

Moto revue

48^{me} ANNEE. — 29 OCTOBRE 1960. — N° 1.513

Tous les Samedis, le Numéro : **0,70 NF**

I. S. D. T.
1960



Notre meilleur inter en
125 cc et 250 cc : Benja-
min SAVOYE.

Une chaîne
qui en
vaut 3



adoptée par toute l'Industrie
du cyclomoteur

POUR LE MEME PRIX :

*3 fois moins
d'usure!*

le spécialiste de la transmission du "2 roues"

1 et 2 Octobre 1960 à Montlhéry

cinq records du monde battus

catégories 175/250 et 350 cc sur moto **BULTACO** 175 cc

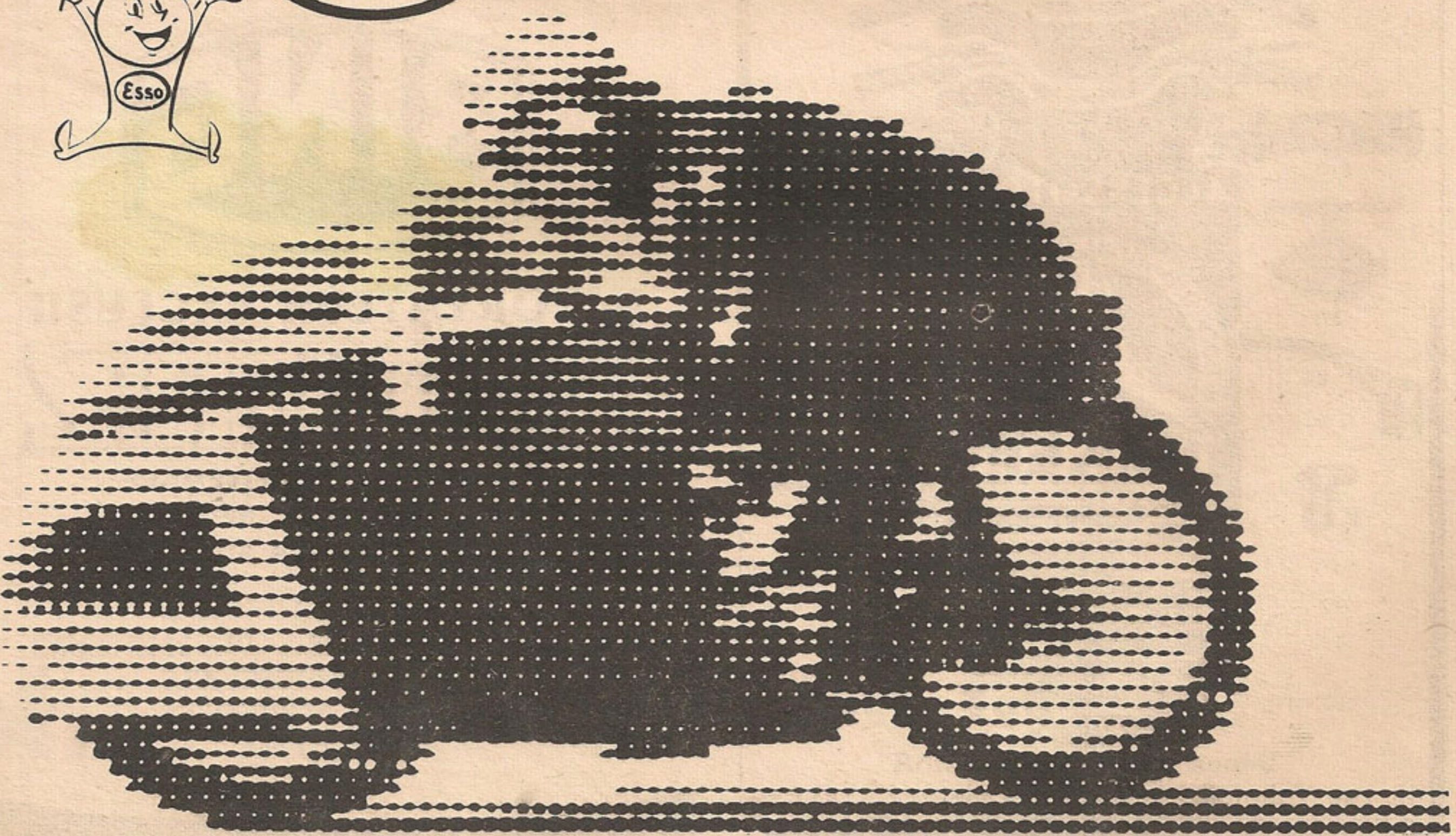


par l'équipe Grace/Cama/Monneret/Gonzalez/Quintanilla

**AVEC ESSO 2 TEMPS MOTOR OIL
ET ESSO EXTRA SUPERCARBURANT**



ESSO TRAVAILLE POUR VOUS



Dans votre intérêt,
n'attendez pas
pour
commander
les nouveaux
modèles

BSA

LEVALLOIS-MOTOS

A. DUBOIS

58, rue Aristide-Briand, LEVALLOIS-PERRET
PER. 19-73 (SEINE)

REPRISES AUX MEILLEURES CONDITIONS

AGENT OFFICIEL

RÉPARATIONS

PIÈCES DÉTACHÉES

Crédit 9 - 12 - 15 mois

Avant de passer commande, demandez à voir l'atelier de votre vendeur

A. DUBOIS RECOMMANDE



SURACTIVÉE



Dans votre essence ou votre mélange, pour un rodage parfait, une protection totale des soupapes (4 temps) et un graissage absolu des hauts de cylindres.

**Bretocyl
Graphité**

"SPECIAL-MOTO"

Vendu en chargeurs de 5 Doses et en coffrets de 15 Doses chez votre motociste ou, à défaut, contre remboursement de NF. 10,50 pour 3 chargeurs et NF. 9,95 pour 1 coffret à :

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



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

**CARBURATEURS
ET PIÈCES DÉTACHÉES**

BING

IMPORTATEUR EXCLUSIF
SOUBITEZ

79 AV. DU ONZE NOVEMBRE
LE PERREUX, SEINE
TRÉ 24-20 & LA SUITE

EQUIPEMENTS POUR
MOTOS - SCOOTERS - VELOMOTEURS
MOTEURS INDUSTRIELS
MOTEURS AGRICOLES
— KARTING —



LE TROPHEE EUGENE MAUVE A LA FRANCE ?

C'EST ce que laisse présager le dernier bulletin de la F.I.M., consacré aux « Coupes d'Endurance », épreuves de longue haleine où les pilotes français — sinon les machines — se sont particulièrement distingués, si bien que le Trophée Eugène Mauve mis pour la première fois en compétition à cette occasion, devrait leur revenir.

En effet, après le Bol d'Or, les 24 heures de Barcelone, Thruxton et les 24 heures de Warsage, les résultats — sujets à confirmation par la C.S.I. — donnent les résultats suivants :

Classe au-dessus de 250 cc : 1. Bargetzi (BMW) 12 pts ; 2. ex-aequo : Vasseur (BMW), Maucherat (BMW), Daniells (BMW), Darvill (BMW), Langston (AJS), Chapman (AJS), tous 8 points, etc...

Classe au-dessous de 250 cc : 1. Schaffner (FN) 8 pts ; 2. ex-aequo Tiercelin (FN), Villa et Balboni (Ducati), tous 8 points, etc... tandis qu'en 125 cc la palme revient aux Espagnols Arenas et Werring sur Montesa.

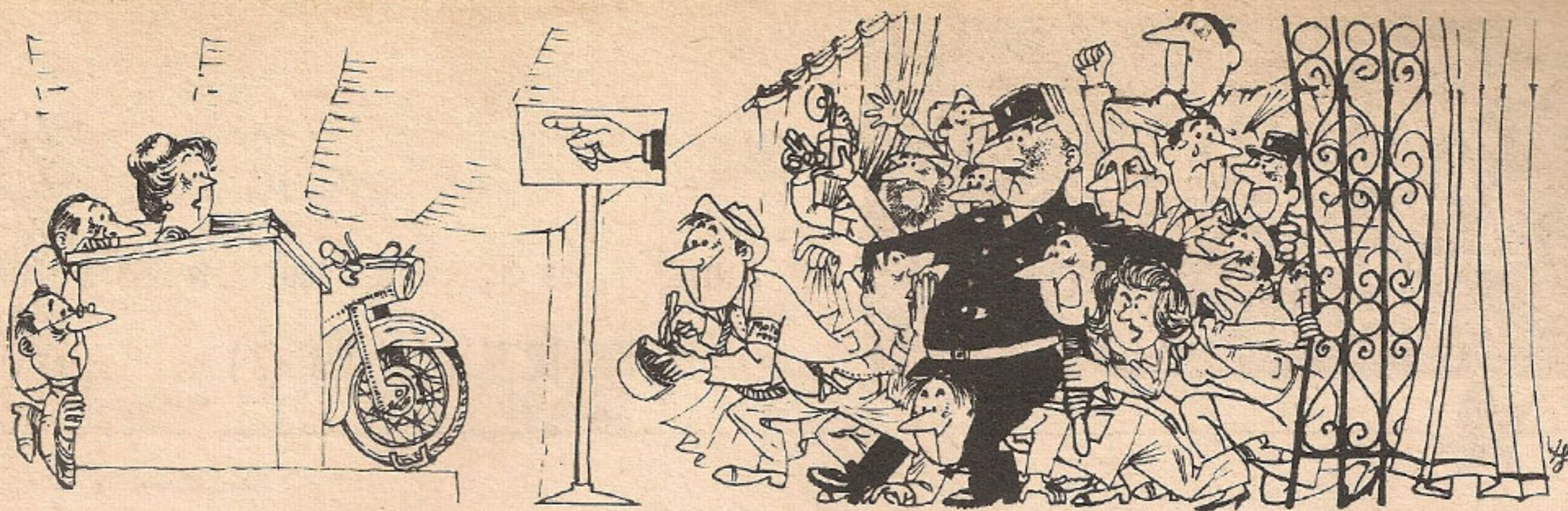
Beau résultat d'ensemble pour nos pilotes — pour l'écurie Jean Murit en particulier, qui, décidément, truste les victoires — mais notre joie ne doit pas nous cacher le manque d'enthousiasme rencontré par les Coupes d'Endurance de la F.I.M. pour leur première édition. On peut même ajouter que ce sont les pilotes français qui les ont sauvées du ridicule, car en participant à 2 épreuves — alors que les étrangers sont généralement restés chez eux — ils ont empêché de faire un classement avec 4 premiers ex-aequo !..

D'ailleurs, cet échec sur le plan de la participation était à prévoir. Après en avoir lancé l'heureuse idée, la F.I.M. ne s'est guère attelée à la tâche, par la suite, et laissa finalement chaque organisateur avoir son propre règlement, etc...

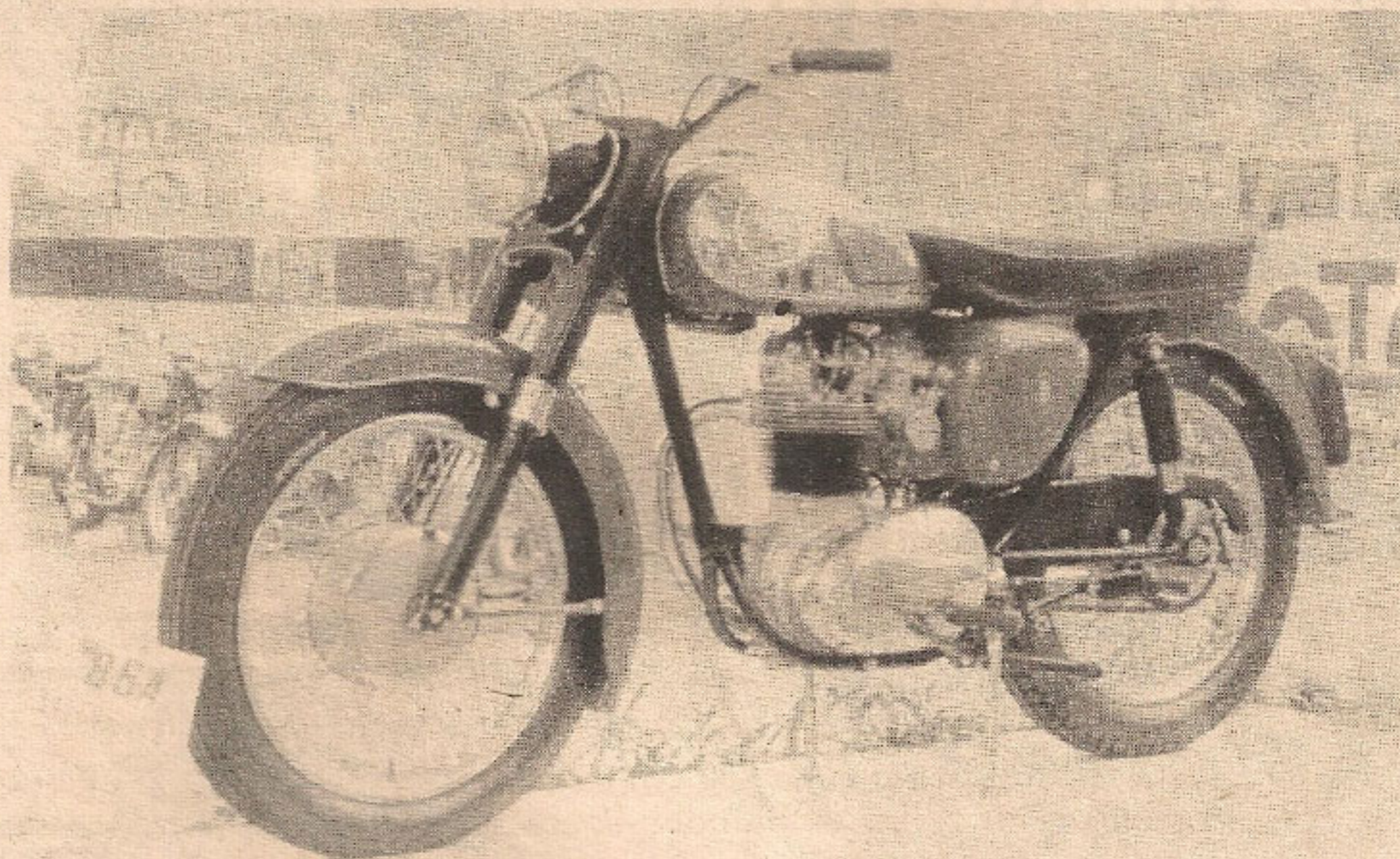
Souhaitons que 1960 ait été, en quelque sorte une année de rodage, et qu'en 1961 on donne toute l'importance voulue à ces Coupes d'Endurance, car elles constituent certainement, à l'heure actuelle, une des formes les plus valables de la compétition motocycliste, mettant aux prises des machines sinon parfaitement identiques, du moins très proches des machines du commerce.

Et c'est dans ce cas seulement que le sport motocycliste a toute sa signification.

les NOUVEAUTÉS du Salon



Nous poursuivons cette semaine, la visite détaillée du dernier Salon de Paris, commencée la semaine passée.
Tout ne sera pas encore dit avec le présent numéro, et notre visite se poursuivra dans les numéros à venir.



B.S.A.

La vedette du stand Movéa était la B. 40 « Etoile », la toute nouvelle 350 B.S.A. Nous décrirons prochainement cette machine, mais donnons tout de même ses principales caractéristiques : cette 350 « Star » est directement dérivée de la 250 « Star ».

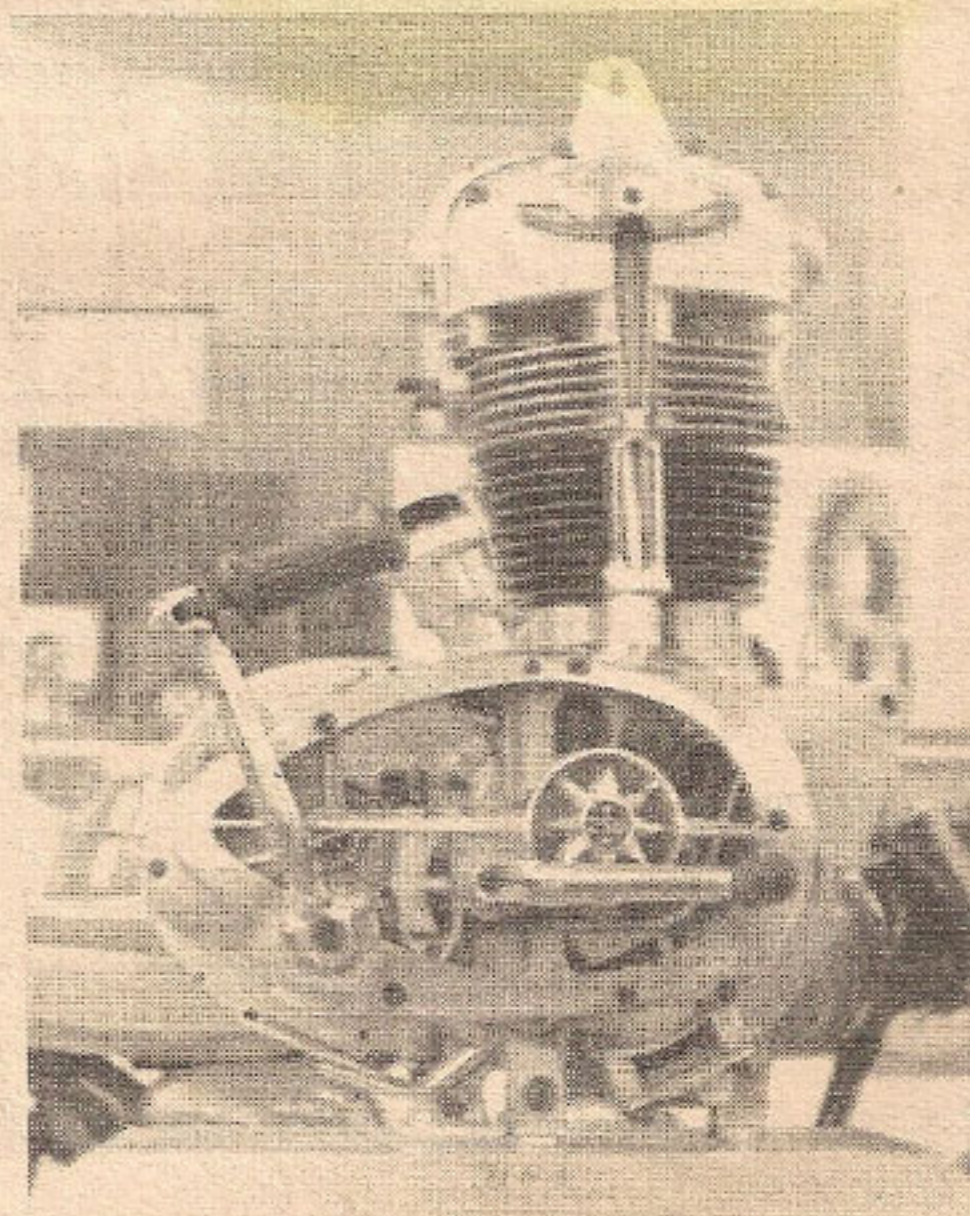
A l'exception de la couleur, d'un joli rouge alors que les C 15 sont émaillées vert, on reconnaît la 350 à son cylindre qui englobe le tunnel de passage des tiges de commande des soupapes, à ses roues un peu plus grandes (18" au lieu de 17"), à son frein avant plus grand (178 mm contre 150 mm).

Le moteur est super-carré : 79 x 70. La course est la même que pour la 250, mais l'alésage est passé de 67 mm à 79 mm. Et avec un taux de compression de 7 à 1, la puissance maximum est de 21 CV à 7.000 t/m. Soit 3 CV de plus que la B 31, et une diminution de poids de 41 kg, toujours par rapport à la précédente 350 B.S.A.

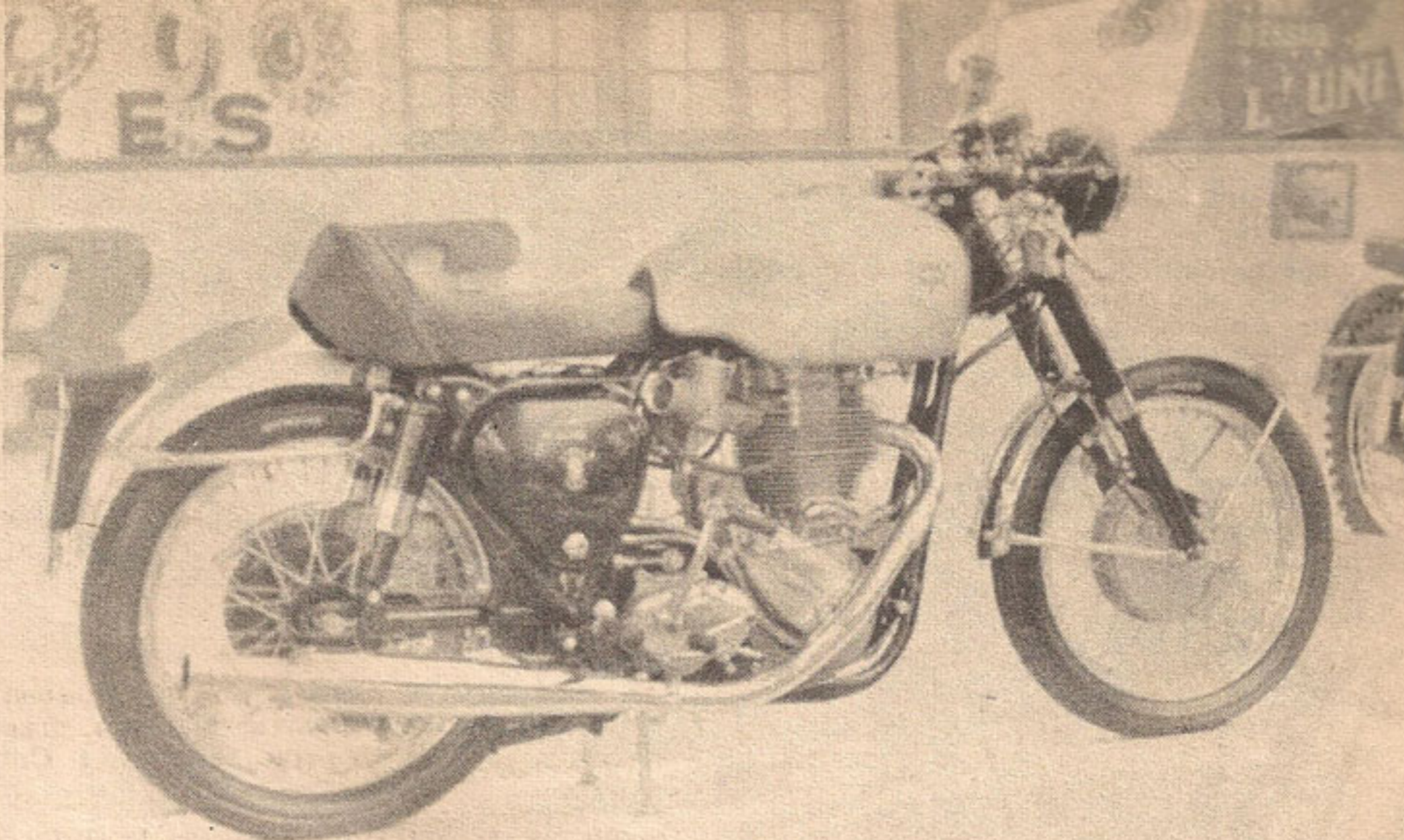
Cette « Etoile » B. 40 est donc maintenant le plus gros mono construit par BSA — à l'exception des « Gold Star » — les B. 31 et B. 33 n'étant plus construites.

Sur le stand se trouvait une splendide 500 « Gold Star » en version « Clubman », machine qui eut beaucoup de succès. On dit même qu'elle aurait été achetée par un pilote bien connu qui, jusque là, trahissait les victoires en 350 sport, mais qui veut maintenant s'attaquer aux 500 cc. Equipée d'un gros réservoir (22,5

Deux des pôles d'attraction au stand B.S.A., la 350 cc B.40, ci-contre, et ce moteur (en écorché) de la 250 cc Star.

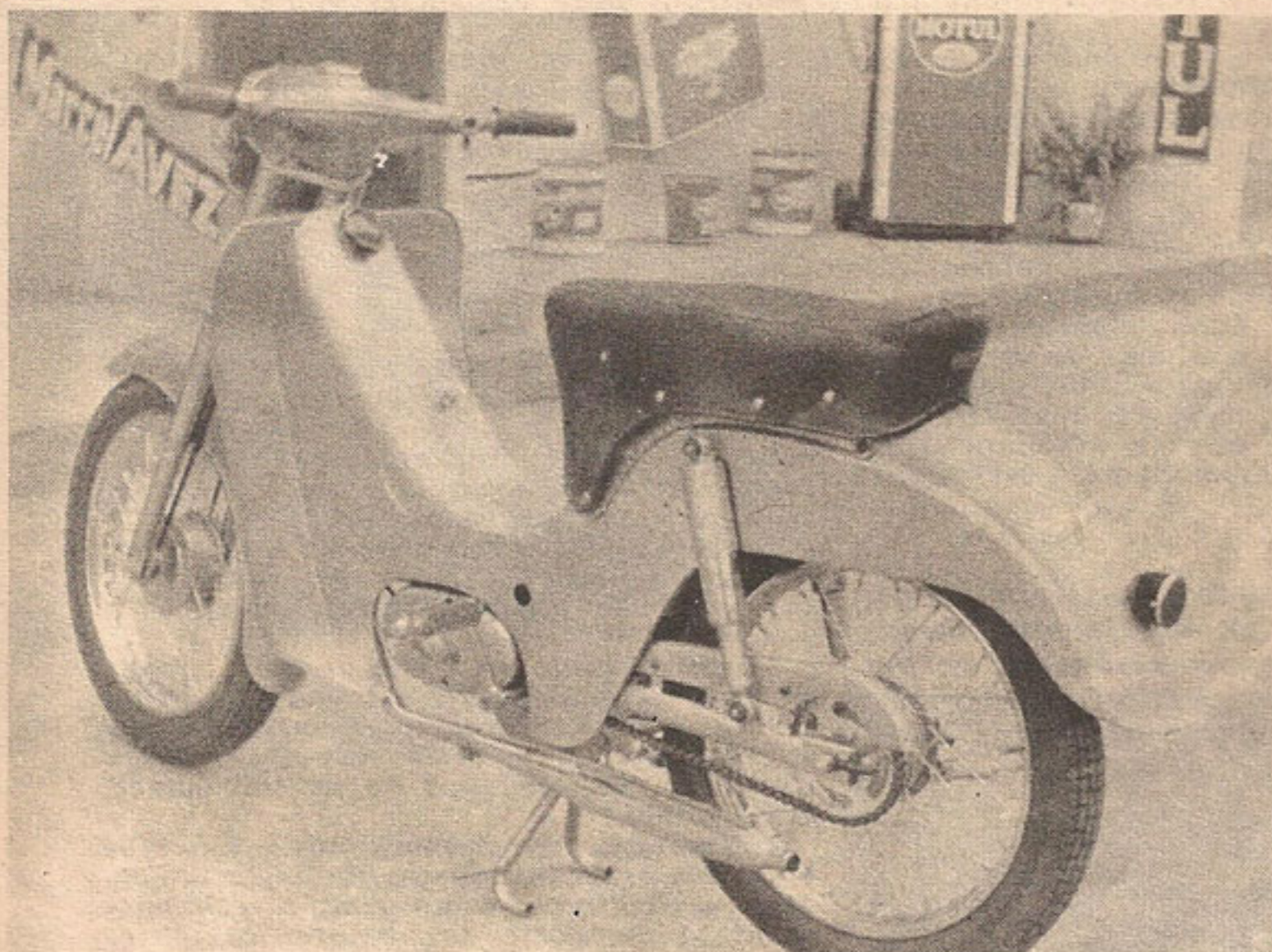


Une machine très admirée, la 500 Gold Star dans sa version Clubman. Peut-être en verrons-nous une en compétition à Montlhéry la saison prochaine !..

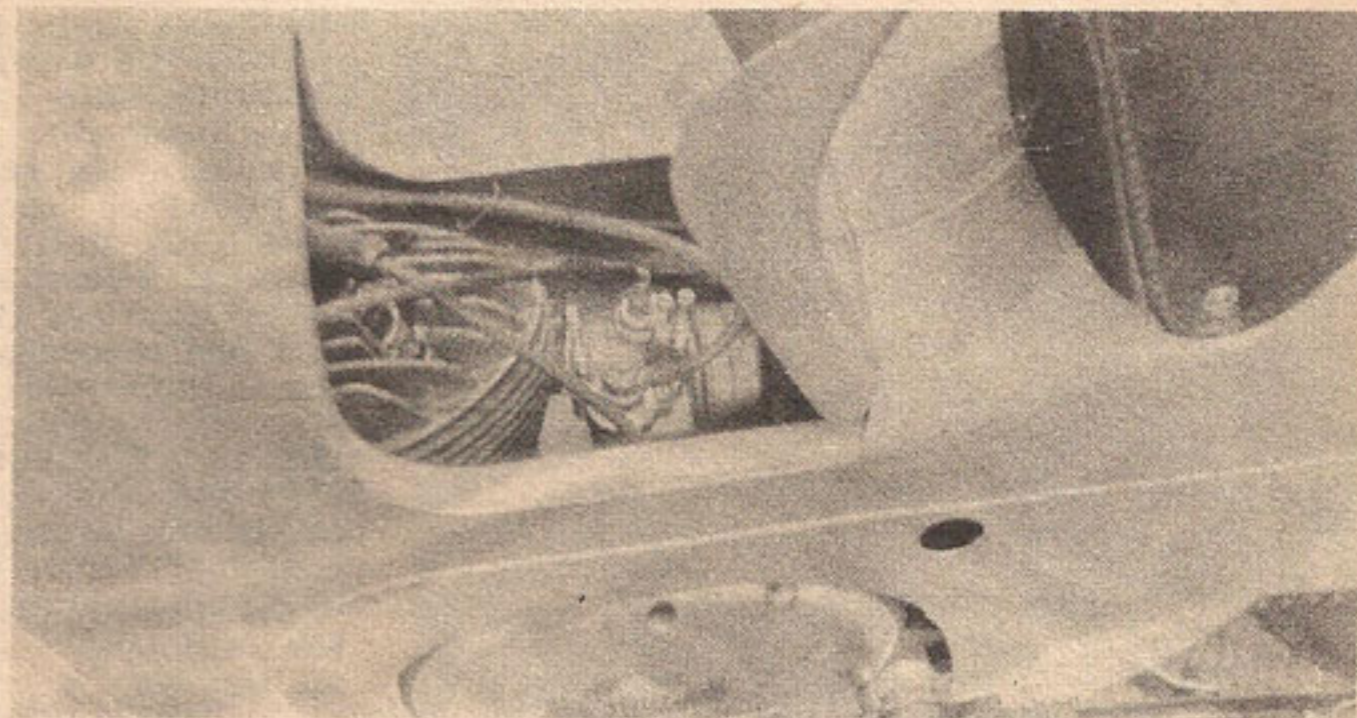


1.) en alu, de forme plaisante, et d'une selle « course », cette « Gold Star » avait vraiment fière allure.

On pouvait également voir les 250 « Star » en version cross et trial, la dernière version de la 650 « Super-Rocket » (qui peut être équipée d'un carburateur Amal T.T. et d'un compte-tours), les « Gold Star » de cross et remarquer la nouvelle finition des moyeux-freins aux flasques polis et non plus émaillés noir.



Ci-dessus, le cyclo-scooter Bimot à moteur 2 temps, visible en haut à droite.



ROYAL-NORD

Chez Royal-Nord (dont les productions ne sont pas importées en France... ce qui ne saurait peut-être tarder), les trois modèles exposés étaient tous montés avec le 50 cc. 2 temps à 4 vitesses de la marque. Commande par poignée tournante sur le « Super-Vedette » et le cyclo-scooter « Bernadette », ces deux machines possédant des pédales. Sur la « Moto 49 cc », la présence de repose-pieds et d'un kick avait permis le montage d'un sélecteur au pied. Sur tous ces modèles, fourche télescopique, suspension arrière oscillante et moyeux-freins centraux de fabrication italienne. D'ailleurs, ces machines étaient remarquables par leur degré de finition.

★

Le modèle Sport de chez Royal-Nord se signalait par sa belle finition et la qualité de ses « accessoires ».

MOTORAM

Les « Formichino » Rumi, présentés en version « tourisme » ou « Bol d'Or » n'apportaient aucune nouveauté : les roues de 10", l'antivol monté de série ne sont pas des nouveautés à proprement parler, puisque ces scooters étaient en vente dès le printemps dernier. La moto 125 « Junior-Gentleman », est la version 1961 de la « Junior » ; elle en diffère par sa fourche télescopique, ses freins de 190 mm (jolie dimension pour une 125 !), son nouveau réservoir et son émail doré.

Aux 50 cc. Bimot 2 temps et 4 temps s'ajoutait, avec le moteur 2 temps, un cyclo-scooter. Guidon caréné, fourche télescopique, suspension arrière oscillante, grandes roues, selle biplace et... émail doré.

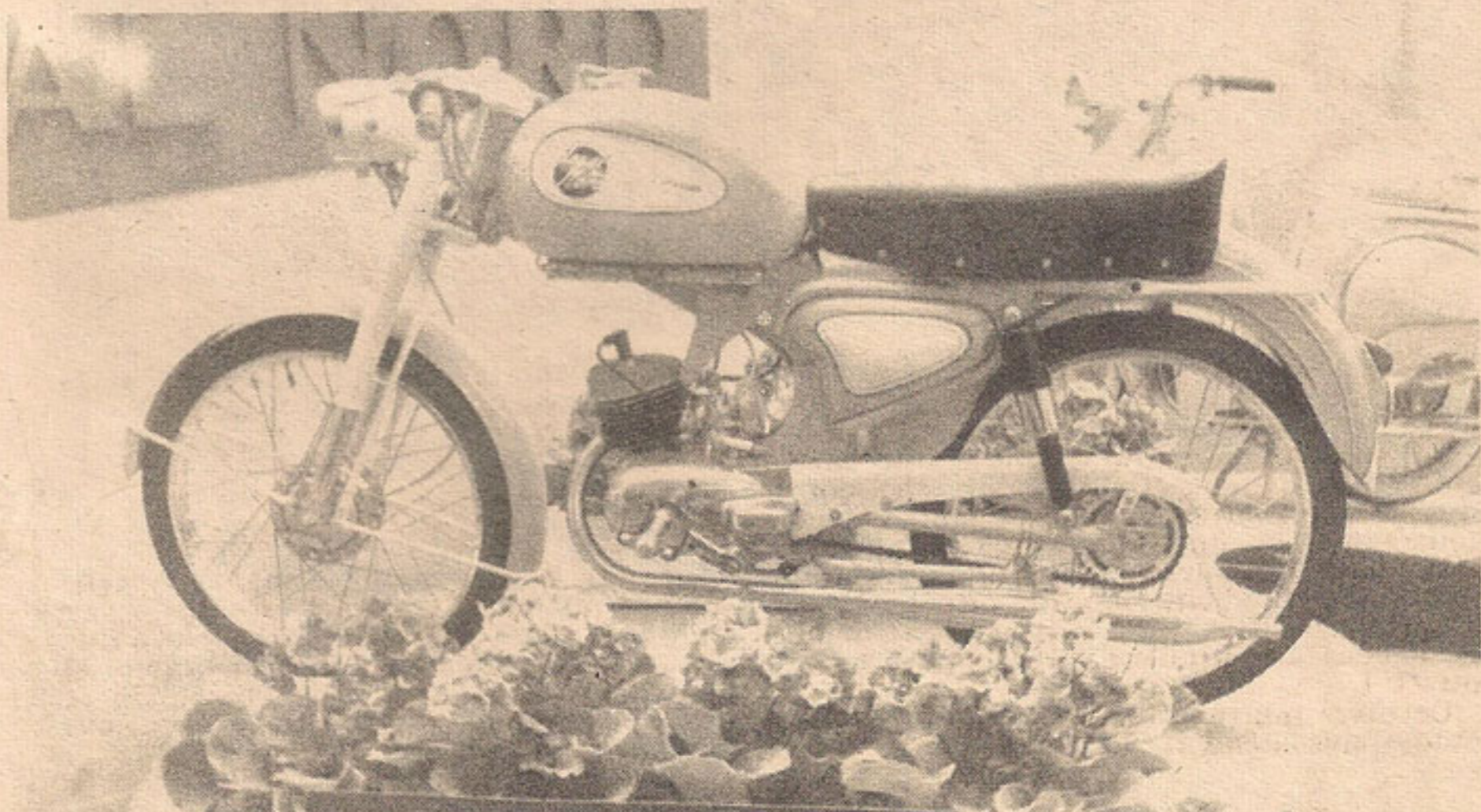
★

MANURHIN

On parle beaucoup d'un 125 cc. de la marque, mais à la Porte de Versailles, il n'y avait que les bien connus 75 cc. Des modèles de toutes les couleurs (même les plus audacieuses) étaient exposés, mais actuellement, les clients n'ont le choix qu'entre trois teintes : vert, bleu et rouge.

F. N.

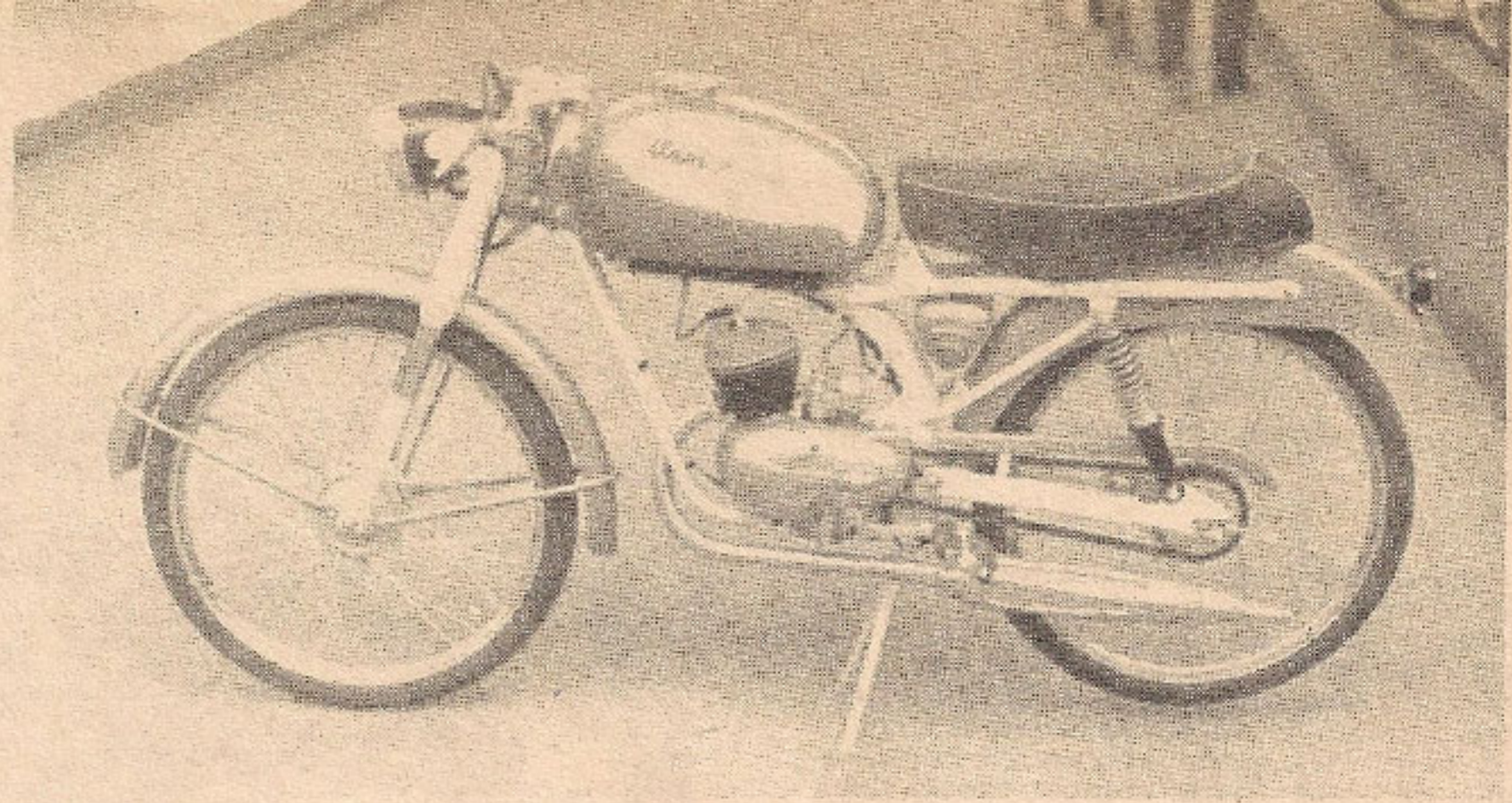
La 250 twin à moteur JLO était la seule motocyclette présente sur le stand F.N. En revanche, les cyclomoteurs sont maintenant importés, y compris les cyclo-scooters à 2 et 3 vitesses. Le « Rocket » 50 cc. 3 vitesses est maintenant doté d'un grand frère, de présentation identique, mais dont la cylindrée est de 75 cc. Ce modèle est alors équipé d'un kick-starter et de repose-pieds.



PERIPOLI GIULIETTA, ITOM, CAPRIOLO

Les nouveautés ne manquaient pas sur le vaste stand des Ets Bonnet. Voyons tout d'abord les nouveautés Giulietta : Un tout nouveau modèle est le G 1, un sport à cadre en tôle emboutie et moteur en porte-à-faux.

Carénage profilé du garde-boue arrière (avec un bavolet en caoutchouc), long garde-boue avant, selle double, réservoir identique à celui du GSS carénage de tête de fourche, ce G 1 a très bonne allure et son prix de vente est inférieur à 1.000 NF, ce qui est une performance pour un 3 vitesses d'importation !



Cet Itom a fière allure. Ce nouveau modèle « Super-Sport » se signale, en outre, par son prix beaucoup plus abordable que le type « Competizione ».

Ce modèle est équipé du 3 vitesses Morini Franco de 3,7 CV à refroidissement par turbine et silencieux « pot de Francfort » Leistriz. Le cadre est un double berceau identique, dans son dessin, à celui du GSS mais de dimensions supérieures. La selle et le réservoir sont plus longs, les pneus de section plus forte (et les roues plus petites). La fourche est la nouvelle télescopique du GSS. Enfin, sur ce nouveau Giulietta, pas de pédales, mais des repose-pieds et un kick.

La gamme des Itom s'enrichit d'un nouveau modèle, d'allure semblable à celle du « Competizione », mais possédant le moteur du Super-Sport normal. Un peu moins rapide que le « Competizione », ce « Veloce Super Sport » est vendu 400 NF de moins.

Parmi les nouveaux Giulietta, ce modèle à kick et refroidissement par turbine, et ce nouveau cadre en embouti, qui dans sa version la plus luxueuse est équipé avec carter étanche de chaîne.

Grâce à ses pneus au profil spécial, le Minisoot peut également rouler en terrain varié.

Le moteur est toujours le 70 cc. Manurhin à variateur automatique ; châssis tubulaire rigide, la selle en caoutchouc moulé étant suspendue sur anneaux Neiman.

★

JAWA-C.Z.

Sur le stand des Ets Poch, on pouvait voir les nouvelles 125 et 175 C.Z., ainsi que la gamme des « Jawetta » 50 cc. qui sont maintenant importés et les scooters Manet et Gezetta qui étaient exposés, mais ne sont pas importés.

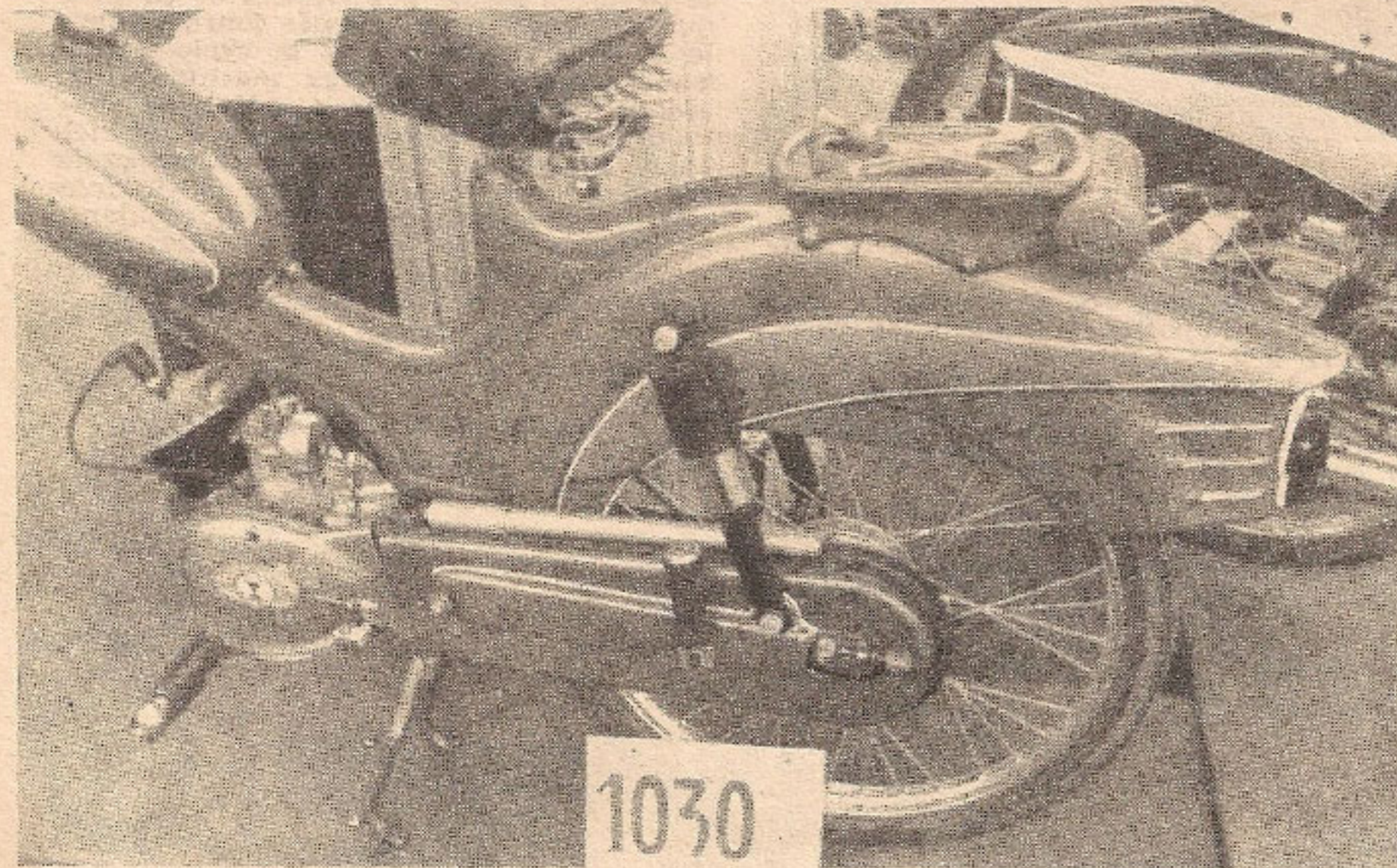
Les 125 et 175 C.Z. sont tout à fait semblables, seules les cotes du moteur et la puissance différant d'un modèle à l'autre.

La partie cycle est « très Jawa » : roues de 16", même carénage du phare et de la partie arrière, mêmes suspensions, selle et réservoir. Mais cette fois-ci les tubes du cadre ne sont plus de section carrée, mais ronde.

Le moteur, un monocylindre 2 temps classique est, lui aussi, de style Jawa. Mais le cylindre a un simple échappement et comporte de nombreuses fentes radiales dans ses ailettes.

Les pneus sont bien sûr des Barum, mais d'un nouveau dessin, très proche de celui des Avon compétition. Ces pneus se retrouvaient sur la 175 C.Z., la 250 et la 350 Jawa, la 125 C.Z. exposée possédant des Barum au profil habituel.

Le nouveau profil de pneu Barum.



Le G 2 est maintenant livré avec comp-teur, sans supplément, et possède, lui-aussi, un long garde-boue avant.

Le GSS bien connu continue une carrière déjà longue. La fourche télescopique a été renforcée et le diamètre des fourreaux est supérieur. Et cette fourche comporte des amortisseurs hydrauliques. Ceci sans augmentation de prix.

Le GTD utilitaire, 3 vitesses a droit également au carénage-garde-boue arrière du G 1.

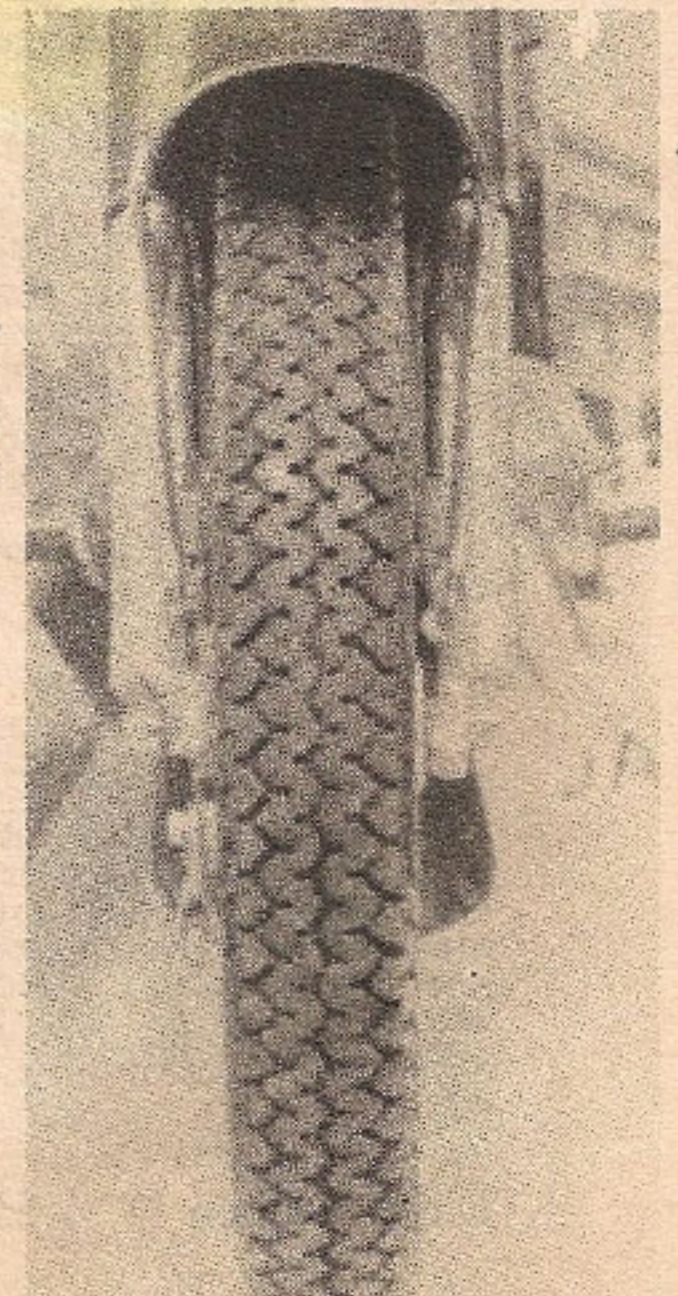
Dernière nouveauté Giulietta : un 50 cc étudié spécialement pour l'usage en duo.

Les 125 Capriolo sont maintenant livrés en deux coloris, rouge ou bleu.

★

O. L. D.

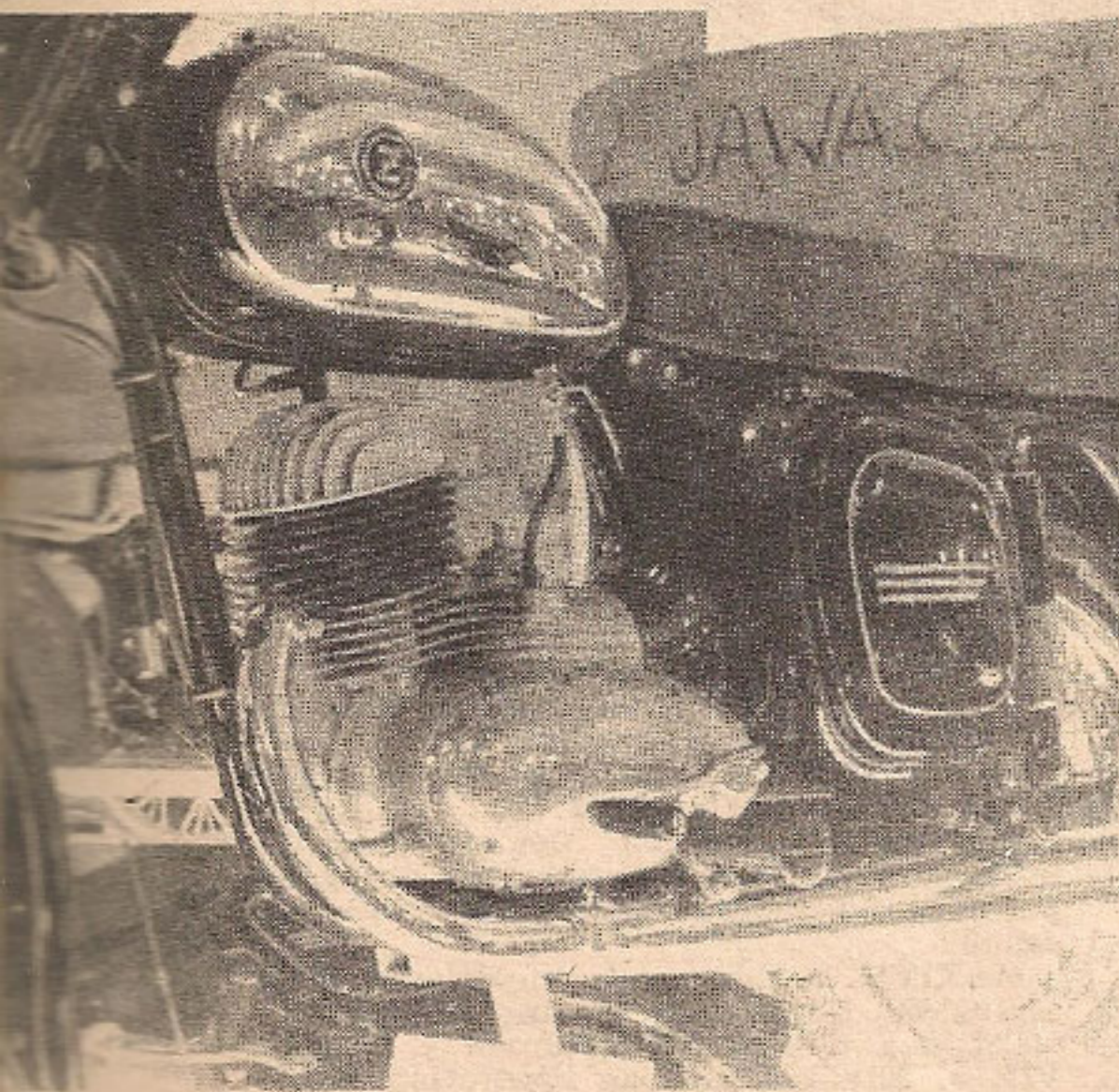
Les Ets O.L.D. présentent leur petit scooter repliable, le « Minisoot ». Ce Minisoot (voir M.R. n° 1502) est d'une originalité de conception indiscutable et n'a aucun équivalent, en France ou à l'étranger : replié, il tient facilement dans un coffre de voiture.



L'équipement est très complet : antiviol de direction et antiviol bloquant la selle qui permet, lorsqu'on la relève, d'ouvrir les deux coffres.

A 4750 t/m et avec un taux de compression de 7,5 à 1, la 125 (52 x 58) développant 6,6 CV et la 175 (58 x 65), 10 CV.

La gamme des cyclomoteurs est très importante et comprend les modèles à 2 vitesses (551 et Jawetta luxe) développant 1,5 CV que nous avons présentés dans notre n° 1501, et les modèles 3 vitesses (555) développant 2,2 CV, à fourche télescopique, même suspension AR que les 2 vitesses et carénage de la partie arrière. Ces modèles sont munis de repose-pieds, d'un kick et d'un sélecteur



Ci-dessus, un des plus jolis 50 cc présenté au stand Jawa, ce scooter-cyclo, dont le prix de 1250 NF est très abordable. Ci-contre le nouveau moteur de la 175 cc C.Z.

NOTRE VISITE STAND PAR STAND SE POURSUIVRA DANS NOS PROCHAINS NUMEROS. DES MAINTENANT, RETENEZ CEUX-CI CHEZ VOTRE DEPOSITAIRE HABITUEL. MERCI.

complète la gamme Vap parmi laquelle le « Squalo » est le seul modèle monté avec le moteur Pi 2 à pédalier incorporé et 2 vitesses.

Le moteur Vap 57, sauf sur le « Dauphin » possède un tuyau d'échappement en forme de « haricot » ou de pot de détente s'élargissant jusqu'à atteindre le diamètre du silencieux.

Un des plus beaux stands du Salon était certainement celui de VAP, où nous trouvions une gamme de cyclomoteurs particulièrement riche. Un des plus admirés fut certainement le modèle Cormoran (ci-dessous).

et peuvent être livrés avec selle double ou avec pare-jambes, marchepieds et pare-brise. Pneus de 2,50 x 16 ; freins de 125 mm.

★

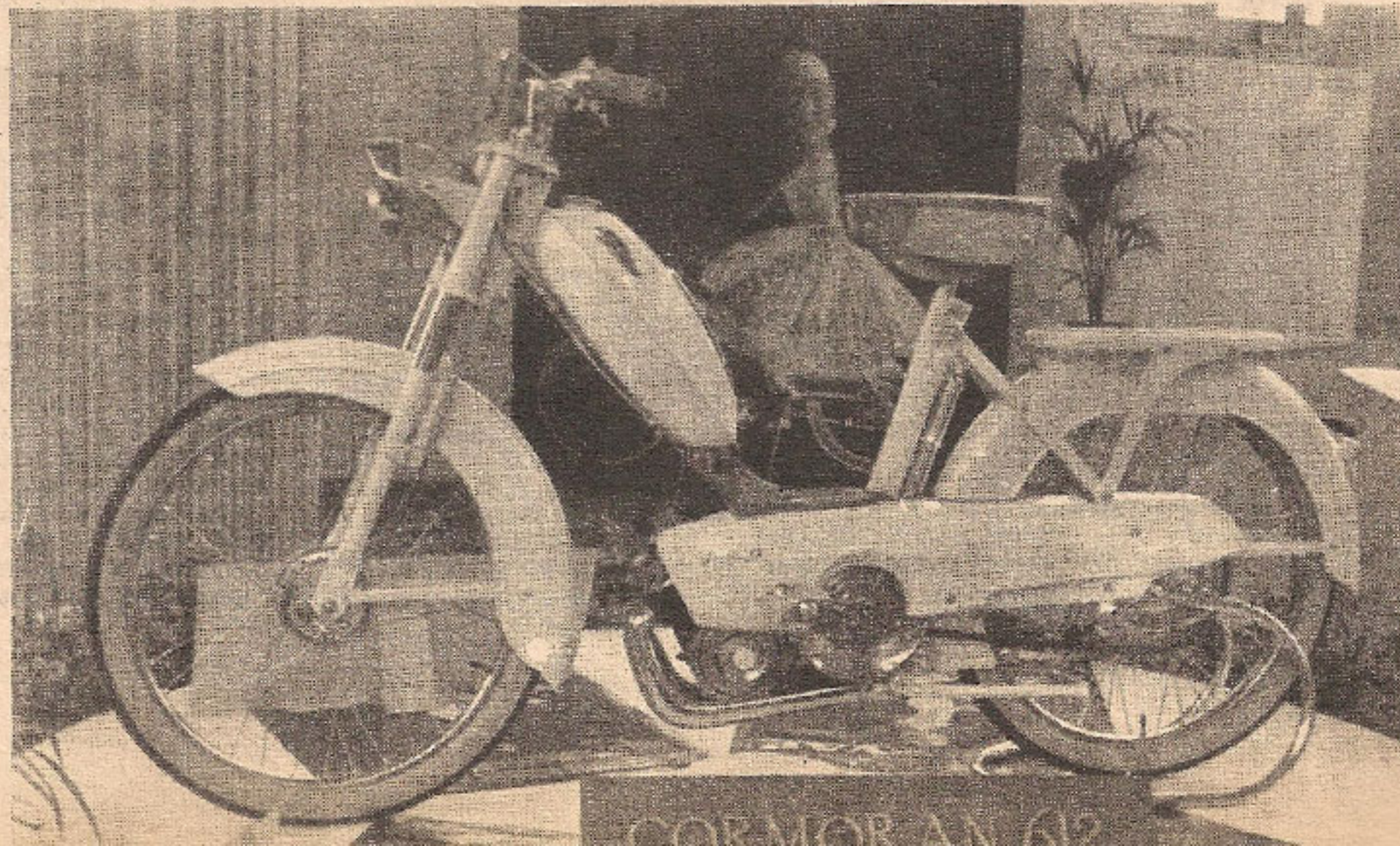
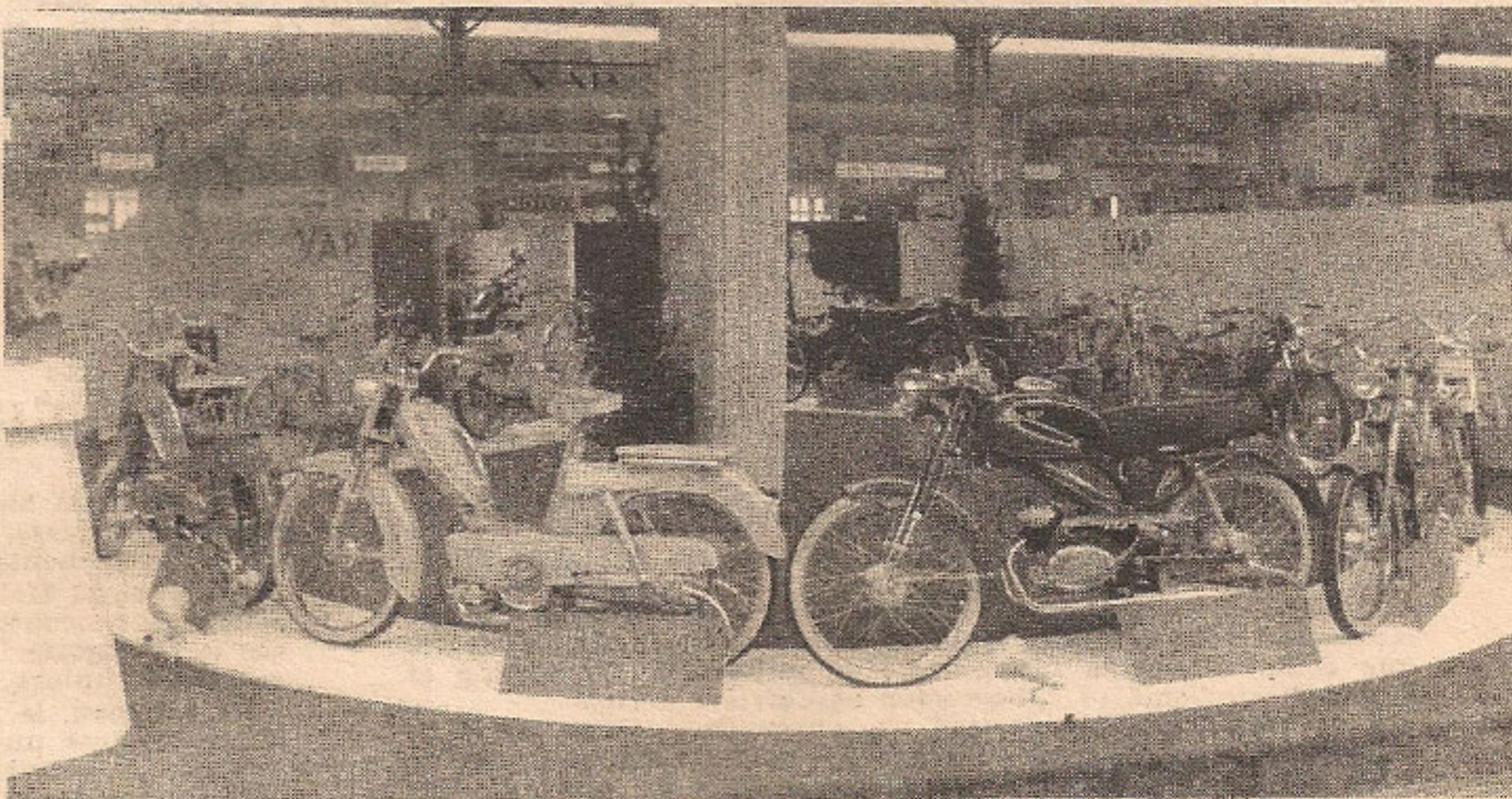
VAP

Chez Vap, toute une nouvelle série de cyclomoteurs était présentée sur un vaste stand très agréablement décoré — et doté d'une charmante hôtesse.

Les modèles « Cormoran » et « Goéland », à cadre monotube sont montés avec moteur flottant, articulé sur silent-blocs, une butée réglable en caoutchouc permettant de conserver à la courroie une tension toujours convenable. Le « Cormoran » possède une fourche télescopique mais n'est pas suspendu à l'arrière alors que le « Goéland » possède une suspension arrière oscillante aux éléments très inclinés. Sur ces deux modèles, le réservoir (5,4 l.), placé à l'avant, est d'une forme moderne et comporte le coffre à outils. Les carénages du moteur et le carter de chaîne sont très personnels et s'harmonisent parfaitement avec le nouveau réservoir. La partie arrière du cadre, sur le « Goéland » comporte un carénage entre le tube de selle et le garde-boue.

Les « Mouette » et « Triton », à cadre-coque en tôle emboutie, continuent leur carrière sans grande modification, si ce n'est l'adoption d'un très vaste carénage de la roue arrière. Peu de modifications sur les « Sirène » et « Neptune », à cadre monotube, sans suspension arrière mais avec fourche télescopique sur le « Neptune ».

Inchangé, le Vélovap continue une carrière bien commencée et avec les modèles sport, « Dauphin » et « Squalo ».



ACTUALITÉS

C'est à Staouéli, au Championnat de France, que nous avons photographié cette 125 Terrot « Ténor » modifiée par l'agent algérois de la marque. Avec peu de modifications (allumage batterie, carburateur de 22 mm, etc...), elle atteint 135 km/h. Un beau résultat obtenu à partir d'une machine de série !

BILL SAWFORD EST MORT

Dans notre dernier numéro, nous relations la malheureuse tentative anglaise de l'équipe M.L.G. qui, au guidon d'une R 69 « gonflée », voulait, le 12 octobre, s'attaquer au record de 24 heures en 750 et 1.000 cm³ sur l'anneau de Montlhéry.

Et nous disions comment Bill Sawford, prenant le relai à 20 heures, se perdait dans la nuit dès le départ et sortait de la piste au-dessus du raccordement Nord.

Conduit immédiatement à l'hôpital, on ne signala, sur le champ, que des fractures d'un bras et d'un fémur. Mais il s'avéra que le pilote avait également une fracture du bassin, dont il devait décéder le dimanche suivant.

Que sa famille, ses proches, Mr Lock et l'équipe M.L.G. trouvent ici les condoléances de « Moto-Revue ».

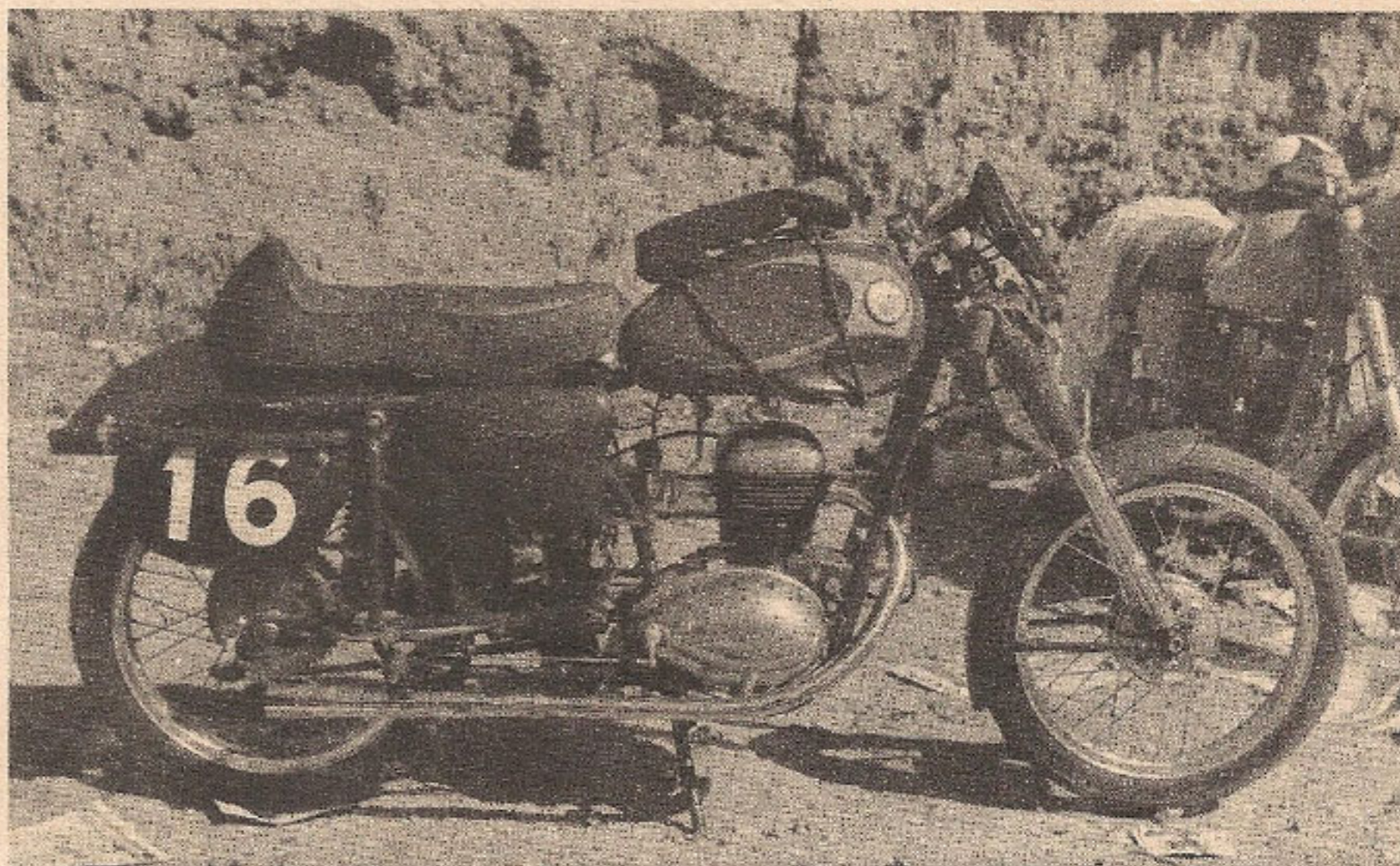
MAXIVIE BRAMPTON

C'est la nouvelle chaîne cyclomoteur présentée au SALON DU CYCLE 1960 par la grande firme de renommée mondiale : BRAMPTON.

Pourquoi une nouvelle chaîne ?

Mais d'abord, rappelons brièvement ce qu'est une chaîne. Une chaîne, c'est une succession de pailleurs, en effet, on y trouve un axe tourillonant dans un coussinet lors du passage de la chaîne sur les pignons dentés. Ces éléments entrent respectivement les plaques extérieures et intérieures ; en outre, les coussinets ou buselures sont protégés par des rouleaux.

Toutes ces pièces sont en acier de très haute qualité. Axes et coussinets sont cémentés, ainsi que les rouleaux. Les plaques sont traitées (trempe à l'huile).



Depuis 62 ans que BRAMPTON fabrique les meilleures chaînes du marché, sa technique, toujours à la pointe du progrès, continue d'évoluer grâce à un laboratoire et à des ingénieurs spécialisés de grande classe.

Attentif à l'évolution constante du cyclomoteur, BRAMPTON se devait de « sortir » une chaîne répondant largement aux impératifs de réalisation et d'utilisation de ces merveilleux engins.

MAXIVIE répond à tous les espoirs, à toutes les exigences.

Un traitement spécial des axes, une technique particulière des coussinets réalisent un pailleur « inusable ». Le lubrifiant d'origine est accroché, de sorte que pluie, neige, boue, n'ont plus de prise : les conditions optima sont réalisées.

Les plaques, grâce à un traitement inédit,

sont plus résistantes et pratiquement protégées contre l'oxydation dans les conditions habituelles d'utilisation.

BRAMPTON présente cette chaîne après des années d'essai sur la route dans les conditions d'utilisation. Des dizaines de milliers de kilomètres sur les routes et par tous les temps ont confirmé tous les espoirs.

MAXIVIE a une durée supérieure d'au moins 50 % à toute chaîne ne bénéficiant pas des caractéristiques « MAXIVIE ». Elle n'exige pas l'entretien habituel (bain de pétrole, graisse chaude, etc.).

Plus d'entretien, durée comparable à celle de votre cyclo. Le progrès est sensationnel.

MAXIVIE fera beaucoup parler d'elle.

(Communiqué).

LE PREMIER «MOTOR STADIUM» DE FRANCE EST NÉ !..

En même temps que se déclarait un nouveau club sportif, l'Association Sportive Motocycliste du Centre de la France, les bases d'un remarquable complexe se jetaient à Magny-Cours près Nevers, dans la Nièvre.

Il s'agit d'un authentique stade pour compétitions motorisées, aussi bien courses de vitesse automobiles et motocyclettes que compétitions de moto-cross, de moto-ball, de karting et même de cyclisme — à l'occasion et derrière dernys.

Pour ce faire, a été dessiné un ensemble déjà en voie de construction et qui comprend une splendide piste de vitesse de 2.300 mètres, un parcours de cross de 1.516 m. pouvant être porté à 2.032 mètres en vue des plus grandes compétitions internationales officielles, une piste de karting également internationale de 530 mètres de long sur 6 mètres de largeur, enfin un terrain pour le moto-ball et divers autres sports.

Rien ne manquera aux installations prévues, qui comporteront des tribunes, des dispositifs fixes pour les éléments de sécurité, la croix-rouge, etc..., des parkings et jusqu'à un jardin d'enfants, le tout s'inscrivant entre des pelouses fleuries.

Ajoutons que le circuit Jean Behra — ainsi nommé en mémoire du grand champion automobile et motocycliste trop tôt disparu — est sis à 150 m. de la Nationale 7, donc d'un accès facile pour ceux qui viendront d'un peu loin, et précisons que Magny-Cours n'est de toute manière qu'à 200 kilomètres de la Capitale.

L'on comprend dès lors aisément tout l'intérêt qui s'attache à cette splendide réalisation, œuvre de sportifs éclairés et dont les intentions pour 1961 établissent encore l'éclectisme en matière de programme :

Le 12 ou le 19 Mars, les installations abriteront un moto-cross extra-national, avec la participation probable des suisses Courajod et Rapiu, du hollandais Olijnk et d'une brillante représentation française conduite par le Champion inter en titre, Robert Klym.

Les 25 et 26 Mars, les deux et trois roues inaugureront le circuit de vitesse, en une épreuve internationale ouverte aux meilleurs éléments des classes 350, 500 et sidecars.

Les 27 et 28 Mai, l'automobile prendra possession de la piste pour une rencontre internationale qui comprendra des épreuves en catégorie Tourisme améliorée, Sport 1300 à 2000 et finalement juniors.

De nouveau, le 15 ou le 22 Octobre, le moto-cross reprendra ses droits avec une épreuve nationale et enfin, les 11 et 12 Novembre, ce seront les petits cubes « vitesse » qui auront l'affiche, avec des courses dans les classes 50 cc, 125 cc, 175 cc et 250 cc.

Un programme sportif déjà bien rempli, auquel il faudra ajouter une ou deux rencontres mensuelles de karting, dont deux seront sans doute très importantes et désignées par le C.N.K. De plus, le 30 Avril, se courra sur le circuit Jean Behra une compétition organisée non plus par l'A.S.M.C.F. mais cette fois par le Vélosport Nivernois. Il s'agira d'une course derrière dernys, réunissant tous les premiers plans mondiaux du cyclisme.

D'une formule encore inédite en France, voire en Europe, le « Motor Stadium » de Magny-Cours accueillera aussi en juin une manifestation également toute nouvelle, la Kermesse aux Sports qui groupera à cette occasion les représentants de très nombreuses disciplines dans une ambiance de fête.

Et, entre-temps, les pistes seront utilisées pour l'entraînement, la mise au point, car déjà, de nombreuses firmes se sont montrées intéressées par les possibilités que leur offriront les nouvelles installations permanentes.

Un vaste programme dans le cadre d'une grandiose réalisation, voilà ce que l'on peut dire dès à présent du Motor Stadium de Magny-Cours, dont nous ne manquerons pas de vous reparler quand les installations en seront achevées.

RETOUR SUR LE "NATIONAL" A STAOUÉLI

DANS notre n° 1.511, du 8 Octobre, nous avons publié le long reportage de notre envoyé spécial à Staouéli où s'est déroulé le Championnat de France National. Tout n'a cependant pas été dit, aussi revenons-nous dans ces pages sur différents aspects de cette épreuve.

C. C.

L'ÉPREUVE UNIQUE...

Déjà en 1959, nous nous étions élevés contre l'attribution des titres de Champions de France Nationaux d'après les résultats d'une seule épreuve.

Non pas que les hommes couronnés à Staouéli ne soient pas dignes de leurs titres, bien au contraire. Mais l'inverse est vrai et certains pilotes qui n'ont pas eu de succès à Staouéli en semblaient tout aussi dignes. Le sport motocycliste est un sport où la mécanique occupe une place prépondérante. Un pilote peut très bien gagner toutes ses courses pendant l'année et n'être même pas classé au Championnat de France parce qu'un câble ou une soupape se seront cassés. Ceci n'est pas juste, tous les coureurs — qui sont les premiers intéressés — le pensent. N'est-ce pas, Bertrand, Forterre, Ciancio, Vétillard, à qui 1959 fut fatal ? Et, pour cette année, qu'en pensent Bertrand (encore !), Romolino, Herranz, Dagan, sans parler des « Critériums » ?

Sans demander l'impossible, il nous semble qu'un Championnat de France National disputé sur 4 courses, les 3 meilleurs résultats de chaque pilote étant retenus, serait beaucoup plus équitable. Et 4 courses « nationales » en France, ça ne doit pas être impossible à trouver. Pour les 500 et les 175, catégories où il y a le plus de concurrents, cette année même le nombre de courses était suffisant pour décerner des titres par addition de points.

Alors, que pour 1960 les dirigeants de la F.F.M. en accord avec les organisateurs revoient ce problème ; les maillots tricolores seront gagnés « à la loyale » et personne ne pourra dire d'un Champion de France qu'il ne doit son titre qu'à la malchance d'un concurrent.

CHAMPION DE FRANCE ET PAS ENCORE 19 ANS...

...C'est le cas de Pierre Landereau, notre champion des 175 cc. Ce n'est que le 11 novembre que Landereau aura 19 ans.

Sa carrière de coureur a commencé par la Côte Lapize 1960 où, sur une 125 Jonghi ACT qu'il a lui-même préparée, il remporte la catégorie 125 Sport. Pierre Landereau participe, toujours avec la Jonghi, aux « Deux Heures » qui ne dureront pour lui que 45 minutes, au bout desquelles la Jonghi rendra l'âme.

Fin juin, il achète une Morini « Settebello » et participe à une course de côte près de Rouen, au mois de juillet, où il finit 2e de la catégorie 250. Toujours avec la Morini, il court à Montlhéry le 11 septembre (il tombe au 1er tour), puis le 25

septembre où il termine 2e derrière Bettiol. Ensuite, c'est le Championnat national, et enfin, une belle place de 1er en Sport aux « Coupes du Salon ».

À Staouéli, Landereau craignait surtout Herranz ; la Parilla 2 ACT et Michel Barone l'inquiétaient également.

Dans le « civil », ce Champion de France est mécanicien (il sort de l'école professionnelle d'Argenteuil). En 1961, il participera à toutes les courses de la région parisienne, avec sa Morini. Mais ses projets ne vont pas très loin dans l'avenir car le service militaire est pour bientôt.

Tout ceci, c'est lui qui nous l'a dit. Il nous reste à ajouter une appréciation personnelle : Pierre Landereau est un charmant garçon, d'une modestie et d'une réserve unanimement appréciées (son titre ne lui a pas du tout « enflé la tête ») et d'une gentillesse que tout le monde se plaît à reconnaître.

UNE BOUGIE « COMPETITION » !

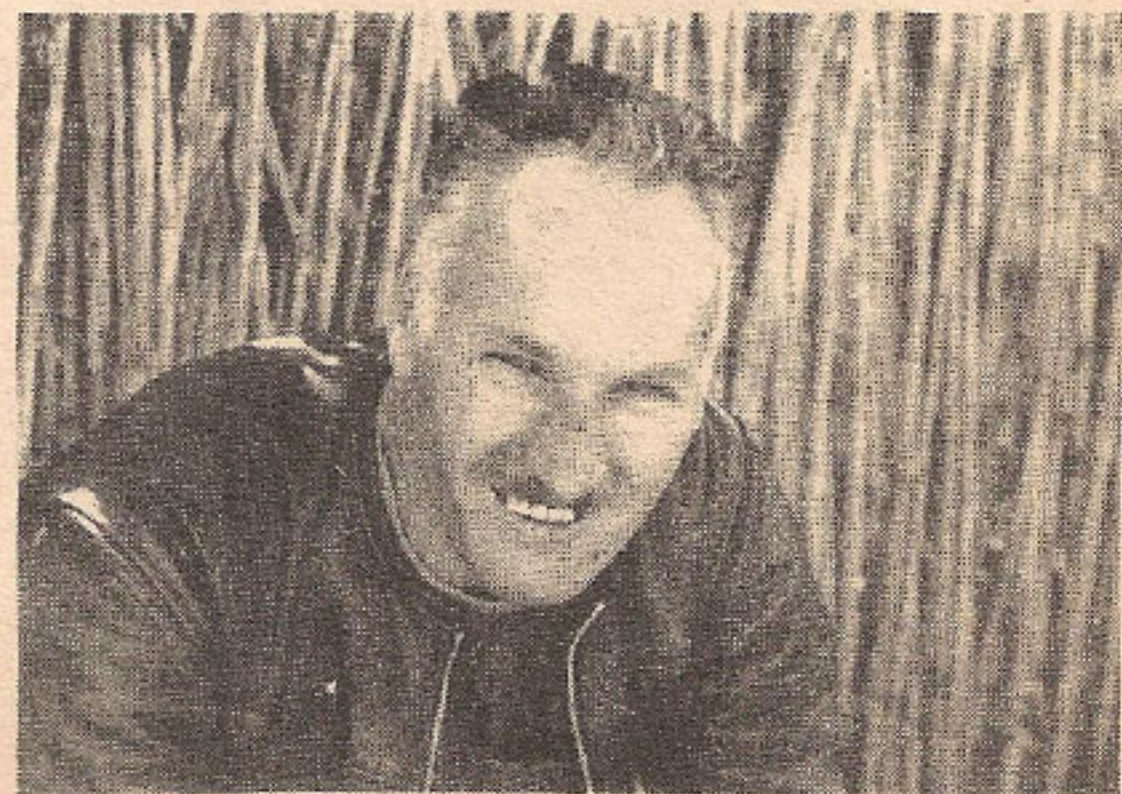
C'est ce qu'a dû penser Saby qui, le vendredi, à Alger, a payé plus de 30 NF (et encore, le vendeur lui a fait une réduction !) une bougie course, du même type que celles vendues plus de 10 NF moins cher en Métropole, lorsqu'elles ne sont pas généreusement distribuées par leur fabricant dont la sportivité est bien connue !

AH, CES MERIDIONAUX !

L'écurie Lhuissier se compose de 3 pilotes : « Tomé », « Ci-Ci » et « Georges » (Latrille-Seigneur). Ce dernier ne correspond pas beaucoup à l'image habituelle du méridional-type. Il est assez froid et distant, bien que très gentil, mais peu liant. Tomesani et Ciffréo ont le verbe haut — et l'accent chantant — et c'étaient eux les boute-en-train de l'équipe métropolitaine. Sauf sur le bateau où ils ne firent guère autre chose que dormir, entre-ouvrir un œil pour réclamer le silence et...se rendormir aussitôt. Pas étonnant qu'ils « tiennent la forme » !

LES AFFAMES

Le voyage sur l'El Djezaïr était inconfortable, nous l'avons déjà dit. Et, pour les « 4e classe », il n'y avait pas de restaurant, mais un minuscule bar. Pris d'assaut par des marins faisant un concours d'absorption de bière (ce qui les rendait belliqueux, Terrioux n'a pas encore compris ce qui lui valut un coup de poing !). Ce « zinc » débitait également de temps en temps quelque matière prétendue comestible et baptisée « sandwich ». Dagan et Leclairche, pour leur



Quelques-uns des pilotes qui se sont mis en vedette à Staouéli, de haut en bas : René « Dou-dou » Goetz ; Pierre Landereau ; Pol Forterre ; « Luigi » Bernagozzi.

part, avaient circonvenu quelques soldats et se partageaient avidement un « rab de faillots »...

L'EQUIPEMENT APPROPRIE

Les nuits en mer sont fraîches. Passer la nuit sur le pont de l'« El Djézaïr » était assez éprouvant. Mais passer la nuit dans la cale demandant encore plus de courage, un bon nombre de pilotes entassèrent chandails sur chandails, recouvrirent le tout de leurs combinaisons de cuir et, pour se protéger les oreilles du vent, coiffèrent leurs casques. Imaginez le spectacle qui s'offrait aux passagers « touriste » ou « 1re classe » qui, sur le pont supérieur où ils étaient venus regarder le lever du soleil, se frottaient les yeux avec étonnement, se demandant s'ils étaient bien réveillés...

LA JEUNESSE N'A PAS D'AGE

A 59 ans, Venin est resté d'un dynamisme, d'une « jeunesse » que bien des pilotes de quelques 30 ans moins âgés



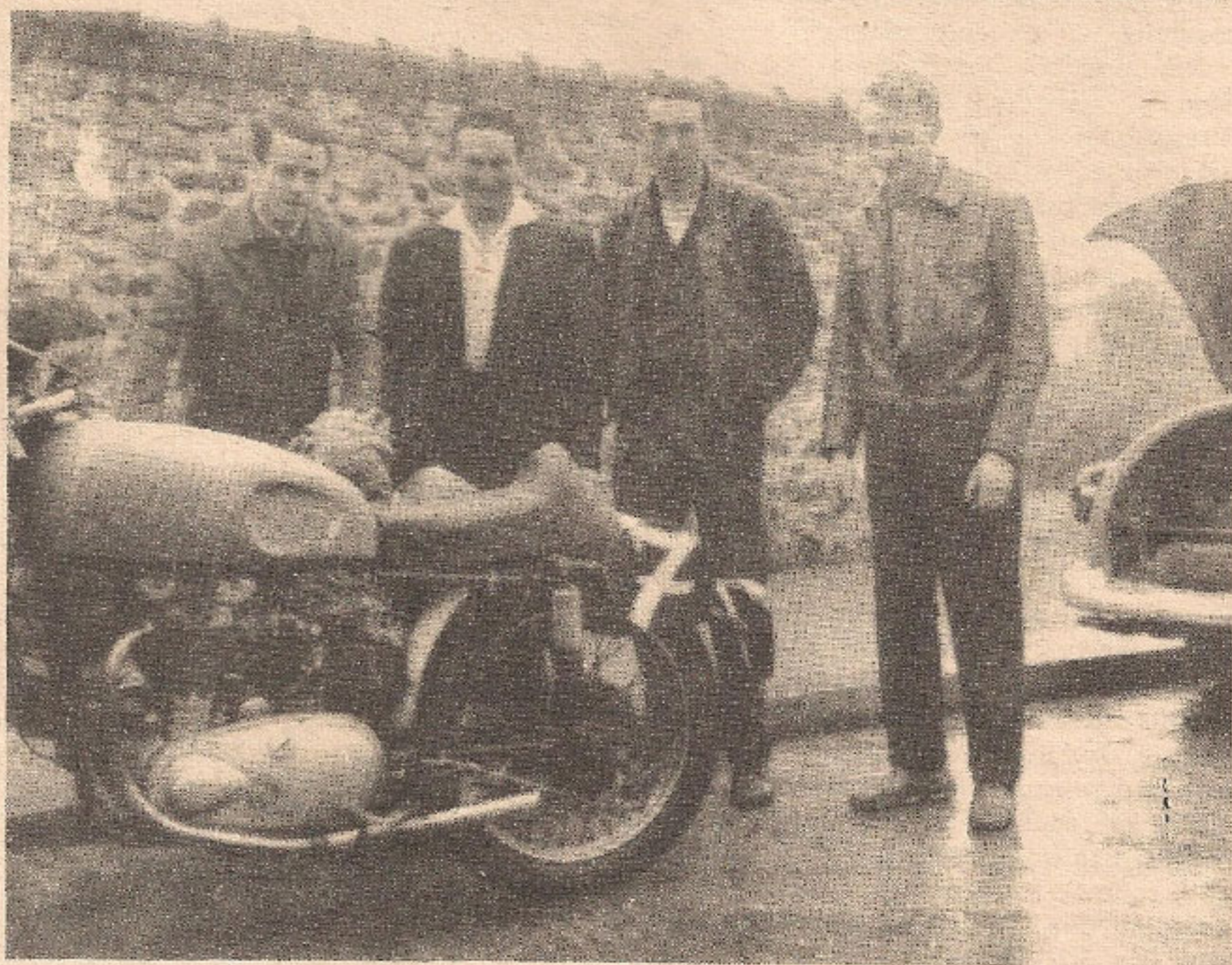
pourraient lui envier. Il fallait le voir, à Staouéli, tenir tête aux gendarmes du service d'ordre qui ne voulaient pas laisser passer notre car. Et il fallait encore le voir à l'arrivée à Marseille, l'œil vit et le teint frais, après avoir passé la nuit à étudier le comportement d'un paquebot en virage (« ça penche comme une moto »). Venin n'est pas près d'abandonner la course !

L'OFFENSIVE DU SOURIRE

François Valdevit est célèbre dans les milieux motocyclistes pour son innénarrable sourire qu'il arbore quelles que soient les circonstances. (Souvenez-vous du Bol d'Or 1959 où avec Hervé, il changeait sa nième dynamo, toujours en souriant !).

Malgré ses malheurs mécaniques à Staouéli, Valdevit n'en continua pas moins, après la course, de faire preuve de sa bonne humeur habituelle. Et ses

Alors qu'il était en tête, Herranz vient de chûter. Landreau, poursuivi par M. Barone, est déjà dans le virage. Ci-dessous, nos compagnons du voyage Paris-Marseille : Herranz, Valdevit (qui sourit, bien sûr), Baptiste et Cagnard (de gauche à droite).



A gauche, Rodolphe Ciancio, président du Club, coureur, organisateur et... Champion de France 350.

discussions avec Herranz, à propos d'une machine ou d'un pilote (« non, il ne rentre pas dedans » — « Ah si, il rentre dedans ») faisaient la joie de tout notre groupe. Il est vrai aussi qu'Herranz, très « titi » parisien a l'image heureuse et que sa comparaison, à propos d'un cyclo utilitaire, d'un embiellage en porte-à-faux avec une machine à coudre à manivelle nous a semblé joliment exacte.

LES TALENTS CACHES

Charles Marandet (vainqueur du Premier Pas 1960 en 125 cc.) a « tout descendu » à Staouéli et son moral s'en ressentait. Mais les imitations de ses camarades pilotes nous firent tellement rire que Marandet rit aussi de bon cœur et, à Marseille, était tout sourire.

UNE « FIGURE »

Bernaguzzi, « Luigi », est un personnage du petit monde motocycliste. Au physique, il se situe entre Brassens et un ours débonnaire. Pour courir, il met sous son casque une espèce de bonnet de meunier qui lui donne, lorsqu'il n'a pas

encore mis son « Cromwell », une allure étrange.

Aussi sympathiques que « Luigi » sont le père Bernagozzi qui avait fait le déplacement à Staouéli pour encourager son fils et Berthaud, un autre nouveau venu qui, pour le moment, apprend le métier de pilote au guidon de la Manx qu'avait Noblin en 1959.

LA TENUE ADEQUAT

Lors des essais, plusieurs pilotes algérois conduisaient en bras de chemise, ou en chemisette ! René Goetz, le vainqueur des 500 cc. était vêtu d'une culotte de cuir et d'un gros chandail bleu marine. Il est vrai qu'il faisait si beau !

N'EN JETEZ PLUS !

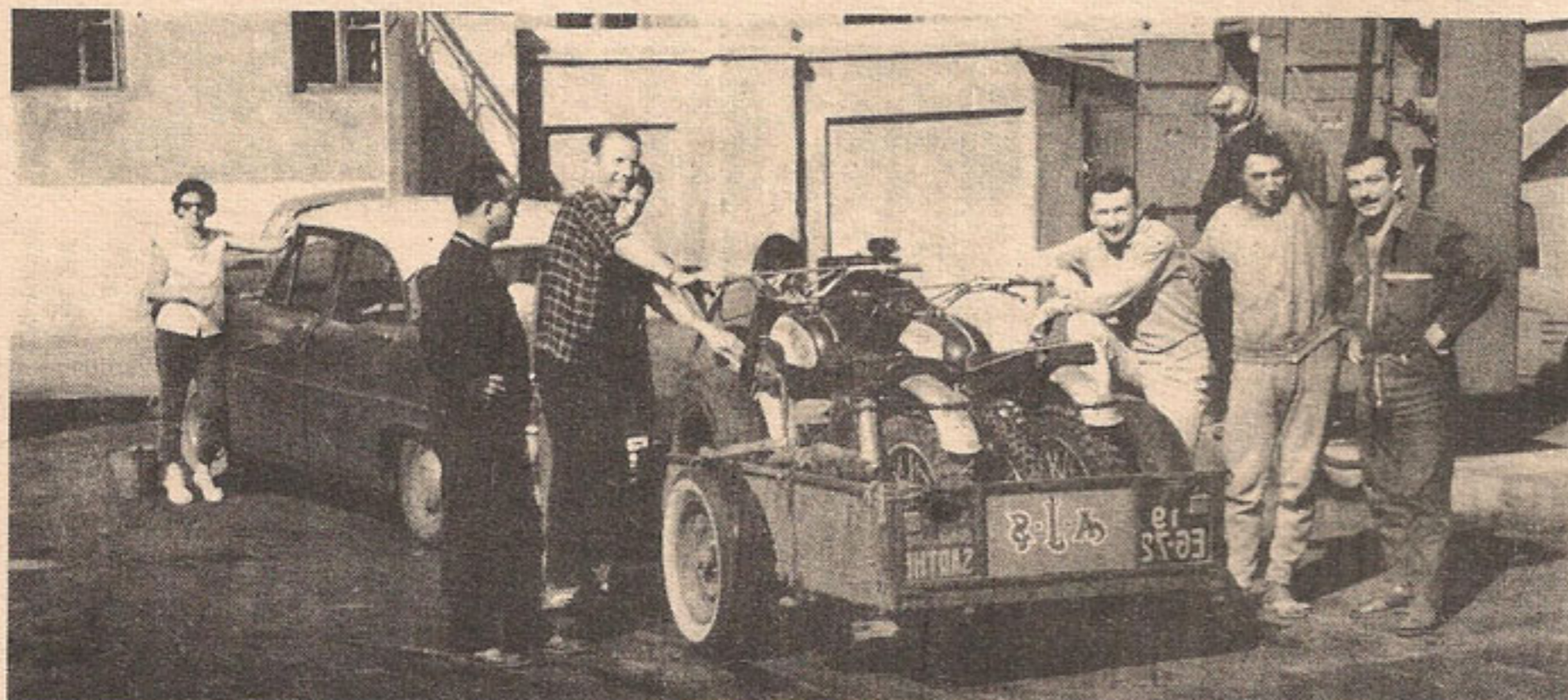
C'est en fin d'après-midi, après l'arrivée des 500, que les 3 premiers des Championnats de France et le vainqueur du Critérium eurent droit aux honneurs du podium. Les organisateurs avaient bien fait les choses : le Champion de France recevait une grande couronne de lauriers (17 pouces, à vue de nez), un maillot tricolore, une médaille d'argent, au moins une Coupe et — bien sûr — un bouquet de fleurs ! Et 2e, 3e et vainqueur du Critérium n'étaient pas oubliés non plus...

L'U.R.S.S. EN TROIS CROSS

PASSANT par... le Salon de Paris, où notre récit est resté en attente au long de nos trois derniers numéros, la relation du voyage des crossmen français en U.R.S.S. a pris un retard sérieux et nous nous retrouvons aujourd'hui seulement à la frontière soviétique, arrivant de Strasbourg après un voyage éreintant, compliqué à travers les deux Allemagnes et la Pologne.

De BREST — anciennement BREST-LITOVSK mais ceci simplement pour mémoire car les fonctionnaires en service aux douanes semblent avoir quelque chose contre cette manière périmée de nommer la ville que nous atteignons — de BREST donc à LENINGRAD, lieu de la première course, il y a encore un chemin considérable.

Mais nous sommes tout de même rendus en Russie et nous pensons pouvoir maintenant nous hâter, en particulier grâce au concours du CENTRAL AUTOMOTOKLUB dont l'efficacité devrait ici pouvoir se faire sentir.



Encore un ravitaillement d'essence, dans un service administratif. Marceau et Terrien se tiennent à gauche, en compagnie de votre serviteur. A droite, en chemisette à carreaux, le champion automobiliste dont nous parlons dans le texte, entouré par l'interprète Nicolas, caché, et notre « Général » M. Klovov. Au fond, Mme Lamouroux.

7 - Si vous aimez le camping ... couchez à Smolensk !

EFPECTIVEMENT, à peine débarqués dans la vaste cour où s'arrêtent nos voitures, à proximité des élégants bâtiments des services frontaliers, nous apprenons que les représentants du C.A.M.K. sont encore en ces murs — ils avaient fixé cette journée comme ultime délai d'attente — et nous ne tarderons pas à les voir arriver dans les salons où les voyageurs patientent confortablement en attendant d'être autorisés à poursuivre leur périple.

Avec Nicolas, jeune interprète dont le français est impeccable, voici M. Klovov qui sera notre mentor tout au long de notre séjour en U.R.S.S. Congratulations d'usage, pointage de la liste des membres de notre délégation, passage devant les différents préposés qui, avec un sourire très amical, prennent note de la description de nos bijoux en or, de notre excellent état de santé, de notre avoir en devises et autres petites broutilles imposées à eux comme à nous par le règlement en vigueur.

Tout cela va sinon très vite, du moins sans histoire. La visite des véhicules s'effectue elle-même symboliquement et fi-

nalement, après un dernier regard à la fontaine qui vous distribue gratuitement et sous pression une eau gazéifiée dans un verre préalablement rincé au jet, notre petite caravane s'ébranle en direction de la ville elle-même, sise un peu en arrière de la frontière polono-russe.

★

LE programme, dans l'immédiat, est de se restaurer. Il est en effet quatre heures de l'après-midi et rappelez-vous que nous roulons pratiquement depuis vingt quatre heures sans grand ravitaillement.

La faim aidant, le plaisir d'être enfin en Russie adoucissant les angles, nos commensaux font bon accueil au borchitch cette soupe traditionnelle où se mêlent choux, viande de bœuf et crème aigre et même le pétillant jus de pomme qui, ici, tient lieu de boisson de table leur paraît délectable — Ce jugement empressons-nous de le dire, devait être promptement révisé !

Quelques minutes sont encore consacrées à visiter le magasin où, près de la gare, sont offerts comme à l'Occident tous les cadeaux ou objets utiles pouvant ten-

ter les voyageurs — quand nous disons « offerts » c'est manière de parler car, à y bien regarder, les prix des produits manufacturés sont élevés — et, vers les six heures du soir, chacun regagne la vaste place publique où sont garées voitures et remorques.

Une foule considérable stationne autour des véhicules et c'est comme des vedettes que nous quittons BREST, en procession derrière la « Volga » officielle de nos hôtes, conduite par un champion automobile qui nous ouvre la route avec maestria.

★

A dire vrai, nous ne savons pas trop où nous allons, ni comment. Ce qui est clair, c'est que nous gagnons MOSCOU par la route, au lieu de nous envoler comme prévu par nous de MINSK pour LENINGRAD, où nous avons de fortes chances d'arriver dans ces conditions après la course !

Mais nous n'avons plus le choix des initiatives et nos guides, tout sourire, nous assurent que tout va très bien !

En vérité, la route que nous suivons est assez bonne, sinon parfaite (il y a des passages en « tôle ondulée », des trous aussi à l'occasion et nous touchons le « fond » des amortisseurs quelquefois) et si la circulation y est assez dense, l'on peut néanmoins circuler assez vite en dépit des charrettes et véhicules industriels qui, avec quelques « Vespa » de construction soviétique, constituent le gros de ce que nous rencontrons.

Seulement, nous avons affaire à l'immensité de ce pays où l'on parcourt des dizaines de kilomètres sans rencontrer une isba, où les agglomérations sont distantes de centaines de kilomètres. Et c'est à la nuit noire, vers les onze heures du soir que nous arrivons à SMOLENSK, première ville étape, seul point d'arrêt avant Moscou en ce qui nous concerne.

Plutôt que d'entrer en ville, la voiture de nos hôtes s'engage dans la nature... ce qui nous laisse un moment perplexes. Très vite pourtant, nous sommes fixés : c'est dans un camp de camping que nous pénétrons, un camp endormi où nous passerons la nuit sous la tente après avoir transporté nous-mêmes tous les éléments de literie, pris un repas froid en plein air et procédé à une petite promenade.

digestive en pyjama pour gagner la baraque des douches !

Car le lendemain matin, le départ pour Moscou est prévu à l'aube !

★

Le camping, en soi, est sûrement une bonne chose. Principalement pour qui a choisi d'en faire. Mais pour le voyageur épuisé par 2.000 km parcourus quasi sans désespérer en voiture, cela n'offre qu'un confort trop relatif pour être apprécié. Et nos compagnons, se remémorant nos descriptions des palais soviétiques (souvenir de notre précédent voyage) se regardent sans comprendre !

Après cinq heures de sommeil, la caravane s'enfonce plus avant vers Moscou. De nouveau le ruban de la route se déroule sous nos pneus. Les kilomètres défilent sans autres interruptions que celles, inévitables, consécutives au ravitaillement en essence dans des dépôts militaires ou administratifs et celle du repas de midi, pris chaud... dans un nouveau camping

Cela semble tourner à la position de principe et nous nous en étonnons auprès de Nicolas. Le pauvre ne sait que dire, ce n'est pas lui qui décide, mais il ressort de notre conversation qu'à nous attendre sans savoir au juste quand nous arriverions, il était difficile de réserver des chambres dans un moment où les hôtels sont pleins.

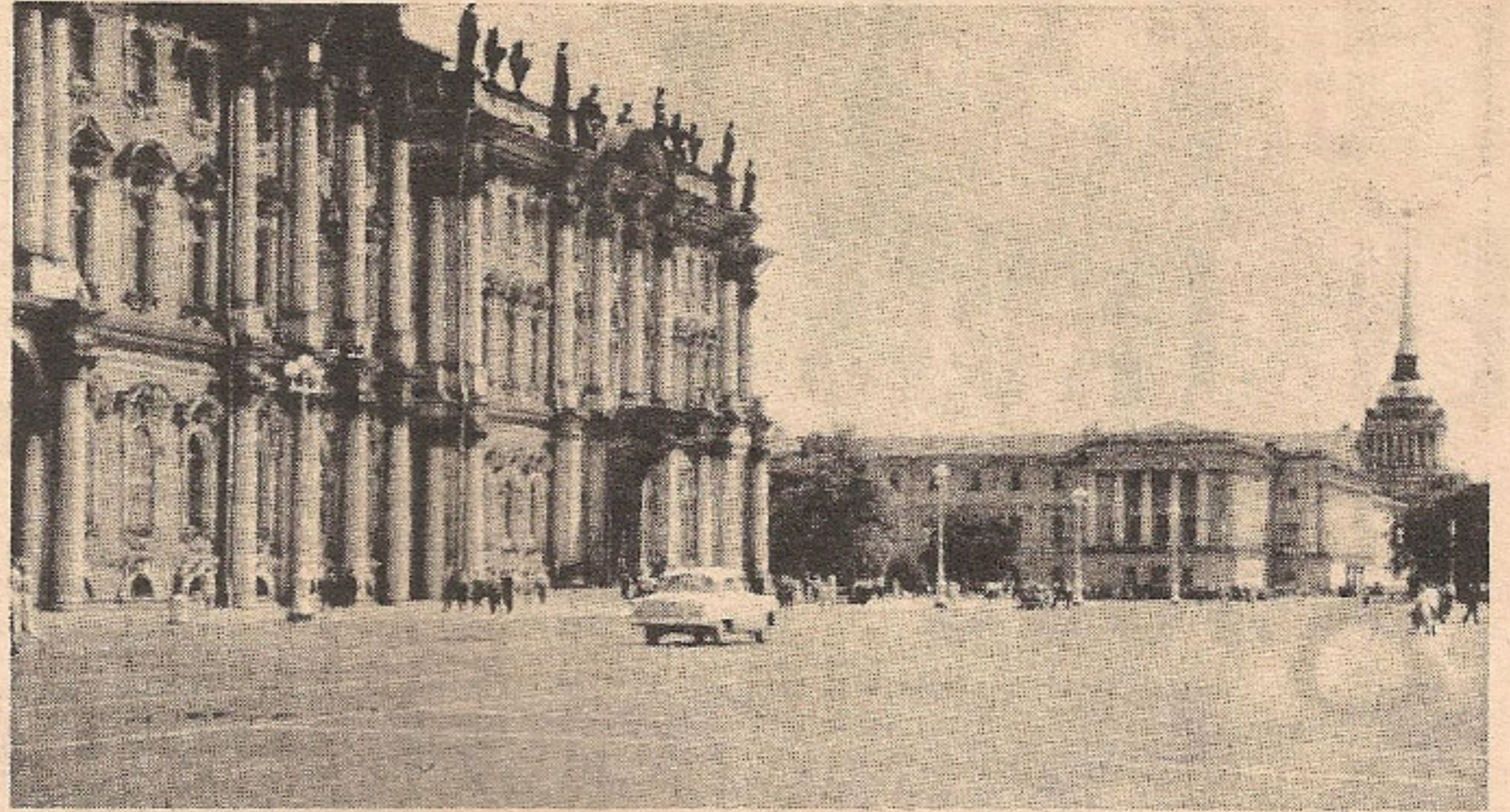
Difficile ? voire ! Mais l'argument qui nous est opposé est défendable... et nous n'insistons pas, résolus à supporter l'inconfort jusqu'à l'arrivée à LENINGRAD. En route par conséquent — l'estomac quasi creux car la cuisine, à la cantine du camping, a rebuté tout notre monde — et bientôt c'est la banlieue de Moscou, où une importante délégation du C.A.M.K. est rassemblée en un point donné pour nous accueillir.

Il est trop tard — nous dit-on — pour prendre l'avion. Par contre, nous avons un train dans la soirée, vers le minuit, ce qui laisse le temps d'embarquer le matériel et de dîner en ville.

L'opération cependant se déroule en trois temps : primo, mettre motos et outillage sur un camion ; secundo, gagner ensuite un... camping où, connaissant désormais nos sentiments à l'égard de ces organismes, l'on nous fera seulement laisser nos voitures, que nous ne reprendrons qu'à l'instant de regagner la France.

Pour l'heure, des taxis emmènent vos serviteurs et leurs bagages vers un hôtel acceptable — enfin ! — où chacun se change avant de retrouver nos hôtes au restaurant.

Salon luxueux, chère honorable, vin et vodka nous remettent dans l'ambiance et c'est d'humeur joyeuse que nous quittons Moscou peu après, promettant à Alla, charmante interprète venue partager ce dîner, de la retrouver au retour. Car si nous sommes à Moscou depuis quelques heures, nous n'en avons pratiquement rien vu et n'en verrons ce soir que les rues qui nous mènent à la gare.



De bas en haut :
Tout notre groupe en visite touristique à Leningrad.
Toujours à Leningrad, la statue du Tsar Pierre Le Grand (si nos souvenirs sont bons, car pour lire l'inscription... !)
Place et Palais d'hiver des Empereurs de Russie à Leningrad.

Ici se place un incident comique, notre petit groupe arrivant à l'instant où le train, pourtant retardé en notre honneur, s'ébranle comme à bout de patience. Chacun grimpe où il peut, avec ce qu'il peut emporter de ses bagages, et il se passera un bon moment avant que nous nous retrouvions les uns et les autres dans les compartiments-lits qui nous ont été réservés.

★

FINALEMENT, personne ni rien ne manque à l'appel. Une bonne nuit de sommeil réparateur et c'est avec un soleil radieux — il fait huit degrés de chaleur — que nous débarquerons à LENINGRAD le lendemain matin, accueillis de façon charmante par les organisateurs de la compétition prévue en cette ville splendide.

Il faut vous dire que la course... a été courue. Nous arrivons avec un gros retard, auquel nos guides depuis BREST ne sont pas étrangers. (Il eut été si simple de prendre l'avion à MINSK.)

Malgré tout, l'accueil qui nous est fait reste très chaleureux et l'AUTOMOTOKLUB DE LENINGRAD, nous invitant d'emblée pour l'année prochaine, tient absolument à nous garder, à nous recevoir toute la journée. Nous vivons donc une après-midi de vacances magnifique, visitant toutes les beautés de l'ancienne capitale des Tsars, entourés de prévenances, reconduits enfin en train qui, après une autre nuit de voyage, nous amènera à TALLINN où commenceront les choses sérieuses.

A TALLINN, où reste à disputer le second jour de course.

(A suivre) R.C.D.





A L'AUTRICHE LES 6 JOURS INTERNATIONAUX

DESCRIPTION DE L'ÉPREUVE

Les I.S.D.T. se présentent cette année sous une forme améliorée tendant à un départage au fil des jours pour les équipes, ex-aequo en points de pénalisations et non plus comme précédemment, en une explication le dernier jour sur la piste de vitesse. La formule semble bonne et permet de juger plus facilement les mécaniques et les hommes dans les épreuves spéciales.

La longueur totale à parcourir était de 1.780 km en 6 étapes de 130 à 427 km suivant les jours. Et chaque jour une épreuve spéciale.

4 sortes de ces épreuves furent choisies :

- Une épreuve d'accélération-freinage.
- 2 épreuves de parcours montagneux de 3 et 10 km.
- 2 épreuves de moto-cross en terrain difficile genre zone de Trial par endroit et de 12 km de long où les concurrents sont lâchés par 2.
- 1 épreuve de vitesse pure d'une heure.

Le parcours lui-même conserve chaque jour droit de sélection. Et les routes divisées en 4 catégories suivant leur qualité allaient du goudron au parcours Trial. Cette dernière catégorie était par exemple longue de 30 et 50 km le 4e jour.

L'ORGANISATION

L'organisation, primordiale pour une pareille épreuve, ne comptait pas moins de 3.500 personnes gravitant autour des 275 motos parties le 1er jour. Cette organisation a malheureusement souffert énormément d'une chose, de l'avis général : c'est de la comparaison avec celle de l'an dernier en Tchécoslovaquie !

Contentons-nous de remarquer un service de presse défaillant et lent à publier les résultats, donnant peu d'indication sur le parcours. Les coureurs eux-mêmes souffrirent de ce manque de précision dans les difficultés, aussi l'avantage allait aux équipes super-organisées qui déléguaient des hommes en reconnaissance pour le lendemain.

Lacune incroyable, on ne voyait peu ou pas d'infirmiers : Nous avons fait dans le cadre de la course, 2 journées complètes et la discrétion de ceux-ci était si grande que nous n'en avons pas vus ! Même le long des épreuves spéciales.

Mais il est un autre problème, beaucoup plus général aux « Six Jours » et qui est celui du Jury. Il eu à intervenir deux fois d'une façon décisive et arbitraire. Le 4e jour lors de l'épreuve de « Cross-Trial » et lui faisant suite, était une portion de passage si difficile et si raide qu'il se produisit de gros embouteillages. Tout le monde, ou à peu près, fut pénalisé pour retard. Le Jury accorda 30' de bonification.

Le 6e jour pour rallier le terrain d'aviation de Zelweg où se tenait l'épreuve de vitesse, l'organisation avait disposé une section où se reproduisit l'aventure du 4e jour. Le Jury neutralisa la section.

Décisions criticables car elles sont différentes pour deux mêmes cas.

L'Organisation avait évidemment complètement faussé les résultats. Alex Collin nous déclarait au soir de la 4e journée : « L'équipe Belge du Vase serait dans les premières places si l'on n'avait pas donné les 30' de bonification, car nous avons forcé le passage ». Autre exemple caractéristique, le Dimanche les résultats affichaient la Tchécoslovaquie vainqueur du

Trophée. Puis subrepticement ceux-ci furent décrochés et après la décision du Jury, l'Autriche fut proclamée vainqueur !

LA COURSE AU JOUR LE JOUR

Le 1er jour (427 km avec montée au Grossglockner) sera la plus longue étape de cette année. Pour le Trophée (équipe de 6 hommes, 3 cylindrées différentes de fabrication nationale) l'Italie est déjà écartée par l'abandon de Moscheni sur Capriolo 125. L'Allemagne de l'Est est en tête avec les bons points gagnés lors de l'épreuve d'accélération-freinage qui fut diversement appréciée car mal délimitée pour les coureurs.

Pour le Vase d'Argent (4 pilotes et 2 cylindrées différentes sans exigence de fabrication nationale) la lutte sera beaucoup plus monotone car l'Italie B va se porter en tête et y rester jusqu'à la fin avec 0 point de pénalisation devant la Tchécoslovaquie B. Perdant toute chance on trouve la Suisse B avec Fidler décidément peu favorisé par son AJS dont l'embellage a rendu l'âme et l'Angleterre avec l'abandon du célèbre trialiste Sammy Miller dont un goujon de culasse de sa Greeves a lâché (ceux-ci sont en alliage léger pour mieux suivre la dilatation du cylindre de même matière).

Le 2e jour, l'Autriche va se porter en tête avec 2.116 bons points grâce aux performances sensationnelles de ces Puch inattendues puisque boudant l'épreuve depuis quelques années. Non pénalisées viennent ensuite : 2. Allemagne de l'Est, 2.087 bons points ; 3. Tchécoslovaquie, 2.073 bons points ; 4. U.R.S.S., 1.996 bons points ; 5. Suède, 1.986 bons points.

La remontée de la Suède au cours des journées suivantes va être remarquable.

Dans les Equipes de Vase d'Argent, quelques malheurs dont un chez les Belges : Maréchal (175 C.Z.) se croyant en retard le matin, met en marche son moteur dans le parc. Oh, malheur, il lui restait un instant encore avant son départ officiel, et c'est 5 points de pénalisation qui vont reléguer la Belgique à la 17e place.

Le 3e jour, épreuve de 170 km avec une petite course de côte en montagne. C'est un jour de repos ! Aucun abandon à noter.

Pour le Trophée : 1. Autriche, 6.252 bons points ; 2. Tchécoslovaquie, 6.005 bons points ; 3. Suède, 5.810 bons points.

Le 4e jour, pour le Trophée, drame dans l'équipe Tchéque : nous voyons au départ sous une petite pluie fine, Polanka (175 C.Z.) impuissant à démarrer sa machine, 1 point de pénalisation qui coûtera la victoire à la Tchécoslovaquie. L'année dernière déjà, il eut le même ennui.

Journée de 408 km extrêmement dure en particulier pour les 75 cc. F.N. qui seront éliminés pour retard. Hormis l'incident déjà mentionné, les coureurs trouvèrent de la neige au Solkerpass à 1.790 mètres et la descente fut éprouvante.

L'Allemagne de l'Ouest jusqu'alors 5e pour le Trophée, perd son chef d'équipe Zitzewitz qui est gravement accidenté, et doit ainsi supporter 100 points de pénalisation par jour.

Le 5e jour, les positions de tête restent inchangées tant pour le Trophée que pour le Vase, mais la Suède a fait un gros effort et récolte le maximum de bons points dans l'épreuve de cross. Tibblin n'est pas là pour rien !

Ce qui rapproche la Suède à 15 bons points de l'Autriche. La lutte sera chaude demain sur le circuit de vitesse.

6e Jour.

Grosse déconvenue hélas, pour les Suédois : Tibblin (Husqvarna) casse sa chaîne au départ et est pénalisé d'un point car on doit pouvoir couvrir les 20 premiers mètres avec le moteur. La chaîne est tombée lorsqu'il a actionné le kick et les rumeurs au soir de la journée parlaient d'un sabotage tant l'atmosphère était mauvaise. Plus loin les pilotes trou-

veront un véritable « os », assez inattendu pour le dernier jour où 130 km les amenaient sur le terrain d'aviation, théâtre de 5 courses successives d'une heure. Les retards à l'arrivée de cette étape étaient très variable suivant l'aide que les pilotes avaient reçue des hommes placés là par certaines équipes et « travaillant » d'une façon nettement préférentielle. Tout cela est contraire au règlement et bien loin du sport.

L'heure de vitesse ne permit pas à la Suède de rester à la 2^e place car les Tchèques furent là encore les meilleurs.

Les Britanniques n'ont pas fait parler d'eux ce jour là ni les jours précédents. Même pas en grosse cylindrée où il y avait Ken Heanes et Chilton sur Triumph, car l'Allemand Sébastian Nachtmann sur une 600 B.M.W. d'usine remporta la totalité des épreuves spéciales. Son pilotage était remarquable tant en vitesse, que cross ou trial (il est Champion d'Allemagne de Trial pour la catégorie plus de 350).

Fort intéressant était de voir tous ces pilotes virant très vite avec leurs pneus cross sur le ciment. Certains terminaient même la courbe dans l'herbe sans inconvénients.

Les Italiens avaient troqué leur Barbour Suit contre la combinaison de cuir et c'était un beau spectacle que celui des 100 cc. Gilera groupées et virant à la limite avec dessus des pilotes à plat et en tenue ad-hoc. Très spectaculaire et tenant un peu du cirque était l'allemand Schmitter (N.S.U. Max) qui était certainement un des plus rapide dans la courbe où nous étions.

Et l'épreuve se termine sans joie en cette fin d'après-midi : tout dépend du Jury.

RESULTATS FINALS

Trophée :

1. Autriche (0) 11.746 bons points ; 2. Tchécoslovaquie (1) 11.811 ; 3. Suède (1) 11.705 ; 4. Angleterre (2) 11.406 ; 5. Allemagne de l'Est (14) 12.168 ; 6. U.R.S.S. (28) 11.398 ; 7. Allemagne de l'Ouest (305) 11.220 ; 8. Pologne (407) 9.716 ; 9. Italie (600) 9.700.

Vase d'Argent :

1. Italie B. (0) 8.280 bons points ; 2. Allemagne de l'Ouest B. (0) 8.130 ; 3. Tchécoslovaquie B. (0) 8.127 ; 4. Italie, A. (0) 7.741 ; 5. Tchécoslovaquie A. (0) 7.738 ; 6. Allemagne de l'Est A. (0) 7.624 ; 7. Hollande A. (0) 7.351 ; 8. U.R.S.S. B. (1) 7.566 ; 9. U.R.S.S. A. (2) 7.699 ; 10. Hollande B. (2) 7.297 ; 11. Belgique (5) 7.194 ; 12. Allemagne de l'Est B. (9) 7.453 ; 13. Autriche B. (122) 7.376 ; 14. Pologne (207) 6.407 ; 15. Autriche A. (300) 6.885 ; 16. Finlande (300) 6.640 ; 17. Suisse A. (313) 6.738 ; 18. Allemagne de l'Ouest A. (446) 6.631 ; 19. Roumanie A. (503) 6.042 ; 20. Grande-Bretagne (600) 5.350 ; 21. Suisse B. (814) 4.873 ; 22. Roumanie B. (900) 4.815.

Equipe de marque :

1. Italie, Capriolo II (0) 6.312 ; 2. Allemagne de l'Est, M.Z. I (0) 6.219 ; 3. Tchécoslovaquie, C.Z. II (0) 6.158 ; 4. Allemagne de l'Ouest, Kreidler II (0) 6.164 ; 5. Italie Gilera (0) 6.147 ; 6. U.R.S.S., I. III (0) 5.963 ; 7. Autriche, Puch II (0) 5.934 ; 17. Belgique, Jawa (0) 5.452.

Equipe de Club :

1. Allemagne de l'Ouest, ADAC-Württemberger, Stuttgart (0) 5.752 ; 2. Tchécoslovaquie, Zentr. AMC, CSSR II (3) 5.948.

Equipe militaire :

1. Tchécoslovaquie B. (0) 6.050 ; 2. Grande-Bretagne A. (33) 4.930.

Statistiques :

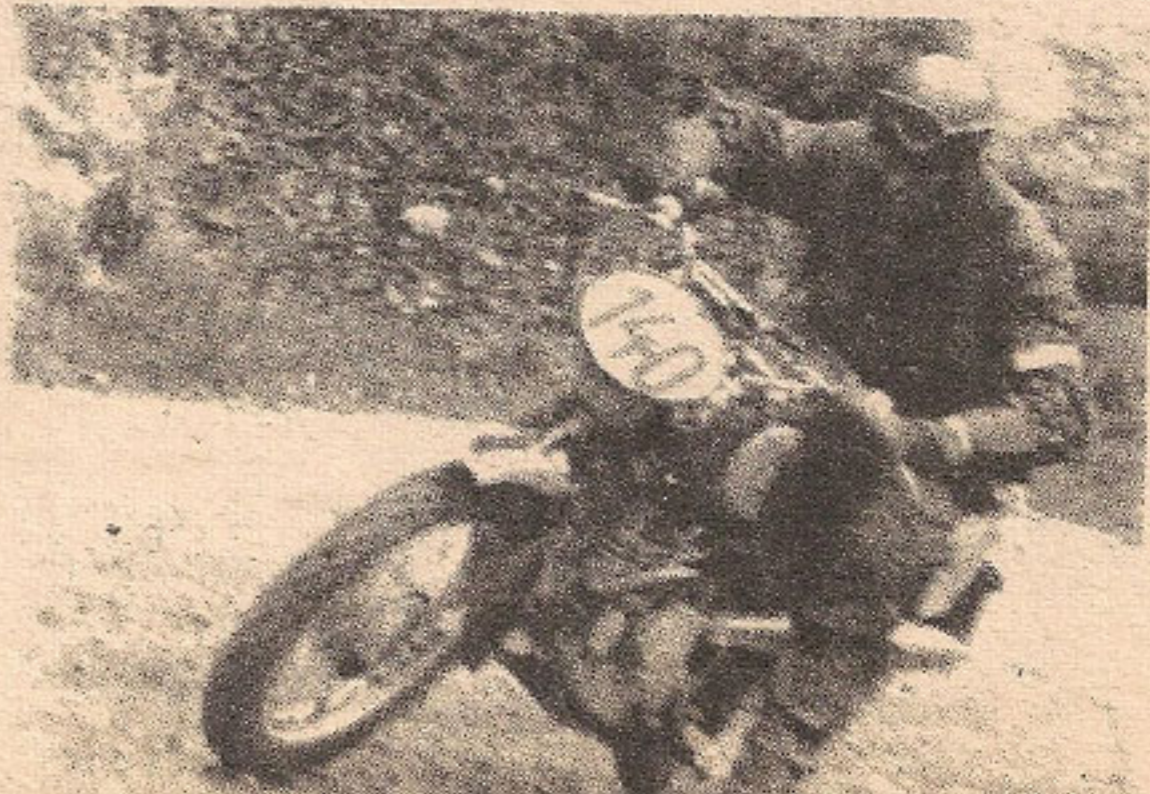
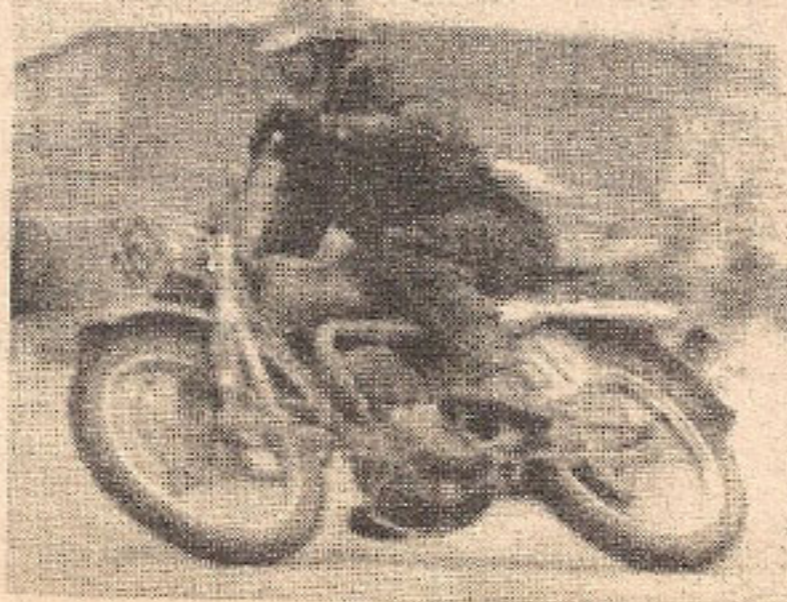
191 Médailles d'Or ; 66 Médailles d'Argent ; 13 Médailles de Bronze ; 47 Abandons.

A droite, les remarquables 50 cc Kreidler, dont cette vue témoigne de leur puissance.

Ci-dessous : ambiance d'un départ à 5 h. du matin sous la pluie. 2 minutes de vérité, partira, partira pas!.. Ici, Colin (14) sur Jawa 250 (mé-daille d'or).

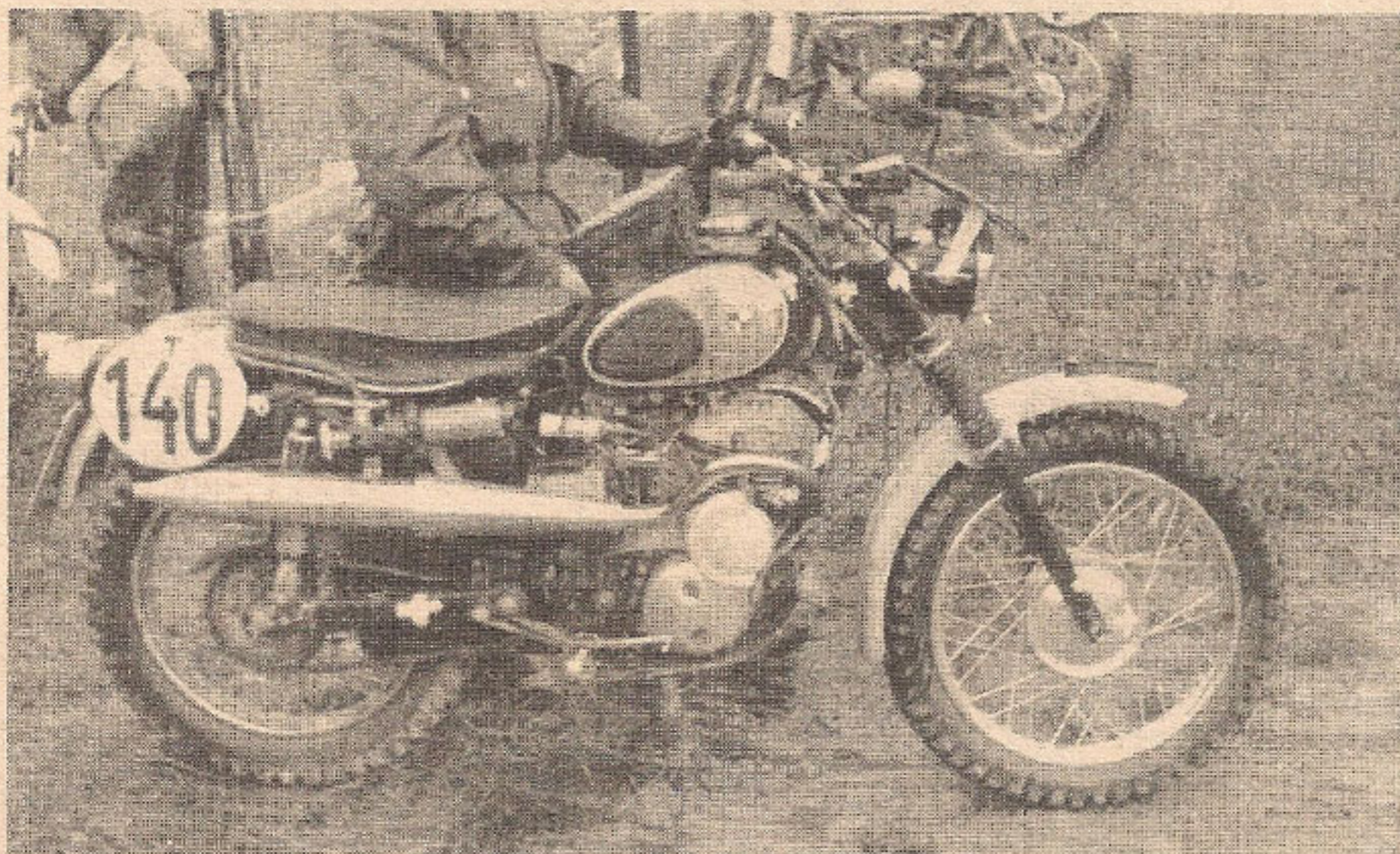


Ci-contre : pour l'équipe Belge du Vase, beau palmarès 3 médailles d'or, 1 d'argent ainsi que la médaille d'or des constructeurs. Ci-dessous, Tibblin, qui prend cet angle d'inclinaison avec des pneus cross, pendant l'heure de vitesse. A droite en bas, une des 250 cc Puch victorieuses.



et maintenant,

SUIVONS LES PILOTES PENDANT 1 DES 6 JOURS



Une Puch 250 d'usine de l'équipe vainqueur du trophée.
Remarquez la bouteille d'air comprimé sous la selle.

Tout l'attirail du parfait coureur de « 6 jours » est fixé sur le garde-boue, les 2 chambres à air sont passées dans la ceinture de veste. Ici la Greeves 250 du suisse Sonderegger.

Le matin, avant de partir, le pilote a 10 minutes pour les réparations, mais sans aucune aide extérieure. Quelque fois ceux-ci trouvent par terre, par hasard, la pièce qui leur manquait !



Il nous est possible de voir l'intérêt immense de cette épreuve absolument unique par l'ampleur de son parcours, de son organisation. Ce sont, à notre avis les 24 heures du Mans du sport motocycliste.

Le matin, les départs par groupe de 2 s'échelonnent sur 3 h. 1/2. A eux seuls c'est déjà un spectacle passionnant et tantôt l'on regarde dans le parc où le pilote, 10' avant son départ, peut vérifier sa machine, changer un pot d'échappement comme sur cette D.K.W. ou placer le fil de fer au bon endroit ! Tantôt l'on regarde les concurrents s'avançant par 2 sur la ligne de départ 2 minutes très épouvantables pour les nerfs de ces malheureux pris au saut du lit à 5 h. ! Lancer le moteur en quelques coups de kick alors que celui-ci est recouvert de boue, d'eau ruisselante ou de la rosée du matin n'est pas une opération portant à l'optimisme.

Il faut avoir vu trembler les mains de ce pilote tchèque dans ce lourd silence du matin qu'il essaye en vain de rompre ou cet autre enclencher joyeusement sa vitesse pour comprendre ce que ressent celui qui ne peut compter que sur lui et sur des paroles encourageantes.

Mais profitons de minutes creuses dû au respect des horaires pré-établis pour nous lancer sur le parcours. Longues minutes de silence en quelque sorte à la mémoire de ceux qui ont abandonné ! Aujourd'hui 300 km dont 100 de route goudronnée avec notre petite machine de Trial.

Ce qui frappe le plus lorsque l'on est véritablement dans le mouvement et que l'on juge les difficultés, c'est la vitesse formidable de certains lorsqu'ils dévalent des routes de terre battue. Il est en effet nécessaire d'arriver avec 10' d'avance au contrôle horaire pour s'assurer le temps d'une réparation éventuelle. Mais alors sur un tronçon de 25 km séparant 2 contrôles horaires la moyenne en 250 cc. passe de 46 à 75 km/h.

Nous voilà maintenant dans le Solkerpass et la montée est boue, pierre et neige sur 10 km d'un chemin de montagne. La descente est très grisante et les difficultés de passage au sommet dans quelques 20 cm de neige barrant ça et là le chemin sont un contraste saisissant.

Descente vertigineuse : un contrôle horaire est au bas de celle-ci.

Pilote et moto sont transformés de temps en temps en projectiles, catapultés par les bosses des écoulements d'eau traversant le chemin et que l'on n'a pas le temps de voir. Les bolidés descendant de la montagne filent maintenant entre les maisons du village à la sortie duquel se trouve le contrôle. 13' d'avance ? Juste le temps de faire le plein d'essence, de dégager le gros de la boue de la machine, un rapide coup d'œil sur les boulons, un coup de chiffon sur les lunettes, un gobelet de café sorti du thermos d'un supporter, vite avalé et voilà notre homme déjà pressé par la pendule officielle. On pointe et nouveau départ.

Au 150e km, c'est 1/2 heure d'arrêt pour le déjeuner. Pour accélérer sa digestion, les 12 km de l'épreuve de Cross vont suivre immédiatement, 12 kilomètres de chemin boueux, semé d'ornières, de trous et le plus difficile est en descente, le long d'un ruisseau. Presque inutile de dire que quelques motos y prirent le bain complet !

En reprenant la file des coureurs nous escaladons, par un bon chemin, le Klosterneuburgerhütte à 2.000 m. d'altitude. La descente s'annonce magnifique, à travers de grandes prairies rappelant un peu les sommets vosgiens. Rien ne laisse prévoir que les choses vont se compliquer :

la trace devient horriblement raide et étroite en pénétrant dans la forêt. Nous trouvons 2 concurrents bloquant le passage. Arrêt de justesse dans ces cailloux boueux. Encore ici, contrôle horaire au bas de la descente. Il créera bien du suspense et le spectacle de ces pilotes, carte de contrôle entre les dents, se ruant au pointage en bousculant tout ce qui les gêne avec les 140 kg de leur moto est passionnant.

Pour réussir les « 6 Jours » il faut vraiment une tension de la volonté de la 1re à la dernière heure. Présence d'esprit aussi pour ce pilote qui, lancé sur les 100 derniers kilomètres de route, se trouva en face d'un camion lui barrant la route : il « glissa » sa 350 cc. sous celui-ci plutôt que de le heurter de plein fouet. Le temps de la retirer, un coup de kick, et il est reparti.

Nous rentrons en compagnie de quelques « semeurs de pièces » roulant avec l'exacte copie des motos de la marque en compétition. Ainsi on peut venir discrètement en aide à un attardé, toutes les pièces de rechange sont là !

Et c'est l'arrivée. La fatigue ne semble plus compter pour ces hommes qui s'affairent fiévreusement soit sur un pneu à changer, soit sur un carter d'huile à vidanger ou encore sur un feu rouge défaillant.

Et à l'heure idéale on pousse sa moto dans le parc après un rapide coup d'œil des commissaires sur lumière, avertisseur et autres accessoires obligatoires. Ouf, après mille embûches notre homme est encore rentré sans pénalisation. D'autres moins heureux n'ont pas la même satisfaction, mais c'est tant mieux pour la course elle-même.

APERÇU SUR LES MOTOS

Les épreuves spéciales ont mis en valeur les performances propres des machines. En 50 cc., seul concurrent sérieux, le Kreidler de 4 CV et 4 vitesses. A noter que le pilote suisse Haller, venu au Trial de Clamart, courait sur sa machine de Trial qui s'est très bien classé (médaille d'or).

En 75 cc. les Capriolo n'ont pas été inquiétés, les F.N. étant peu préparés, mais leur moteur semble puissant.

En 100 cc. suprématie quasi absolue de la 100 cc. Gilera, très jolie petite machine suivie de très près par la C.Z. à 6 vitesses et le 100 cc. Hercules donné pour 9-10 CV.

En 125 cc. les lauriers sont partagés entre Puch et C.Z. et Capriolo. La boîte à 6 vitesses de la C.Z. l'a incontestablement avantagé dans l'épreuve de cross car la Puch semble véritablement la plus puissante.

En 175 cc. les premières places ont été acquises par Puch, M.Z., C.Z. et Husqvarna. Les Hercules et C.Z. sont données pour 15 CV.

En 250 cc. la Husqvarna avec Tibblin s'est taillée la part du lion, laissant toutefois des premières places à Puch, M.Z. et Zündapp.

En 350 cc., les Jawa sont très fortes (mais quels pilotes aussi). La N.S.U. Max de Schmler et la M.Z. décrochèrent des victoires.

Au-dessus de 500 cc. suprématie absolue de la B.M.W. 600 de Nachtmann, annoncée modestement à 38-42 CV !

Et pour diriger toutes ces machines remarquons l'organisation importante des russes venus avec camion tout-terrain, et dont les pilotes étaient soumis à une bonne discipline : Ils n'avaient pas le temps de se poser des questions en arrivant au parc !

Les managers italiens étaient aussi très affairés, chrono en main.

L'équipe B.M.W. avait véritablement la décontraction Britannique.

Quant aux pilotes, il est tout d'abord intéressant de remarquer que nous n'en avons pas vu un seul qui n'aurait pas été à sa place : tous très entraînés. Les silhouettes les plus caractéristiques étaient celles des Russes fonçant quelquefois inconsidérément les 2 jambes lar-



Passage à niveau fermé pour des concurrents impatients. Quelles différences voyez-vous entre les 2 motos de gauche et celles de droite ? Aucune, ces dernières sont des motos « suiveuses ». Ci-contre, un Russe change de pneu en 12'... mais un anglais a été chronométré en 3'.



A la fin d'une journée, avec les minutes gagnées sur le parcours, on a quelques fois le temps de laver sa machine et de découvrir de désagréables surprises ! Remarquez le nouveau gros cylindre en alu chemisé de cette Greeves.

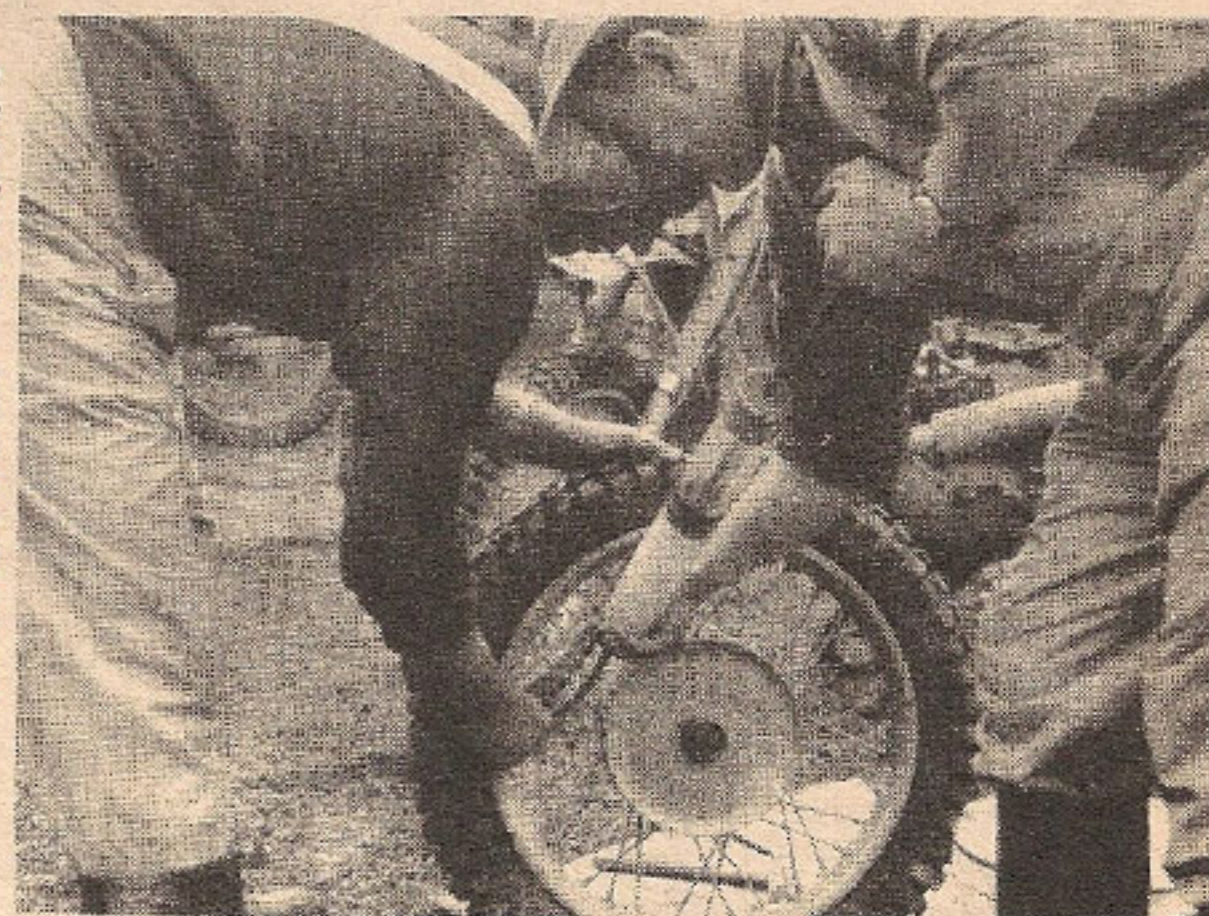
La seule aide extérieure admise : l'injection d'un liquide anticrevasion (en bas à droite).



gement écartées mais peu à l'aise dans la boue, celles des Tchèques « assis sur le réservoir » et les mains très hautes, celles des Suédois en position très basse et très groupés sur leur machine, celles des Allemands style trial avec un « guidon de machine agricole » ou celles enfin des Anglais avec un guidon très bas.

Note très optimiste pour terminer. Les « 6 Jours » ont encore de belles années à vivre, malgré l'industrie de la moto en baisse générale, dit-on en France ! Jugez plutôt : 31 équipes de marque (de 4 motos chacunes) représentant 22 maisons différentes et pour le prestige de 8 Pays. On croit presque rêver lorsque l'on pense que les dernières machines françaises ont roulé aux « Six Jours » aux environs des années 30 !.

Claude PEUGEOT





M. F.X. BULTO

LA 175 BULTACO DES RECORDS

Sa Description

Son Comportement

DANS notre numéro 1511 du 15 Octobre, nous avons déjà longuement parlé des 5 records du Monde que la Bultaco vient de glâner à Montlhéry, pilotée par Georges Monneret, Grace, Cama, Gonzalez et Quintanilla.

Nous avons raconté comment eut lieu le « mariage » Monneret - M. Bultaco. Monneret qui, patronné par Esso, a pour but de conquérir tous les records du monde solo sur 24 heures, de 75 à 1.000 cc., et M. Bultaco qui dirige les destinées de la Bultaco. Nous avons également raconté les 36 heures de la tentative, dont le 1er tiers passé à d'ultimes essais et retouches du carénage en raison du vent par rafales qui s'était levé — nous avons raconté ce record sans histoire... si un bris de cadre n'était survenu, la nuit, alors que les records des 12 heures n'étaient pas encore battus.

Aujourd'hui, nous parlerons plus spécialement de la machine, de ses caractéristiques, de son comportement.

DANS notre numéro 1496, nous avons déjà raconté comment est née la Bultaco, en mars 1959.

Précédemment, M. Bultaco dirigeait le département technique et compétition de la Montesa. Mais quand cette marque — en raison de ses victoires faciles et sans concurrence sur les circuits espagnols — décida d'interrompre — tout au moins pour un temps — ses activités sportives, M. Bultaco, poussé et soutenu par ses pilotes et ses proches collaborateurs, constitua, avec M. Chalamanch, également ingénieur chez Montesa, une nouvelle Société la Cemoto.

Le but était de réaliser des petites cylindrées deux temps, d'un caractère « sport » pour la plupart, la marque, « Bultaco », devant être lancée par la compétition sportive (vitesse, cross, endurance, rallyes, etc).

C'est donc en mars 1959 qu'apparut le premier modèle de la marque, la « Tralla 101 » de 125 cc. et plus de 12 CV (!) dont un exemplaire est actuellement entre nos mains à fins d'essais.

★

Depuis cette date, les Bultaco se trouvent sur tous les circuits espagnols (où son principal adversaire est la Montesa, revenue à la compétition par la force des choses), mais également à l'étranger (Cama fut victorieux au Grand Prix de France 1960 à Clermont-Ferrand, Grace fit le déplacement au TT, etc).

Et c'est pour compléter son palmarès sportif, que la Bultaco est venue encore s'attaquer à cinq records du Monde à Montlhéry.

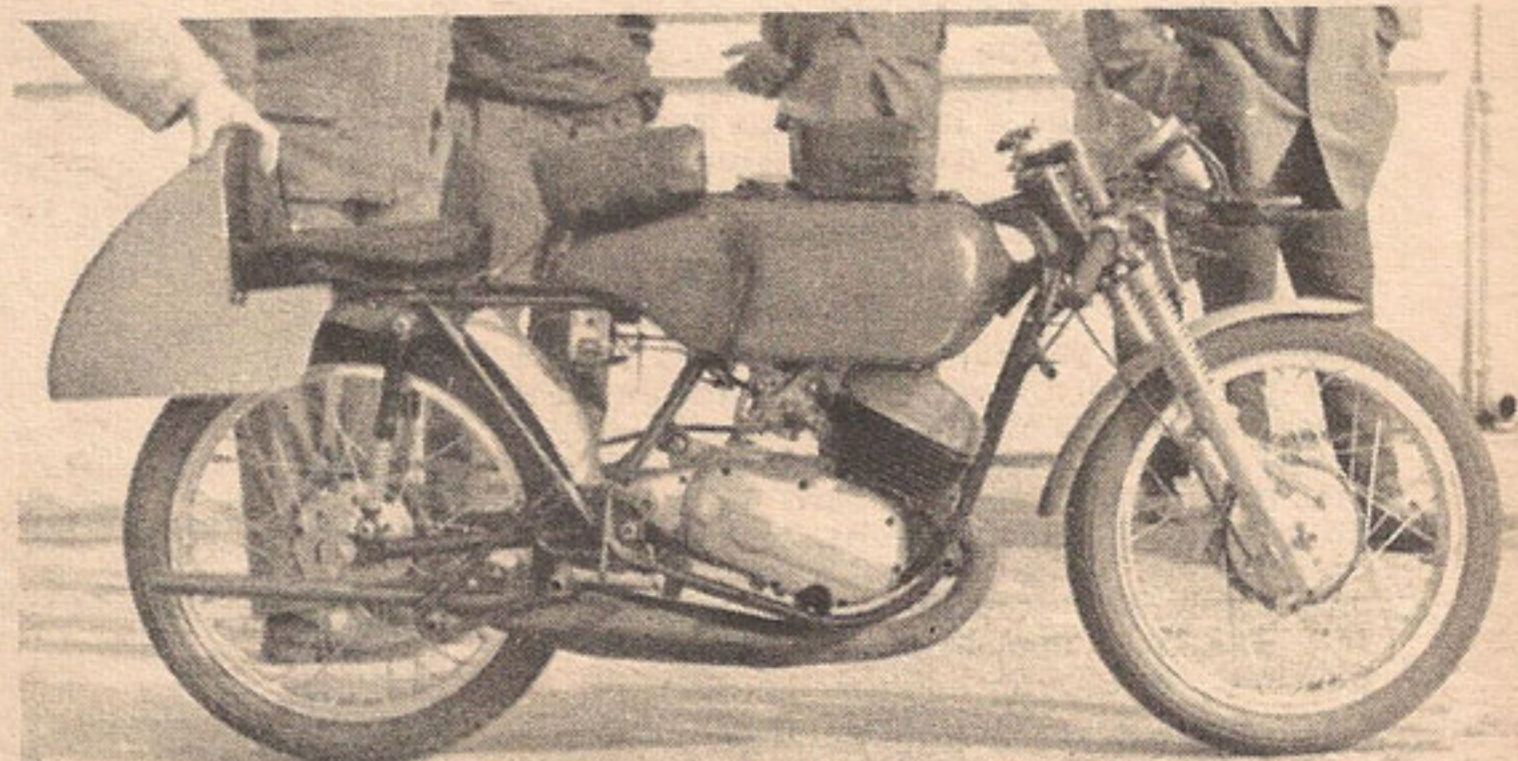
★

Mais, pour M. Bultaco, la compétition n'est pas seulement un argument publicitaire, c'est également un excellent banc d'essais dont profitent ses machines de série... en attendant de faire, un jour, (c'est là le rêve de M. Bultaco) une petite « Manx » 2 temps pour les pilotes privés.

Or, dans la vaste expérience de l'équipe Bultaco, il manquait celle des records... et, une semaine avant la tentative victorieuse, M. Bultaco n'était guère tranquille et nous écrivait personnellement : « ...Maintenant que notre machine des records est presque prête, je ne puis nier que je ressens, en mon for intérieur, une certaine appréhension, bien que j'essaie de prévoir les incidents de route qui peuvent survenir. Il est vrai que c'est notre première expérience de Montlhéry et d'une épreuve de ce genre... ».

LA MACHINE DES RECORDS

La 175 des records sans son carénage. Notons l'inclinaison du moteur dans un cadre qui ne lui est pas destiné, ainsi que le très long système d'échappement.



COMMENT se présente, en deux mots, la 175 cc des records ?

Le moteur 175 cc. « dégonflé » de la « Sherpa S » (la machine de cross), monté dans le cadre de la 125 cc. « Grand Prix ». Donc, à peu de chose près, mais avec le carénage en plus, l'aspect extérieur de la 175 Bultaco qui triompha à Clermont-Ferrand aux mains de Cama.

LE MOTEUR

Toute la partie basse du moteur est celle de la « Tralla » de série, avec son embiellage (donnant une course de 60 mm.), ses carters (sinon que celui côté sortie de boîte est échanuré), sa transmission.

Là dessus un cylindre en alliage chemisé, mais dont l'alésage (de 51,5 sur la 125 cc.) est porté à 60,9 mm, nous donnant un moteur très légèrement supercarré de 174,77 cc.

LE DIAGRAMME DE DISTRIBUTION

M. Bultaco a bien voulu nous donner le diagramme de distribution de sa machine des records. En effet, la connaissance de ce diagramme n'est en rien la clef du secret pour obtenir un moteur à très haut rendement : interviennent encore la largeur des lumières, leur disposition, leur orientation, ceci en ne parlant que de l'écoulement des gaz dans le cylindre et le carter moteur.

Ce diagramme, que nous publions ci-joint, nous montre :

— une admission assez longue, sur 152° de rotation du vilebrequin (on trouve 147° sur la 250 Adler de course),

— un long transfert sur 131° de rotation du vilebrequin (112° sur la 250 Adler compétition et 117° sur la 125 M.Z. de 1958),

— un échappement sur 162° (tout comme sur l'Adler, mais plus que sur la 125 M.Z. de 1958 où nous trouvons 144°),

— en conséquence de ces deux dernières valeurs, le retard de la fermeture de l'échappement sur celle du transfert est de 15,5° (25° sur la 250 Adler, mais 13,5° sur la 125 M.Z.), un peu plus bref que la valeur habituellement rencontrée, ce qui limite les pertes de gaz frais par l'échappement encore ouvert. L'avance de l'ouverture de l'échappement sur celle des transferts ayant la même valeur, il faut supposer des lumières bien dessinées pour pouvoir assurer une bonne canalisation des gaz brûlés vers l'échappement, sans refolements vers les transferts.

LA CULASSE A SAIGNEE

Dans notre n° 1.496, nous avons déjà montré et décrit la culasse des Bultaco avec leur profonde « saignée » longitudinale.

Pour les records, il fut évidemment fait appel à la même culasse. Mais, pour dé-

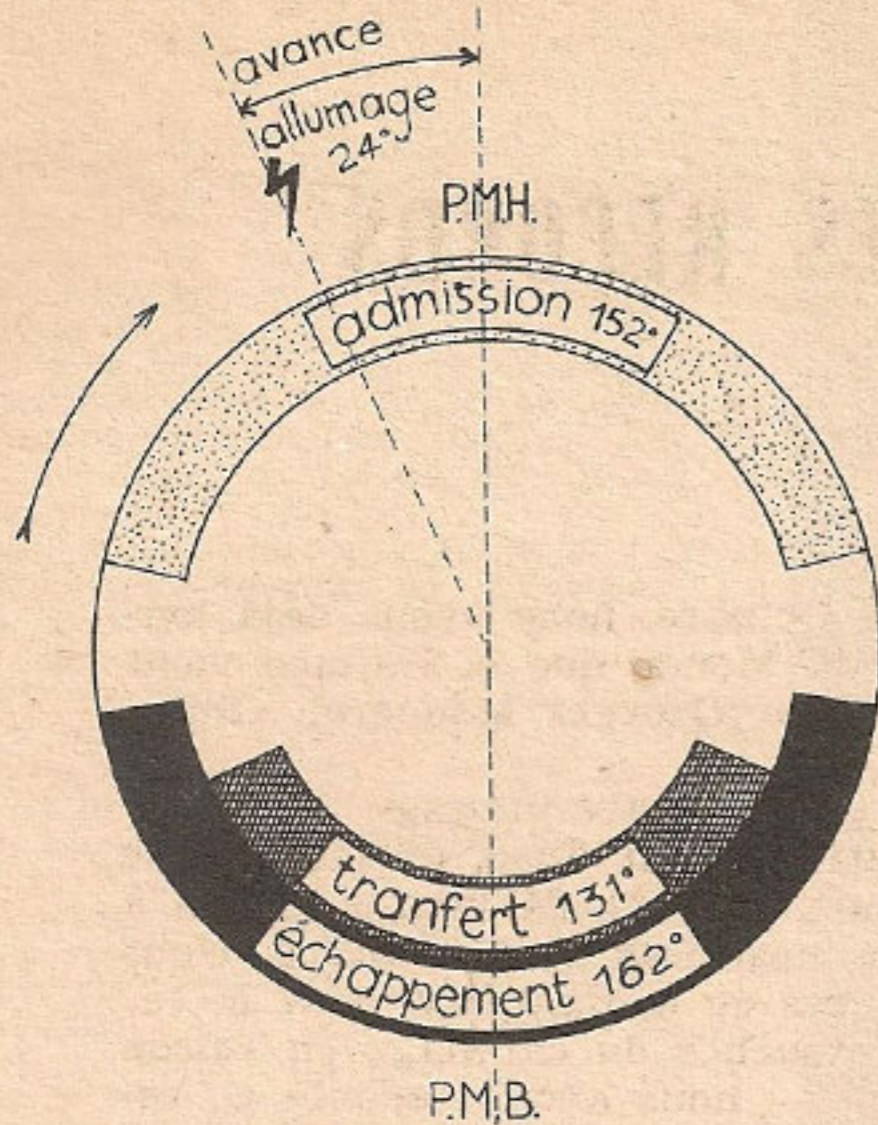


DIAGRAMME DE DISTRIBUTION

gonfler le moteur, le taux de compression a été ramené de 13,5 à 1 à 9 à 1 en retouchant cette culasse, en élargissant notablement cette saignée.

LE PISTON ET SES 2 SEGMENTS EN « L »

Le piston est un Mahle construit sous licence en Espagne par F.I.S.A. Il s'agit d'un piston simplement coulé (et non forgé), en alliage « 124 », d'une teneur de 11-13 % en silice. Axe de piston chromé, de 16 mm de \varnothing et 2,5 mm d'épaisseur, comme sur les 125 de série.

★

Quant à la segmentation, elle est tout à fait particulière, avec 2 segments en « L », très hauts placés, l'extrémité supérieure de la partie verticale du segment de feu affleurant de 0,2 mm le bord de la calotte du piston. Le dessin joint, respectant les proportions, montre les formes exactes des segments (dont la partie horizontale fait 1 mm d'épaisseur) et du haut du piston.

Le but est de permettre une meilleure étanchéité et une meilleure compression, les gaz en expansion ayant pour action de bien plaquer les segments sur la paroi du cylindre. Notons une excellente tenue puisque des essais effectués durant 3 heures à une température de 300° C (donc très élevée) ont montré une perte d'étanchéité de 8 % seulement, alors que des essais similaires avec des segments anglais de même type accusaient une perte de 32 %.

Disons, pour en terminer avec ce point, que ces segments sont réalisés par la F.I.S.A. (dont M. Bulto est directeur), qu'ils sont montés sur les Bultaco de série mais également sur la version sport de la 125 Montesa et qu'ils sont exportés en Allemagne.

CARBURATION ET LUBRIFICATION IMPECCABLES

L'alimentation était assurée par un carburateur Dell'Orto de 27 mm de passage des gaz, carburateur « sport » SS 27 A à correcteur d'air. Sur les « Sherpa S » de 23-24 CV dont nous publions la courbe de puissance, le carburateur, de même type, fait 28 mm de passage ; mais ici il ne s'agissait ni de travailler à pleine charge, ni à fond de régime. Tubulure d'admission moyennement longue, mais court pavillon d'entrée d'air.

Aucun ennui de carburation lors des records. Bien prévenu à l'avance sur les conditions particulières de Montlhéry, M. Bulto a su choisir, dès le départ le réglage convenable et aucune retouche ne fut nécessaire.

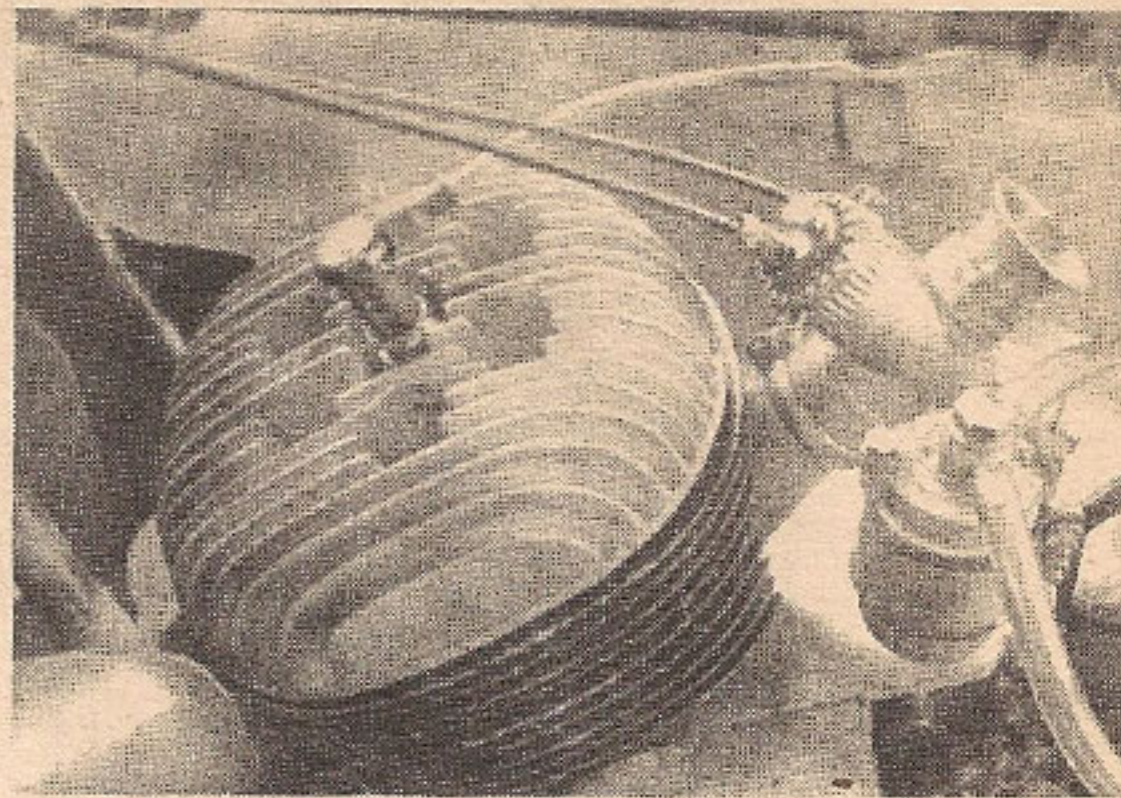
★

L'essence utilisée fut le « super » commercial Esso, qui offre la très intéressante particularité d'avoir une teneur en plomb tétraéthyle très faible (0,1 ‰), de 3,5-4 fois plus faible que le carburant « ordinaire » de la marque (0,35-04 ‰) et 6 fois plus faible que le maximum autorisé par la loi.

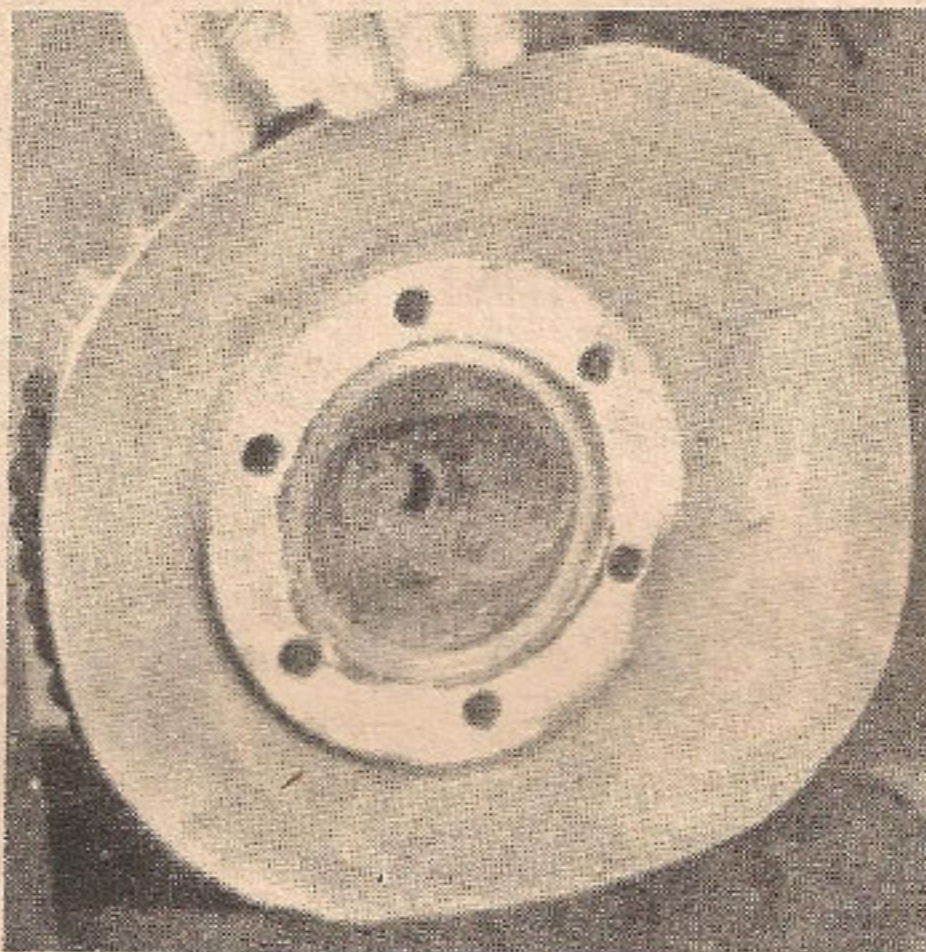
★

La lubrification, absolument sans histoire fut assurée par un mélange de 5 % seulement d'huile, la nouvelle huile spéciale 2 temps réalisée par Esso. Cette faible proportion (surtout quand il s'agit de records) fut permise, d'une part par l'excellent dessin et montage du moteur (par exemple aiguilles encagées INA à la tête de bielle), d'autre part par la qualité du lubrifiant.

Ce dernier est à base d'huile-moteur paraffinique, avec présence de dopes anti-oxydants, détergents (à faible dose). Mais nous aurons l'occasion de revenir plus en détail sur cette nouvelle huile 2 temps.



Ci-dessus : Le carburateur à cuve suspendue et vue extérieure de la culasse dont la vue ci-contre nous montre la saignée élargie.



Après les records, lors du classique déculassage, les lumières d'échappement étaient absolument propres. Juste apparaissait un léger dépôt ocre-rosé sur la calotte du piston et l'intérieur de la culasse, dépôt dû essentiellement à la présence du plomb et dont la teinte était due au colorant du « super ».

L'ALLUMAGE PAR VOLANT MAGNETIQUE

L'allumage était assuré par un volant magnétique espagnol F.E.M.S.A. à bobine haute tension séparée, volant dont le moment d'inertie est assez faible (petit diamètre) afin de permettre de plus rapides accélérations (n'oublions pas qu'il s'agit, fondamentalement, du moteur de la « Sherpa S » de cross).

Excellent comportement de ce volant qui assura un point d'allumage sans variation aucune (avance à l'allumage de 24°), sans variation non plus de l'écartement des vis platinées.

Pas d'histoire non plus avec la bougie qui fonctionna parfaitement.

★

Pour prévenir toute panne éventuelle, 2 bobines haute-tension avaient été montées sous le bec terminal du réservoir, avec chacune son fil de bougie et sa cosse. Ces 2 bobines (en réalité de véritables transformateurs, même dans leur réalisation) étaient protégées du souffle d'air chaud provenant du cylindre par une petite plaquette en matière plastique.

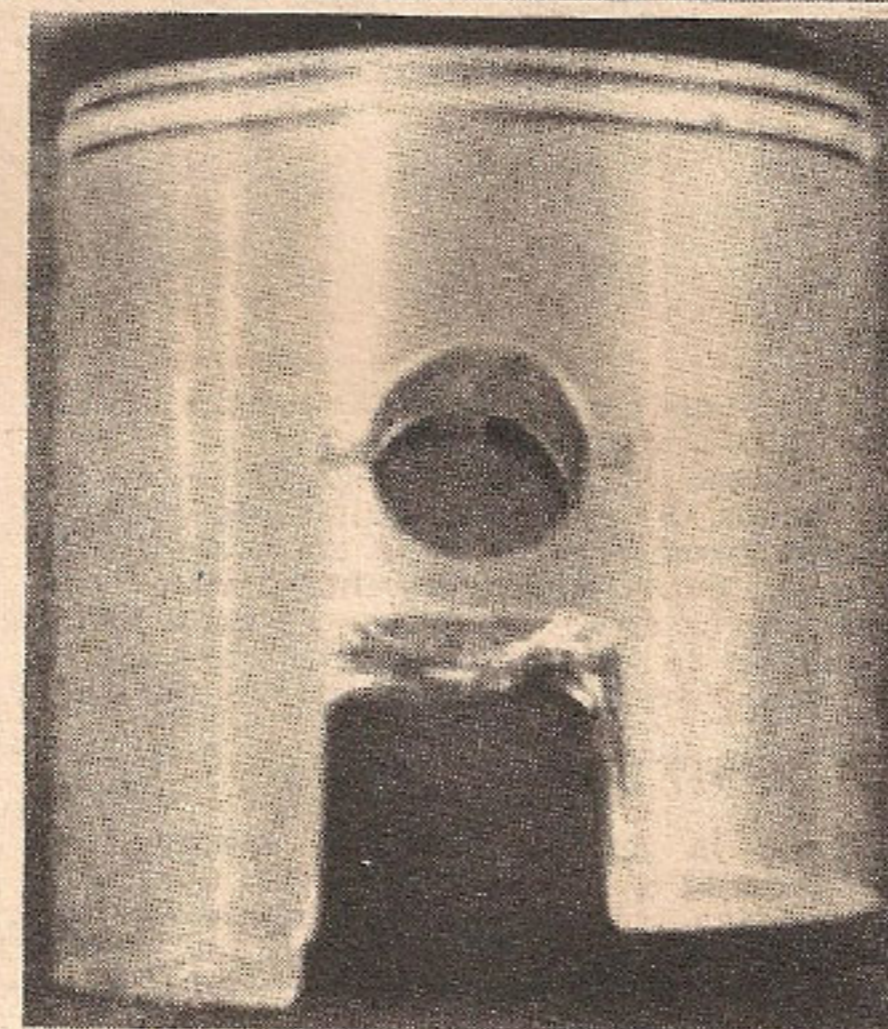
★

Rappelons que s'il y eut des ennuis avec le système d'allumage, ceux-ci n'étaient aucunement électriques, mais purement mécaniques : ruptures de cosse de bougie ou d'une fixation de bobine, ceci en raison des vibrations liées au cadre brisé.

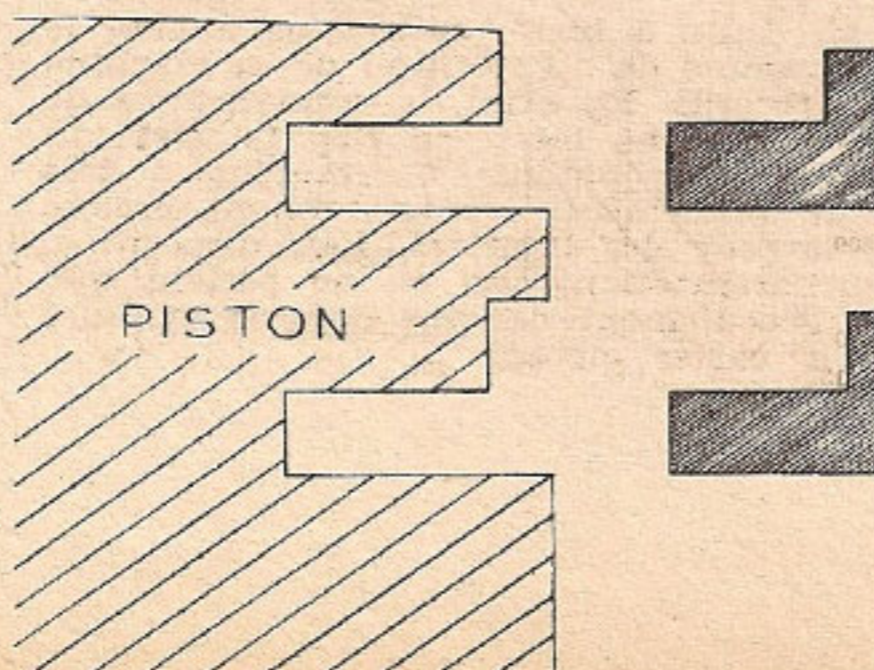
PUISSANCES ET PERFORMANCES

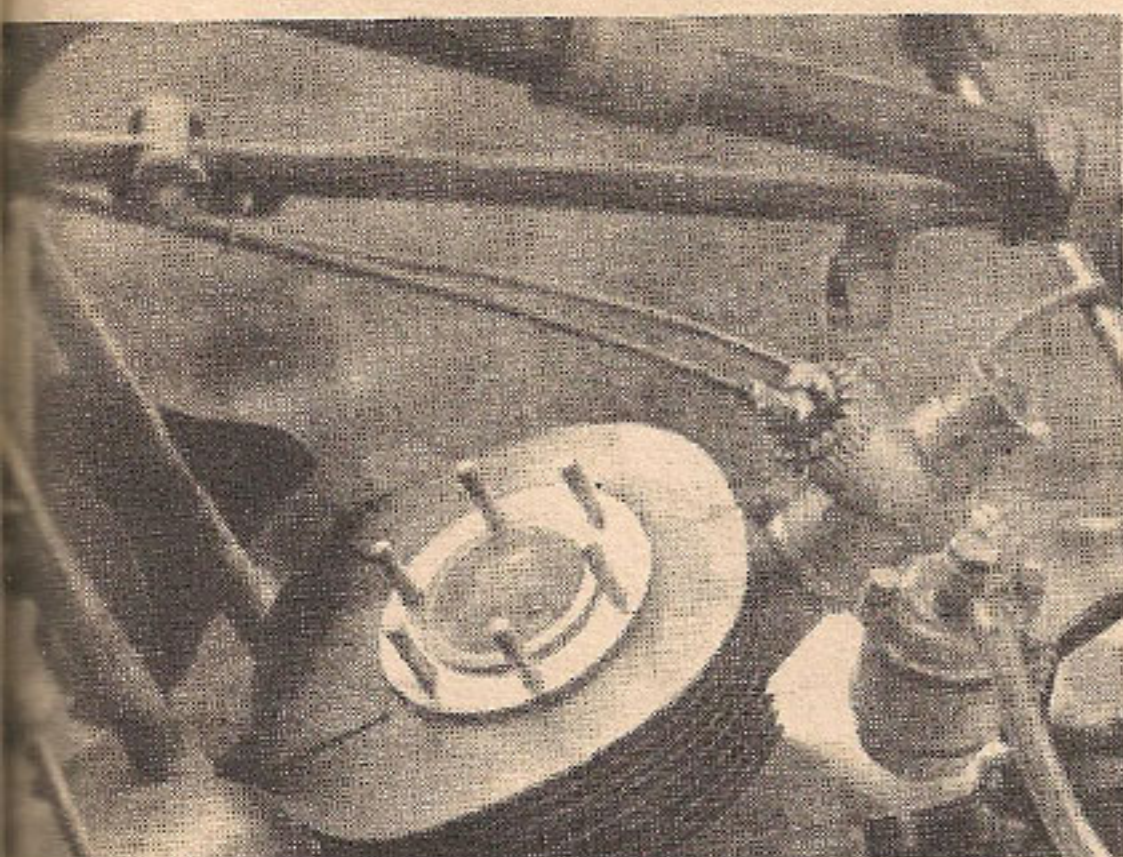
La 175 Sherpa S développe en échappement libre avec un carburateur de 28 mm de passage des gaz, une tubulure d'admission longue de 76 mm, un taux de compression de 13,5 à 1, une puissance de 23,7 CV à 8.000 t/m (courbe jointe).

Pour les records, le moteur a été « dégonflé », ainsi que nous l'avons déjà dit ; ce résultat a été obtenu d'une part en réduisant le taux de compression à 9 à 1, d'autre part en modifiant le système d'échappement : (tube de sortie de 45 mm de \varnothing , puis chambre de détente réalisée en 2 troncs de cône opposés, enfin un très long tube terminal de faible diamètre).



Ci-dessus : Le piston de la Bultaco et, ci-dessous, les segments en L et leur place par rapport au piston.





Déculassé, le piston ne présentait qu'un très léger dépôt. Cui-lasse fixée en 6 points.

A la suite de cette modification, le moteur a perdu de 1,5 à 2 CV jusqu'à 7.000 t/m, où il donnait son maximum de 20 CV. Ensuite chute relativement lente jusqu'à 17,1 CV à 8.500 t/m.

★

Il aurait semblé intéressant de tourner toujours dans les 7.000 t/m, à la puissance maximum, ou bien à un régime encore moins élevé. Mais, au banc, il s'est avéré que c'est à un régime plus élevé, vers 7.500-8.000 t/m, que le moteur tournait le plus allégrement, comme une turbine, sans vibration aucune. (Nous y reviendrons au sujet des démultiplications et du bris de cadre).

Disons seulement qu'avec la démultiplication utilisée en fin de records, Grace et Pierre Monneret bouclèrent, une fois les 24 heures accomplies, quelques tours à 165 km/h, à un régime de très légèrement supérieur à 8.000 t/m auquel le moteur développe 18,3 CV. Mais avec les 20 CV développés à 7.000 t/m, c'est une vitesse de 169-170 km/h qui aurait pu être atteinte... à condition d'une démultiplication appropriée. Donc, si l'on eut alors remplacé le pignon de 19 dents de sortie de boîte par un 16 dents, Grace aurait peut-être bien gagné son pari contre M. Bulto et bouclé un tour à plus de 168 km/h.

★

Enfin, parlons consommation : celle-ci fut des plus réduites puisqu'elle se chiffre à 4,18 litres aux 100 km, pour une vitesse moyenne, tous arrêts compris durant ces 24 heures, de 131,75 km/h, mais qui, arrêts déduits (qui durèrent près de 3 heures), se chiffre à très sensiblement 150 km/h.

4,18 litres aux 100 km à 150 km/h... qui osera dire qu'un 2 temps bien fait est gourmand ? Bien sûr la présence du carénage y est pour beaucoup. On peut estimer que la consommation spécifique moyenne fut de sensiblement 350-360 grammes par CV/heure, ce qui est une valeur très raisonnable, surtout pour un 2 temps réglé assez riche.

LES TRANSMISSIONS

Nous retrouvons sur la machine des records la boîte 4 vitesses de la série.

Transmission primaire par chaîne, donnant une démultiplication de 2,056 (37/18 dents).

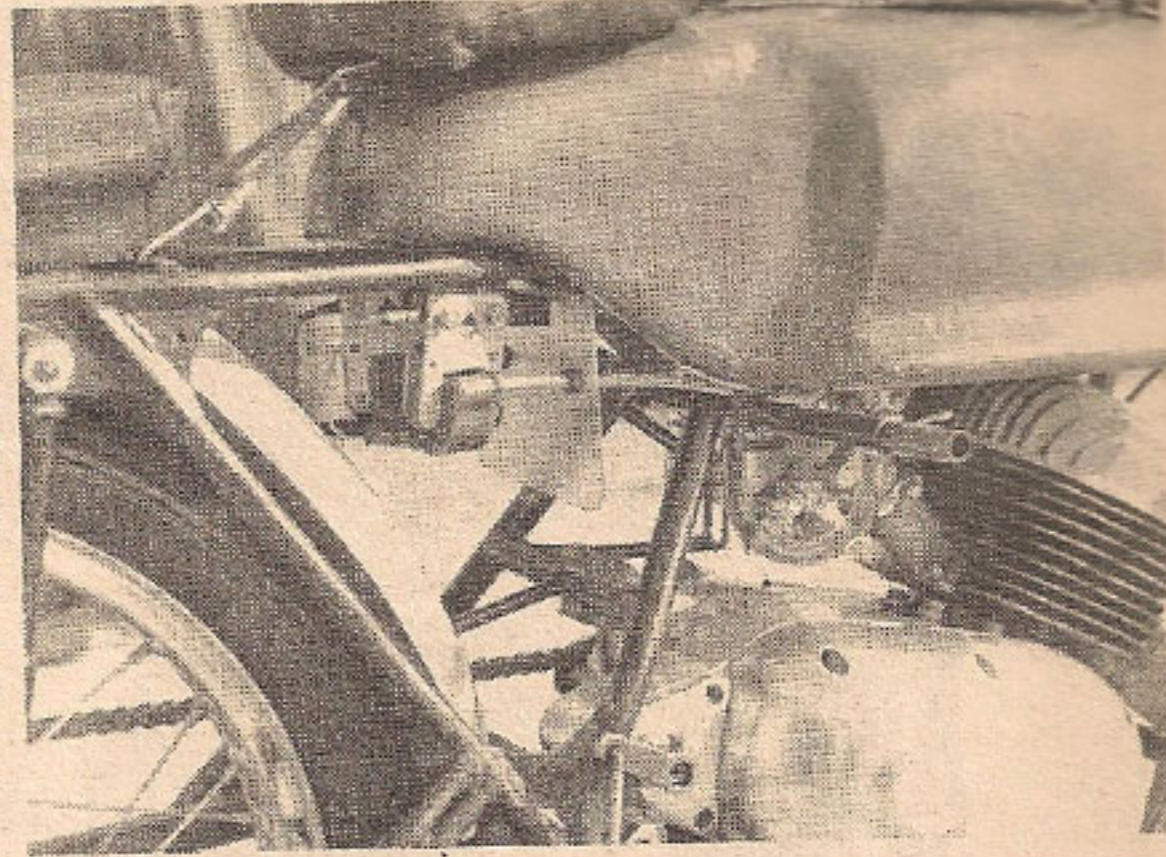
Embrayage à disques multiples.

Boîte donnant l'étagement suivant : 100 % en 4e - 91,47 % en 3e - 76,85 % en 2e et 54,62 % en 1re. Disons au passage que le client a le choix entre deux 2e et 3 premières.

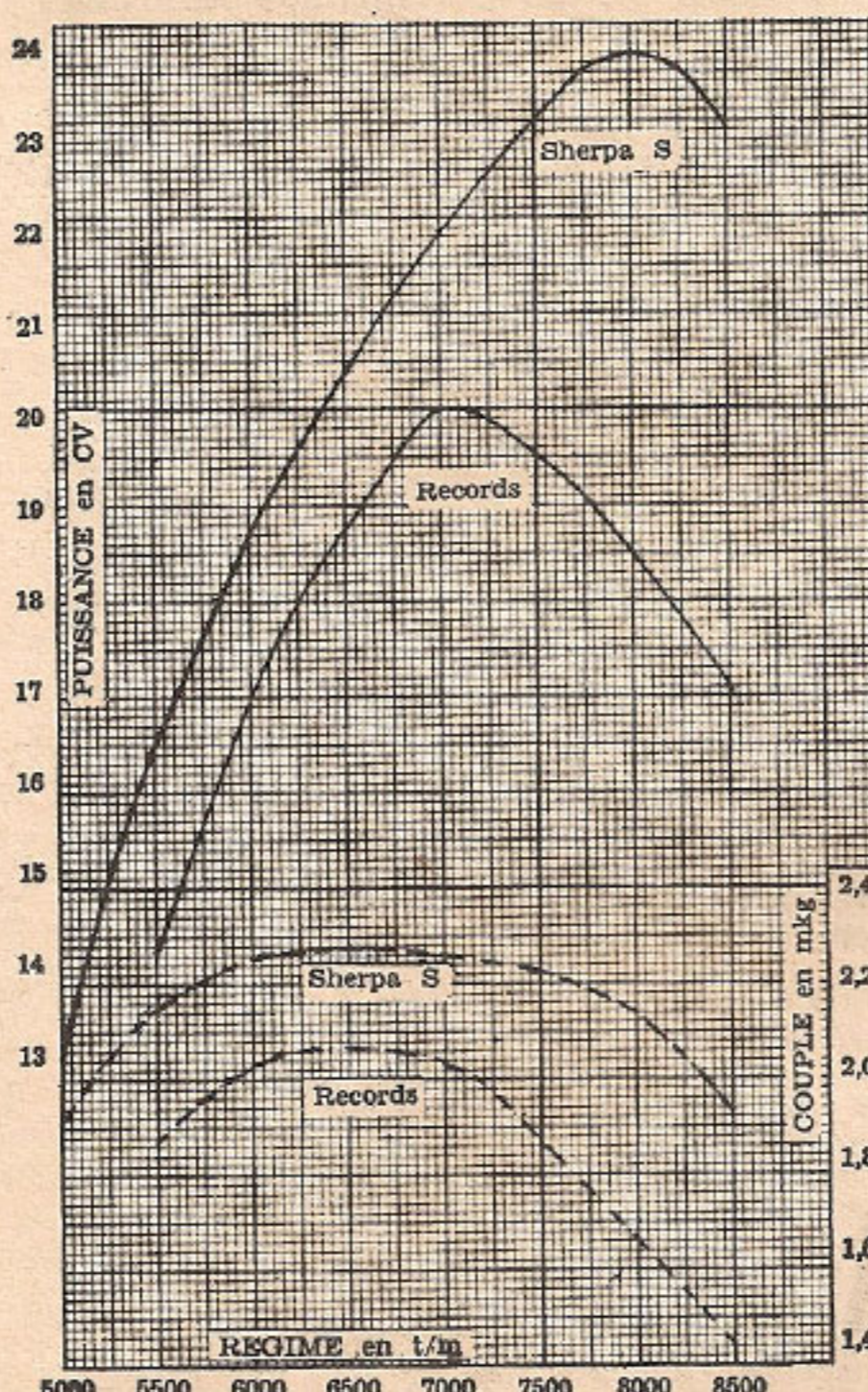
Venons-en maintenant au choix de la démultiplication secondaire.

Sans revenir sur toute l'histoire du choix du carénage, de son découpage, qui occupa toute la journée du samedi 1er octobre où le vent soufflait par rafales et des modifications de démultiplications que tout ceci entraînait (nous nous sommes longuement étendus sur la question dans notre numéro 1511), reprenons le problème à partir du samedi 18 heures, à partir du moment du « vrai » départ.

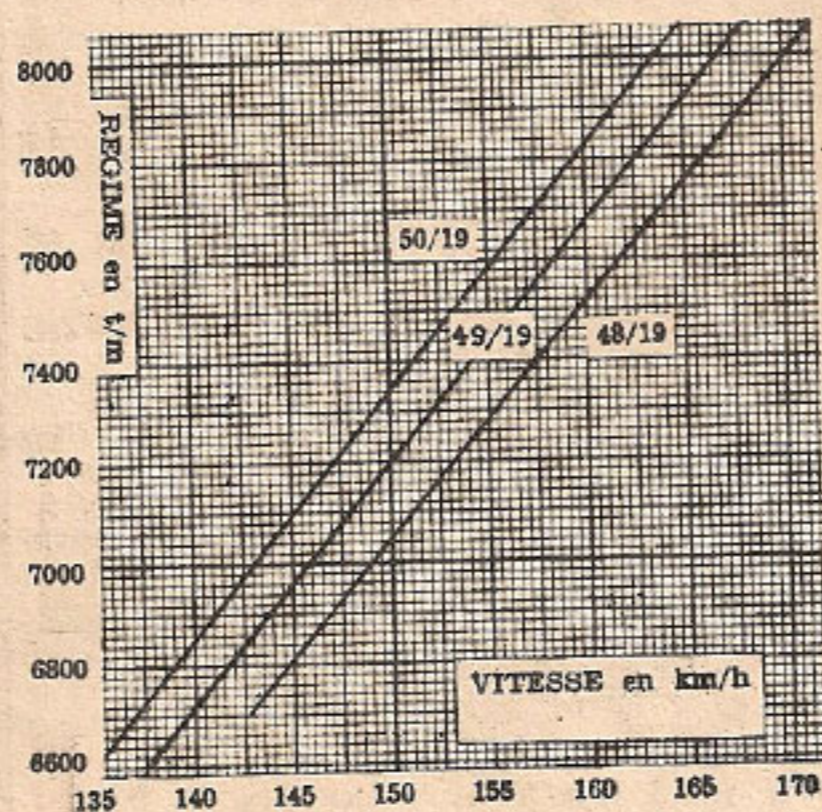
Ce dernier est pris, pour un pignon de sortie de boîte de 19 dents avec une couronne de 49 dents, donnant une vitesse de sensiblement 20,85 km/h aux 1.000 t/m. Le dernier tour d'essai fait à 164,4 km/h donna donc un régime de sensiblement 7.900 t/m, de 7.600 t/m durant les premières heures couvertes à sensiblement 158 km/h de vitesse de route.



Les deux « transfos » haute-tension protégés du souffle chaud par une plaquette.



Ci-dessus : Courbes de puissance et de couple des « Sherpa S » et de la machine des records. Ci-dessous : Les 3 démultiplications utilisées lors des records.



Puis, malgré la nuit (il est maintenant 1 h. 1/2 du matin) qui réduit un peu l'allure, mais en raison du vent qui est totalement tombé, on décide d'allonger un peu la démultiplication et de remplacer la couronne de 49 dents par celle de 48. Cette fois 21,375 km/h correspondent à 1.000 t/m. Mais à la vitesse à laquelle on roule maintenant, le régime se situe dans les 7.000-7.200 t/m, régime auquel des petites vibrations apparaissent.

On connaît la suite : les ruptures de cosses de bougie qui mettent la puce à l'oreille et font bientôt détecter la rupture d'un des tubes du cadre ; la réparation de fortune à l'aide de fil de fer pour battre néanmoins le record des 12 heures, la 1re soudure qui prit 1 h. 40 m. et qu'il fallut refaire par la suite.

Mais la leçon, coûteuse, avait profité, car immédiatement, pour palier tout risque de vibration et de résonance, la couronne de 48 dents fut remplacée par une 50 dents. Cette fois, nous avons 20,42 km/h par 1.000 t/m ; pour une même vitesse, le régime est de 4 % plus élevé et là, où précédemment, il y avait 7.300 t/m, cette fois il y en a 7.600.

LA PARTIE CYCLE

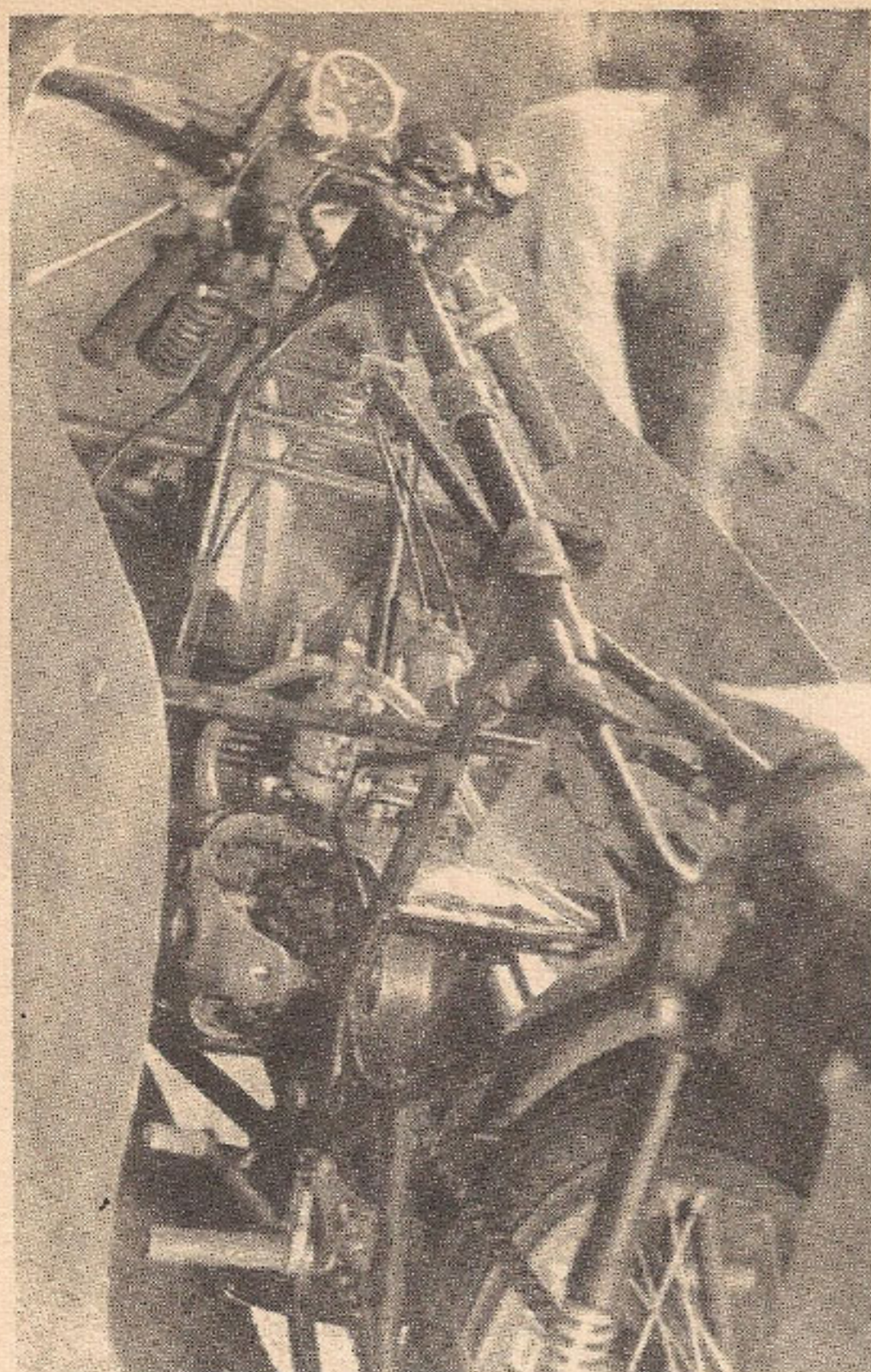
Ce moteur « Sherpa S », dégonflé pour les records, avait trouvé place dans le cadre d'une 125 « Grand Prix », ainsi qu'il avait été fait à Clermont-Ferrand.

Ce cadre est prévu pour le moteur 125 cc à 6 vitesses plus étroit, moins volumineux. Ceci explique que le 175 cc y trouvait juste sa place, et encore en l'inclinant notablement sur l'avant.

★

Ce cadre est un double-berceau renforcé et triangulé : dédoublement vertical du tube de réservoir — entretoises entre les deux tubes du double-berceau, tant à l'arrière qu'à l'avant — triangulation arrière, etc.

La rigidité de ce cadre, c'est la panne survenue qui en a donné la preuve. Nous avons déjà dit comment les vibrations du moteur — quand il fut adopté une démultiplication plus longue alors que, parallèlement, la nuit contraignait à une vitesse plus lente — avaient entraîné une rupture de l'entretoise inférieure avant, ainsi que du cadre, à droite, au niveau de cette entretoise. Nous avons également raconté (voir M.R. 1.511) que l'on se contenta, jusqu'à ce que le record des 12 heures fut bel et bien battu, d'une réparation de fortune à l'aide de fil de fer. Plus de 160 kilomètres furent couverts dans ces conditions. « Ça » tiendra ou « ça » ne tiendra pas ? Et « ça » a magnifiquement tenu. La machine, sur la piste, avait conservé absolument ses qualités de tenue de route et l'on en fut quitte pour l'appréhension.



Vue plongeante sur le cadre double-berceau.

Que dirons-nous encore ?

Nous signalerons la fourche télescopique recevant un guidon à bracelets — les éléments filiformes (mais bien suffisants) de la suspension arrière — l'adoption de jantes de 18 pouces en alliage léger (baptisées Akront bien qu'elles nous

Ci-dessous : Le carénage avant et après découpage.



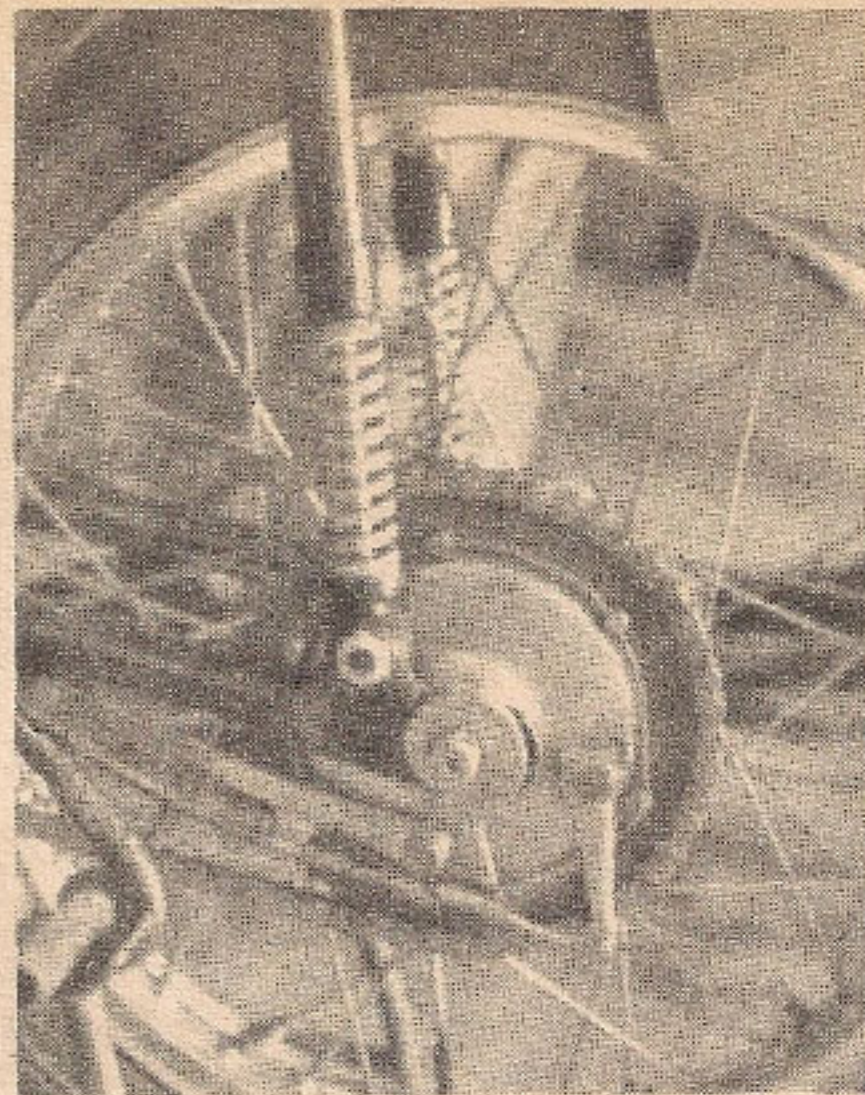
M. A. NOMEN

semblent d'origine italienne) chaussées de pneus Avon de 2,50" de section à l'avant et 2,75 à l'arrière — les freins de série, centraux, de 160 mm de diamètre à l'avant et 140 à l'arrière, d'une largeur de garnitures de 35 mm à l'avant et 40 à l'arrière — le réservoir de 12 litres en polyester, réalisé par la marque espagnole « Fibrapol » — l'éclairage du compte-tours à l'aide d'une petite pile — etc.

★

Encore quelques mots sur le carénage, également réalisé par « Fibrapol ». Nous avons également raconté comment, le jour du départ, et en raison du vent soufflant par rafales, il fallut le découper en raison de sa trop grande prise au vent latéral. Ce que nous voulons ajouter ici, c'est que, fort de l'expérience Ceccato, ce carénage avait été monté très souple au cadre : huit tubes métalliques, fort courts, fixés au carénage, faisaient face aux tubes soudés au cadre et chargés de tenir ce carénage, la liaison étant assurée par de courts manchons en caoutchouc.

J.B.



Ci-dessus : Les éléments filiformes de la suspension, les escargots de réglage de tension de chaîne, la fixation de la couronne arrêtée par un fil de fer. Ci-dessous : Vue interne du carénage avant découpage avec ses prises d'air pour le refroidissement et les 8 fins manchons de caoutchouc pour la fixation au cadre.

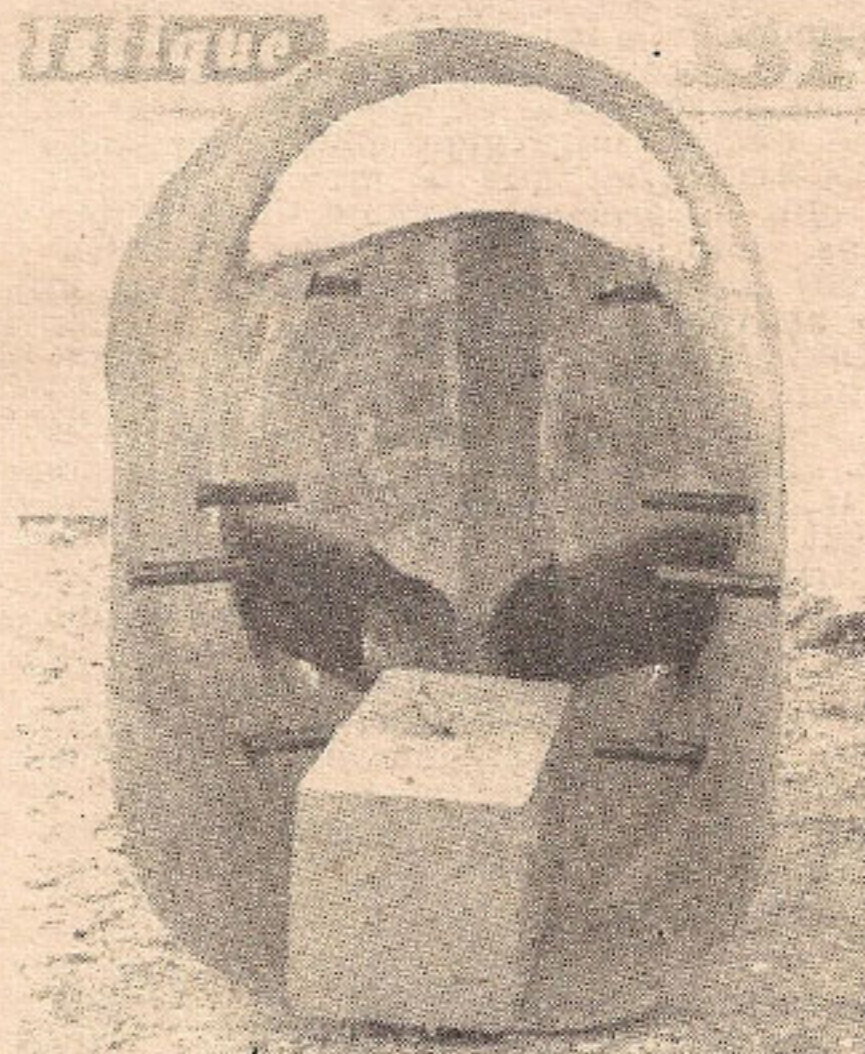


TABLEAU DE MARCHE

BILAN STATISTIQUE

À la suite de ces records Bultaco, l'Espagne inscrit pour la première fois son nom sur les tablettes de records de la F.I.M.

★

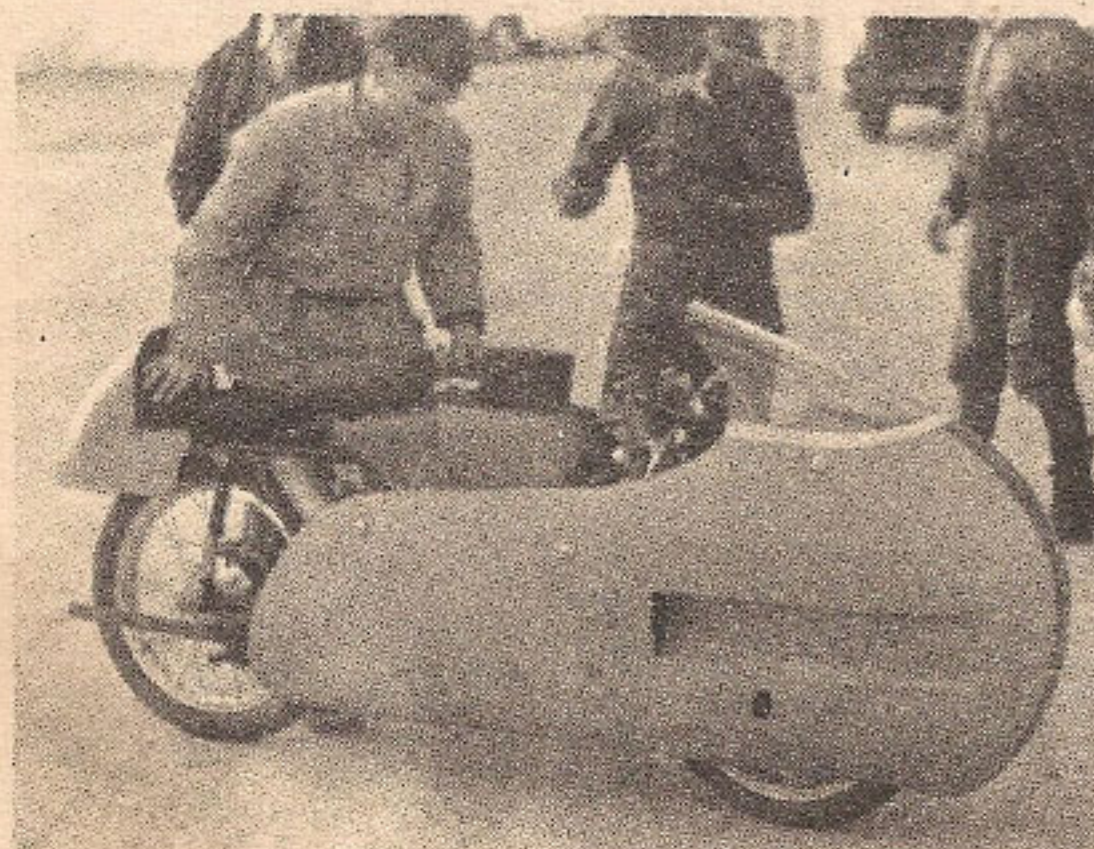
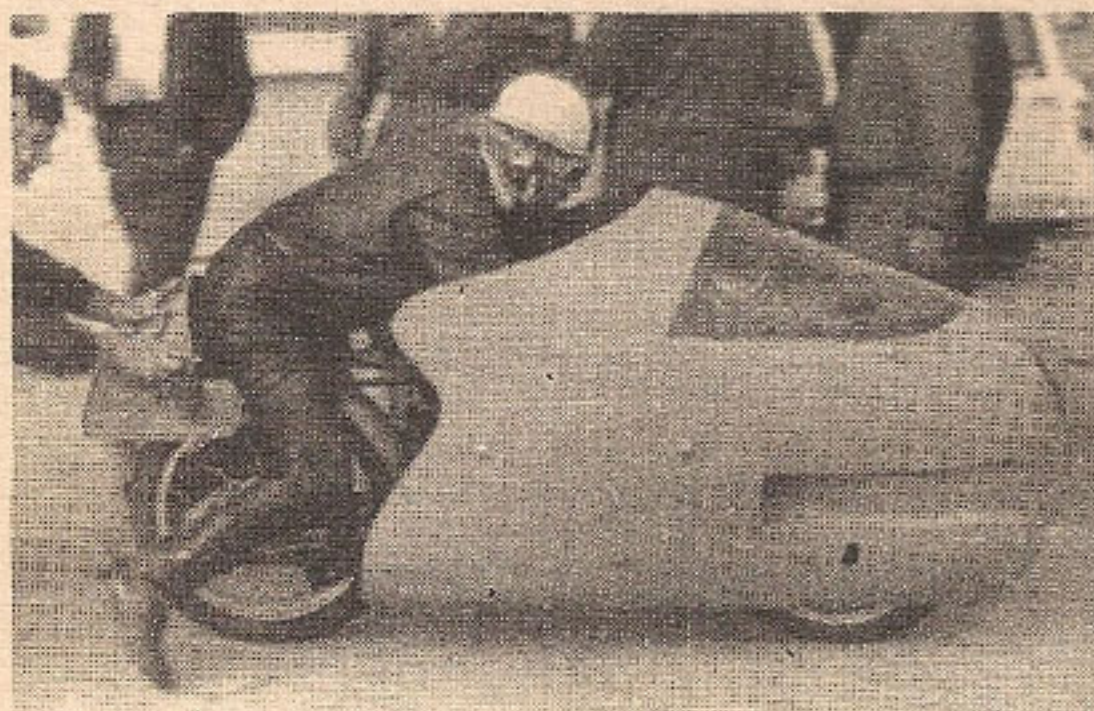
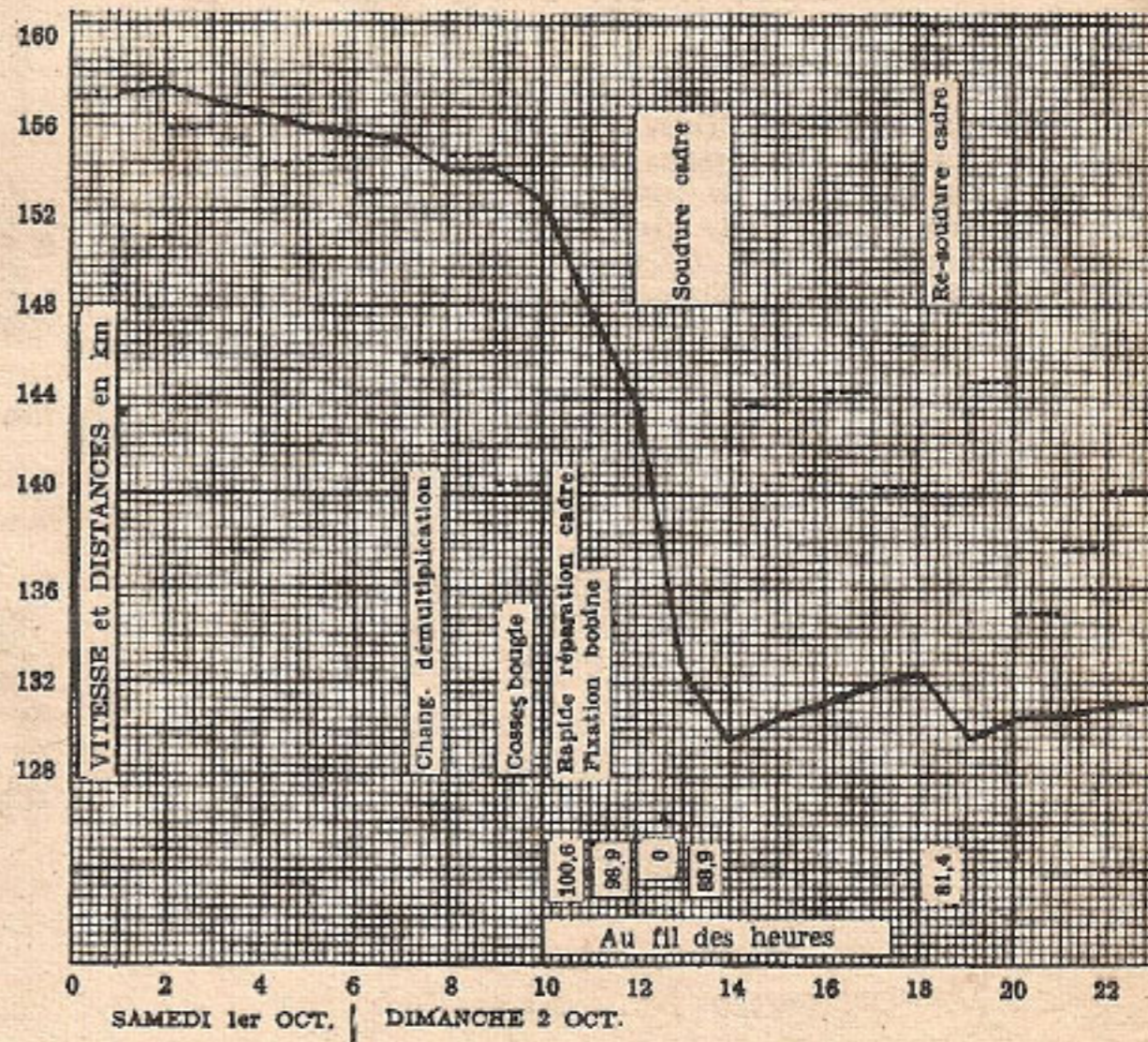
Avec ses 5 records, Bultaco devient la 9e marque du point de vue nombre de records. Ses victimes furent Puch (maintenant totalement éliminée), Lambretta (qui n'en possède plus qu'un), Ceccato (qui en perd un par rapport à la fin août) et Guzzi.

★

Quant à l'Espagne, elle se place maintenant au 4e rang, après l'Italie (71 records), l'Allemagne (49), l'Angleterre (9), mais avant la France qui n'en possède qu'un. L'Autriche, est, évidemment, éliminée.

★

Il est clair, à notre avis, que la 125 Bultaco G.P., même légèrement « dégonflée », peut faire aussi vite que la 175. D'où, pour cette marque, la possibilité potentielle de 4 nouveaux records en 125 cc. : celui des 6 heures et 1.000 km, détenus par une 100 Ducati à 154-155 km/h (au bout de 6 heures, la moyenne de la 175 Bultaco était de 155,4) ; celui des 12 heures, détenu par un 125 Lambretta à compresseur à 132,6 km/h et celui des 24 h. détenu, depuis août, par le 75 cc. Ceccato à 107,2 km/h. Si ceci se réalisait Bultaco se hisserait alors à la 5e place.



Le Cross

HAZIANIS VAINQUEUR A CAEN

Parallèlement au circuit de vitesse organisé jusqu'en 1958, par la section motocycliste de l'A.C.O., le CAEN-MOTO-CLUB se réservait de célébrer extra-muros, le seul moto-cross. Hormis la manifestation de Tilly-sur-Seulles, qui demeure la grande classique du championnat de Normandie seniors, le choix avait été difficile de fixer au cœur même de la cité de Guillaume le Conquérant, un terrain définitif, tant par son accès que par son tracé.

Ce semble être chose faite désormais. Encore est-il que ce premier essai, par ailleurs concluant, doit inciter M. Bernard et son équipe dévouée — quant à leurs grands projets — à poursuivre l'édification de ce circuit, tant en longueurs qu'en difficultés ; et lui conférer ce tantinet de prestige, que nous avons chanté lors des deux grandes épreuves Normandes du championnat de France national.

Mais une municipalité ou un comité des fêtes acquis, et le soleil aidant, font souvent que nos organisations revêtent de ce fait une parure exceptionnelle. Le MOTO-CLUB de CAEN fût seul à aménager ce terrain, ne disposant que de bras, et des bras habituels ; et l'incertitude du temps depuis plusieurs semaines, ne fait qu'accroître le mérite d'avoir voulu pour une « première », étaler un plateau digne des meilleures réunions de province.

Un circuit donc, dans la pure tradition chère à nos Amis nordistes, qui volent beaucoup plus le moto-cross comme un jeu de virtuosité mécanique sur parcours naturel, qu'une course de vitesse, avec grandes longueurs, sur un circuit artificiellement accidenté. Une belle ligne droite, menant au premier virage par un tremplin oblique, vers une courbe au 2e étage en prairie ; on repasse le prolongement de la droite pour attaquer le vallon en face, orné de deux méandres avec grande courbe plate en haut et en bas. Et on reprend la piste : 1.150 mètres que Barbara faisait en 1'34", Hazianis en 1'27".

Start énergétique au drapeau : pas un seul faux départ. Horaire respecté, public nombreux, bien contenu. Du bon travail d'amitié, en tous points, un souci de bien faire.

★

C'était pour les Normands, l'occasion de découvrir Hazianis et Von Arx, de retrouver René Klym — remplaçant grâce à l'obligeance de M. Lesueur, Broer Dirks défaillant — de revoir André Chuchart, Robert Vanlerberghe, Barbara... (les Nordistes sont ici sympathiquement connus)... auxquels s'étaient joints Marchadier, Beaulard, Blanchard, Groult, et deux belges, Deleshower et Derom, sans oublier le sympathique Drobecq !

1re manche. — Chuchart qui s'est assuré le départ, parvient dès le 3e tour à s'isoler de Drobecq et Von Arx, espacés du lot des coureurs tous encore groupés. A mi-course, l'avance de l'homme de tête est de 9" sur Drobecq qui a maintenant Von Arx dans sa roue. 100 mètres derrière, vient Klym suivi d'Hazianis, handicapé par un doigt cassé et infecté... puis Marchadier et Groult.

Au 8e tour, Von Arx fort solide sur sa machine, passe Drobecq et essaye de rejoindre Chuchart, Hazianis saute Klym,

et s'en écarte légèrement pour se rapprocher de Drobecq, derrière lequel il terminera à 3", Klym lui, mène à 7" devant encore Marchadier, Groult, Vanlerberghe, etc...

Classement : Chuchart, Von Arx, Drobecq, Hazianis, Klym, R. Marchadier, Groult, Vanlerberghe, Deleshower, etc.

2e manche : Chuchart est encore bien parti, cravache et y va ! Le nordiste emmène Drobecq, puis Hazianis, Deleshower, Marchadier, Von Arx qui sautera ces deux derniers au tour suivant. René Klym s'est laissé enfermer.

Hazianis a passé Drobecq rapidement, s'approche de Chuchart. Groult chute et repart. Von Arx double encore Drobecq. Pointage au 4e tour : Chuchart, Hazianis roue dans roue, Von Arx, Drobecq, en duo, Marchadier seul à 7", Klym qui a repris 4 places, Deleshower, Vanlerberghe en trio. Puis Derom et Groult qui s'arrêtera peu après : rouler sans filtre est toujours imprudent !

Deux tours plus tard, Chuchart s'arrête brusquement : direction bloquée dans un nid de poules. Hazianis prend ainsi une 1re place inespérée. Von Arx en profite encore, lequel se retrouve derechef devant l'homme aux épaulettes qui est reparti sans mal, suivi de Klym qui a passé Marchadier, qui commence à Caen son apprentissage à l'école inter, et Vanlerberghe. Drobecq, malchanceux s'est arrêté : aiguille disparue dans le carburateur ! La course se termine dans cet ordre :

Classement : Hazianis, Von Arx, Chuchart, Klym, Marchadier, Vanlerberghe, Deleshower, Deron, Blanchard, etc...

Finale : Il pleut depuis un moment, et le terrain est devenu gras. Les nationaux en leur finale, se sont chargés de malaxer la piste ! A vrai dire, tous les coureurs garderont à peu près leur place de départ, cette manche sur terrain plus que gras, permettant à chacun d'étaler sa virtuosité ou sa gêne... Hazianis et Chuchart imbattables à quelques 35" l'un de l'autre.

AU MEMORIAL RENE BAETEN NILSSON ET LUNDIN S'IMPOSENT

L'on sait que le Mémorial René Baeten a été organisé par le M.C. Hérentais et diverses personnalités de la presse et des milieux sportifs belges en hommage au grand champion disparu tragiquement en course.

Il s'agissait aussi de venir en aide aux trois petits orphelins laissés par l'ancien champion du Monde et, à ce titre, les champions réunis le 9 octobre dans la petite ville de la Campine prêtaient tous leur concours gracieux. Et d'autres, qui se trouvaient dans l'impossibilité de se déplacer, n'en avaient pas moins tenu à s'associer à l'œuvre généreuse en adressant leur obole aux organisateurs. Ainsi, parmi tant de noms, ceux de nos compatriotes Jacques Charrier et André Chuchart.

Mais la France avait encore sa part dans la participation européenne exceptionnellement brillante rassemblée à Hérentais : Guy Bertrand, Jean Hazianis, Georges Delpeyrat avaient effectué le déplacement et nous tenons à dire ici

Vue de la ligne de départ sur le circuit de Caen.



tre, le premier vraiment irrésistible... Von Arx prudent, mais sûr de lui, Marchadier effectuant du gymkana entre les bottes, et faisant en marche arrière, des rallonges en prairie... Le jeune belge Derom, sur des talons Louis XV, vit dès le départ son sweater immaculé, passer à la teinture !...

Classement : Hazianis, Chuchart, Von Arx, Drobecq, Deleshower, Vanlerberghe, Klym, Marchadier, Derom, etc...

Classement général : 1. Hazianis (BSA, bougie Marchal) ; 2. Chuchart (BSA) ; 3. Von Arx (BSA) ; 4. René Klym (BSA) ; 5. Drobecq ; 6. Marchadier ; 7. Vanlerberghe ; 8. Deleshower ; 9. Derom ; 10. Beaulard ; 11. Groult ; 12. Blanchard.

COURSE NATIONALE :

Barbara, engagé en nationaux, mène évidemment sans risques ces trois manches, servant de maître à Vaisset, qui fera preuve aujourd'hui d'une excellente classe, finissant chaque course avec mérite, juste derrière le professeur.

Troisième au classement général, Herleniond (Maubeuge), nous est apparu comme un garçon très régulier, sûr de ses moyens, menant souvent détaché, un excellent quatuor composé de Lejeune (Dieppe), Dubois (Mayenne), Perrin (Thomer), ou Pierre (Caen).

Tous ces garçons eurent quelque mérite, malgré la patinoire, les arrêts en groupe, les virages en dirt-trak, ou les glissades par delà les machines, à terminer leur course dans l'hilarité générale... Mais que veut le peuple en moto-cross, surtout lorsque les cieux sont inclements ?

Classement général : 1. Barbara (BSA) ; 2. Vaisset ; 3. Herleniond ; 4. Lejeune ; 5. Dubois ; 6. Perrin ; 7. Pierre ; 8. Alt Seddick ; 9. Grosse ; 10. Guillot ; 11. Marie ; 12. Leloutre ; 13. Holopherme.

classement inters-nations, avec Smith, Curtis et Don Rickman devant la Belgique I (Vanderbecken, De Soete, Decoster) et la Belgique II (W. Baeten, Michiels, Van Obbergen).

Durant toute la réunion, les pilotes se donnèrent à fond, s'employèrent de tous leurs moyens. Comme sut le dire si noblement Sten Lundin, s'exprimant au nom de tous au soir de cette journée de solidarité sportive : « Jamais nous n'avons

songé que notre participation était gratuite : ne le devons-nous pas à ce cher René, à sa malheureuse épouse, à ses petits enfants et à tous ceux qui ont collaboré à cette magnifique œuvre du Souvenir ? ».

ENCORE QUELQUES RÉSULTATS ...

Reportée en fin de saison en place de se dérouler comme prévu d'abord le 31 juillet (à cette date, le mauvais temps avait obligé les organisateurs à annuler l'épreuve) la première réunion présentée par l'A.S. du Bugey a attiré à Amberieu quelques 3.500 spectateurs. Trois manches de 10 tours en 500 cc., la première revenant à Faivre qui, malheureusement, fut ensuite contraint à l'abandon. C'est donc Chapot qui finalement remporta la course devant Meynet, Darmain, Marquez, Rolland, etc...

En 250 cc., le Marseillais Valente domina le lot des concurrents après une lutte avec Meyras au cours de la première manche, ce dernier abandonnant par suite d'ennuis mécaniques. Lecas, brillant dans la troisième manche, s'assura la seconde place devant Vignon, Meyras et Orenge.

★

A Rochemaure, dans l'Ardèche, le moto-club local a organisé pour la seconde fois son moto-cross du Château, avec dix concurrents en 500 cc. Fauritte, de Valence, a gagné cette épreuve en enlevant les trois manches. Le second fut Marquez de Beaucaire, que suivirent Lespinat, Zaninotti, Mangiogli, etc...

En petite cylindrée, nette domination des Marseillais Clerici, Pilati — fraîchement remis d'un accident à Vaison-la-Romaine — et Valente. Ces hommes terminaient dans cet ordre, la quatrième place allant à Vignon, devant Champs, etc...

★

A Requista, sur un terrain herbeux, Jean Cros (BSA) fournit une superbe démonstration de pilotage acrobatique et s'attribua la course des 500 cc devant l'allemand Otto Walz (Maico), l'anglais Gwin (Ariel), nos compatriotes Galzin,

Combes Lucas (sur BSA), l'italien Donghi (BSA), etc...

Le jeune Gwin, âgé de 19 ans, imposa sa loi en 250 cc., en dépit d'une belle résistance de nos spécialistes Sauce (qui dut abandonner), Mompo (victime d'une chute), Gell et Valente qui prirent les seconde et troisième places, Corbin et Delmas les suivant dans l'ordre.

★

Un accident grave est survenu au jeune crossman Simon Bertrand, de Pertuis, alors qu'il s'entraînait avant la réunion de Vaison-la-Romaine. Victime d'une chute, le malheureux a été relevé sans connaissance et transporté à l'hôpital à Marseille, où l'on a décelé une fracture du crâne.

Encore qu'après 3 semaines l'état du blessé ne se fut guère amélioré, nous voulons espérer qu'aujourd'hui Simon Bertrand est hors de danger.

CONNAISSIEZ-VOUS CES NOUVELLES ?..

CHAMPIONNAT INTER A LAGUEPIE LE 15 AOUT 1961

Cette fois, ça y est ! La Commission de Moto-cross de la F.F.M. s'est rendue à l'avis général et a accordé au Laguéprie Motor Club l'une des quatre courses du prochain Championnat de France International.

Excellente décision car, d'une part, le L.M.C. est réputé pour la qualité de ses organisations et dispose de l'un des plus beaux terrains de France, et d'autre part le Championnat se prolongera de la sorte un mois plus tard que cette année, où il s'était bêtement terminé au 14 juillet, à la mi-saison !

A Laguéprie, l'on fait toujours les choses en grand. A côté du Championnat, il y aura en « annexe » une épreuve internationale, soit en 500 cc soit en 250 cc. si, dans cette dernière catégorie, il est possible d'engager les meilleurs étrangers.

QUI VEUT TIBBLIN ET PERSSON ?

L'éloge de ces deux champions Suédois n'est plus à faire : l'un, ex-champion d'Europe, vient de terminer troisième du dernier Championnat du Monde. L'autre, l'un des meilleurs espoirs nordiques, s'est fait remarquer sur la plupart des circuits internationaux.

Or, et dès maintenant, ils nous font connaître qu'ils souhaitent disputer de nombreuses courses en France en 1961. Les organisateurs qui désirent inscrire leurs noms à leur programme peuvent s'adresser en langue française à Madame Inga Bonthron, Kågerod, Suède.

ROGER PINARD REMERCIE

« A la suite de l'accident qui m'est survenu au cours du moto-cross de La Baraque, je remercie tous les copains pour le geste très généreux qu'ils ont eu à mon égard à l'issue du moto-cross de Mitry-Mory. Par l'intermédiaire de *Moto-Revue* je leur fais part de toute ma sympathie et à bientôt ».

R. PINARD.

ST-QUENTIN PORTE SON CIRCUIT A 2.000 METRES

Déjà le Motorcycle Club de l'Aisne, fort de ses succès 1960, prépare activement la saison prochaine.

Utilisant une carrière de sable qui n'est plus exploitée il a pu rallonger son beau circuit, porté de la sorte à 2.000 mètres.

Pour éviter les ennuis mécaniques résultant des passages dans un sol sablon-

neux, la nouvelle partie de la piste a été améliorée par un apport d'argile et un mélange de ray-grass italien, de luzerne et de fétuque kentucky a été aussitôt ensemencé.

Tout ceci, bien sûr, dans le but de faire courir une grande épreuve en 1961, une manche du Championnat de France International par exemple, qui serait la bienvenue à Saint-Quentin.

DANS LE MONDE DU TRIAL

JULIENNE ET MARCEAU DEBUTENT EN TRIAL

Tous nos crossmen n'ont pas systématiquement la tête dure et si trop nombreux sont encore ceux qui n'ont pas compris à quel point le trial peut améliorer leurs qualités, il en est tout de même à qui l'exemple des britanniques, tchèques, suédois et autres belges — à commencer par Vanderbecken — risque de profiter.

Ainsi avons-nous appris avec plaisir que l'excellent inter Rémi Julienne et, avec lui, Jackie Marceau qui fut du voyage en U.R.S.S. ont décidé de débiter ensemble au cours de la toute proche saison de trial.

Aussitôt informé, Jacques Charrier a adressé à nos néophytes des bulletins d'engagement pour Saint-Cucufa. C'est donc le grand public parisien qui pourra juger bientôt des aptitudes de ces bons crossmen dans le domaine du trial.

LES OFFICIELS B.S.A. A SAINT-CUCUFA

Jacques Charrier, Président de l'A.M. Saint-Cloud, a reçu de l'usine B.S.A. l'engagement officiel d'une équipe en vue de la Grande épreuve du 27 Novembre.

C'est Jeff Smith, le prestigieux crossman et trialiste, qui conduira ce team

d'usine, avec très certainement la 250 cc qu'il a si souvent menée à la victoire depuis l'an dernier.

Deux autres pilotes officiels de la célèbre marque de Birmingham seront également au départ, mais leurs noms seront communiqués ultérieurement.

TRIAL A SUCE LE 15 JANVIER ?

Après avoir réussi de main de maître son premier trial en 1958, le Club Motocycliste Sucéen n'a pu récidiver en 1959, en raison de difficultés d'organisation et parce que le circuit se trouvait partiellement inondé.

Cette fois pourtant, le C.M.S. entend renouer avec la spécialité hivernale et a retenu en ce sens la date du 15 janvier.

Tous les spécialistes en la matière qui souhaiteraient participer à cette date au trial de Suce sont invités à se faire connaître au secrétaire du club, de même que tous les motocyclistes régionaux que le trial intéresserait.

D'un autre côté, le C.M. Sucéen enverra comme par le passé une équipe de commissaires mis sportivement au service de l'organisation du Trial International de Saint-Cucufa qui, en raison de son ampleur exceptionnelle, mobilise une centaine de responsables sur le parcours !

ECHOS

DEUX MINISTRES AU SALON

Dans un précédent éditorial, nous regrettons qu'aucun personnage officiel ne soit venu inaugurer le Salon du Cycle et Motocycle, alors que le jour de l'ouverture, le Général de Gaulle se rendait au Salon de l'Auto !

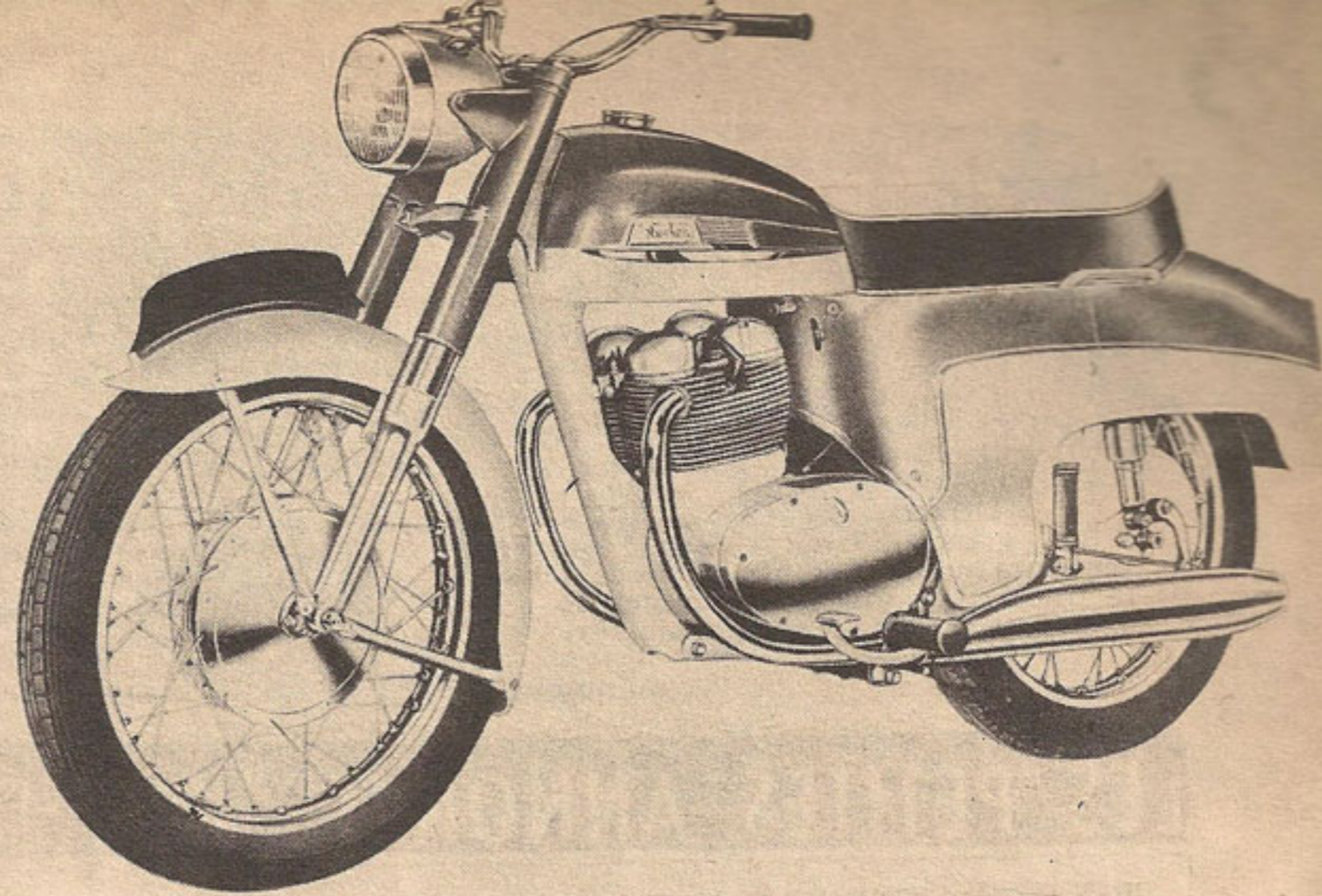
Nous avons à la fois tort et raison. Tort parce qu'il y eut pourtant une visite officielle, double même, mais après 8 jours d'ouverture, si bien qu'il était difficile de parler d'inauguration.

Notre Ministre du Commerce et de l'Industrie, M. Jeanneney et notre Ministre des 3 T, M. Buron sont donc venus Porte de Versailles.

Si nous n'avons pu suivre la visite de M. Jeanneney (car s'étant fait annoncer pour l'après-midi, il vint effectivement... le matin), par contre nous avons emboîté le pas à M. Buron.

Visite rapide, éclair même, où le Ministre témoigna principalement un intérêt tout particulier aux fabricants de cycles !...

La gamme Norton vient de s'enrichir de nouveaux modèles, dont cette 350 twin, baptisée Navigator. Les premiers modèles sont prochainement attendus en France, et prendront place dans le Salon de la Moto organisé par l'importateur, C. Garreau, Salon ouvert jusqu'à la fin de l'année.



Les grands de la corporation, Vélosolx, Motobécane, Peugeot, Terrot, Vap, Vespa, Neiman, etc... eurent droit à une courte visite, et le seul stand étranger à retenir l'attention de M. Buron, fut celui de B.S.A.

Et comme le disait M. Buron en quittant ce stand : « B.S.A. c'est archi-connu ».

Phrase désormais célèbre, à verser au dossier de la petite histoire du Motocyclisme.

★

DU NOUVEAU POUR LES MOTEURS 2 TEMPS

Nous apprenons qu'une importante société américaine, LA BARDAHL INTERNATIONAL OIL CORPORATION à Seattle, (Washington), dont certains produits sont déjà distribués en FRANCE, lance actuellement sur le marché français, un lubrifiant spécial 2 temps, qui a déjà fait ses preuves dans plusieurs pays du monde.

Ce lubrifiant BARDAHL permet de baisser le pourcentage de mélange, aux proportions inhabituelles de :

- 4 % pendant la période de rodage
- 2 % ensuite.

Ce taux spécialement bas, si on le compare aux pourcentages généralement préconisés, procure de nombreux avantages :

- 1.) Mélange plus riche parce que contenant moins d'huile.

BARDAHL

FRANCE

ANNONCE LE LANCEMENT D'UNE QUALITE NOUVELLE

BARDAHL SPECIAL 2 TEMPS

Le seul lubrifiant permettant d'abaisser le % des mélanges à : 2 % SEULEMENT

AVEC BARDAHL :
SECURITE - PROPRETE - VITESSE - ECONOMIE

RENSEIGNEZ-VOUS CHEZ :

BARDAHL FRANCE - B.P. 273 - ROUBAIX-NORD

DYNAMIC-SPORT

149, r. Montmartre (2°)
Métro Bourse - GUT. 19-30
Concessionnaire des marques :
JAWA, BSA, NSU, TERROT,
PUCH, B. M. W., TRIUMPH
CAPRIOLO, RUMI, VESPA
LAMBRETTA - MANURHIN
Cyclomot. sport, tourisme : VIVI
PUCH - SKIPPER - ITOM
GIULIETTA-PERIPOLI - NSU

OCCASIONS RÉCENTES:

Lambretta, Vespa, Rumi,
Manurhin, et motos BMW,
NSU, Jawa, BSA, Puch, Terrot,
Motobécane, Triumph.
Garantie totale (pièces et
main - d'œuvre gratuites
peinture et moteur neufs).

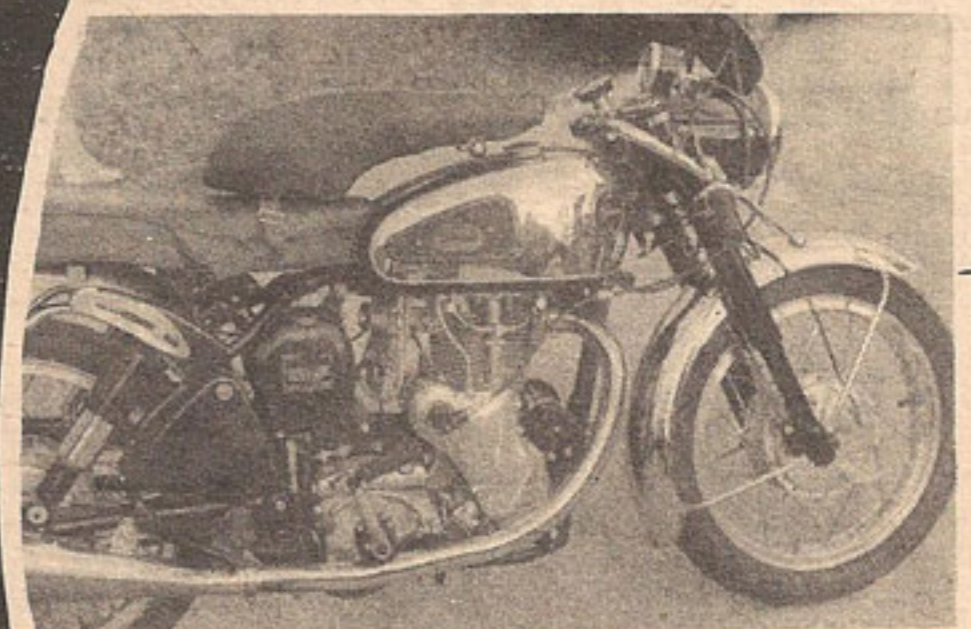
CRÉDIT : 2 à 18 mois
expéditions en province
Réparations, pièces détachées
Achat ferme moto, scooter
Liste Occasions ctre 3 timb.

Pièces origine **BSA**
ARIEL - SUNBEAM

6, Bd Richard Lenoir - 11°
ROQ. 29-28
Toutes pièces en stock
EXPEDITION
STOCKISTE : Remise aux
réparateurs et motoristes

PIÈCES DÉTACHÉES D'ORIGINE

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



VICTOIRE ELOCETTE ENOM

1^{er} aux COUPES DU SALON

Catégorie 500 cc. Sport

LA PLUS RAPIDE :
175 km/h chrono garantis d'origine

LA MOINS CHERE :
5.025 NF.

VÉLOCETTE

DISTRIBUTEUR GENERAL POUR LA FRANCE

MOTO-RALLYE — R. LECONTE

44, rue de Vouillé - PARIS 15° - VAU. 06-74

2.) Suppression du calaminage et de l'encrassement des lumières.

3.) Plus de perlage des bougies.

4.) Augmentation du rendement moteur.

5.) Diminution de l'usure par protection des pièces en mouvement par le BARD AHL.

Ce BARD AHL SPECIAL 2 TEMPS - V.B.A. - est déjà en vente chez les revendeurs de carburant, où vous pourrez le trouver au prix exceptionnel de : NF. 8,00 le litre, avec bouchon doseur.

(Communiqué).

RENDONS A PRATIC...

...Ce qui lui appartient, c'est-à-dire l'entier contrôle des divers départements (carburateurs Dell'Orto, Weber, accessoires pour Vespa, Lambretta, Karts complets et pièces détachées Karting, etc...) qui caractérisent l'importante firme Niçoise.

Pourquoi cette précision ?

Tout simplement parce que dans l'article que nous consacrons à cette firme dans le numéro de Salon s'est glissé — dans un paragraphe — le nom d'une autre firme dont les activités sont d'ailleurs tout autres.

Nos lecteurs, nous en sommes persuadés, auront rectifié d'eux-mêmes.

A MOTO-REVUE LA PERMANENCE DU SAMEDI MATIN...

...Sera exceptionnellement supprimée les samedi 29 Octobre et 5 Novembre ; mais reprendra les samedis suivants.

Rappelons les horaires d'ouverture de nos bureaux : 9 h. - 12 h. 15 puis 13 h. - 17 h. 45, et samedi matin 9 h. à 12 h.

LES PETITES ANNONCES DE *Moto* revue

PRIX DE LA LIGNE, DE 26 LETTRES, SIGNES OU ESPACES, LA LIGNE : 4,50 NF.

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

MOTOS ANGLAISES

Norton Manx 500, double arbre, super-carré, frein double came, nouveau moteur pignons d'angle 59 4.500 et 3.000 NF.
Norton Manx 500 double arbre, longue course, 185 km/h, parfait état, 2.500 NF.
Norton inter 30 susp. AR, 1.250 NF.
Norton 99, 500 1957, Norton 88 500 1957, de 2.750 à 3.900 NF.
Norton Twin type 7 parfait état, 1.600 et 1.800 NF.
Norton ES2, oscillante, 1.750 et 2.100 NF.
Norton 350, type 50, gros moyeux, 2.500 NF.
BSA 500 Twin oscill. 2.400 NF.
BSA 350 Twin oscill. 1.750 NF.
Dauphine Turquoise 1960 5.000 km.
Dauphine crème 1960 12.000 km.
Porsche 1600 super, 14.000 km.
Achat, échange voitures sports modèles. Repr. moto etc.

GARREAU

22, r. Robert-Lindet, Paris-15e
VAU. 07-09.

500 Norton Manx 58 état parfait, mot. neuf, bas prix. Pier, 4, rue Peugeot, Bordeaux.

500 Triumph réf. b. perf. Px int. LIT 38-91, 20 à 21 h.

BSA 500 dern. mod. ex. ét. av. ou s. side Précis. tour. David r. du Moulin Mer, L.-et-C.

BSA A7 b. état, 950 NF cpt. Charbonnier, B.A. 128, Metz-Frescaty (Moselle).

Vends : Urg. 350 Manx, tr. rap. Carénage, ferails repr. moto anglaise. Guignabodet, 37, rue Clovis-Hugues, Toulon (Var).

1000 Vincent impec. 1700 NF. Voir C.q.en.p. M.R. 13-2-60. Pourrier, CAF, Bd Magenta, Castres (Tarn).

MOTOS ALLEMANDES

BMW spéciale R50 Rennsp. 53 CV. Gros res. Possi. tourisme chez J. Murit 44 r. P. Barruel

MOTOS AUTRICHIENNES

Part. vd 175 Puch SVS. b. ét. 500 NF. M. Boisson, 12, rue Ernest-et-H.-Rousselle (13e).

MOTOS DIVERSES

Choix parmi 100 occasions
Triumph Thunderbird.. 950 NF
BSA 500 twin A7 900 NF
Scooters neufs 450 NF
Dauphines, 4 CV, Aronde, 403 etc. Crédit, reprise. Echange. Achat. B.F., 10, av. de St-Ouen Paris. Métro La Fourche Tél. EUR 79-90.

MOTO-BASTILLE R. DANVIGNES

Agence officielle
Le plus grand stock de Paris
Motos - Pièces - Accessoires
BMW - BSA - ARIEL
JAWA - HOREX - RUMI
Les Cyclos-Sport Italiens.
Achat. Echange. Crédit 18 ms.
6, Bd Richard-Lenoir, Paris.
Métro Bastille. ROQ 29-28.

Liquide Prix Marchand

100 Motos et Scooters toutes marques. Crédit 1 AN. 47 bis, av. de Clichy (17e), LAB 44-65 (ds la cour côté cinéma).

300 MOTOS ETRANGERES

ET FRANÇAISES SOLDEES
3, PLACE CLICHY
OUV. DIMANCHE ET FETES

A. DUBOIS LEVALLOIS-MOTOS Agent officiel : BMW - BSA

occasions vendues
avec garantie totale

BSA - ARIEL - BMW NORTON - SUNBEAM

Achats - Echange - Reprise
aux meilleures conditions
58, rue A.-Briand, Levallois-Perret. Téléphone PER. 19-73.

LADEVEZE

Agence 41 Marques
1000 cyclo, scooter, moto.

Echange - Achat

Franç., étr., nf, occ., Cie
Crédit à partir de NF 50 +
6 à 18 mois. Lot pour revendeurs. Pièces, acc. Exp. 170, avenue de Clichy, Paris-17e.
MAR. 09-79.

Jean MURIT

4 fois champion de France
10 fois recordman du monde
Agent officiel B.M.W.

Occasions

garantie totale

B.S.A., B.M.W., A.J.S. ARIEL, PUCH, JAWA NORTON, HOREX, etc.

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

MOTOS de CROSS

Maico moto cross 250 cc au
prix de 1600 NF et un moteur
250 cc moto cross au prix de
800 NF. Gunter Lenz, 21 b,
Hagen Leopoldstr. 33 (Deuts-
chland).

500 Matchless cross 1959 ref
neuf, très nombr. pièces de
rechange, 2000 NF. 500 AJS
cross 1960 parfait état 3000
NF. Mélioli, 10, rue de la
Passerelle, Chaville (S.-et-O.).

ACHATS

Ch. scooter Rumi ou motos
BSA, NSU, Jawa, Puch, Terrot,
Motobécane, etc. GUT 02-98.

Acheterais side Précision por-
teur ou châssis seul pour
BMW 600. Robin. pétrolier,
Penne (Tarn).

TRIUMPH

Urgent ach. compt. Triumph
ts mod. même mach. accident.
Perotti, DAU. 79-91.

Paie de suite comptant toutes
Motos et Scooters récents, 47
bis av. de Clichy, LAB. 44-65
(dans la cour côté cinéma).

Suis acheteur au plus haut
cours paiement comptant mo-
tos récentes étrangères. Mur-
rit, 44, rue Paul-Barruel, Pa-
ris (15e). LEC. 60-53.

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

DIVERS

V. Remorque pour moto. Sa-
voye à Reims.

A vendre prix intéressant avec
remise 3.000 roues type Vespa
complètes (enveloppe, cham-
bre, roue absolument neuves.
Rexo, La Chauprillade Thiers
(Puy-de-Dôme).

Le SCOOTER
MANURHIN
est équipé en série
de
NEIMAN
L'ANTIVOL



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

LA PLUS FORTE VENTE DES PUBLICATIONS TECHNIQUES

LE NUMÉRO : 0,70 N.F.
(70 F)

Moto

La
Moto **revue**

Revue technique indépendante et de défense des usagers
FONDÉE EN 1913 - DIRECTEUR-FONDATEUR : C. LACOME

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

ABONNEMENTS

	France	Etranger		France	Etranger
24 N ^{os}	14 NF	17 NF	50 N ^{os}	25 NF	30 NF
	(1.400 F)	(1.700 F)		(2.500 F)	(3.000 F)

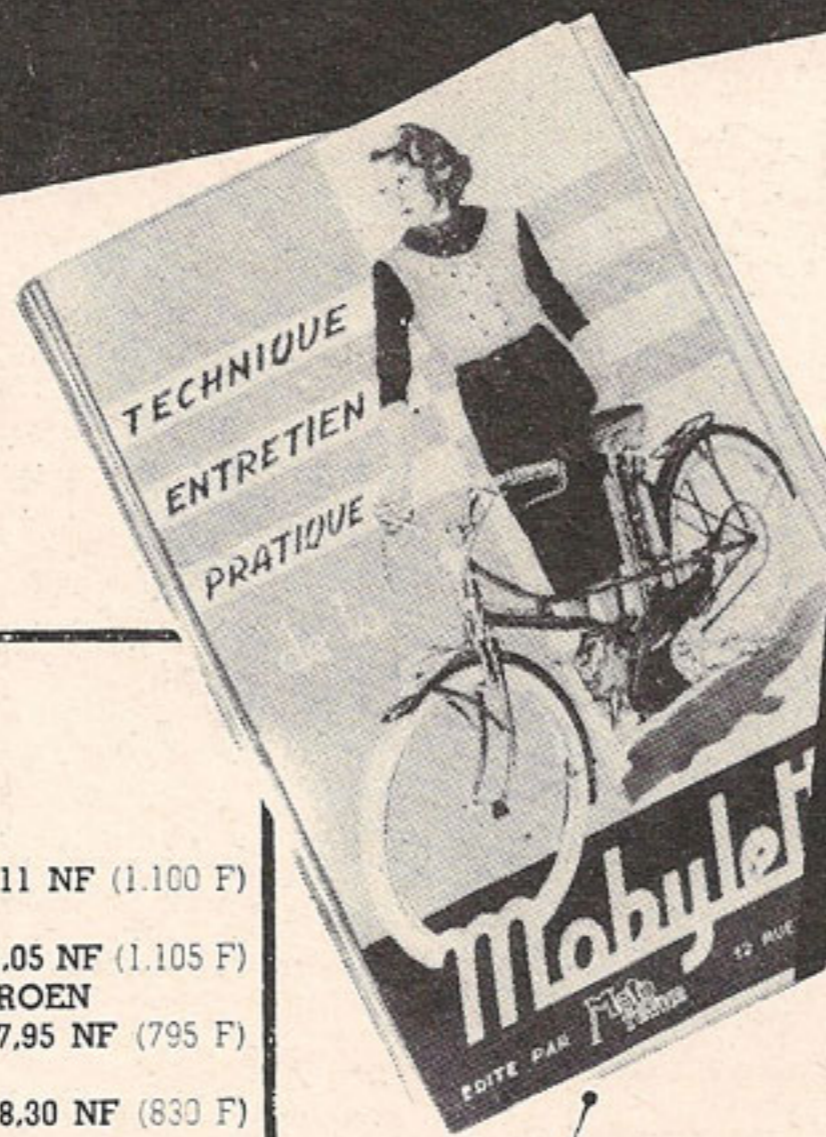
- L'abonnement comprend les réductions et le bénéfice des numéros spéciaux (N^{os} du Salon, Noël, etc...), l'abonné économise plus de 6,50 NF (650 F).
- Verser à un bureau de poste au compte postal (virement pour les titulaires de comptes) : MOTO-REVUE 297-37 PARIS-2
- Indiquer sur le talon du chèque, en caractères d'imprimerie, son adresse complète, avec le n^o de départ de l'abonnement nouveau. Spécifiez s'il s'agit d'un réabonnement. Le talon du chèque servant de reçu, éviter le chèque bancaire.
- Changt adr. 0,30 NF (30 F) timbr. avec la dern. bande rectif.

LA BIBLIOTHEQUE DU "MOTORISÉ"

LA SPÉCIALITÉ DES ÉDITIONS DE MOTO-REVUE

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

Prix : 8,90 NF (890 F)
Par poste : 11,05 NF (1.105 F)



NOUS ÉDITIONS AUSSI :

LA DAUPHINE
Prix : 9,95 NF (995 F). Par poste : 11 NF (1.100 F)
4 CV RENAULT
Prix : 9,50 NF (950 F). Par poste : 11,05 NF (1.105 F)
TRACTION AVANT CITROËN
Prix : 6,85 NF (685 F). Par poste : 7,95 NF (795 F)
L'ARONDE
Prix : 7,20 NF (720 F). Par poste : 8,30 NF (830 F)
2 CV CITROËN
Prix : 7 NF (700 F). Par poste : 8,15 NF (815 F)
LA DYNA PANHARD
Prix : 8,75 NF (875 F). Par poste : 9,80 NF (980 F)
MOTOBECANE 125 lat.
Prix : 4,10 NF (410 F). Par poste : 5,20 NF (520 F)
MOTOBECANE 125-175 culb.
Prix : 5,30 NF (530 F). Par poste : 6,40 NF (640 F)
PEUGEOT P. 55, 56, 155, 156 et 176
Prix : 5,50 NF (550 F). Par poste : 6,60 NF (660 F)
GNOME-RHÔNE
Type R 1, R 2, R 3, R 4, R 4C.
Prix : 5,35 NF (530 F). Par poste : 6,55 NF (655 F)
VAP 4 - DT - A-B-G - 55
Prix : 5,20 NF (520 F). Par poste : 6,30 NF (630 F)
L'ART DE CONDUIRE
(Motos, Vélocimoteurs, Cyclomoteurs)
Prix : 4,95 NF (495 F). Par poste : 6,05 NF (605 F)

Prix : 4,80 NF (480 F)
Par poste : 5,90 NF (590 F)

Prix : 6,05 NF (605 F)
Par poste : 7,25 NF (725 F)

Prix : 5,70 NF (570 F)
Par poste : 6,85 NF (685 F)

CARNET DE BORD DU MOTOCYCLISTE :
0,60 NF (60 F). Franco : 1,10 NF (110 F)
TABLEAUX MURAUX

Planches murales 60 x 100 cm : pour envoi par poste des tableaux muraux, ajouter 1 NF (100 F). Pour deux tableaux : 1,20 NF (120 F) et 0,30 NF (30 F) par tableau supplémentaire.
Moteur Peugeot P. 55 : 4,50 NF (450 F)
Moteur Terrot 500 R G S T : 5 NF (500 F)
Moteur 4 CV Renault : 3 NF (300 F)
Moteur 125 Terrot ETD : 5 NF (500 F)
Bloc-moteur A.M.C. 125 et 150 : 5 NF (500 F)
Bloc-moteur YDRAL 125 : 4,50 NF (450 F)

RELIURES :

3,50 NF (350 F). Par poste : 5 NF (500 F)

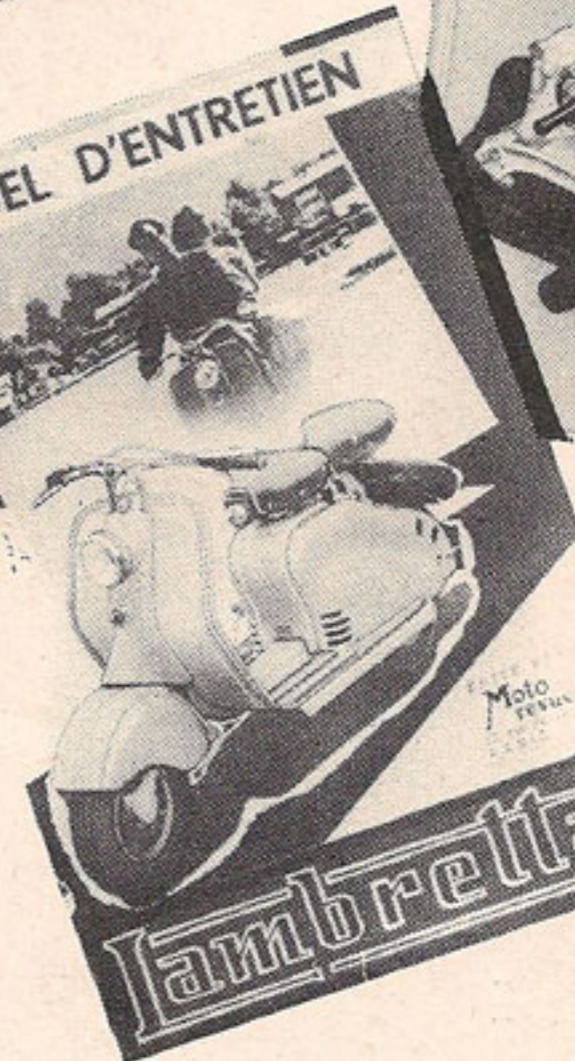
Catalogue détaillé sur demande
Pas d'envoi contre remboursement.
Envoi contre mandat, ou mieux :
versement (ou virement) compte
postal MOTO-REVUE : 297-37 Paris



Prix : 5,75 NF (575 F)
Par poste : 6,90 NF (690 F)



Prix : 5,60 NF (560 F)
Par poste : 6,75 NF (675 F)



Prix : 5,65 NF (565 F)
Par poste : 6,85 NF (685 F)

Dans la gamme VAP 1961



SODICO

voici votre VAP



Faites-vous de la route ? de la ville ?
Avez-vous un gros budget - ou un petit ? Dans tous
les cas, l'un des 8 cyclomoteurs VAP est fait pour vous.
Gamme VAP : la plus variée (voir ci-contre) ;
la plus sûre (deux innovations techniques
sensationnelles :
le moteur flottant, l'allumage Magnéclair).



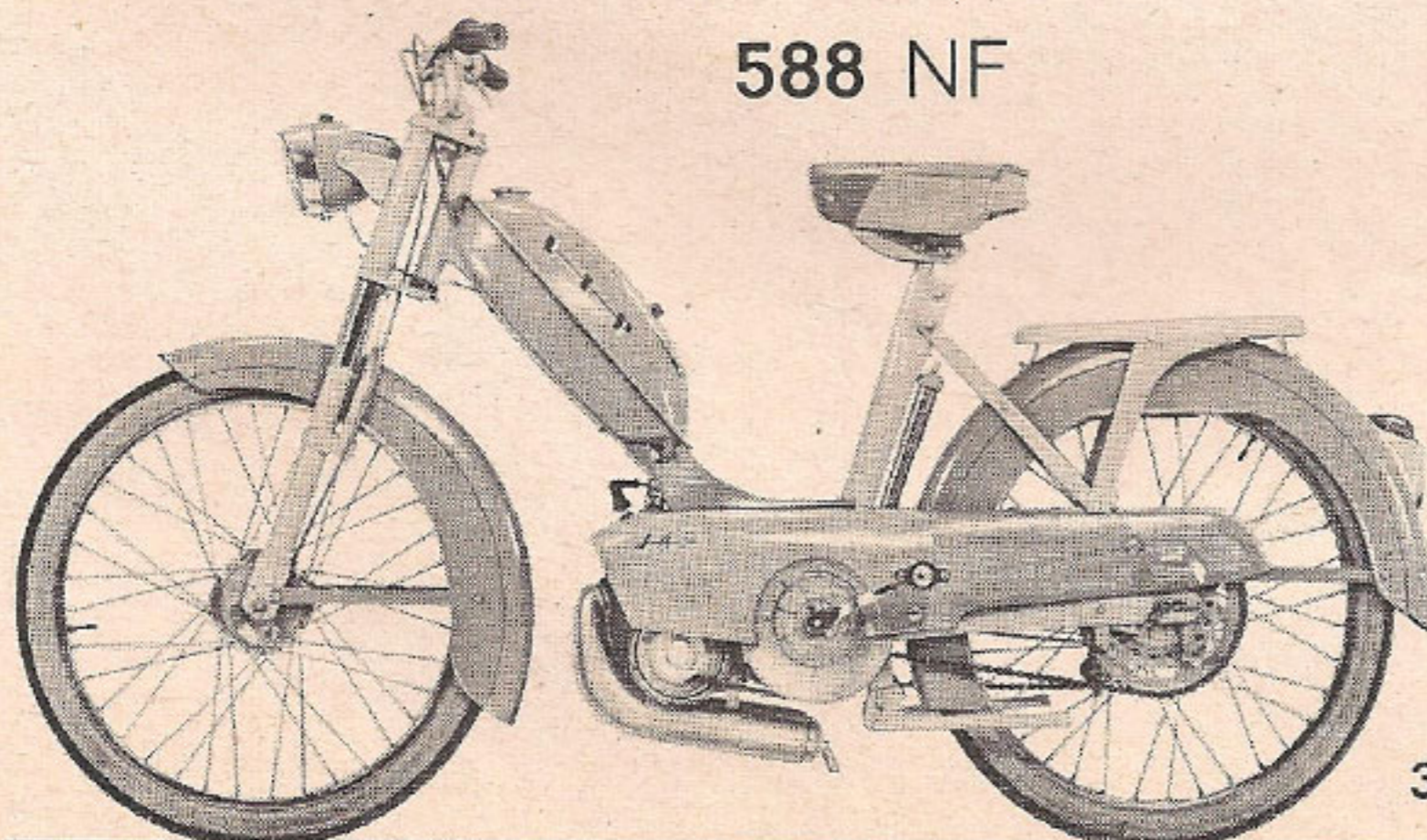
VAP GOËLAND	613	649 NF
VAP MOUETTE	M 10	579 NF
VAP TRITON	T 10	729 NF
VAP NEPTUNE	CF 2	549 NF
VAP SIRENE	CF 1	449 NF
VAP DAUPHIN	511	739 NF
VAP SQUALE	513	899 NF



VAP CORMORAN TYPE 612

moteur flottant. Allumage magnéclair
embrayage automatique. Fourche télescopique
deux moyeux-freins monobloc. Autonomie : 450 kms.

588 NF



VAP

3 IMPASSE THORETON PARIS 15^e