuve à 151,5 km/h de moyenne. Après sa récente prestation au Nurburgring, Fuegner créa la surprise à Hedémora et prouva la valeur de la 250 M.Z. qui s'avère comme une 250 très « méchante ».

En 350 comme en 500 cm³, l'absence des officiels Surtees et Hartle laissait la voie libre aux privés... pour une fois. Dans les deux catégories, la victoire revint à Geoff Duke qui délaissant sa flat-twin munichoise montait des Norton dans les deux catégories.

En 350, Duke améliora le record de la moyenne réalisant 156,500 km/h, alors que le précédent détenteur K. Campbell sur Guzzi n'avait réalisé que 150 km/h. De même, le record du tour propriété du même Campbell avec une moyenne de 154 km/h a été amélioré par Anderson qui réalisa un tour à 159 km/h.

Dans la catégorie 500 par contre, les records n'ont pas été battus, Duke réalisant 165,3 km/h de moyenne

contre 169 km/h par Campbell en 1957. Quant au record du tour, c'est Anderson qui réalise un tour à 169 km/h. Là encore, le record du tour détenu par K. Campbell à 172 km/h n'est pas battu.

RÉSULTATS OFFICIELS

Classe 125 (15 tours - 109 km) :

1. A. Gandossi (Ducati), en 44 mn 30 s 7/10; moy. : 146,894 km/h; 2. L. Taveri (Ducati), 44 mn 30 s 9/10; 3. C. Ubbiali (M.V. Agusta), 44 mn 44 s 9/10; 5. T. Provini (M.V. Agusta), 45 mn 01 s 1/10; 5. E. Degner (M.Z.), 46 mn 10 s 3/10.

Tour le plus rapide : A. Gandossi (Ducati), en 2 mn 55 s, moy. : 149 km/h.

Classe 250 (18 tours - 131 km) :

1. H. Fuegner (M.Z.), en 51 mn 45 s 5/10; moy. : 151,5 km/h; 2. M. Hailwood (N.S.U.), 53 mn 16 s 7/10; 3. G. Monty (G.M.S.), 54 mn 27 s 2/10; 4. Beer (Adler), à 1 tour; 5. Auten-gruber (N.S.U.), à 1 tour.

Tour le plus rapide : T. Provini (M.V. Agusta), en 2 mn 47 s 6/10, moy. : 157 km/h.

Classe 350 (25 tours - 182 km) :

1. G. Duke (Norton), en 1 h 09 mn 49 s 1/10, moy. : 156,500 km/h; 2. J. Anderson (Norton), 1 h 09 mn 49 s 6/10; 3. M. Hailwood (Norton), 1 h 10 mn 51 s 8/10; 4. A. Trow (Norton), 1 h 11 mn 43 s 1/10; 5. G. Monty (Norton), 1 h 11 mn 45 s.

Tour le plus rapide : J. Anderson (Norton), en 2 mn 44 s 7/10; moy. : 159 km/h.

Classe 500 (30 tours - 218 km) :

1. G. Duke (Norton), en 1 h 19 mn 04 s 3/10, moy. : 165,3 km/h; 2. D. Dale (B.M.W.), 1 h 19 mn 43 s 7/10; 3. T. Sheperd (Norton), 1 h 20 mn 8 s; 4. G. Hocking (Norton), 1 h 20 mn 10 s 9/10; 5. S. E. Hiller (B.M.W.), 1 h 20 mn 30 s.

Tour le plus rapide : J. Anderson (Norton), en 2 mn 34 s 8/10, moy. : 169 km/h.

Dans le numéro du Salon!

UNE SURPRISE...

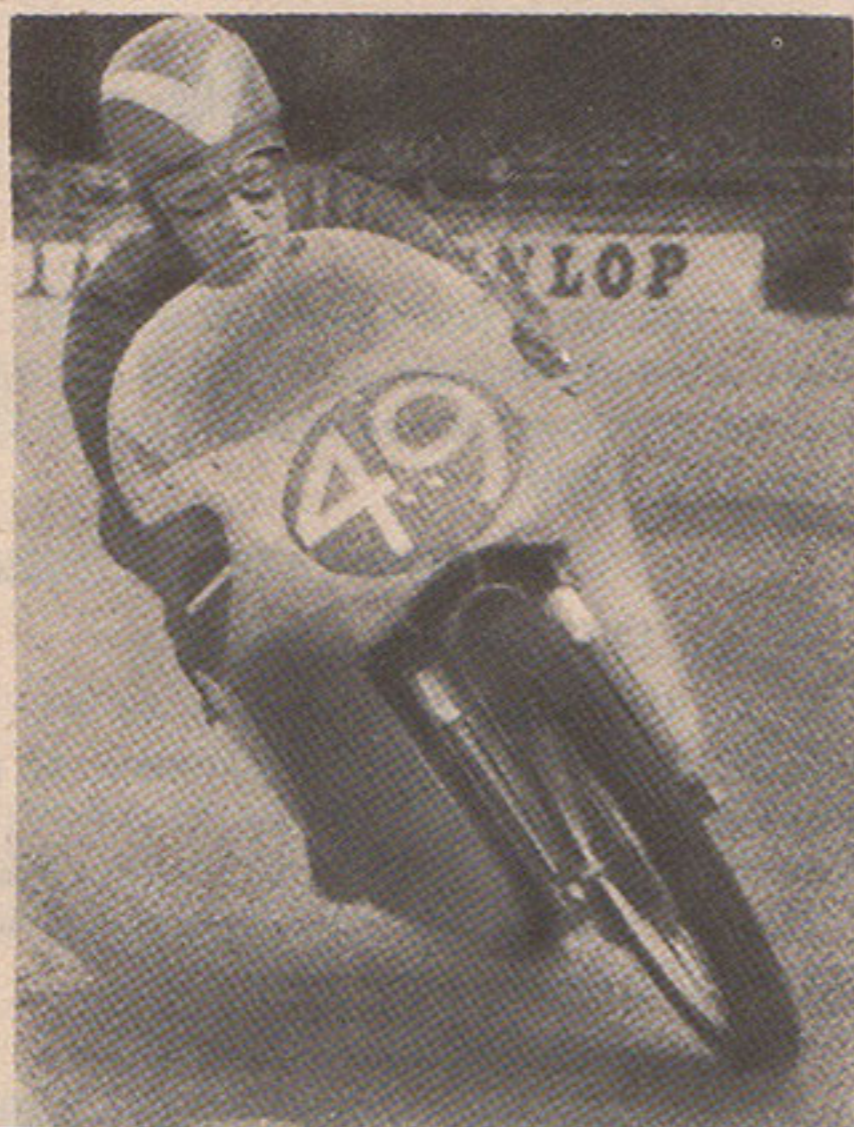
Au Championnat d'Angleterre

Organisées par le Southampton Club sous le contrôle de l'A.C.U., les courses décisives de l'attribution des titres de Champion d'Angleterre dans les cinq catégories se sont déroulées à Thruxton.

Si la formule selon laquelle se déroule ce championnat ne donne à

celui-ci qu'une valeur très limitée, la situation a encore été plus faussée cette année du fait qu'aucun des tenants des titres ne participait aux courses : Cecil Sandford, du fait de son retrait de la compétition, et John Surtees, du fait qu'il n'a pas obtenu de la firme M.V. Agusta la permission de courir.

Néanmoins, les courses ont été chaudement disputées car dans toutes les catégories, les records ont été battus.



Arthur Wheeler amène sa Mondial à la victoire et s'assure le titre National dans la catégorie 125 cm³.

A. WHEELER

REMPORTE LES 125 CM³ DE JUSTESSE

A. Wheeler voulait s'assurer le titre dans cette catégorie comme cadeau pour son 42^e anniversaire. Aussi fit-il le forcing dès le premier tour où il passe à une longueur derrière son rival direct Fron Purslow qui dispose d'une Ducati très rapide. Au tour suivant, Purslow décolle son adversaire et semble avoir la situation bien en mains. Néanmoins, Wheeler comble son retard et revient dans la roue du leader. Dans le dernier tour, Wheeler déborde son adversaire dans le virage de Club Corner, remporte la victoire d'une longueur devant Purslow et s'assure le titre dans la catégorie.

F. PURSLOW PREND SA REVANCHE EN 250 CM³

Battu dans la catégorie 125 cm³, Purslow partit dans la catégorie 250 cm³ bien décidé à se venger de son échec. Dès le départ, il prit une avance confortable et ne fut pas inquiet durant toute la course qu'il remporta avec facilité devant G. Monty (G.M.S.). L'intérêt de cette épreuve résida surtout dans la remontée de Derek Minter qui chercha à reprendre la troisième place à J. Hamilton. Au cours de cette remontée, Derek Minter signa le record du tour mais ne put rejoindre son adversaire. Wheeler qui avait cassé la bielle de sa 250 F.B. Mondial au Grand Prix d'Allemagne disputait l'épreuve au guidon d'une 203 cm³ M.V. Agusta mais il ne put inquiéter le vainqueur et sa rapide « Sport Max » N.S.U.

DEREK MINTER

DANS LE JUNIOR 350 CM³

Ginger Payne part en tête, mais est rapidement rejoint par Derek Minter qui prendra la tête au second tour. Derrière Minter, Payne, T. Thorp et F. Purslow dont c'est la troisième épreuve de la journée se disputent ardemment la seconde place Taveri mal parti entreprend une belle remontée : douzième au premier, huitième au quatrième tour, il passe en cinquième position à la fin du huitième tour.

D. Minter est toujours en tête, et termine avec facilité suivi de T. Thorp qui creuse l'écart le séparant du troisième F. Purslow. Ce dernier d'ailleurs rétrogradera au profit de G. Monty qui doit s'arrêter peu après ayant passé une soupape « au travers ». F. Purslow est alors attaqué par Payne et Taveri qui le passent. Ces trois hommes finiront la course « dans un mouchoir » Payne prenant la troisième place devant Taveri qui dut s'incliner devant la résistance offerte par son adversaire.

CAMATHIAS

FACILE VAINQUEUR EN SIDE-CAR

Six équipages seulement se présentent au départ de la catégorie side-car, et encore, il faut compter

à Thruxton...

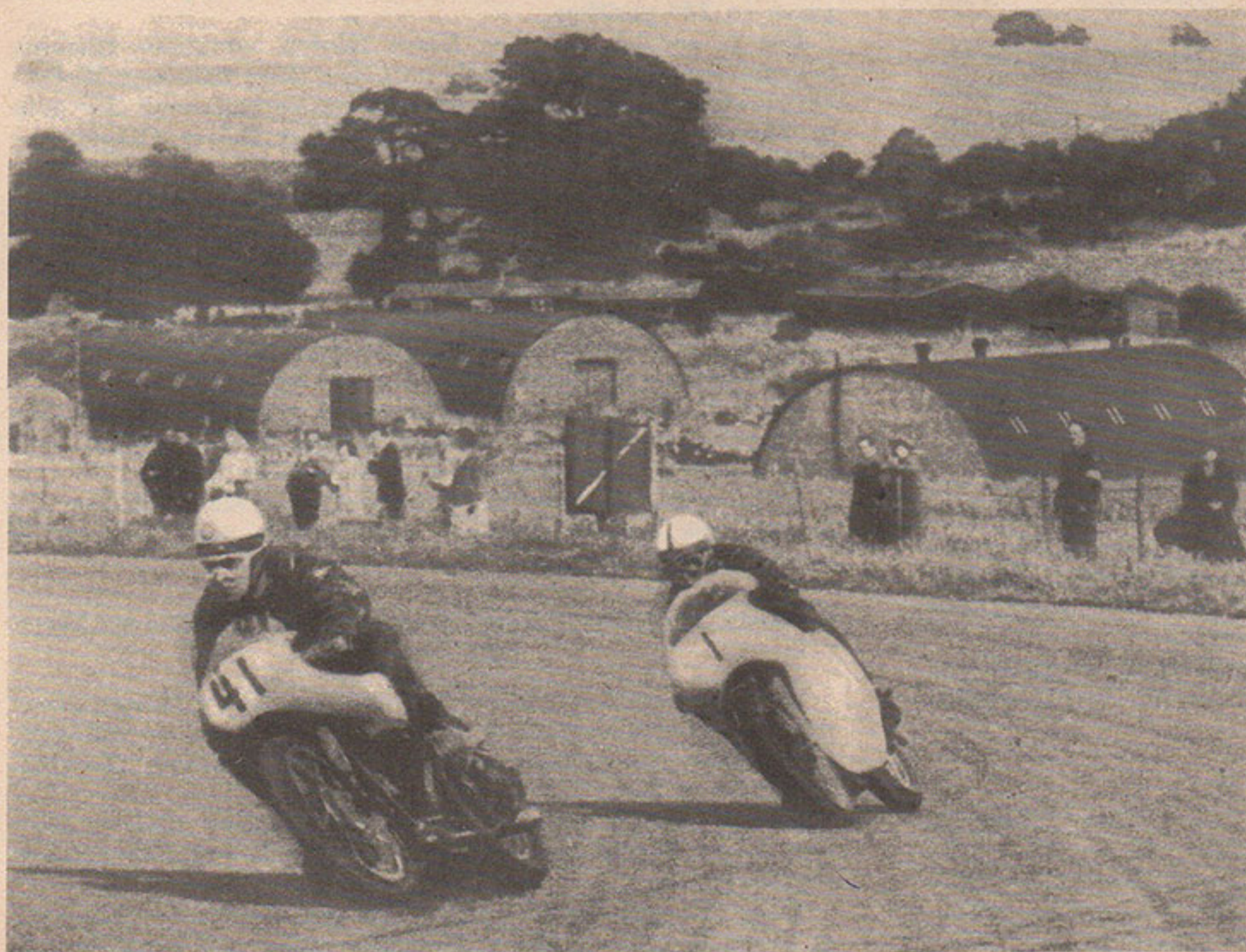
...Tous les titres changent de mains!

que dans ces six équipages se trouvent les deux équipages helvétiques Camathias et Strub sur B.M.W. « Rennsport ».

A J. Beeton le titre.

B. Boddice malchanceux heurte une botte de paille au premier tour et doit abandonner son carénage étant gravement endommagé. Camathias, c'est maintenant une habitude, fait une démonstration solitaire et remporte cette catégorie d'une manière indiscutable. Mais voilà que Beeton ouvre « en grand » et passe Young et Strub dans les trois derniers tours; il remporte une très belle seconde place derrière Camathias et s'assure le titre dans la catégorie.

Une phase de la lutte qui opposa Ernst Hiller et Derek Minter. Ce dernier devait venir à bout de son adversaire et réaliser ainsi un beau doublé qui lui donne le titre dans les catégories 350 et 500 cm³.



D. MINTER RÉALISE LE DOUBLÉ

Hiller fait sensation en prenant la tête au premier tour devant Michael Brookes. En cinquième position, Derek Minter mal parti, attaque aussitôt et prend bientôt le commandement de l'épreuve devant Hiller.

T. Godfrey et J. Lewis se disputent la troisième place tandis que Purslow remonte en cinquième position après avoir passé W. Sawford, A. Rutherford et R. King. A mi-course, Lewis vient à bout de Godfrey et s'adjuge la troisième place tandis que Rutherford livre un duel acharné à Purslow pour reconquérir la cinquième place.

La course se termine par la victoire de Derek Minter qui réalise ainsi le doublé et devient champion d'Angleterre dans les catégories 350 et 500 cm³.

Notons également que dans cette catégorie, le record du tour a été amélioré par D. Minter qui a fait étalage de sa classe incontestable.

Résultats.

Championnat Senior 500 cm³.

1. D. Minter (Norton);
2. E. Hiller (B.M.W.);
3. J. Lewis (Norton).

Championnat Junior 350 cm³.

1. D. Minter (Norton);
2. T. Thorp (Norton);
3. G. Payne (Norton).

Championnat 250 cm³.

1. F. Purslow (N.S.U.);
2. G. Monty (G.M.S.);
3. J. Hamilton (N.S.U.).

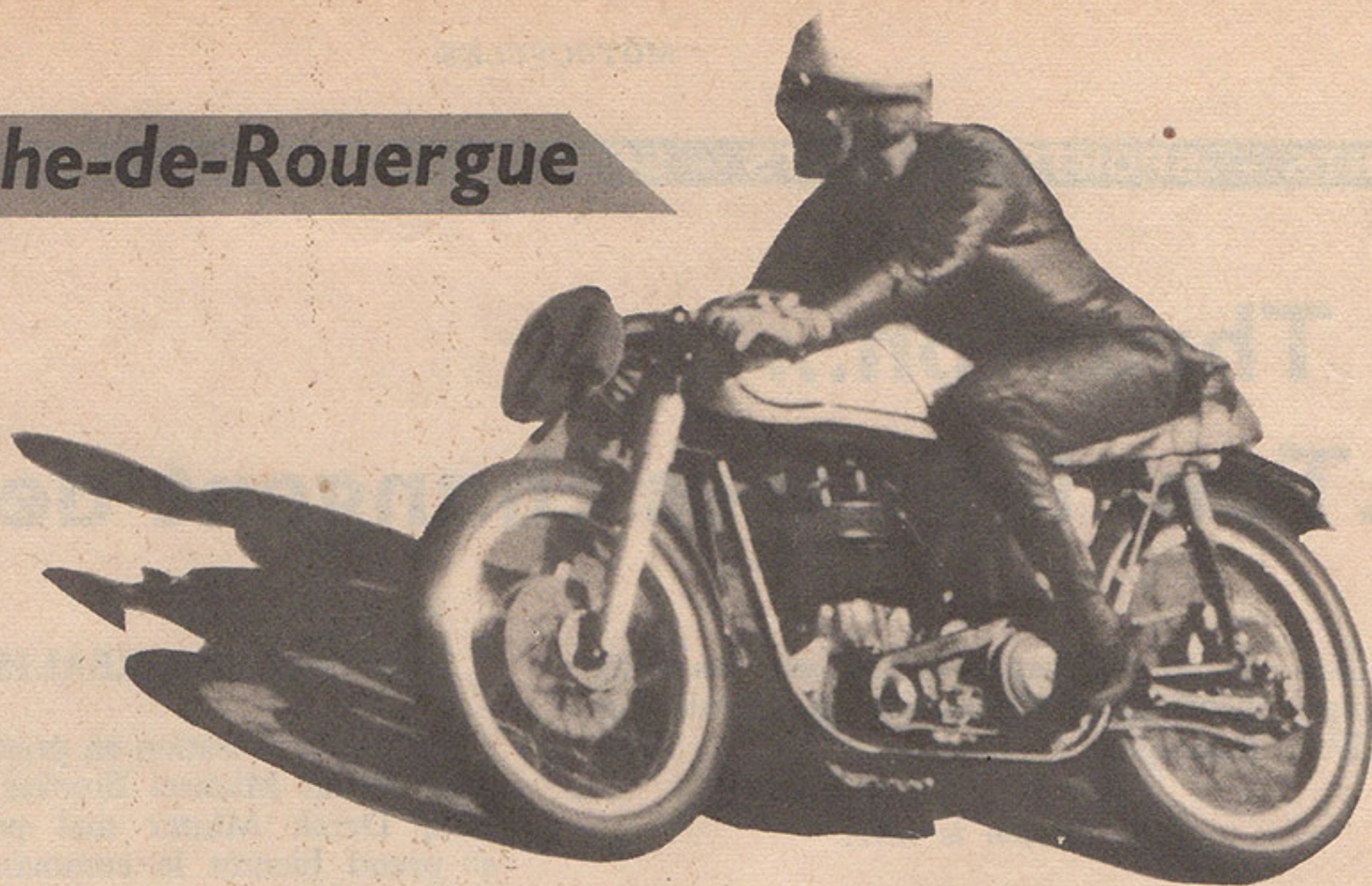
Championnat 125 cm³.

1. A. Wheeler (F.B. Mondial);
2. F. Purslow (Ducati);
3. T. Thorp (M.V.).

Championnat side-car.

1. F. Camathias (B.M.W.);
2. J. Beeton (Norton);
3. E. Strub (B.M.W.).

Villefranche-de-Rouergue



Harry Hinton, vainqueur des 350 cm³.

Le dernier acte des Championnats de France « Inter » s'est joué le 3 août dernier avec la 8^e édition du Circuit de Villefranche-de-Rouergue. Cette épreuve organisée de main de maître par le M.C. Rouergat à remporté un vif succès.

Trois courses au programme de cette journée, mais l'habituelle course des 175 cm³ catégorie Nationale était remplacée par une course de 500 cm³ catégorie Nationale disputée selon la formule « Sport ». Cette course ainsi que l'épreuve 500 cm³ « Inter » se disputait en deux manches avec classement général par addition des temps, tandis que la course des 350 cm³ fut disputée en une seule manche de dix tours.

MAUBERT EN 500 CM³ « SPORT »

Dans la première manche, le Cannois Maubert part en tête et ne sera jamais inquiété par ses adversaires. Ciffreo se maintient en second position, tandis que Tomesani doit résister aux assauts du Marseillais Edouard qui lui dispute la place de troisième. Paba mal parti effectue une très belle remontée et termine en cinquième position, très près d'Edouard qui n'a pu venir à bout de Tomesani.

Dans la seconde manche, c'est Tomesani qui passe en tête au premier passage suivi de Maubert qui devance de peu Ciffreo. Paba encore une fois est mal parti et passe en cinquième position derrière Faure.

La lutte est sévère dans le groupe de tête, et au second tour, si Tomesani est toujours en tête, c'est Ciffreo qui passe en seconde position au détriment de Maubert tandis que Paba se rapproche. Au troisième tour, Maubert se ressaisit et passe Ciffreo qui devra également s'incliner devant Paba qui revient très fort. Continuant son attaque, Maubert saute Tomesani, et passe en tête à la fin du troisième tour. Au quatrième tour, Maubert est toujours en tête, mais Paba vient de sauter à son tour Tomesani, et se trouve en seconde position.

Dans le dernier tour, Paba passe Maubert et remporte une très belle victoire dans cette seconde manche, Maubert s'assurant la victoire au classement général.

Classement final.

1. Maubert (Triumph), 47 mn 05 s 3/5 ; 2. Ciffreo (Triumph), 47 mn 28 s 1/5 ; 3. Tomesani (Triumph), 47 mn 33 s 1/5 ; 4. Paba (B.S.A.), 47 mn 34 s 4/5 ; 5. Edouard (Norton) ; 6. Foccardi (Triumph) ; 7. Dumas de Vaultx (B.S.A.) ; 8. Comy (Norton) ; 9. Secousse (Norton) ; 10. Dallo (B.S.A.).

HARRY HINTON DOMINE L'ÉPREUVE DES 350 CM³

Les épreuves « Inters » groupèrent un plateau de premier choix puisqu'à côté des frères Hinton nous trouvons la plupart des meilleurs privés mondiaux actuels citons : Anderson, Phillis, McCutcheon, Redman, Salt, Driver, Pawson et la révélation Hocking dont c'était la première course en France. Du côté français, le champion de France Collot, Ligier, Insermini, Bayle, Casset, De Polo, Burgraff, Enfin, Klager qui disposait de la 350 Horex d'usine récemment victorieuse à Obernai.

Dès le départ, c'est... Hocking, qui s'envole littéralement, poursuivi par le peloton duquel émergent Harry Hinton, McCutcheon et Eric Hinton. Klager après un départ laborieux passe en 14^e position.

Dès le second tour, les frères Hinton attaquent Hocking et le passent. Derrière ces trois hommes, nous trouvons McCutcheon ainsi que Phillis et Anderson qui se bagarrent dur pour la cinquième place, tandis que Collot et Driver s'expliquent de leur côté pour la septième place.

En tête, l'ordre ne change pas ; Harry Hinton mène détaché devant Eric qui joue les anges gardiens jusqu'au 77^e tour ou son moteur l'abandonne. McCutcheon force alors l'allure pour se rapprocher d'Hocking.

Pendant ce temps, Klager fait une remontée sensationnelle et occupe la onzième place au quatrième tour. Nous le retrouvons neuvième au sixième tour derrière Driver.

Dans le dernier tour, McCutcheon s'attaque à Hocking et le passe tandis qu'à l'arrière, Klager en fait autant avec Driver avec succès, finissant dans la roue de Collot.

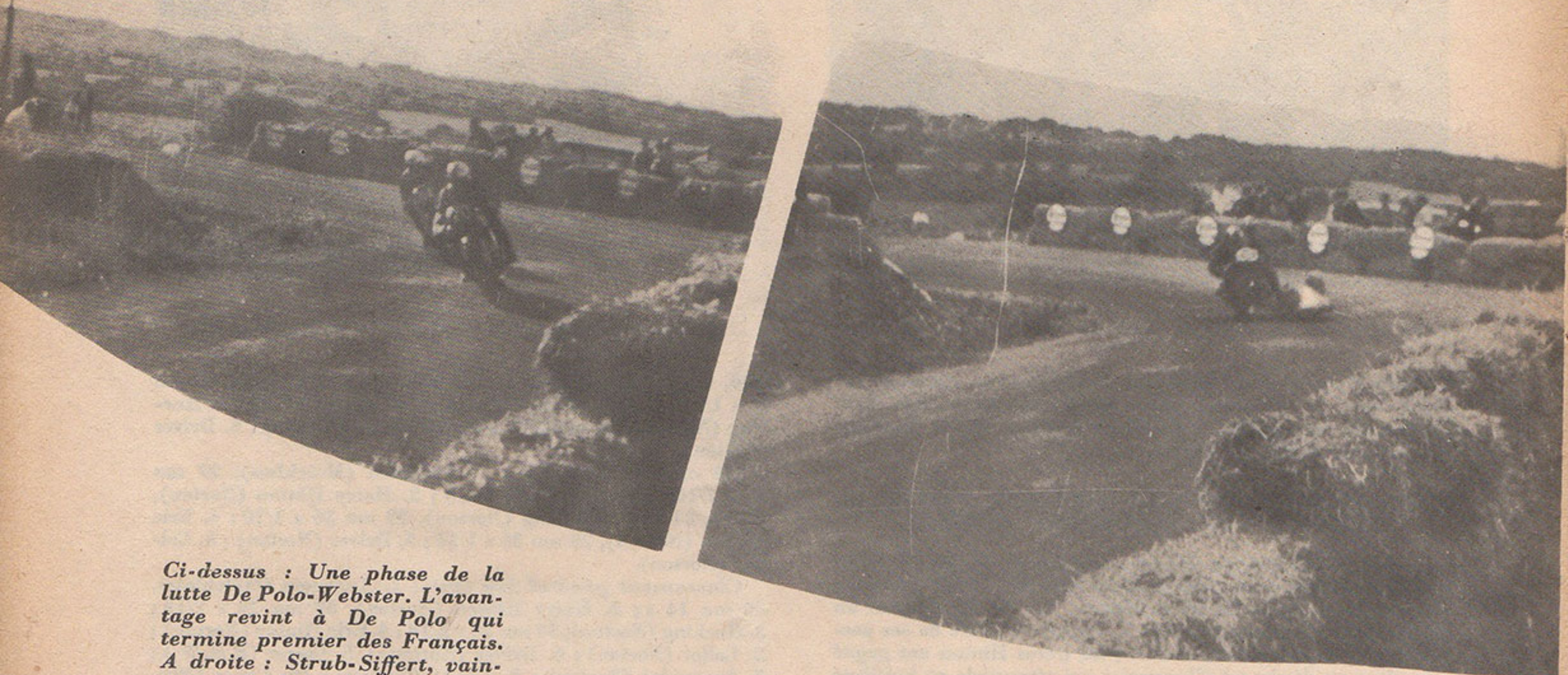
Et la course se termine sur la victoire d'Harry Hinton qui fournit une fois de plus une remarquable prestation sur le circuit de Villefranche.

ENCORE HARRY HINTON DANS LA PREMIÈRE MANCHE DES 500 CM³

Dans la première manche des 500 cm³, Harry Hinton prend un départ foudroyant et laisse sur place ses concurrents. Collot passe en seconde position suivi de Pawson, Hocking, Anderson et Salt.

Dès le second tour, Anderson s'installe en seconde position devant McCutcheon tandis qu'Eric Hinton attardé remonte régulièrement.

Dans l'avant-dernier tour, McCutcheon saute Anderson et prend la seconde place. Malheureusement, il casse dans la



Ci-dessus : Une phase de la lutte De Polo-Webster. L'avantage revint à De Polo qui termine premier des Français. A droite : Strub-Siffert, vainqueurs de la catégorie sidecar.

C'EST par un temps assez beau, bien que nuageux qu'à eu lieu le Circuit International de Vitesse de Vesoul, épreuve qualificative pour les Championnats de France « Inter » dans les catégories 350 et 500 cm³.

En lever de rideau, le Moto-Club Haut-Saônois organisait deux courses d'amateurs : l'une réservée aux machines de 125 à 175 cm³, la seconde aux machines de 350 à 500 cm³.

De nombreux spectateurs se pressaient déjà autour du Circuit lors des entraînements officiels qui eurent lieu dès 8 heures le matin.

GONIN REMPORTE LA PREMIÈRE COURSE AMATEUR

Le départ de cette course fut donné à 10 h 30, distance à couvrir 10 tours soit 28 km.

Dès le départ, Gonin sur 175 cm³ Peugeot distance ses adversaires et

prend la tête pour ne plus la quitter. Migeon vient en seconde position suivi de Freleaux mais au troisième tour, Migeon est contraint à l'abandon. Dès lors, Freleaux s'assure la seconde place tandis que Jean et André Machuret se disputent ardemment la troisième place qui reviendra finalement à André Machuret. Gonin remporte facilement cette épreuve sous les applaudissements du public.

1. Gonin (Peugeot), en 22 mn 15 s ; 2. Frezelaux (Rumi), en 22 mn 41 s ; 3. Machuret André (Gnome-Rhône), en 23 mn 35 s ; 4. Machuret Jean (Rumi), en 23 mn 36 s ; 5. Haustete (Rumi), en 24 mn 46 s ; 6. Petart (A.M.C.), à 1 tour.

ET GUIGNARD S'IMPOSE DANS LA SECONDE COURSE

Le départ de cette seconde course fut donné à 11 h 15 ; 15 tours à couvrir cette fois, soit une distance de 42 km.

Guignard montant une B.S.A. Goldstar bien préparée mènera durant toute l'épreuve remportant cette course à la moyenne horaire de 98,679 km/h tandis que dans la catégorie 350 cm³ Glasson amène son Ariel à la victoire.

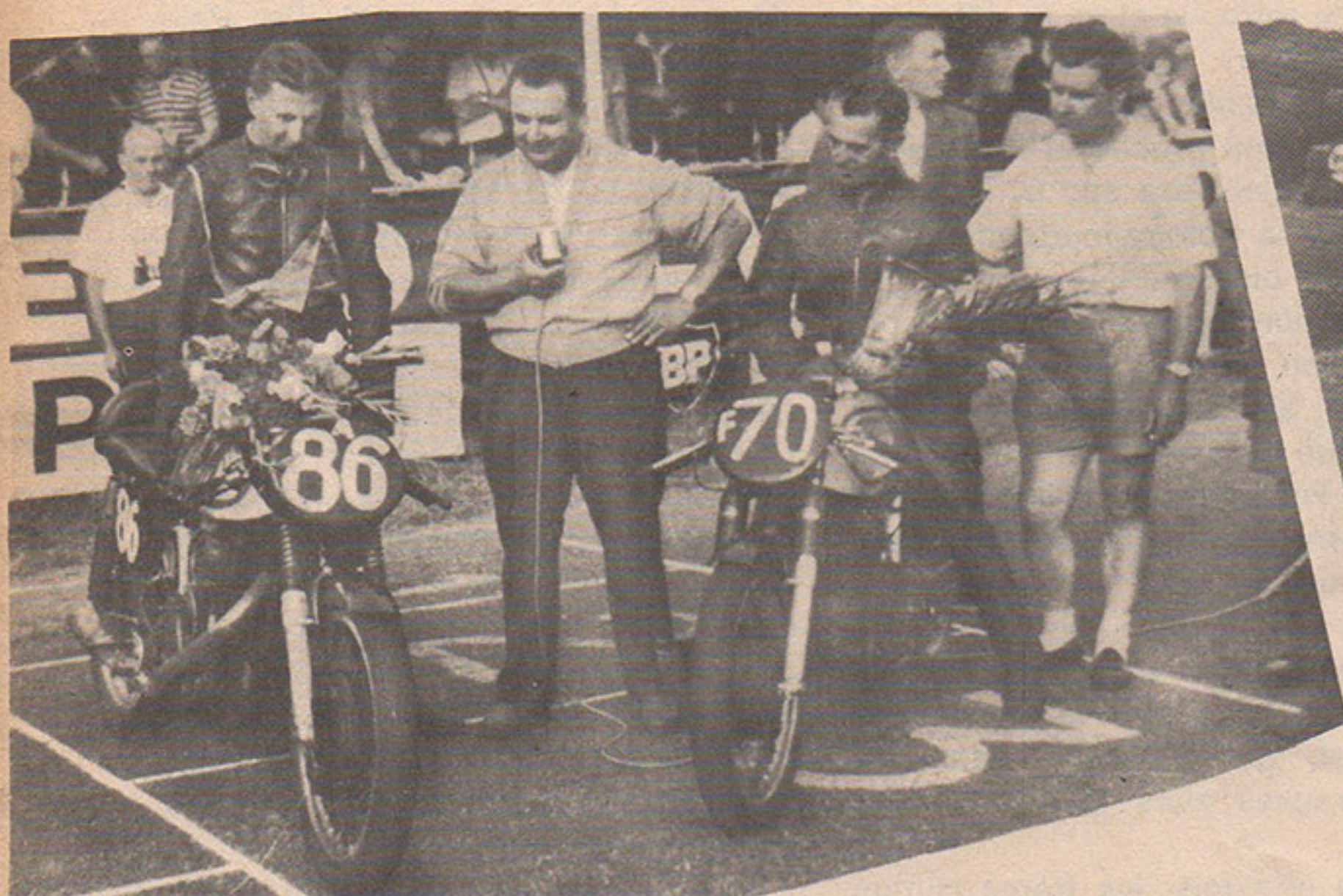
Voici d'ailleurs les classements de cette seconde épreuve :

1. Guignard (B.S.A.), en 25 mn 59 s 3/10 ; 2. Voirol (Norton), en 26 mn 19 s ; 3. Raufort (Norton), en 26 mn 22 s ; 4. Barre en 27 mn 02 s ; 5. Boisson, en 27 mn 27 s ; 6. Glasson (Ariel), à 1 tour premier de la catégorie 350 cm³ ; 7. Chays, à 3 tours.

MAGNIFIQUE PRESTATION DES FRÈRES HINTON EN 350 CM³

Dix-huit coureurs se présentent, sur la ligne de départ dans la course des 350 cm³ disputée sur 40 tours soit 120 km. Bon départ de Collot qui passe en tête au premier tour suivi des frères Hinton qui précèdent Salt

E VESOUL



A gauche : G. Salt, vainqueur de la catégorie 500 cm³, et M. De Polo, premier des Français, reçoivent fleurs et félicitations du speaker bien connu M. Landureau.

Ci-dessus : Ritter désavantagé par son side à droite ne put faire étalage de sa parfaite maîtrise.

et Matthews. Les frères Hinton attaquent immédiatement et au quatrième passage, le classement s'établit comme suit : Eric Hinton est en tête suivi comme son ombre par son frère Harry. G. Salt vient en troisième position devant Collot qui livre une lutte serrée à Matthews pour conserver sa quatrième place. Casset vient en sixième position devant De Polo.

Eric Hinton est toujours en tête suivi d'Harry Hinton qui se contente d'assurer la position. Salt vient en troisième position ayant distancé Collot et Matthews qui se disputent la quatrième place. De Polo après une lutte sévère est venu à bout de Casset : il est donc second des Français.

Au vingt-troisième tour, Collot abandonne : distribution grippée et De Polo prend la tête du classement des Français. A cinq tours de la fin, Salt « ouvre en grand » et reprend du terrain à Harry Hinton qui regarde avec anxiété son mégaphone pendre

au bout du tube d'échappement. Heureusement pour lui, la course se termine et le drapeau à damiers s'abaisse sur Eric Hinton qui devance son frère Harry. Salt est revenu à 3 s de ce dernier, mais ne put le déborder.

Matthews très régulier termine en quatrième position devant De Polo premier des Français.

Eric Hinton et De Polo reçoivent fleurs et félicitations tandis que les sidecars se rangent sur la ligne de départ.

STRUB-SIFFERT DOMINANT LA CATEGORIE SIDECAR

L'équipage helvétique Strub-Siffert ayant réalisé les meilleurs temps lors des essais officiels partait grand favori. Seul équipage capable de leur tenir tête : Ritter dont la « Barquette » B.M.W. attirait bien des regards.

Dès le départ, Strub « dépose »

ses adversaires et vole en solitaire vers la victoire, augmentant son avance à chaque tour. Derrière cet émule de Camathias, Ritter mène une course très régulière négociant les virages dans un style très coulé qui contraste singulièrement avec le style heurté et les dérapages spectaculaires de Strub.

Murit occupe la troisième place dès le troisième tour de l'épreuve, et se contente de maintenir sa première place au classement des Français. Persson est quatrième devant Beauvais. La bagarre se situe à l'arrière et Swindells double Rogliardo qui abandonnera au neuvième tour. A son tour, Swindells est contraint à l'abandon : son moteur émet des bruits inquiétants. Saywood remonte très régulièrement, mais doit abandonner à mi-course.

Au dix-huitième tour, c'est Duhem qui s'arrête, tandis qu'en tête Strub creuse l'écart qui le sépare de Ritter

A trois tours de la fin, Strub prend un tour à Murit et passe la ligne d'arrivée avec une confortable avance sur Ritter. Murit termine troisième et premier des Français après une course pleine de sagesse.

VICTOIRE IMPRÉVUE DE G. SALT EN 500 CM³

Dernière épreuve de la journée, la course des 500 cm³ qui se dispute également sur 40 tours du circuit, soit 120 km. La Norton de G. Salt « allume » immédiatement et ce pilote passe en tête au premier tour suivi de Matthews qui précède Harry Hinton. Ligier bien parti est en quatrième position. Au quatrième tour, Harry Hinton attaque G. Salt et le passe tandis que son frère Eric parti sur la dernière ligne effectue une remontée sensationnelle et occupe la sixième place; au sixième tour il est quatrième. Enfin, au 14^e tour il attaque Matthews et le dépossède de la troisième place. Casset réintègre le parc des coureurs au 16^e tour.

Nous assistons à une magnifique bagarre entre De Polo et Webster pour la cinquième place. L'avantage tourne tour à tour à chacun des adversaires qui prennent beaucoup de risques particulièrement De Polo. En

fin de compte, ce dernier se détache légèrement et ne sera plus inquiété jusqu'à la fin. Au 23^e tour, Deschamps abandonne suivi peu après par Montagne.

A quatre tours de la fin, Harry Hinton casse sa distribution à Quincey et réintègre les stands en roue libre. G. Salt se retrouve alors en tête suivi d'Eric Hinton qui entame une course poursuite, mais la fin de la course est trop proche et le drapeau à damiers s'abaisse sur G. Salt, qui remporte une victoire inattendue mais néanmoins bien méritée.

Eric Hinton termine donc en seconde position devant le très régulier Matthews. De Polo après une course magnifique termine quatrième et premier des Français pour la seconde fois de la journée devant Ligier qui s'avère comme un de nos meilleurs représentants malgré une malchance noire qui l'a poursuivi durant cette saison. Signalons par contre la malchance de Collot, qui a cassé dans les deux épreuves alors qu'il était bien placé.

Encore une fois, les frères Hinton ont fourni une remarquable prestation et se placent au tout premier plan parmi les privés actuels.

Dans l'ensemble, le talent et la combativité des concurrents ont offert un magnifique spectacle aux mordus

du sport motocycliste qui reviendront encore plus nombreux l'année prochaine.

Résultats.

Classe 500 cm³. — 1. G. Salt (Norton), 1 h 00 mn 3 s; 2. E. Hinton (Norton), 1 h 00 mn 28 s 1/5; 3. B. Matthews (Norton), à 1 tour; 4. M. De Polo (Norton), à 2 tours; 5. G. Ligier (Norton), à 2 tours; 6. H. Hinton (Norton), à 3 tours; 7. A. Burgraff (Norton), à 4 tours; 8. A. Montagne (Norton), à 12 tours; 9. B. Webster (Norton), à 15 tours; 10. Deschamps (Norton), à 19 tours.

Classe 350 cm³. — 1. E. Hinton (Norton), 1 h 02 mn 14 s; 2. H. Hinton (Vélocette), 1 h 02 mn 15 s 2/5; 3. G. Salt (Norton), 1 h 02 mn 18 s 4/5; 4. B. Matthews (Norton), 1 h 03 mn 30 s; 5. M. De Polo (Norton), 1 h 03 mn 38 s 2/5; 6. R. Casset (Norton), à 1 tour; 7. Anderson (Norton), à 1 tour; 8. A. Burgraff (Norton), à 2 tours; 9. J.-P. Bayle (Norton), à 2 tours; 10. A. Dagan (Norton), à 3 tours; 11. A. Montagne (Norton), à 3 tours.

Sides. — 1. E. Strub (B.M.W.), 48 mn 41 s; 2. A. Ritter (B.M.W.), 49 mn 20 s 2/5; 3. J. Murit (B.M.W.), à 1 tour; 4. B. Persson (Norton), à 1 tour; 5. M. Beauvais (Norton), à 1 tour; 6. R. Vivier-Merle (Norton), à 2 tours; 7. J. Verd (Norton), à 2 tours.



M. Landureau félicite l'équipage Strub-Siffert tandis que retentit l'hymne national helvétique.

COUPES DU SALON

Dernière épreuve de la saison, les Coupes motocyclistes du Salon 1958 auront lieu le 5 octobre à l'autodrome de Montlhéry. Cinq courses au programme, c'est-à-dire 125, 175, 250, 350 et 500 cm³. Attention, cette année seules les catégories « Course » et « Sport » seront admises au départ.

Les concurrents intéressés par cette épreuve peuvent dès maintenant retirer leur engagement à l'adresse suivante :

M. Vimont

Président de l'A.M.C.F.

83, rue Lamarck, Paris (18^e).

Rappelons que les courses seront disputées sur le circuit de 3,333 km avec deux chicanes, l'une placée au goulet Nord, l'autre face aux tribunes. Les entraînements et le pesage auront lieu le samedi 4 octobre de 8 h à 12 h.

Francesco n'est plus...



C'est avec une émotion profonde que nous avons appris la mort de notre ami Francesco Boeri survenue accidentellement le 2 août 1958.

D'origine italienne, Boeri débuta sur les circuits français en 1955 et se révéla d'emblée comme un élément de valeur terminant second de la catégorie 175 dans la Côte Lapize. Un mois plus tard, il remportait les Deux Heures de Montlhéry dans cette catégorie au guidon de son rapide Morini Settebello.

Boeri participa d'autre part à de nombreux circuits de province où il fit étalage de sa classe. Vainqueur en 1956 du Critérium pour machines de série, il fit ses débuts en grosse cylindrée sur l'ex-machine de Cherrier, finissant second de la catégorie 500 aux Deux Heures derrière Georges Monneret.

L'édition 1957 de cette épreuve le vit fournir une des plus belles prestations de sa carrière : parti avec plus d'un tour de retard, il devait remonter ses concurrents un à un et remporter cette course avec panache.

Sa saison 1957 devait malheureusement être prématurément interrompue par un grave accident de la circulation au cours duquel il perdit l'usage d'un œil.

Bien que physiquement handicapé, il revint sur la scène sportive au début de cette année et les spectateurs de la dernière Côte Lapize n'ont pas oublié la performance de Boeri qui s'adjugea le record de la catégorie 750 cm³ réalisant le deuxième temps de la journée derrière la Gilera Saturno de Guignabodet. Enfin nanti d'une 125 Ducati G.P. double arbre, il remporta les Deux Heures 1958 dans sa catégorie à l'excellente moyenne de 108 km/hs.

Francesco disparaît à vingt-huit ans, mais nous garderons le souvenir de cet excellent coureur dont la sportivité n'avait d'égale que la gentillesse.

Au nom de la rédaction de « Motocycles », de ses compagnons de course et de tous ses camarades de club, nous prions Mme Boeri de bien vouloir trouver ici l'expression de notre sympathie attristée.

J.C. BARGETZI.

Et le Moto-Ball?

Courbevoie et Orly font match nul : 1 à 1

QUALIFICATIF pour le Championnat de France, le match opposant Courbevoie et Orly s'est déroulé sur le stade Isembert à Courbevoie.

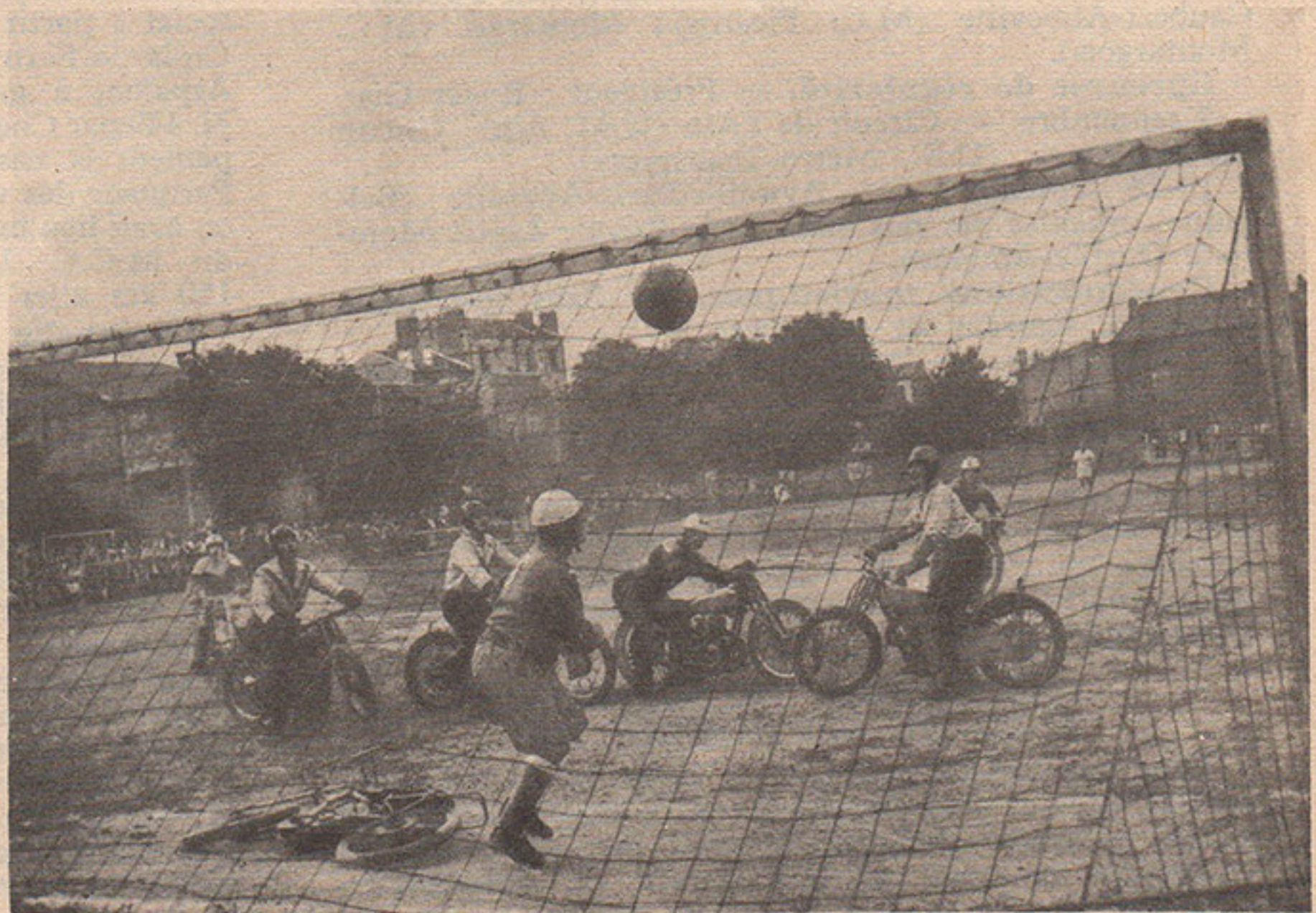
Regrettons toutefois que la rencontre n'ait pas eu lieu au cynodrome, car le terrain du stade Isembert ne se prêtait pas à ce genre de rencontre ; de plus, l'aménagement de ce terrain en ce qui concerne le public est des plus rudimentaire.

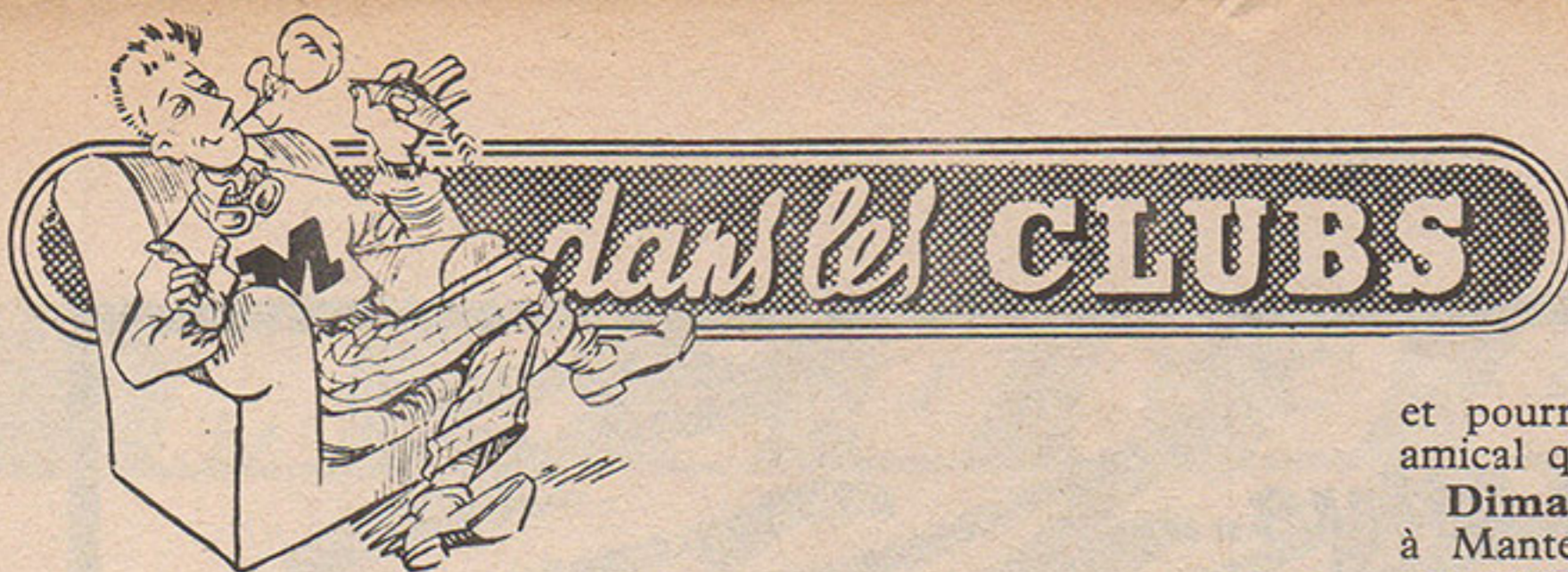
Néanmoins, cela n'enleva rien au déroulement de l'épreuve qui fut très disputée. Durant la première période, Orly marqua un point à la douzième minute aux dépens de Courbevoie.

Courbevoie se ressaisit et égalisa peu avant la fin de la seconde période.

Les deux autres furent très indécises et malgré l'ardeur des deux camps, le score en resta là ; le résultat se soldant par un match nul : 1 à 1.

Un joli shoot arrêté par Viala de l'équipe de Courbevoie-Sport.





MOTO-CLUB CHATILLONNAIS

La période des vacances se terminant, l'activité du club reprendra effectivement par l'organisation des réunions amicales qui auront lieu bi-mensuellement comme habituellement le premier et troisième vendredis de chaque mois et auront lieu respectivement le :

Vendredi 5 et vendredi 19 septembre 1958, à partir de 21 heures.

au Siège social, Café Moderne, 47, rue Gabriel-Péri, Châtillon-sous-Bagneux.

NOTES IMPORTANTES

Trésorerie - Cotisation 1958. — Certains sociétaires n'ont pas encore à cette époque de l'année acquitté le montant de leurs cotisations 1958 malgré de nombreux rappels du trésorier. Nous rappelons à ces membres défaillants que nous-mêmes avons versé pour leur compte près de 200 fr pour le paiement des cotisations à la L.M.I.F. et à la F.F.M. ainsi que pour le service d'abonnement et le routage de *France-Moto*. Retardataires, veuillez donc régler votre cotisation très rapidement au cours de nos réunions amicales où le Trésorier est à votre disposition, ou si vous ne pouvez vous déplacer, par versement ou virement à notre C.C.P. PARIS 787-30 ouvert au nom du M.C.C. — dans ce dernier cas, indiquer l'objet de votre versement au talon du mandat ou virement postal. D'avance Merci. *Le Trésorier général* : R. PODEVIN.

CALENDRIER SPORTIF DU MOIS DE SEPTEMBRE 1958

Épreuves de moto-cross. — Président : Georges Yvetot.

7 septembre. — Montreuil (A.M.S.); Brest (M.C. Finistère); Bazicourt (M.C. Thillay).

14 septembre. — Argenteuil (M.C.B.N.); Saint-Quentin (M.C. Aisne);

21 septembre. — Nantes (S.M. Nantes); Montfermeil (M.C.B. Est).

28 septembre. — Grass-Track Evreux (M.C. Thomer); Caubert-Abbeville (M.C. Picards); Montargis (M.C. Montargois).

Épreuves de régularité. — Président : Roger Giat.
7 septembre. — Circuit de l'Ain (U.M. Ain); Circuit Ile-de-France (U.S. Métro-Transports).

13-14 septembre. — Aywaille-Paris-Aywaille (Belgique) organisé par nos amis de la Royale Ligue Motoriste Ourthe-Amblève.

Concentrations touristiques. — Sans inscription préalable, figurant au calendrier.

7 septembre. — Mantes-la-Jolie; 3^e concentration de la L.M.I.F.

14 septembre. — Vigneux-sur-Seine (S.-et-O.), organisée par l'U.M. Vigneusienne.

Rappelons à nos coureurs licenciés qu'ils ont le plus grand intérêt à régulariser leurs engagements dans ces épreuves en s'adressant à nos présidents responsables qui se chargent de la transmission des bulletins près des clubs organisateurs.

CALENDRIER TOURISTIQUE MOIS DE SEPTEMBRE 1958

Tous nos sociétaires membres actifs du M.C.C. sont cordialement et amicalement invités à assister nombreux à nos sorties-promenades et aussi nos campeurs, ils trouveront toujours un bon accueil de camaraderie,

et pourront ainsi juger par leur présence, de l'esprit amical qui règne entre tous au cours de ces sorties.

Dimanche 7. — Sortie-mixte tourisme et camping à Mantes-la-Jolie pour participer à la 3^e et dernière concentration de la L.M.I.F. Campeurs départ le samedi. Touristes départ dimanche matin. Rendez-vous au siège à partir de 7 h 45, départ à 8 h. Itinéraire : Petit-Clamart, Versailles N. 184, Rocquencourt à gauche N. 307 vers Bailly, Noisy-le-Roi, Saint-Nom-le-Bretonne, Crespières, Mareil-sur-Muldre, à droite N. 191, Maule, regroupement et casse-croûte. Aulnay-sur-Muldre, Nézel, à gauche N. 13, vers Epone-Mézières, Mantes-Gassicourt. Le point de rassemblement sera fixé au cours de la réunion du vendredi 5 septembre. Restaurant ou pique-nique. 120 km aller et retour.

Dimanche 14. — Sortie promenade pour participer à la Fête Motocycliste de nos amis de l'Union Motocycliste Vigneusienne à Vigneux-sur-Seine (S.-et-O.) comprenant le matin la Concentration et l'après-midi le Gymkana sur le Stade Municipal. Rassemblement général Porte de Charenton à partir de 8 h. Départ officiel à 8 h 40. Itinéraire : Maisons-Alfort, Choisy-le-Roi (Carrefour Pompadour), N. 5, Villeneuve-Saint-Georges, après le pont du chemin de fer prendre à droite N. 448 jusqu'au Siège social de l'U.M. Vigneusienne — place de l'Espérance, Vigneux-sur-Seine. Pointage des cartes de route à cet endroit jusqu'à 10 h 30. Ensuite nos représentants se rendront probablement dans la forêt de Sénart pour le déjeuner au restaurant ou en pique-nique. L'après-midi ont assistera au Gymkana avec une participation de membres du M.C.C. qui désireront participer à cette démonstration.

Samedi 13 et dimanche 14. — Si nos amis de la Royale Ligue Motoriste Ourthe-Amblève de Belgique organisent leur circuit de régularité sur l'itinéraire Aywaille-Paris-Aywaille (épreuve ouverte également aux Français dans le sens inverse), nous devons assurer le contrôle parisien qui sera installé à Meaux (Seine-et-Marne). A ce moment-là, nous demandons quelques volontaires pour nous aider dans l'installation et le fonctionnement de ce contrôle qui devra être assuré du samedi au dimanche.

Dimanche 21. — Sortie mixte tourisme et camping à Malesherbes (Loiret). — Campeurs départ le samedi. Touristes départ dimanche matin. Rendez-vous au siège social à partir de 8 h 15, départ à 8 h 30. Itinéraire : Croix-de-Berny, N. 20, Longjumeau, Linas-Montlhéry, Arpajon, à gauche abandonner la N. 20, prendre la N. 449 par Cheptainville, Bourray, La Ferté-Alais (regroupement et casse-croûte), Maisse, Malesherbes (Loiret). Parquage des véhicules sur la place du Capitaine-Lelièvre où avait lieu habituellement le parking de la concentration du M.C.C. Déjeuner au restaurant ou pique-nique. 150 km aller et retour.

Dimanche 28. — Sortie-mixte tourisme-camping à Dordives (Loiret). Campeurs départ le samedi, touristes départ dimanche matin. Rassemblement général carrefour de la Belle-Epine, N. 7 à partir de 7 h 45. Départ à 8 h 15. Itinéraire : N. 7 Juvisy, Ris-Orangis, Corbeil-Essonnes, Ponthierry, Chailly-en-Bière, Fontainebleau (Obélisque), Bourron, Nemours (regroupement et casse-croûte), Souppes, Dordives. Déjeuner pique-nique ou restaurant. 180 km aller et retour.

Dimanche 5 octobre. — Sortie sur l'autodrome de Linas-Montlhéry en vue d'assister aux Coupes Motocyclistes du Salon qui auront lieu le matin probablement à partir de 8 h. Des billets à tarifs réduits pourront être remis au cours de la réunion mensuelle qui aura lieu le vendredi 3 octobre. Départs individuels. Vous viendrez très nombreux pour encourager nos coureurs qui participeront à ces différentes courses.

COMMANDEZ

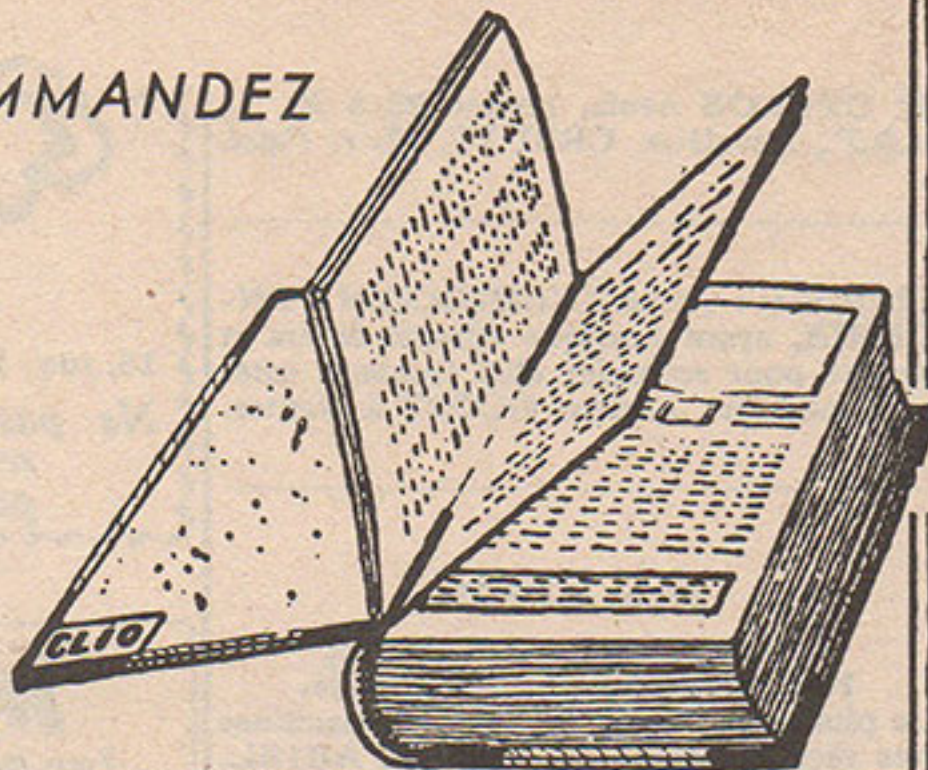
VOS RELIURES

"MOTOCYCLES"

Elles vous permettront
de conserver intacte
votre collection de
"MOTOCYCLES"

PRIX :

Au bureau..... 380 fr.
Envoi franco.... 450 fr.
Envoi recomman-
dé 500 fr.
à verser au C.C. du journal :
Paris 2834-83 ou contre mandat.



HORLOGERIE ROBERT



Les Établissements ROBERT, 72, Av. du Maine :
Spécialistes des récompenses sportives.

Mentionnez

MOTOCYCLES

en écrivant aux Annonceurs

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

AGENCE OFFICIELLE :

14, boulevard
Sault



PARIS
XII^e

Tél. DOR 49-42

TOUTES PIÈCES DÉTACHÉES D'ORIGINE
Embielage - Réalésage - Échange standard moteurs

Bulletin d'abonnement à MOTOCYCLES

14, rue Brunel - PARIS-17^e

12 NUMÉROS PAR AN

UN AN.. 600 fr.

Cet abonnement comprend sans supplément
les numéros spéciaux : Salon et Compte Rendu

Payable par virement au C.C.P. Paris 2834-83, par
— mandat-carte, mandat-poste, chèque bancaire —

NOM :

ADRESSE :

Belgique : S.A.P.P.E.L., 20, r. des Comédiens, Bruxelles
C.C.P. 3-86 - 1 anFr. 100

Suisse : M. LANG, 145, Gundeldingerstrasse, Bâle
C.C.P. V. 10.442 - 1 anFr. 10

Tous autres pays : C.C.P. Paris 2.834.83, Fr. : 750
Changement d'adresseFr. 40

L'abonnement partira du numéro

L'abonnement donne droit à une insertion de 6 lignes de petites
annonces, à utiliser pendant la durée de l'abonnement.

« Au cas où, par décision ministérielle ou syndicale, le prix du présent
abonnement subirait une modification, sa durée s'en trouverait modi-
fiée proportionnellement. » (Décision syndicale du 19 novem-
bre 1945.)

DES CONSEILS
PRATIQUES

DES EXEMPLES

DES CHASSES
VÉCUES...

**REVUE
NATIONALE DE LA
CHASSE** 100 F

EN VENTE
PARTOUT

PETITES ANNONCES



La ligne de 39 lettres,
signes ou espaces :
200 francs

SCOOTERMOTO

La plus puissante organisation de vente
28, R. ERNEST-RENAN, ISSY-LES-MOULINEAUX
SEINE-MIC 0372 - Métro : CORENTIN-GELTON
DIRECTION : René BONNET
concessionnaire des plus grandes marques
françaises et étrangères
CHOIX IMPORTANT D'OCCASIONS

AVEC GARANTIE TOTALE
VENTE A CRÉDIT
immédiate sur présentation de feuille
de paye et quittance loyer

IMPORTANT

Avant de fixer votre choix, consulter notre
liste complète des plus belles occasions,
contre trois timbres-postes. Motos, vélo-
moteurs, scooters, side-cars. **MOTO
RECORD**, 151, rue Marcadet, Paris (18°).
Métro Lamarck. MON 24-40
750 B.M.W. R.12 et R.73 de 80 à 140.
600 M.B.W. R.66 150.
600 B.M.W. R.67/2 280.
650 Triumph 1956.
650 Triumph Gr. Moy. 210.
500 B.S.A. A7 110.
500 Norton 88 56.
500 A.J.S. Oscil. twin 285.
500 B.M.W. R.51-3.
500 B.S.A. Gold Star Rapide.
500 B.S.A. B33 Oscil. 190.
500 B.S.A. B33 4.000 km 155.
350 Vélocette MAC 1950 90.
350 B.S.A. B31 de 115 à 145.
500 B.S.A. étoile bleue 45.
250 Puch SG 170.
250 T.W.N. 85.
350 Jawa 2 cyl. 90.
250 N.S.U. MAX 185.
175 PUCH SVS 110 et 125.
125 RUMI Scooter et MOTO 120.
125 D.K.W. 60.
125 Peugeot 55.
175 Motobécane Z 2 C 55.
125 Vespa de 65 à 85.
Egalement 50 MOTOS de 30.000 à
75.000 F.
Side-cars légers ttes marques.
Voiture 2 CV, fourgonnette Citroën.
Liste complète contre 3 timbres.
MOTO RECORD, 151, rue Marcadet,
Paris. Métro Lamarck. MON 24-40.

TOUTES ASSURANCES A CRÉDIT

CABINET LLOYD FRANÇAIS,
14, rue Séguier, Paris (16°). Ouvert jusqu'à
7 h. le soir.

Chez **ALAZARD** Super Crédit Garantie
Reprise 100 motos c. neuves 55-56-57
+ 30 vélomot. récents à solder + 20
scooters divers à ts prix + 50 motos de
reprise à liquid. 47 bis, av. de Clichy (17°).
(Fond passage côté cinéma, accès et parking
dans la cour.) LAB 44-65.

IMPORTANT

Avant de fixer votre choix, consulter notre
liste complète des plus belles occasions,
contre trois timbres-poste. Motos, vélo-
moteurs, scooters, side-cars. **MOTO
RECORD**, 151, rue Marcadet, Paris (18°).
Métro Lamarck. MON 24-40.

CRÉDIT DE 6 A 15 MOIS

Neuf Horex, résident, B.S.A. 350 et
240, Ariel, Rumi, Motoconfort, Norton,
Guiller, Follis Alma, Monet-Goyon,
Cucciolo 49 cm³.
100 occasions de 125 à 750 cm³, B.M.W.,
D.K.W., Horex, B.S.A., N.S.U., Zundapp,
Gillet-Herstal, Jap culbuté 250, Moto-
bécane, DS Malterre, Terrot, B.S.A.
télesc. 30 000 F, 500 à cardan Norton.
Lot de pièces, moteurs, boîtes, cylindres,
roues, etc. Citroën 9 CV et camionnette
à échanger contre moto. Bianco, 92, av.
V.-Cresson, Issy (Seine). MIC 22-39.

VERSAILLES 1956, bon état, 460 000.
Nebout, 22, rue C.-Colette, Clayes-sous-
bois. 923-20-51.

350 cm³ JAWA 1957, 10 000 km, t.
équipé, pneus nfs, Ragot, 47, faubourg
Saint-Antoine (11°), après 18 h 30.

50 CYCLOS neufs, remise 20 à 30 %, V.A.P., Lavalette. CRÉDIT, 17, r. Pajol.

Cherchons : Jeune **TECHNICIEN FON-
DERIE**, ayant pratique alliages légers et
bronze pour seconder chef fonderie inté-
gréée moderne. Moteur GOIOT à Nantes.

Jean MURIT

4 fois champion de France,
10 fois recordman du Monde.
Le plus grand choix de Paris de machines
très récentes garanties : B.S.A., ARIEL,
TRIUMPH, B.M.W., MATCHLESS,
PUCH, NORTON, RUMI, machines de
course et side-car.

ACHAT - VENTE - CRÉDIT
44, rue Paul-Barreul (15°). Tél. : Lec 60-53



Clinique des
cadres. Résér-
voirs 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.

MATCHLESS

Tous modèles visibles en magasin
IMPORTATEUR Sté ARIS
11, rue Labie - Paris-17° - (Éto. 08 66)
Catalogues détaillés sur demande (50 F timbres)
Réparations (Tarif synd.) Repr. auto.

GNÔME & RHÔNE

TROPHÉE

de la qualité française

49, avenue de la Grande-Armée
PARIS-XVI^e — Tél. : KLÉ 90-56

ASSURANCE

OBLIGATOIRE (LOI DU 27 FÉVRIER 1958)

TARIF SPÉCIAL	PARIS	BANLIEUE	PROVINCE
Cyclo 50 cm ³	5.390	3.960	3.190
Moto 125 cm ³	23.199	17.180	13.794
Scooter.....	28.999	21.475	17.242

Garantie illimitée, tous conducteurs, tous usages. Passager assuré,
Incendie, Vol. Service Défense rembourse frais réparation.

E. ADAM, assureur conseil agréé,
181, rue Lafayette, Paris (près gare Nord et Est)



Pneu sans souillures
Galet sans bavures

FIANÇAILES - MARIAGES
RÉCEPTIONS
SOIRÉES

... en toutes circonstances

LA BONNE CUISINE

à la portée de tous

DANS CHAQUE NUMÉRO :

250 RECETTES DE CUISINE

40 A 45 PLATS

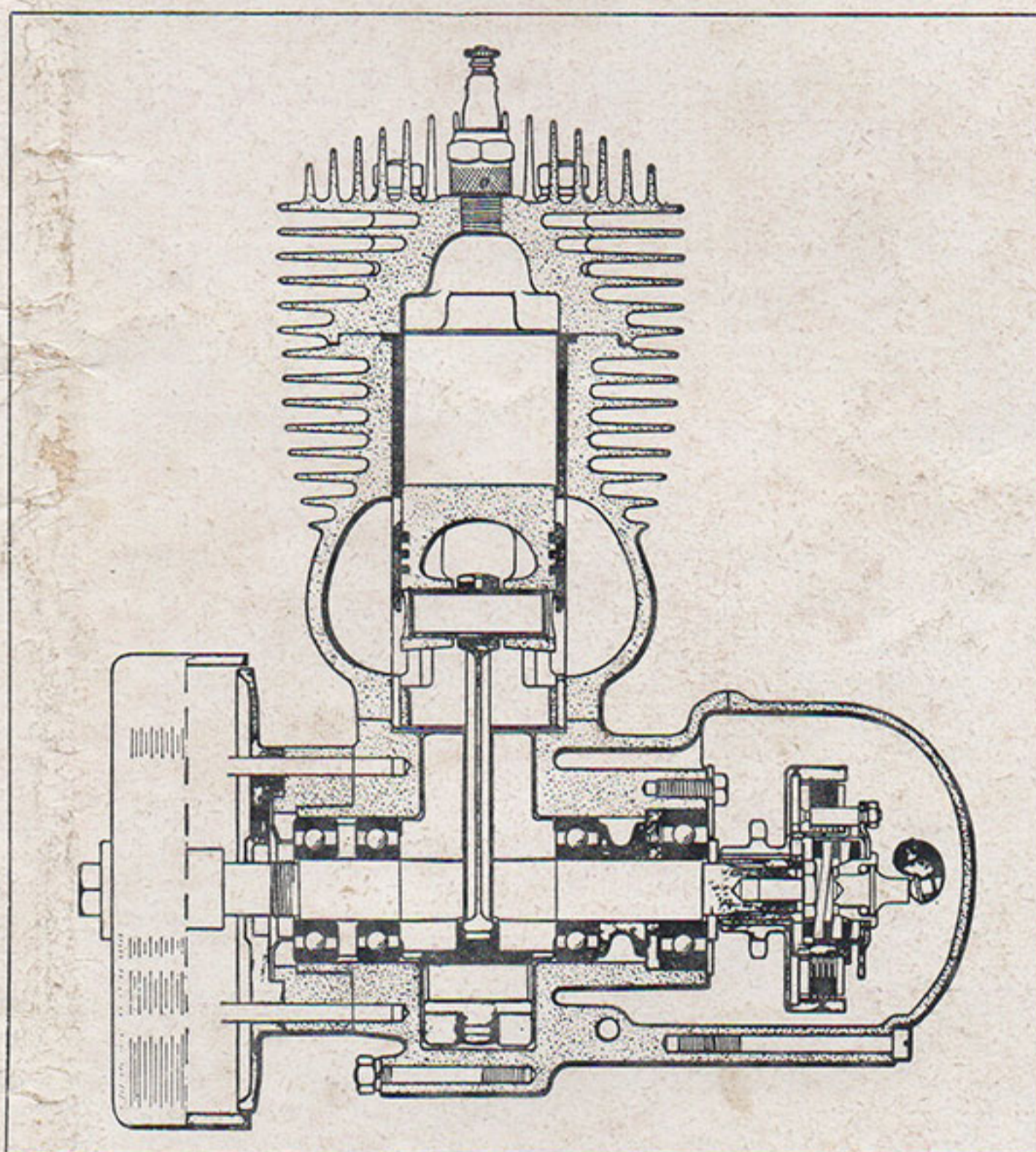
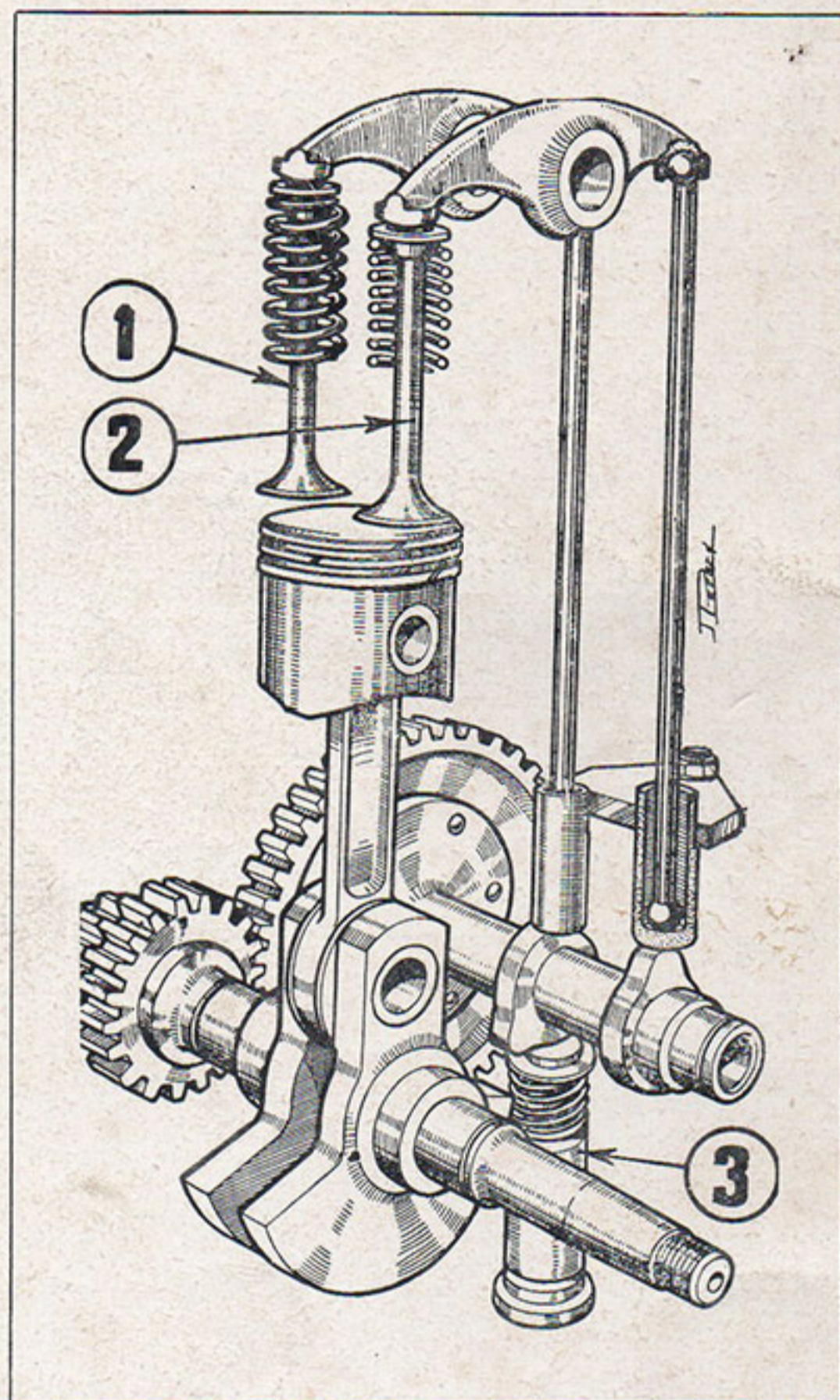
PRÉSENTÉS EN NOIR ET EN COULEURS

Le guide indispensable à toutes
les bonnes maîtresses de maison **150^F**

BELGIQUE : 25 F — SUISSE : 2 F 50

MOTOCYCLES et Scooters

Technique ...



TOURISME...

