

Moto revue

48^{me} ANNEE. — 5 NOVEMBRE 1960. — N° 1.514

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

**SALON
DE PARIS
(suite)**



Une des vedettes du Salon du Karting : le LATA-Kart, moteur AMC. Mustang.

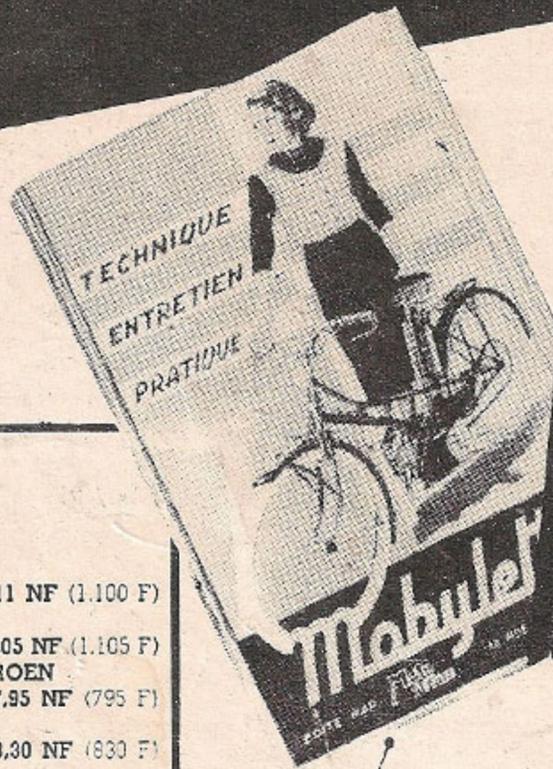
LA BIBLIOTHEQUE DU "MOTORISÉ"

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 4 C.

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)

GEFI

Kart

33, rue de Crussol
PARIS XI^e - VOL. 31-40

MODELE STANDARD
100 cc. : 1.390 NF.

Avec moteur BRIBAN
Embrayage automatique
Direction à rotules
— Roues de 3,50 x 8 —
1 ou 2 roues motrices

PETITES ROUES ET TOUS MOTEURS
SUR DEMANDE — TOUTES PIECES DETACHEES

SPECIALISTE d'ensemble de 2 roues motrices
Roues de 4-5-6" - Fixation genre Vespa

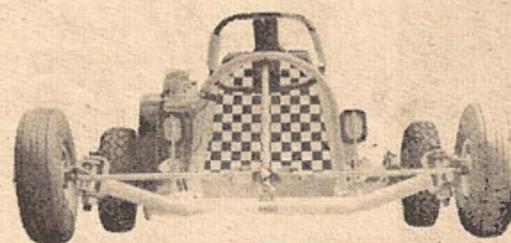
TOUT POUR LE KARTING

R. PELLEGRIN

24, rue Dabray - NICE - (Passage Bensa)
Tél. : 88-41-70

CONSTRUCTEUR DU MINI-KART
avec moteurs MAC CULLOCH - CLINTON A. 490
CLINTON E. 65 - VAP

R. PELLEGRIN : Champion de Provence 1957-
1958 en 175, 250 et 350 cc.



MOTEUR SOLO
TYPE "COUPE DE FRANCE"

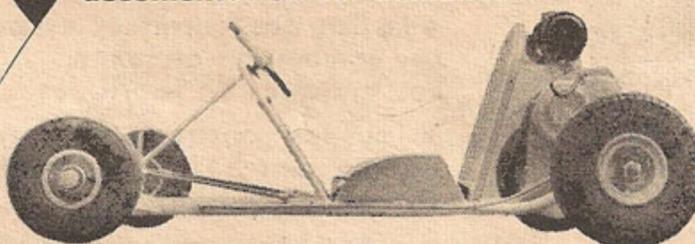
2 roues motrices

FREINS PUISSANTS

poids **40** kg vitesse **90** Km/h

4 rapports interchangeables

documentation sur demande



SOLO MOTEURS - 32, R. G^e CREMER - COLOMBES - SEINE - CHA. 65-79

Bloc moteur A. M. C. 99 cc

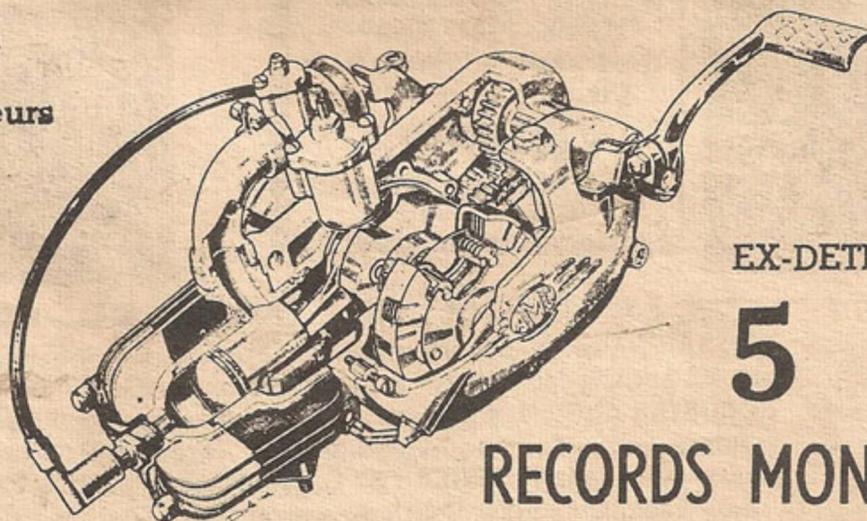
MustangKART

Prix spéciaux pour

Motocistes
Constructeurs
Clubs

PUISSANCE :

- ★ 5 CV à 5.000 tours.
- ★ 50, Alésage.
- ★ 50, Course.
- ★ 8,5/9, Taux de compression.
- ★ Boîte de vitesses neutralisée permettant le changement de rapport selon la longueur du circuit.
- ★ Régime maxi de rotation : 7.000 tours.



EX-DETENTEUR DE

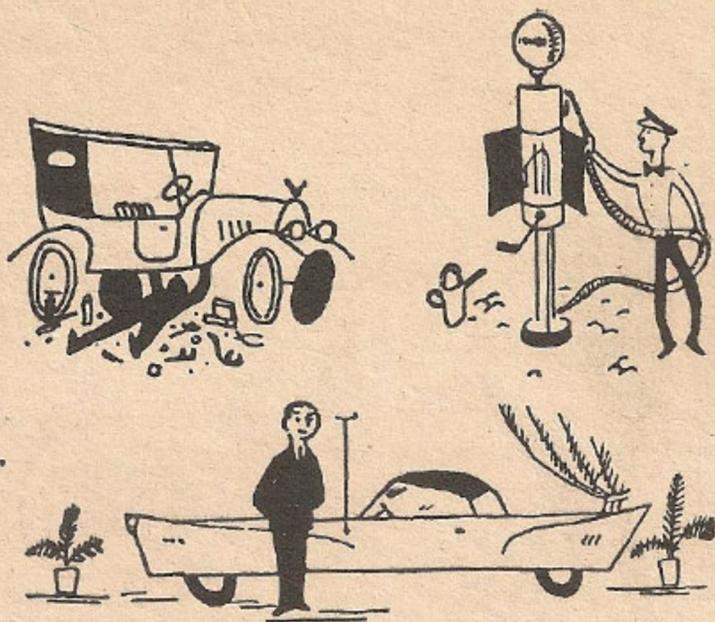
5

RECORDS MONDIAUX
homologués à Montlhéry

dont **24 h. à 80,6 km h.**
48 h. à 79 km h.

Distributeur : ALUVAC - B. P. N° 5 - Nanterre (Seine)

Professionnels
de
l'automobile ...



Vous figurez gratuitement au
BOTTIN de L'AUTO

vérifiez votre inscription...
Si vous ne figurez pas encore,
demandez votre inscription...

Le Bottin de l'automobile

est le guide indispensable de votre
profession, il contient :

- La liste des fournisseurs d'accessoires,
Les commerces annexes,
Les marques de fabriques, etc...
- Tous les constructeurs, carrossiers,
agents, marchands, réparateurs
(France et Outre-Mer).

Le volume de 2.000 pages environ.
Format 14 x 22.

BOTTIN

1, r. Sébastien
Bottin
PARIS-7^e
Lit. 54-95

**SPORT
VETEMENT
MOTO**

6, bd Richard-Lenoir
PARIS-11^e
BASTILLE
Tél. ROQ. 85-69
Dépôt : **LODHI**

Pour votre
CONFORT
et votre **PROTECTION**

Tous les meilleurs équipements et vêtements spéciaux

DYNAMIC-SPORT

149, r. Montmartre (2^e)
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, Ter-
rot, 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.

Modèle déposé
FABRIQUE DE SACOCHES
pour Vélos, Motos, Scooters, en
cuir double tannages - Garanti
Imperméable - Fermeture étanche
Plus de 50 modèles disponibles
et sur mesures - Spécialité de
sacoches pour campeurs - Vente
au détail - Prix imbattables.
BABIN SELLIER
13 bis, Avenue Parmentier
PARIS-XI - Tél. : ROQ. 54-35
Exposition permanente
TARIFS SUR DEMANDE

STATION OFFICIELLE RUMI

Scooters neufs
et occasions garanties
Crédit : 2 à 18 mois
Pièces d'origine - Accessoires
Ttes réparations et peinture
Prix sensationnels !

Quelques exemples :
Ech. standard :
Moteur 400 NF
Cyl. (av. pist. nfs) 70 NF
Embiellage 99 NF
Fourche 60 NF
Main-d'œuvre pour chan-
gement :
Embiellage 140 NF
Cylindres 65 NF

Expédition en Province
Dynamic-Sport - GUT 19-30
149, r. Montmartre, Paris-2^e
ACHAT FERME MOTOS, SCOOTERS

Centre de récupération
et d'usinage de pièces
détachées

D.K.W. — B.M.W.
N.S.U. — ZUNDAPP
PUCH — VICTORIA
etc.

PIECES ADAPTABLES
de notre fabrication
Vente — ACHAT
Motos — Epaves
Réalésage - Embiellage
Pièces à la demande

CRUPDA
21, r. Monge, Puteaux
Tél. : LON. 02-63

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

Pièces
origine **BSA**
ARIEL — SUNBEAM

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

Pour toute correspon-
dance avec « MOTO-
REVUE », n'omettez
pas de joindre un
timbre pour la ré-
ponse.

Le KART qui roule en compétition !

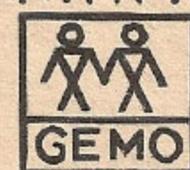


PUISSANT : Les meilleurs moteurs : SOLO 6 CV - SOLO « Spécial GEMO » 6,5 CV -
Mac'ULLOCH MC10 7 CV - et sensationnel : GARELLI 8 CV (disponible en novembre)
ROBUSTE : Châssis rigide tube carré ; 8 roulements largement calculés - **SUR** : 2 roues
motrices, tenue de route exceptionnelle ; Direction Ackerman ; Frein à disque ; Pneus 4
pouces Continental - **LEGER** : 32 kg sans moteur - **ECONOMIQUE** : à partir de 1.360 NF. ;
Conditions spéciales hors saison avec épargne-crédit ; Crédit 3-6-12 mois.

Documentation RMIO contre 0,50 NF en timbres

G. MOTTIER et Cie S.A.R.L. - 16, rue du Rhin - PARIS 19^e - NORD 38.03 (Métro Laumière)

KART



**TECHNIQUE
EPROUVEE**

BORGO

**PALMARES
INEGALABLE**

LE PISTON Champion du monde

TURIN (Italie)

NEUILLY-SUR-SEINE

(Espagne) BILBAO



LA FORMULE "SPORT" A LA F. I. M.

AU dernier Congrès d'Automne de la Fédération Motocycliste Internationale — qui s'est tenu à Paris la semaine dernière — la question des machines « Sport », de nouveau, été remise sur le tapis au sein de la Commission Technique.

Il s'agit d'ailleurs d'une proposition française qui, le dernier jour, fut adoptée à la majorité de la Commission, (avec accord des anglais en particulier, mais opposition des italiens et espagnols). Mais, en raison des délais impartis, cette proposition doit être soumise à l'approbation de l'Assemblée Générale au Congrès de Printemps et n'entrer en application qu'en 1962.

★

Le changement important par rapport à la réglementation actuelle est de laisser, à chaque constructeur, la liberté du choix du diamètre de passage des gaz de son (ou ses) carburateur ; ainsi, chacun peut choisir la solution la plus apte à permettre le meilleur rendement.

Par contre, afin d'être plus strict sur la définition de la machine « Sport », il faudra que le modèle homologué ait été vendu à au moins 500 exemplaires dans un délai de douze mois consécutifs (c'est ce point, surtout, qui sera discuté au Congrès de Printemps).

★

Par ailleurs, il a été proposé que les guidons à bracelets soient acceptés (ils sont estimés, à juste titre, plus sûrs que des guidons « en moustache »). De même, des garde-boue enveloppants pourront être remplacés par des garde-boue plus étroits, à condition que ces derniers respectent la réglementation actuellement en vigueur pour les machines « compétition ».

★

Enfin, nous trouvons encore :

- maintien de l'interdiction des double-ACT,
- interdiction de retoucher la course d'un moteur, mais possibilité d'accroître l'alésage à condition de rester dans les limites de cylindrées,
- matériaux des culasses et cylindres doivent être ceux d'origine,
- possibilités de retouches des lumières ou des diamètres des soupapes,
- systèmes d'allumage ou de lubrification doivent être du même type que ceux d'origine,
- le silencieux peut être remplacé par un autre système d'échappement, à condition que la section de sortie soit au plus égale à celle de l'entrée.
- la boîte de vitesses doit être du même type que celle d'origine, et comporter le même nombre de rapports,
- le type de suspensions doit être celui d'origine,
- l'empattement ne peut être modifié que de 3 % au maximum,
- le poids ne peut descendre à moins de 5 % du poids d'origine,
- les jantes doivent conserver les cotes d'origine,
- le réservoir doit être dans le même matériau que celui d'origine et avoir la même capacité,
- la machine ne peut avoir d'autres éléments de carénage que ceux existant d'origine, — etc.

★

Mais en attendant la ratification par le Congrès de Printemps de la FIM et l'application éventuelle en 1962, le statu-quo demeure avec la réglementation actuelle, sinon qu'il est précisé que le diamètre de passage des gaz d'un carburateur doit être mesuré à la buse de ce dernier.

Cette réglementation est donc celle en vigueur dans chaque pays. Mais il a été décidé que chaque Fédération Nationale publiera la liste des machines « Sport » qu'elle aura homologuées comme telles, liste qui sera communiquée à tous par les soins de la F.I.M.

MOTOBÉCANE

RALEIGH

**SYMBOLE DE L'ENTENTE CORDIALE
DANS LE MONDE DU "2 ROUES"**

« Un accord de coopération à long terme vient d'être signé entre MOTOBÉCANE France et RALEIGH INDUSTRIES, contrôlant la Division Cycle de TUBE INVESTMENTS Ltd Angleterre, pour la fabrication et la vente, par RALEIGH INDUSTRIES Ltd et les compagnies associées, des types de « Mobyette » fabriqués sous licence MOTOBÉCANE et vendus dans le Royaume Uni, l'Empire et le Commonwealth Britannique et vendus dans d'autres territoires.

Le contrat a été signé le 5 octobre 1960 à Paris, par M. George WILSON - Chairman and Managing Director de RALEIGH INDUSTRIES Ltd - et Monsieur Charles BENOIT, Président de la MOTOBÉCANE.

Cet accord n'interfère aucunement sur les fabrications de MOTOBÉCANE et son réseau mondial de distribution ».

C'EST par ce bref communiqué que nous apprenons, pendant le Salon de Paris, l'existence d'accords entre le plus grand constructeur mondial de motocycles et le plus grand constructeur mondial de cycles. Mais, voulant en savoir un peu plus long sur ces accords, nous avons obtenu de M. Wilmer, du service exportation de Motobécane, quelques précisions.

Tout d'abord, ces accords n'entraînent actuellement aucune réciprocité. C'est-à-dire que les cycles Raleigh ne seront pas construits en France. Mais, de toutes façons, le contrat signé n'exclue aucunement cette possibilité.

De même, ce contrat ne limite aucunement la gamme des modèles qui peuvent être construits par Raleigh. Dans l'état actuel des choses, il est vraisemblable qu'au prochain Salon de Londres Raleigh ne présentera que deux modèles construits sous licence, une AV 44 et une AV 89.

Si le contrat laisse toute latitude à Raleigh pour fabriquer ses « Mobyette » de A jusqu'à Z, il est évident que, les premiers temps, l'apport de pièces françaises sera important. Pendant les premiers mois, Motobécane livrera à l'usine anglaise des moteurs pratiquement entiers ; pour la partie cycle, Raleigh sera sans doute plus rapidement à même de se passer de cet apport.

Une précision encore : l'usine Motobécane ne changera rien à ses exportations sur certains marchés où ses machines seront ainsi en concurrence avec celles construites par Raleigh.

En définitive, l'on pourrait penser de ces accords qu'ils ne sont rien d'autre que des accords de production sous licence, ainsi qu'il en existe déjà avec d'autres pays. Ceci est vrai. Mais l'esprit de ces accords en fait également quelque chose de différent. D'une part par l'importance des productions des deux usines signataires. D'autre part, parce que, s'il n'y a actuellement aucune réciprocité sur le plan de la construction, il n'en est pas le même sur le plan des informations techniques, ce dont M. Wilmer se félicitait et nous disait espérer beaucoup. De toutes façons, nous pouvons retenir de ces accords le fait qui nous semble le plus significatif : lorsque le plus important constructeur mondial de cycles a voulu conclure un accord avec un constructeur de cyclomoteurs, ce n'est pas vers l'Italie ou l'Allemagne qu'il s'est tourné mais bien vers la France. Ce qui confirme l'essor de cette industrie dans notre pays et la valeur de notre production nationale.

INFORMATIONS SPORTIVES

MI-VAL PENSERAIT A LA COMPETITION

C'est ce que donne à penser l'engagement par l'usine italienne Mi-Val de l'ingénieur Alfonso Drusiani, qui contribua grandement à la réalisation des Mondiaux de compétition.

UN « GRAND PRIX DU JAPON » ?

Bien qu'actuellement il n'existe pas de circuit permettant, au Japon, l'organisation d'un Grand Prix, les Japonais parlent beaucoup d'une telle épreuve. La date choisie serait sans doute située quelques 2 mois après le G.P. des Nations à Monza, afin que les pilotes aient le temps d'expédier leur matériel par mer. Un tel déplacement devrait poser un sérieux problème financier à la fédération japonaise, mais celle-ci a déjà répondu par avance à cette question en déclarant que le Japon est une « grande puissance motocycliste » qui peut se payer ce luxe.

PAS DE 350 HONDA EN 1961, MAIS PROBABLEMENT EN 1962

Les plans d'une 350 Honda de compétition existent déjà. Mais il est certain que nous ne verrons pas cette machine en 1961, mais sans doute en 1962. Et si la progression géométrique qui semble

caractéristique de cette usine est respectée, cette 350 sera une 8 cylindres, la 125 étant bicylindre et la 250 4 cylindres...

JAWA 500 cc. POUR LE CHAMPIONNAT DU MONDE 1961 ?

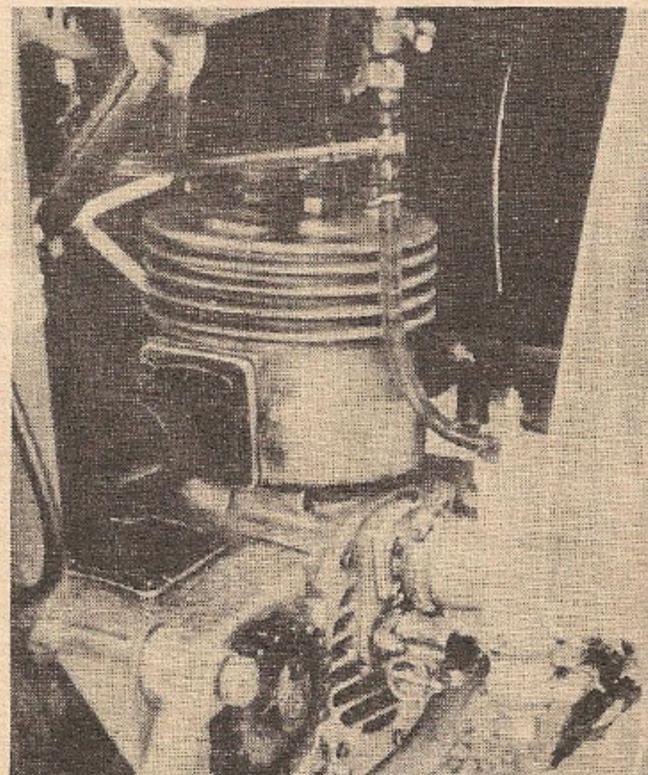
Il semble que l'usine Jawa soit décidée à participer aux prochains Championnats du Monde avec une 500 cc. Cette machine ne serait d'ailleurs qu'une 350 « agrandie » à quelques 400 cc. Un tel moteur aurait déjà donné, au banc d'essai, d'intéressants résultats.

Jawa continue, d'autre part, à améliorer ses 250 et 350 cc. et adjoindrait à Stastny un second pilote, également tchèque, pour l'épauler en 1961.

GRACE A Mc INTYRE, PREMIERE VICTOIRE DE LA 250 HONDA

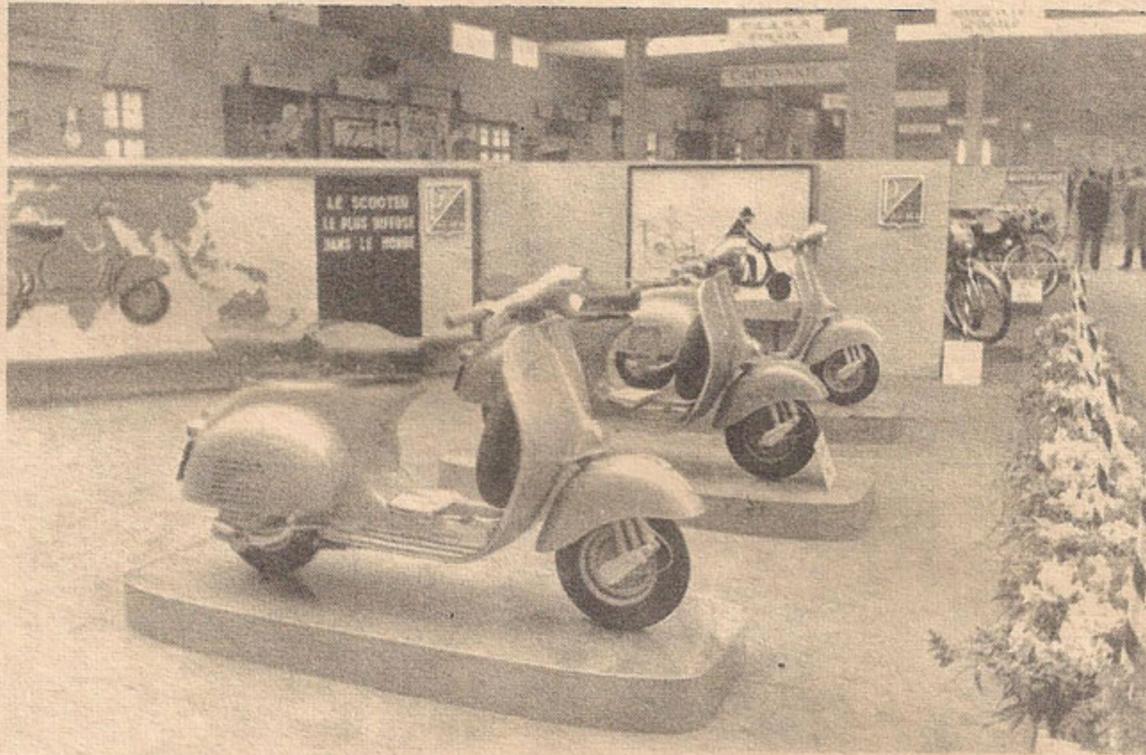
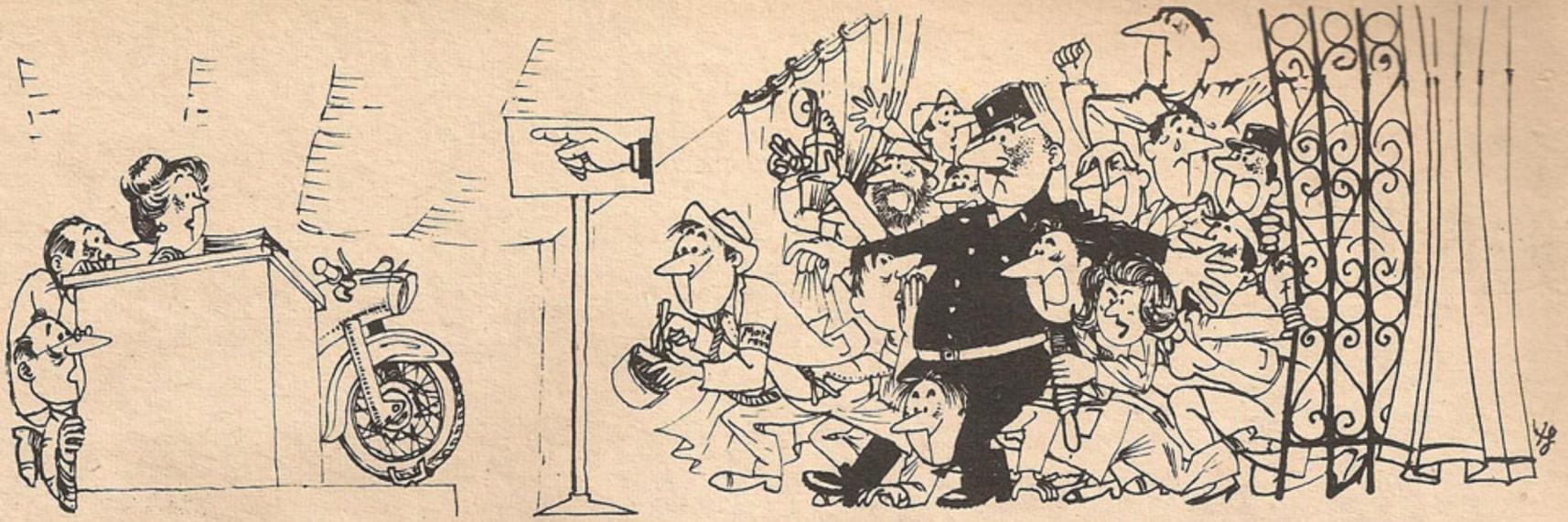
Au circuit international d'Aintree, en Angleterre, Mc Intyre disposait d'une 250 Honda 4 cylindres. Bien que cette course fut la première qu'il disputât en cette cylindrée, le champion écossais montra qu'il savait encore se servir d'une 4 cylindres, puisqu'il remporta une belle victoire devant Hailwood.

Mc Intyre était encore lié à Gilera. Mais à partir du 1er Janvier 1961, il récupérera sa liberté et pourra de nouveau courir, pour n'importe quelle marque, sur le continent. Que fera Mc Intyre en 1961 ? Les paris sont ouverts...



Vue du moteur EMC de 125 cc. Cette fois, l'ingénieur Ehrlich (autrichien émigré en Angleterre) a fait appel à une partie basse de M.Z., avec distributeur rotatif d'admission, sur laquelle il a monté son propre cylindre à refroidissement par eau (photo « das Motorrad »)

les NOUVEAUTÉS du Salon



VESPA

Les nouveaux Vespa 150 cc. à distributeur rotatif sont dès maintenant en vente sur le marché français. Il ne s'agit pas, à proprement parler, de nouveautés, ces modèles étant depuis longtemps déjà sortis des usines italiennes. En plus des habituels 125 et 150 cc. 3 vitesses, nous trouvons le 150 G.S. 4 vitesses, 8 CV, à roues de 10".

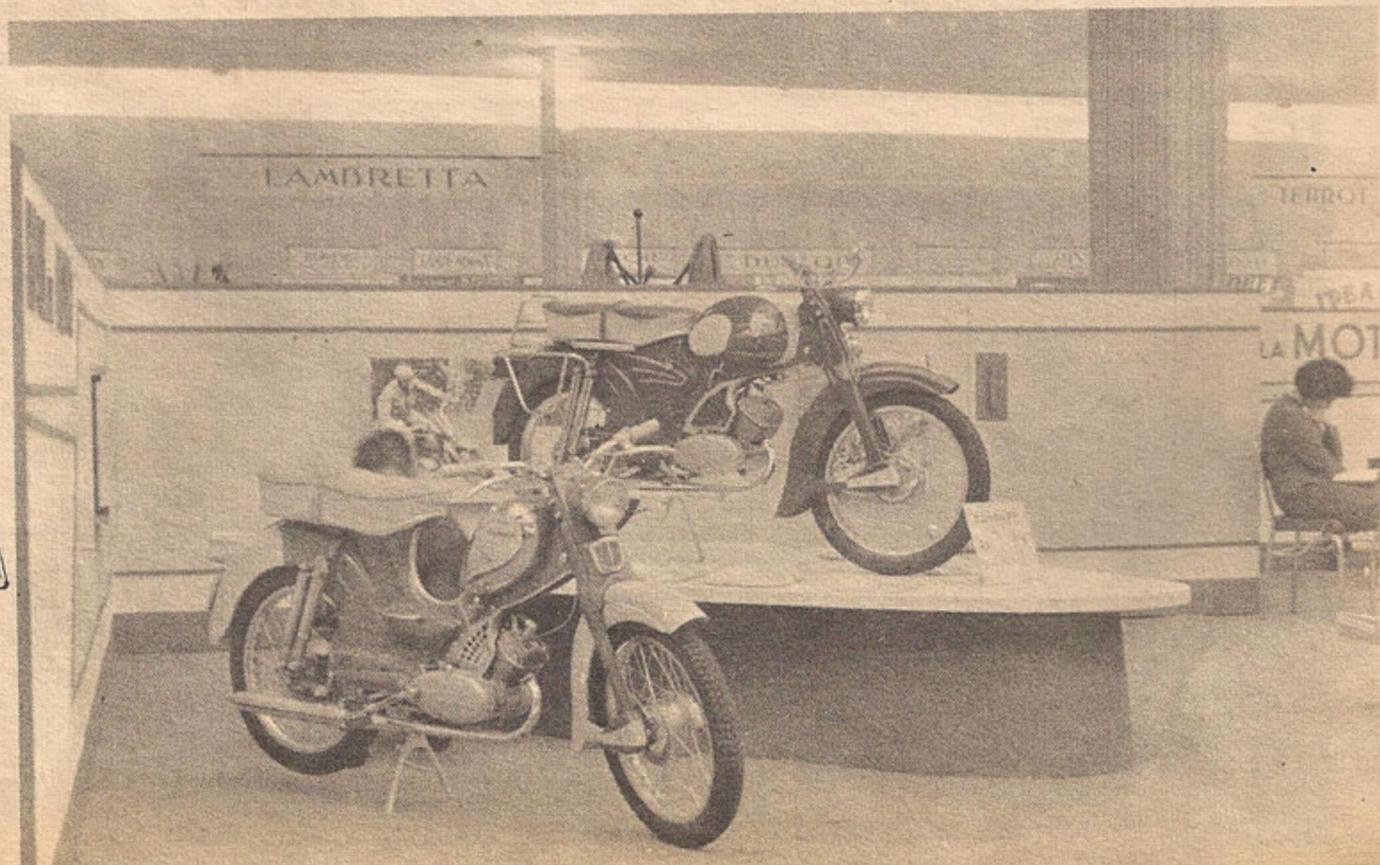
Le ressort de la suspension avant est conique, assurant une plus grande progressivité. Les acheteurs ont le choix entre 5 coloris différents (3 pour les 125, 2 pour les 150).

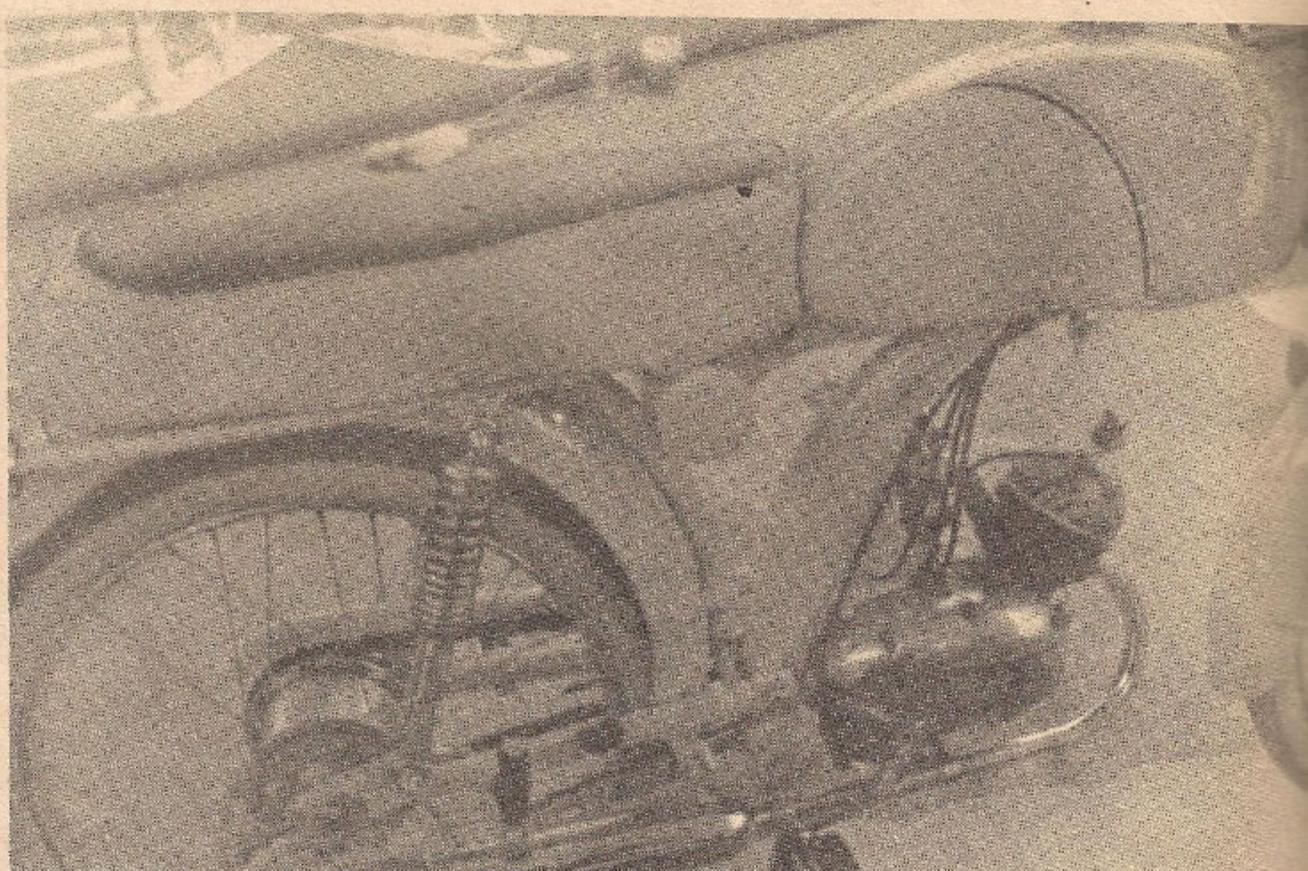
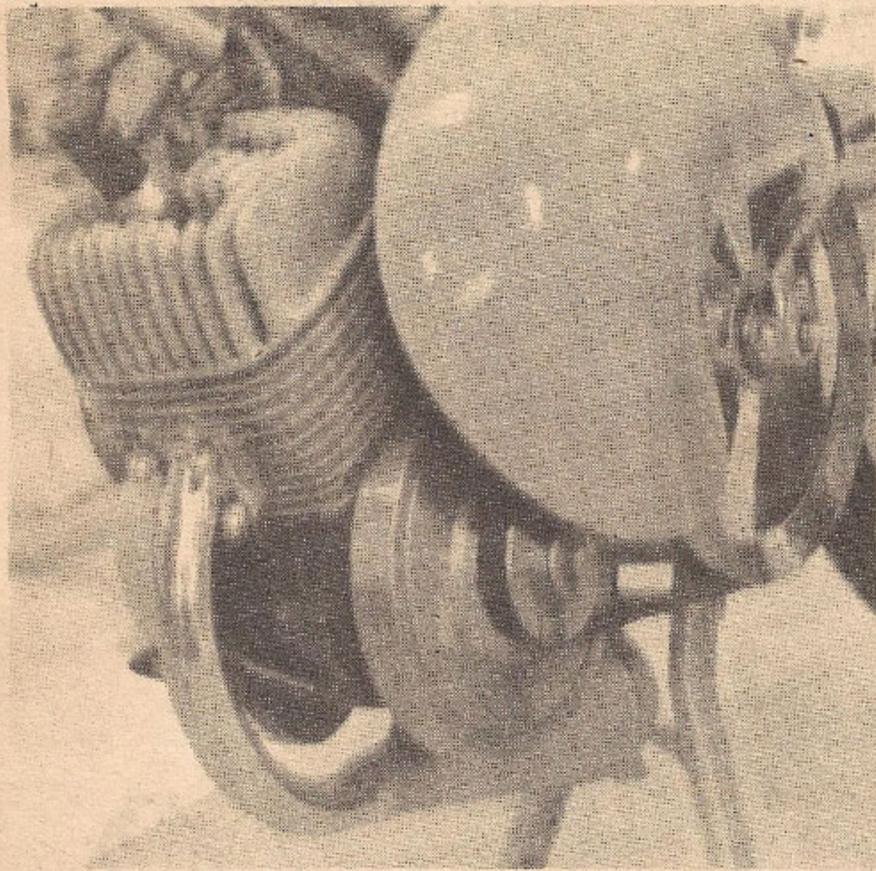
ZUNDAPP

Nous pouvions voir sur le stand du Hall de la Moto, importateur Zündapp, en plus des Combinette 2,6 CV, 2 vitesses, des Super-Combinette 3,6 CV, 3 vitesses avec ou sans turbine de refroidissement, avec ou sans réservoir « sport » de 12,5 l., les KS 50 et KS 75 déjà vus à Francfort au mois de septembre.

Rappelons que ces KS sont des « Mopkick », c'est-à-dire des 50 cc. dépourvus de pédales et possédant kick, sélecteur et, bien sûr, des repose-pieds. Puissance annoncée pour le 50 cc. : 4,2 CV ; pour le 75 cc. : 5,6 CV. Pour les deux cylindrées, boîte à 4 rapports.

Un side Steib était également sur le stand, rappelant que le Hall de la Moto importe aussi les productions de cette marque.





Nouveau 50 cc monovitesse, avec le Dilecta ci-dessus. A droite, le Favor à moteur Benelli.

DILECTA

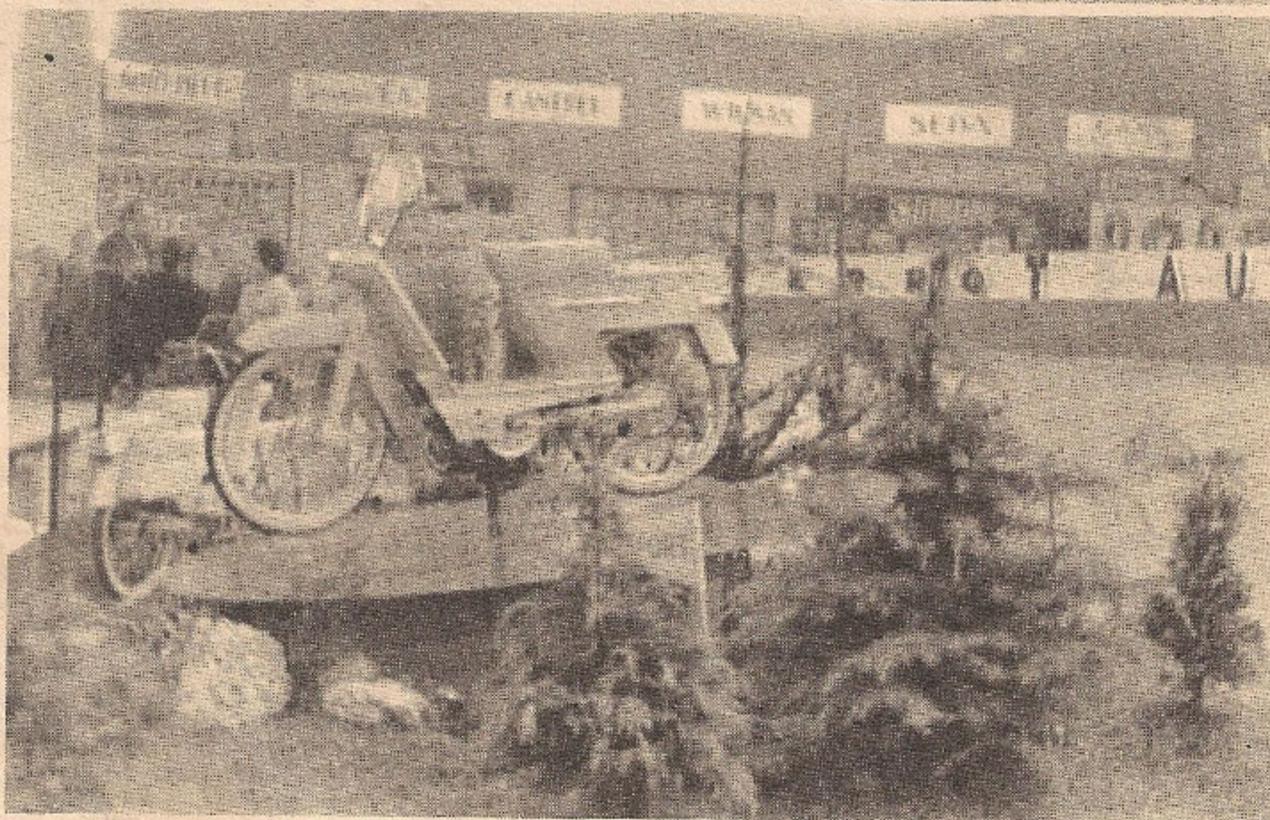
C'est un groupement de 4 constructeurs qui, sous la direction de Dilecta, présentait le seul nouveau moteur français monovitesse du Salon. Malheureusement, ce moteur est pour le moment « top secret », aussi nous n'allons pas pouvoir vous en révéler toutes les caractéristiques. Il s'agit donc d'un monocylindre deux temps de 50 cc dont le cylindre est chomé dur. Culasse non démontable, puisque formant une seule pièce avec le cylindre. Puissance : en moyenne, 2,7 CV à 5.000 t/m.

Muni d'un embrayage automatique d'un principe nouveau (mais dont on ne sait rien) et d'une transmission primaire par courroie, ce moteur devrait sortir en série au mois de mai 1961.

Enfin, dernières précisions : pour l'alumage, il a été fait appel à un alternateur Ducati de 17 watts, analogue à celui qui équipe de série les Vespa et Lambretta construits en Italie ; le moteur est monté sur silentbloks.

FAVOR

Chez Favor, la série des 50, 70 et 75 ne comporte qu'un monovitesse, monté avec le Lavalette.



Originalité et bon goût faisaient certainement du stand Terrot le plus attrayant de tout le Salon. En outre, les techniciens pouvaient admirer un Skipper démonté.

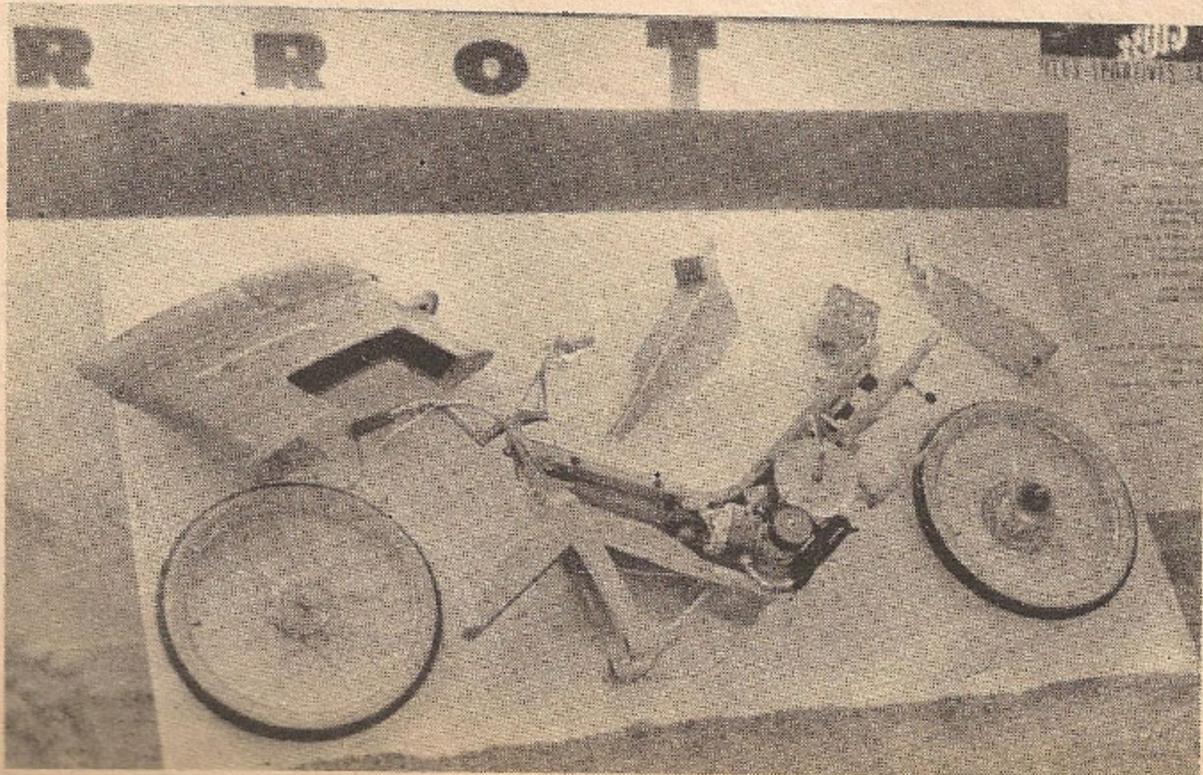
Nous trouvons ensuite les Imperator, Rallye et Super-Rallye déjà bien connus, avec les bi-vitesses Alter de 50, 70 ou 75 cc. Mais la grande nouveauté présentée à ce Salon était le modèle « CBL Monza » : cadre monotube avec moteur en porte-à-faux, fourche télescopique, suspension arrière oscillante et moteur Benelli 3 vitesses, 33 CV.

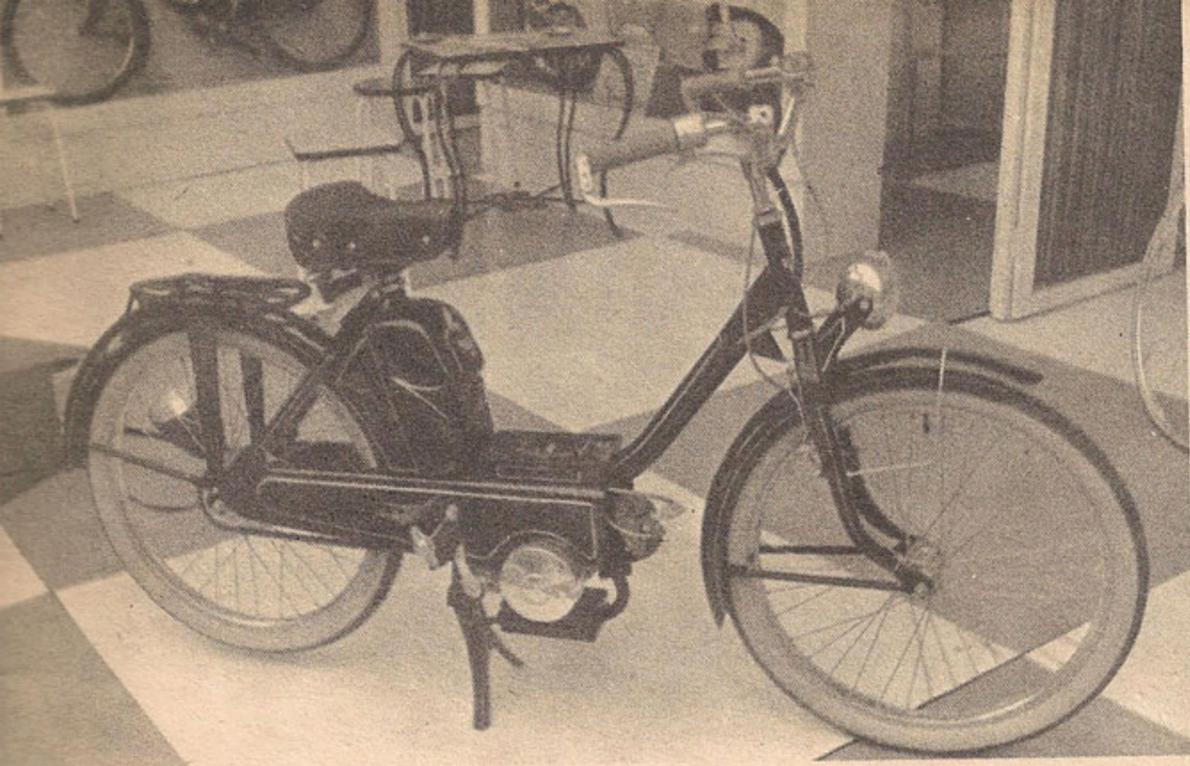
TERROT

Notre grand constructeur le plus sportif exposait en bonne place la 125 Tenor qui avait permis à Serre, le premier dimanche du Salon de remporter à Montlhéry la catégorie 125 Sport.

Sur ce vaste stand, bien décoré, la gamme des 125 et 175 ne nous réservait aucune surprise. Parmi les cyclomoteurs, les 3 vitesses tourisme ou sport identiques à ceux de chez Peugeot font leur apparition.

Plusieurs tableaux permettaient tout à loisir d'apprécier la construction des « Skipper » déjà bien connus (voir M.R. n° 1491), cyclo-scooter aux caractéristiques bien particulières.





LAMBRETTA

Les 125 et 150 Lambretta LD sont doublés par les 125 LI et 175 TV, importés d'Italie, ainsi que les triporteurs dérivés de ces modèles.

Les LI et TV n'ont plus aucun point commun avec les LD : transmission par chaîne Duplex, boîte de vitesses accolée à la roue, cylindre horizontal, 4 vitesses, suspensions amorties hydrauliquement, carrosseries de forme plus harmonieuse, ils feront la joie des « Lambrettistes » français.

Les véhicules utilitaires dérivés du TV possèdent en plus une marche arrière, un frein à main, et peuvent être livrés avec une cabine entièrement fermée qui en fait une véritable « conduite intérieure », d'une finition remarquable.

CLAEYS - FLANDRIA

Trois nouveautés étaient révélées par Claeys-Flandria : le « Vélo-Matic », le « Comet » et la « Parisienne ».

Le Vélo-Matic est un utilitaire à cadre monotube, sans suspensions. Le moteur, au cylindre très incliné sur l'avant (presque horizontal), est monté à l'emplacement du pédalier, celui-ci étant incorporé. La transmission est assurée par une chaîne unique. L'embrayage de ce moteur, baptisé « Triautomatique », est un embrayage dépendant de la vitesse de rotation du moteur. Ce n'est donc pas un embrayage double, mais un embrayage automatique simple, fonctionnant selon un principe analogue à l'embrayage des moteurs Motobloc. Presque « carré » (39,5 x 40), ce moteur développe 1,8 CV pour 6 à 1 de taux de compression. Frein AV à tasseaux, frein AR à tambour.

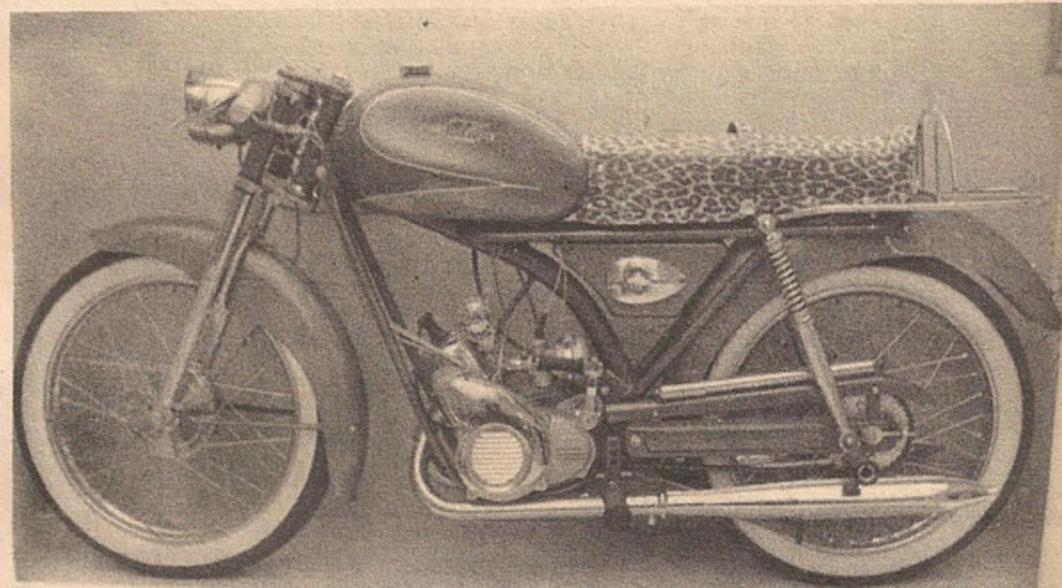
Le « Comet », livrable avec le moteur de 3 CV, en 3 ou 4 vitesses, est un cyclo-moteur « tourisme ». Châssis-coque en tôle emboutie, fourche télescopique, suspension arrière oscillante.

La « Parisienne » est, en quelque sorte, dérivée des cyclo-scooters « Consul » et « King », dont elle a gardé la structure générale. Mais ici les roues sont plus petites : 16", et les pneus plus gros. Des marche-pieds, un immense garde-boue avant, un carénage arrière style voiture américaine, un phare rectangulaire, un email deux tons et beaucoup de chromes complètent ce scooter léger.

Fourche Earles, suspension arrière oscillante. Moteur avec soufflerie, de 3,15 CV. Ou 75 cc. de 4,7 CV, 4 vitesses, avec kick-starter (pédales pour le 50 cc).

Nouveau cyclo utilitaire dû à Claeys Flandria, le Vélo-Matic dont nous voyons le prototype ci-dessus. Ci-contre, une des nombreuses nouveautés visibles sur ce stand : le 75 cc.

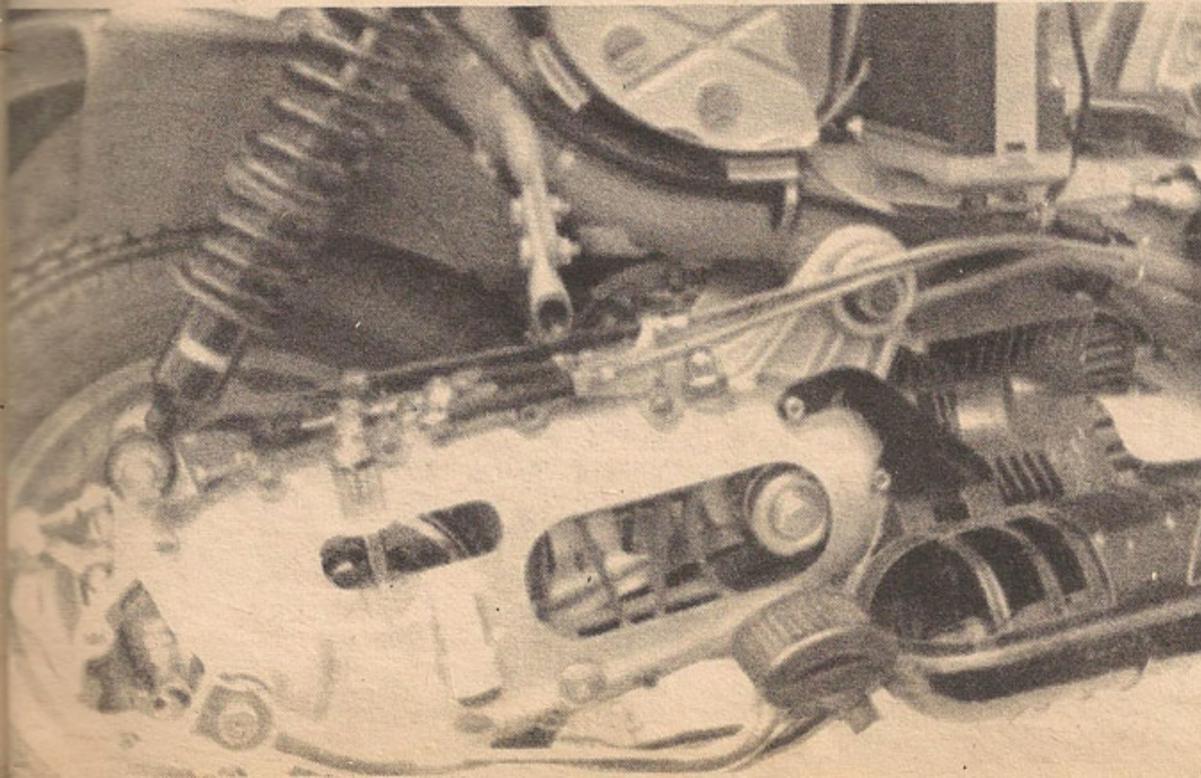
Dans le domaine du transport sur courtes distances, de porte à porte, etc... le tri-Lambretta est promu à un bel avenir.



Réellement nouveau, voici le groupe moteur-transmission des nouveaux Lambretta.

MERCIER

Une seule moto figure au programme Mercier : une 125 à moteur Ydral, assez largement carénée. La gamme des cyclo-moteurs est beaucoup plus développée et comporte des modèles montés avec le Lavalette monovitesse à embrayage « Multimatic », avec le moteur Vap 57 (modèles tourisme ou sport), avec les moteurs Sachs 2 vitesses en tourisme ou sport et avec le moteur Sachs 3 vitesses en modèle sport.

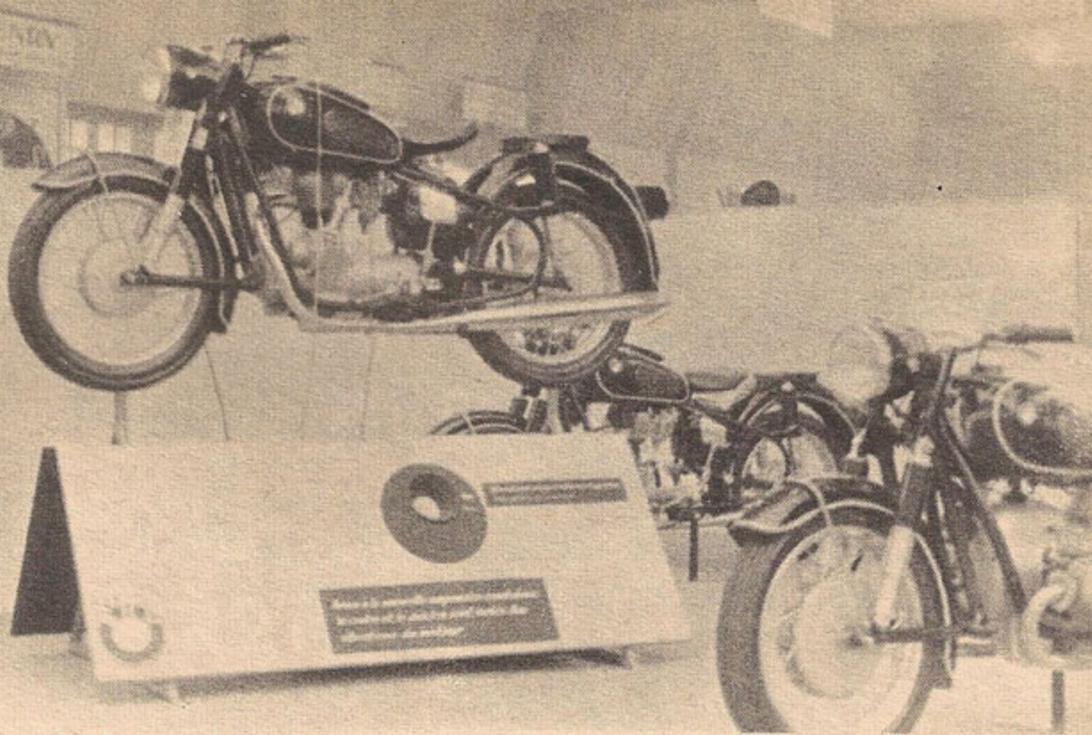


B. M. W.

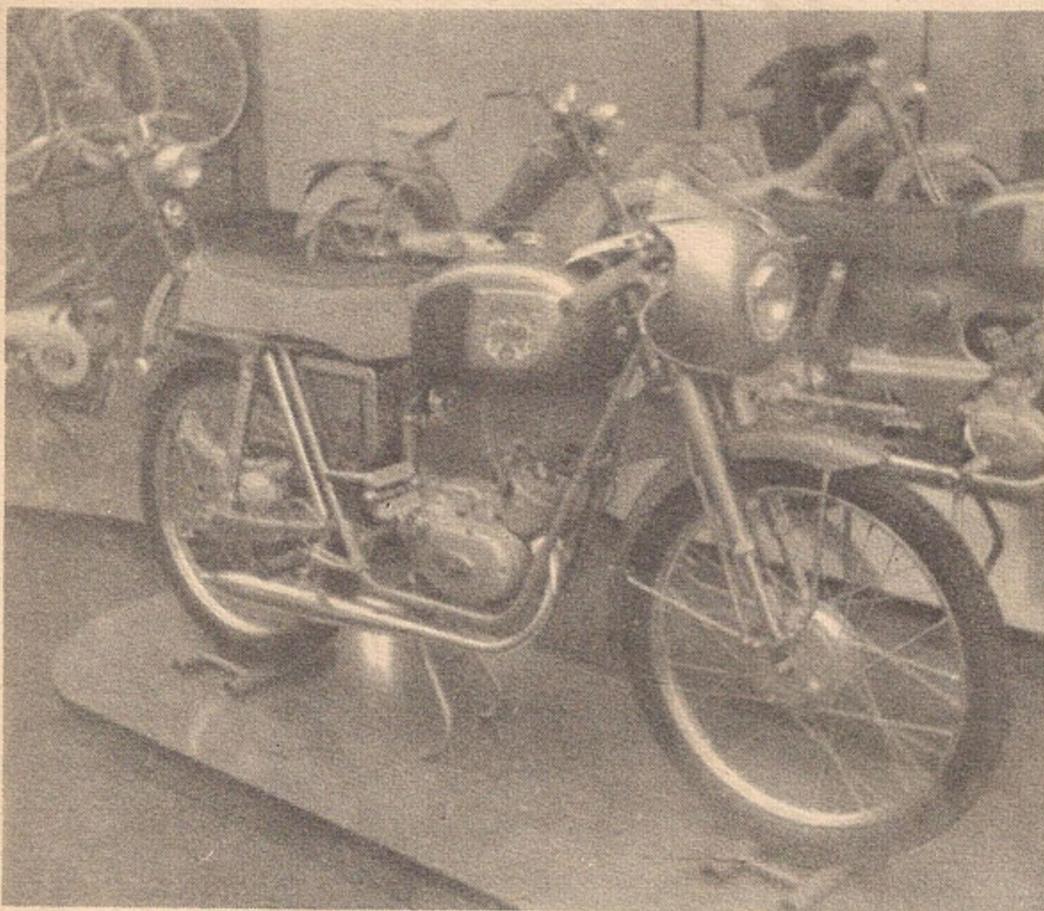
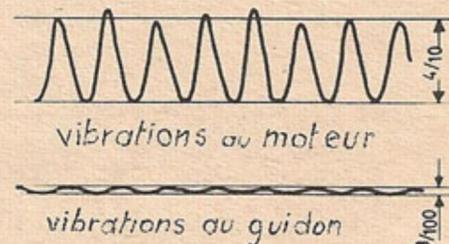
Bien que présentée pour la 1^{re} fois en France, la gamme des B.M.W. 1961 nous était déjà connue depuis le Salon de Francfort et avait été rapidement présentée dans notre numéro 1.505.

Nous trouvons donc, au Salon, la nouvelle 250 cc. R. 27 au moteur « flottant » développant 18 CV, la R. 50 inchangée et la R. 60 qui a gagné 2 CV, ainsi que les deux modèles sport, la toute nouvelle R. 50 S de 35 CV et la nouvelle version R. 69 S de 42 CV, ces deux derniers modèles disposant d'un amortisseur hydraulique de direction. Toutes ces B.M.W. étaient dotées du système « appel phare » et, également, des clignotants disposés en extrémités de guidon, bien que ces derniers accessoires soient plus spécialement prévus pour le marché allemand.

Sur le stand, un double oscillographe monté sur une R. 27 dont le moteur était entraîné électriquement, permettait de comparer les vibrations enregistrées à la culasse et celles, extrêmement atténuées par le montage « flottant » du moteur, qui subsistaient au guidon.



Un double oscillographe permettait, sur le stand BMW, de voir dans une fenêtre les oscillations enregistrées au moteur et au guidon. Ces derniers ont, en réalité, une amplitude 13 fois plus faible (relevé de droite).



GITANE

Un joli cyclomoteur sport avait la vedette chez Gitane. Utilisant le Sachs 3 vitesses à refroidissement par turbine, en version 2,2 CV ou 3,2 CV (avec supplément) l'« Impéria » Grand Sport 164 est doté d'un cadre double-berceau tubulaire qui comporte des repose-pieds (et une pédale de frein arrière) inspirés du Peripoli. L'ensemble est émaillé doré (bien sûr !) et son allure est très plaisante, très italienne.

Gitane présentait aussi des modèles sport (162-163) à cadre en tôle emboutie et moteur Sachs à 2 ou 3 vitesses, ce dernier pouvant être muni d'une soufflerie. Freins de 100 mm à l'avant, de 130 mm. à l'arrière !

Toujours à cadre en tôle emboutie, mais « ouvert », le 168, équipé du Sachs 2 vitesses est un modèle « tourisme », à suspension intégrale, et qui peut, sur demande, être livré avec un pare-jambes en tôle.

Avec le moteur Vap monovitesse, Gitane présente toute une série de cyclomoteurs divers à cadre tubulaire, monotube ou à châssis-coque, de même qu'un modèle sport.

Au stand Gitane, parmi les nouveautés qui intéressèrent vivement les visiteurs, ce modèle Impéria, équipé d'un moteur Sachs 3 vitesses à refroidissement par air forcé. Ci-dessous, vue générale du stand Ratier.

Ne quittons pas ce stand sans avoir admiré sur les « Raphaël Geminiani », contre-marque de Gitane, le portrait du champion cycliste apposé sur les cyclos sport...

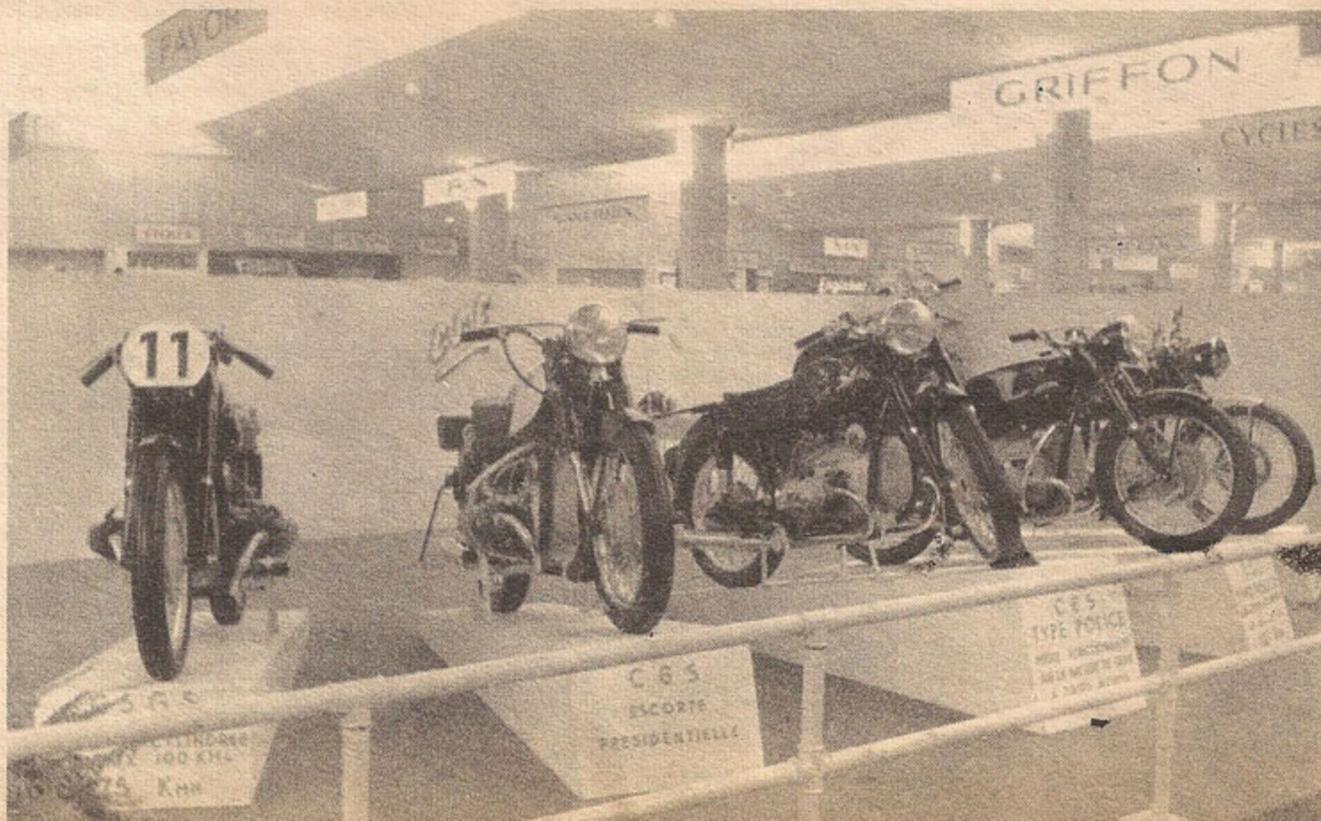
N. S. U.

La CEIDA présentait les modèles N.S.U. déjà bien connus : six modèles de « Quickly » dont les T et TT et aussi les motos 175 cc. « Maxi » et 250 cc « Supermax ». On trouvait également sur ce stand des productions de la « Zweirad-Union » : Victoria et D.K.W. « Hummel ». Mais en l'absence des dernières nouveautés de la Z.U. vus à Francfort, ce sont les Quickly T et TT, exposés pour la première fois en France, qui attiraient les visiteurs.

RATIER

Notre seul constructeur de grosses cylindrées, Ratier, ne présentait pas de nouvelles machines. En plus des 500 et 600 cc. déjà bien connues, le stand Ratier s'ornait de deux 500 cc. C. 5 Grand Sport, capables d'une vitesse de pointe de 170 km/h.

En bonne place se trouvait la 600 cc. type « Escorte présidentielle », machine qui a été choisie pour équiper les motocyclistes de l'escorte officielle du Président de la République. Enfin, différentes versions des 600 cc. destinées aux services de police étaient exposés : 600 cc. avec équipement radio, spécial, etc...

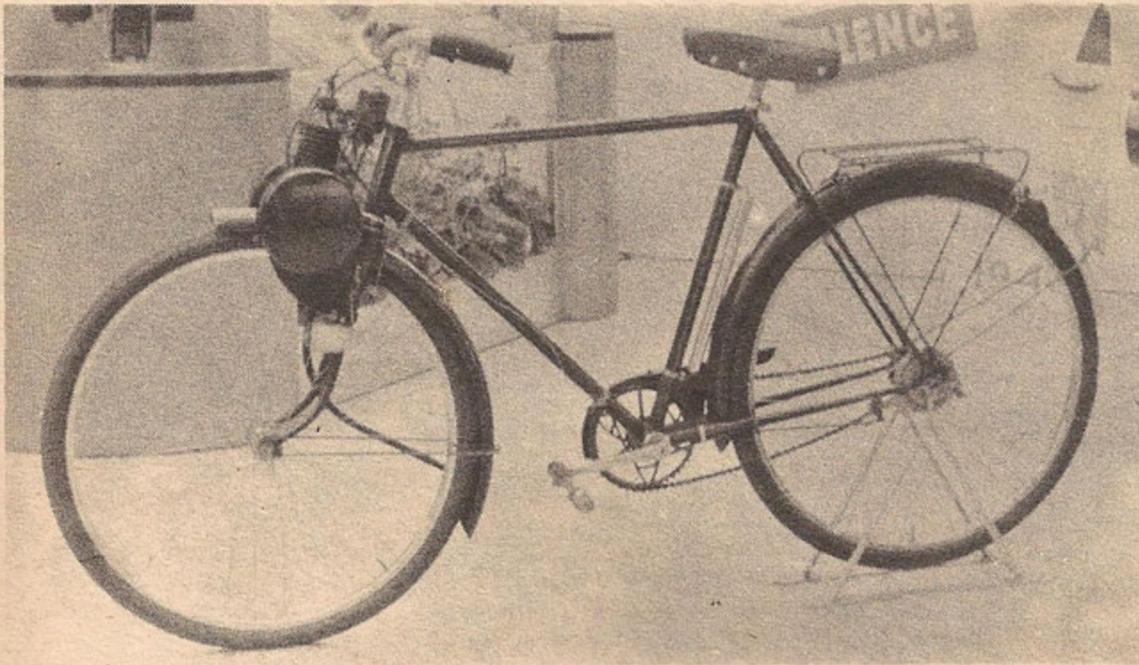
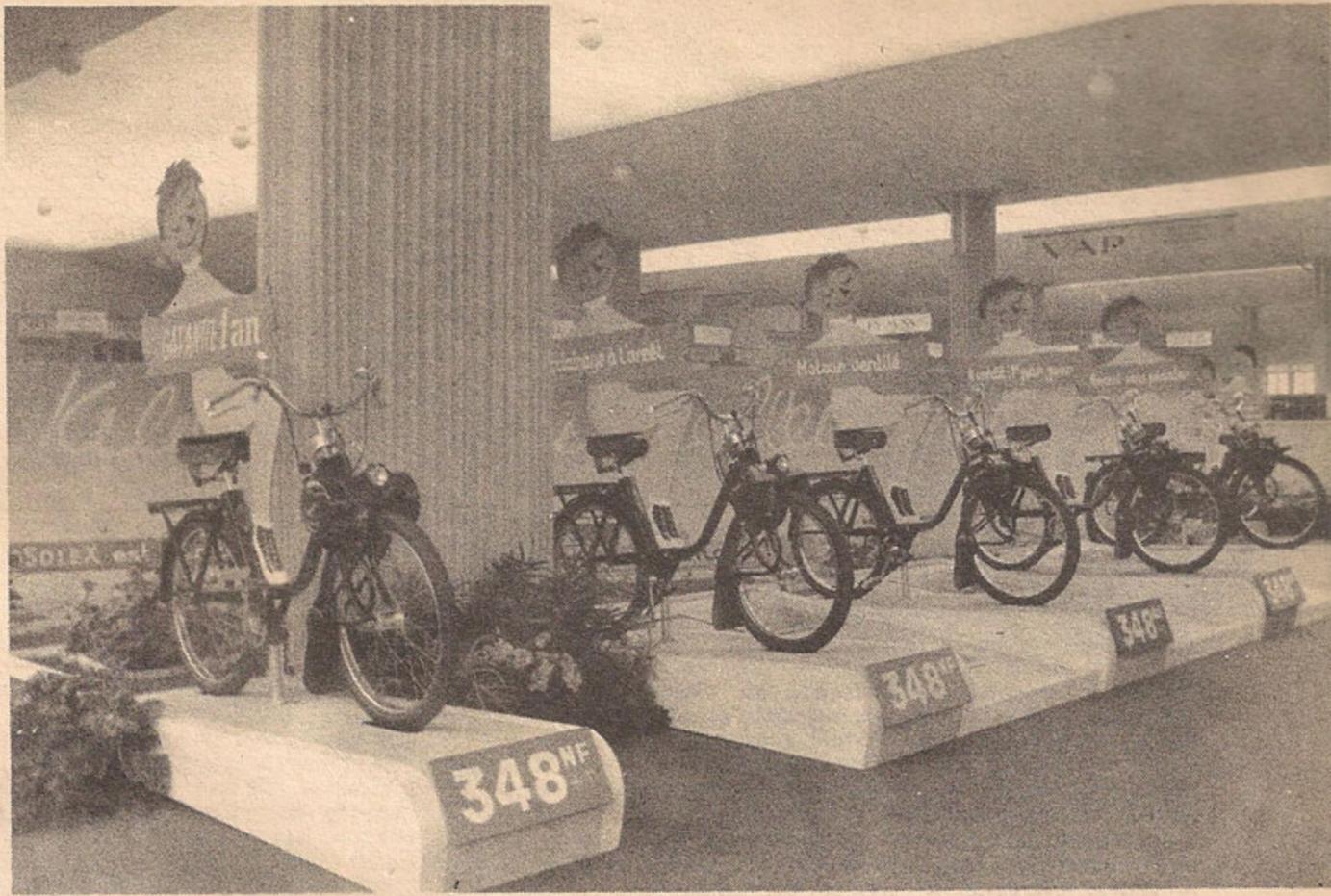


VELOSOLEX

Chez notre deuxième producteur national de cyclomoteurs, il ne fallait pas s'attendre à l'apparition d'un modèle entièrement nouveau, puisque la politique de Vélosolex est de perfectionner sans cesse le modèle existant. Sur les modèles « 1.700 » présentés cette année, la seule nouveauté était le montage sur silent-bloc de la manette de commande des gaz et du décompresseur.

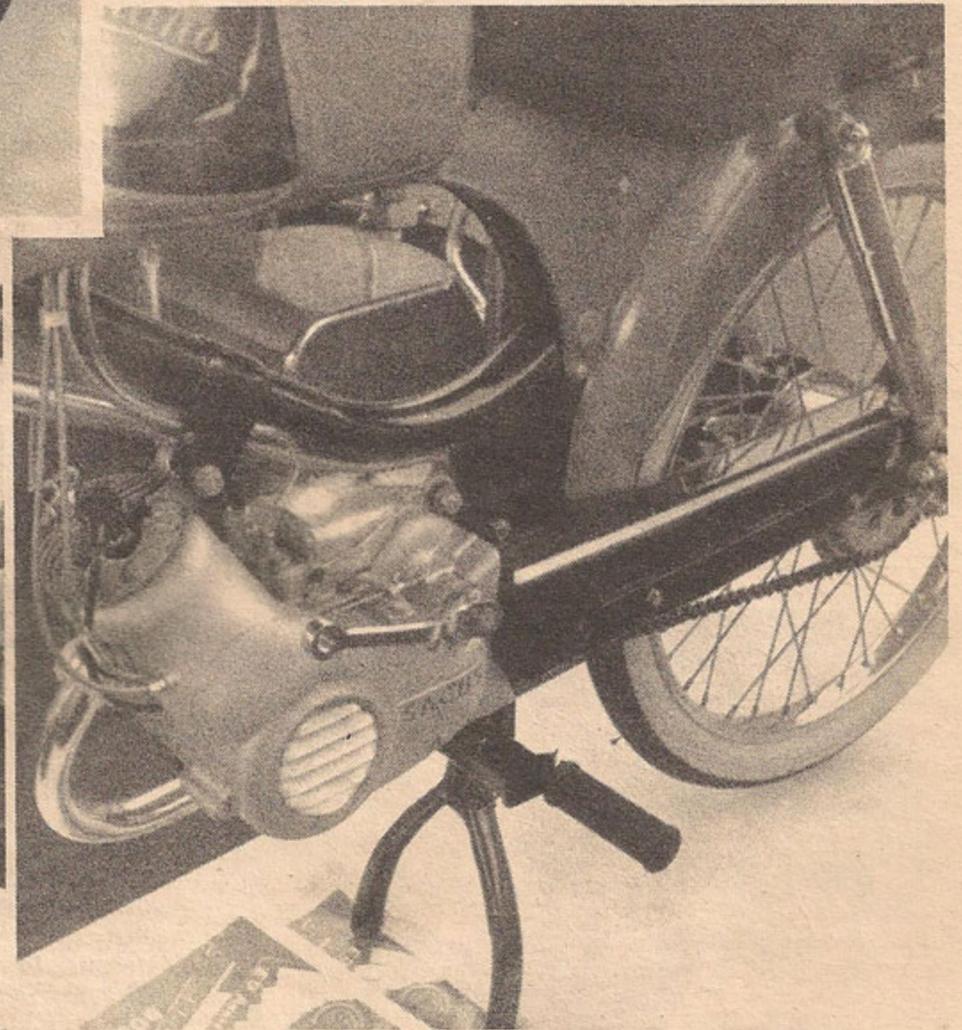
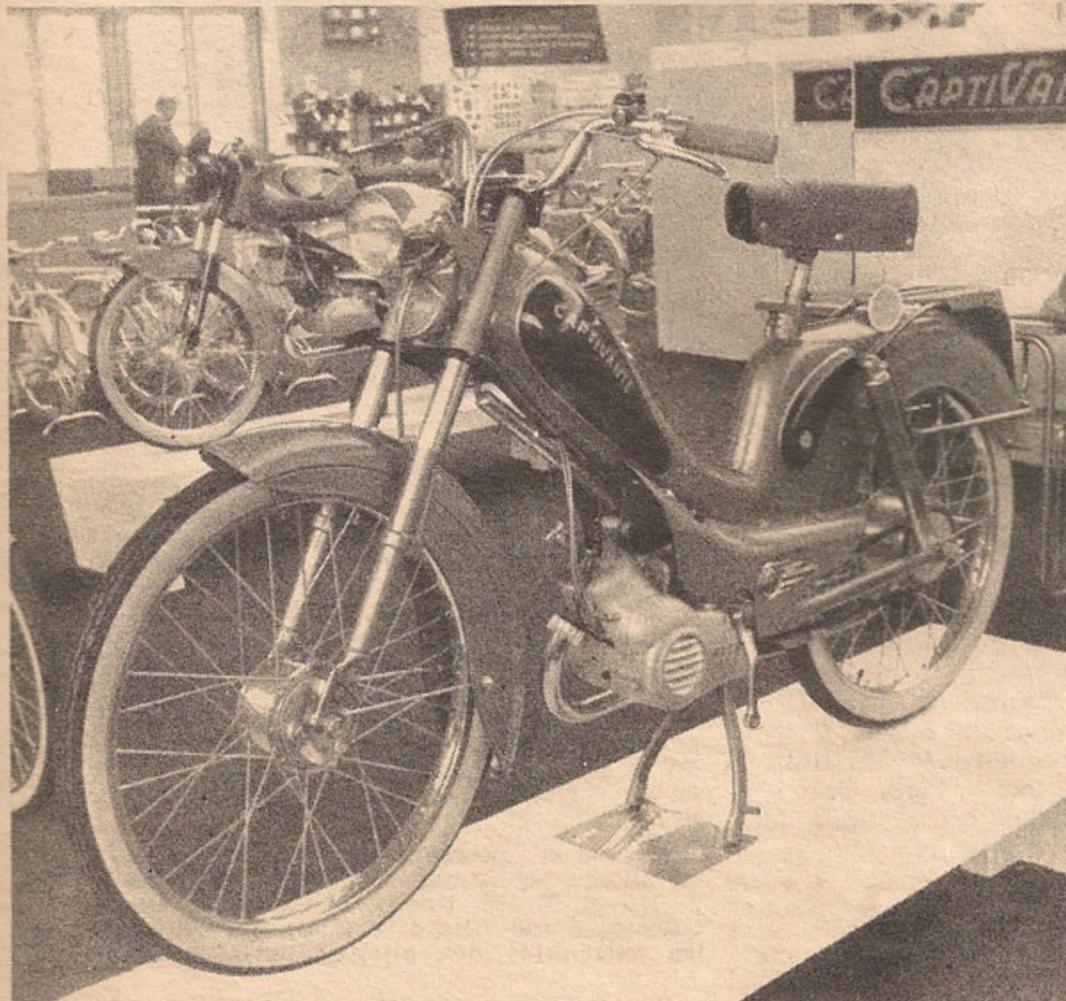
L'ancêtre de l'actuel Vélosolex, le prototype de 1941 était exposé et permettait de mesurer les progrès réalisés en vingt ans sur cette machine, continuellement améliorée sans que son prix de vente ait augmenté, qualité très appréciée des usagers !

Toujours attrayant, voici le stand Vélosolex dans sa version 1960. Ci-dessous l'ancêtre du Vélosolex. Nous étions alors en 1941.



CAPTIVANTE

Les modèles présentés par les Ets Jeunet n'étaient pas, à proprement parler, nouveaux, mais le choix des moteurs s'est considérablement élargi puisque l'on a le choix entre des moteurs Sachs, Alter, Vap ou Lavalette. De plus, la standardisation des différentes parties cycle permet de transformer un modèle ; il est très simple de transformer un modèle sans suspension arrière en une machine à suspension oscillante, ou de changer, en quelques minutes, de réservoir. Cette solution est intéressante car elle permet, à partir d'un modèle de base, de construire petit à petit une machine plus perfectionnée.



Ci-contre, la nouvelle Captivante tourisme, comme le modèle sport Milano, ci-dessus, sont équipés de moteur Sachs 3 vitesses à refroidissement par turbine.



LIBERIA

Libéria a toujours présenté au Salon de jolies machines au cachet très sportif. Si la moto (à moteur Ydral) échappait à cette règle, avec les cyclomoteurs nous retrouvons le style bien particulier du constructeur Grenoblois.

La partie cycle des 50 cc. Sport est prévue pour le montage en porte-à-faux des moteurs. Suspension arrière oscillante ; fourche avant Earles d'un dessin élégant. Selle, réservoir, sont d'origine italienne. Guidon à bracelets, repose-pieds (repliables), frein AR commandé par rétro-pédalage ou par une pédale (selon les modèles de moteurs montés) complètent ces 50 Sport.

Pour les moteurs, chez Libéria le choix est vaste entre Sachs, Lavalette-Morini, Alter, Vap et Mi-Val, ces derniers étant directement importés d'Italie par Libéria, tant en 3 vitesses qu'en 2 vitesses ou en monovitesse conforme au code de la route italien.

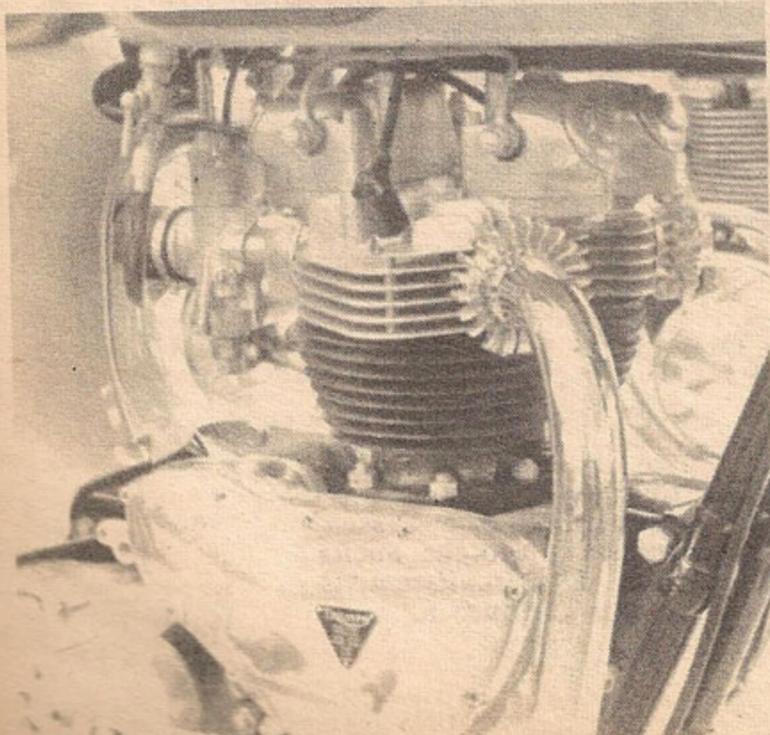
Si les 50 cc Sport étaient les modèles les plus admirés, l'usine grenobloise n'en présentait pas moins une gamme de « tourisme » avec ou sans suspension AR, ou d'utilitaires (dont un modèle « porteur » à vaste porte-bagages avant) très complète.

TRIUMPH

Chez Triumph, les nouveautés ne manquent pas, dans toutes les cylindrées.

Parmi les « Tiger Cub » 200 cc. (Série « A »), la T 20 a vu sa pompe à huile augmenter de puissance, tandis que la lubrification du pignon d'entraînement du rupteur et de la pompe à huile était améliorée.

Les T 20 S et T 20 SL développent maintenant 14,5 CV à 6.500 t/m (contre 10 CV à 6.000 t/m pour la T 20). Taux de compression de 9 à 1 ; rapports de boîte plus « serrés », carburateur Amal Monobloc, jantes de 19" à l'avant et de 18" à l'arrière (carburateur Zénith et jantes de 17" pour la T 20). Allumage « Energy-Transfert ».



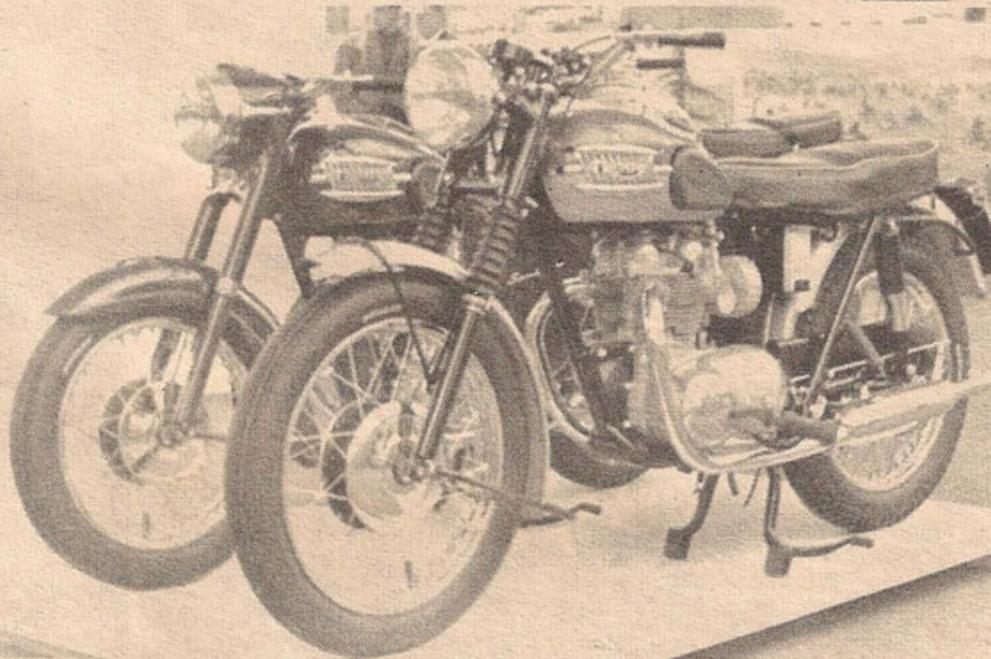
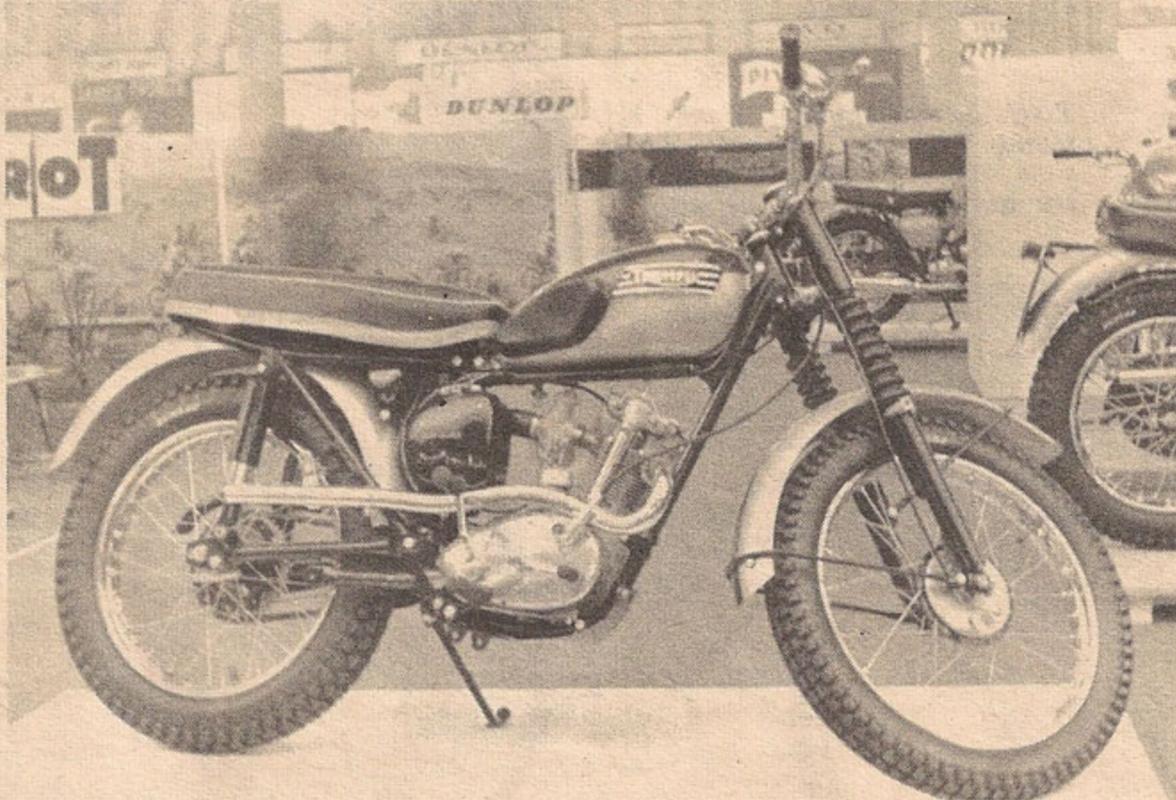
A gauche, nous voyons la nouvelle culasse en alliage léger qui équipe toutes les 650, même la « Thunderbird ». Cidessus, la nouvelle 500 cc Trophy en version route. En haut de page, la 200 « Tiger Cub », ici en version cross, dont le moteur donne 14,5 CV.

Un de nos constructeurs Français à présenter des 125, Libéria, dont voici le modèle sport à moteur Ydral.

Avec le même système d'allumage, avec le moteur de la T 20 et avec des rapports de boîte spéciaux la T 20 T est la 200 cc de trial. Pour celle-ci il est possible d'obtenir de nombreuses modifications de détail afin d'en faire une machine trial sur mesure.

Toutes les twins, de 350 à 650 cc., ont vu leur chasse modifiée afin d'obtenir une plus grande stabilité aux vitesses élevées. De même, les mâchoires des freins sont « flottantes », ce qui augmente l'efficacité du freinage de 20 à 25 %.

Les 500 cc. possèdent un pignon de sortie de boîte plus petit d'une dent. La T 100 A est équipée d'un nouveau condensateur, d'une bobine et d'un alternateur modifié, ce qui la rend moins sensible au réglage de l'avance qu'aupara-



vant. Arbres-à-cames haute performance, carburateur plus gros (3,2 mm), arbre de boîte (côté transmission) monté sur roulement à aiguilles, voici encore des améliorations apportées aux T 100 A 1961.

Enfin, bonne surprise pour les amateurs de 500 Triumph, deux TR 5 ont fait leur apparition. Versions « déshabillées » de la T 100 A ces modèles sportifs se font en deux versions : la TR 5 AC est la 500 « scramble », la TR 5 AR étant la 500 « route ». Deux très belles machines !

Les 650 cc. possèdent toutes la culasse en alliage léger jusqu'alors réservées aux T 110 et T 120. Une nouveauté sur ces culasses : une ailette verticale qui réunit les extrémités des ailettes horizontales.

sur les côtés. Ceci afin de réduire les vibrations et d'« insonoriser » plus cette culasse. De même, le taux de compression de la « Thunderbird » passe de 7 à 7,5 à 1 et celui de la T 110, de 8 à 8,5 à 1. Toujours sur la « Thunderbird », de nouveaux arbres-à-cames augmentent la puissance ; le pignon moteur est plus petit (une dent de moins) et le frein avant est plus grand : 200 mm contre 180 mm précédemment.

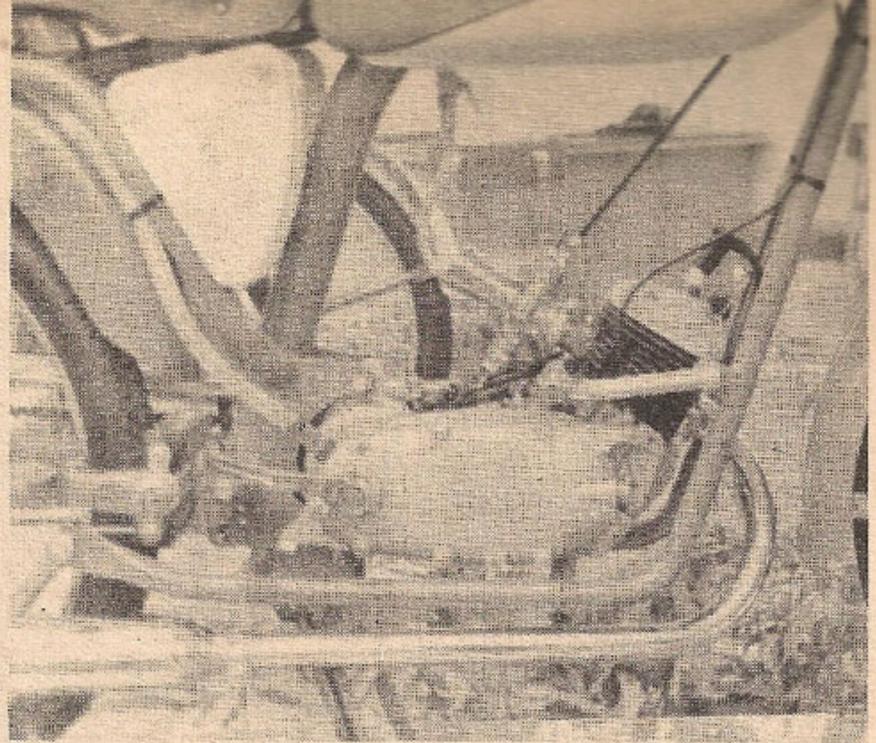
Sur toutes les 650, la chasse a également été modifiée, de même que l'arbre principal de boîte est monté, à chacune de ses extrémités, sur roulements à aiguilles. Enfin, la fixation de la boîte de vitesses a été revue.

Sur la T 110, nouvel arbre-à-cames pignon moteur de 22 dents (au lieu de 23). La Bonneville existe en deux versions : la T 120 C « scrambler » (surtout destinée aux U.S.A.) et la T 120 R « route ». Modifications communes aux 650, et réduction encore du pignon moteur : 21 dents au lieu de 22.

La « Trophy » bien connue existe maintenant en deux versions, de même que les 500 cc. : la TR 6 C « scrambler » et la TR 6 R « route ».

Enfin, de nouveaux coloris habillent ces modèles 1961.

Ci-contre, le moteur Victoria qui équipe le Vivi Monza, et en bas vue générale du stand, avec, au premier plan, l'intéressant utilitaire. Au centre, le nouveau cadre embouti, de chez Motobécane.



Enfin, comme l'AV 89, la transmission primaire de la Sp. 50 est assurée par une courroie large (18 mm) et crantée ; la poulie réceptrice est de grand diamètre, ce qui autorise une importante démultiplication primaire et, par conséquent, une faible démultiplication secondaire et une vitesse de chaîne réduite.

quel la courbe de puissance est plus intéressante, ce qui rendrait les démarrages plus nerveux.

L'AV 44 présentait le nouveau cadre en tôle emboutie destiné à remplacer progressivement tous les cadres tubulaires.

Si la 350 cc. figure toujours sur les tarifs de l'usine, elle n'était pas sur le stand où se trouvait par contre la célèbre D 45 qui continue, seule 125 à soupapes latérales du monde, une fort longue carrière. Pas de nouveauté dans la gamme des 125 et 175 culbutées, ni parmi les scooters.

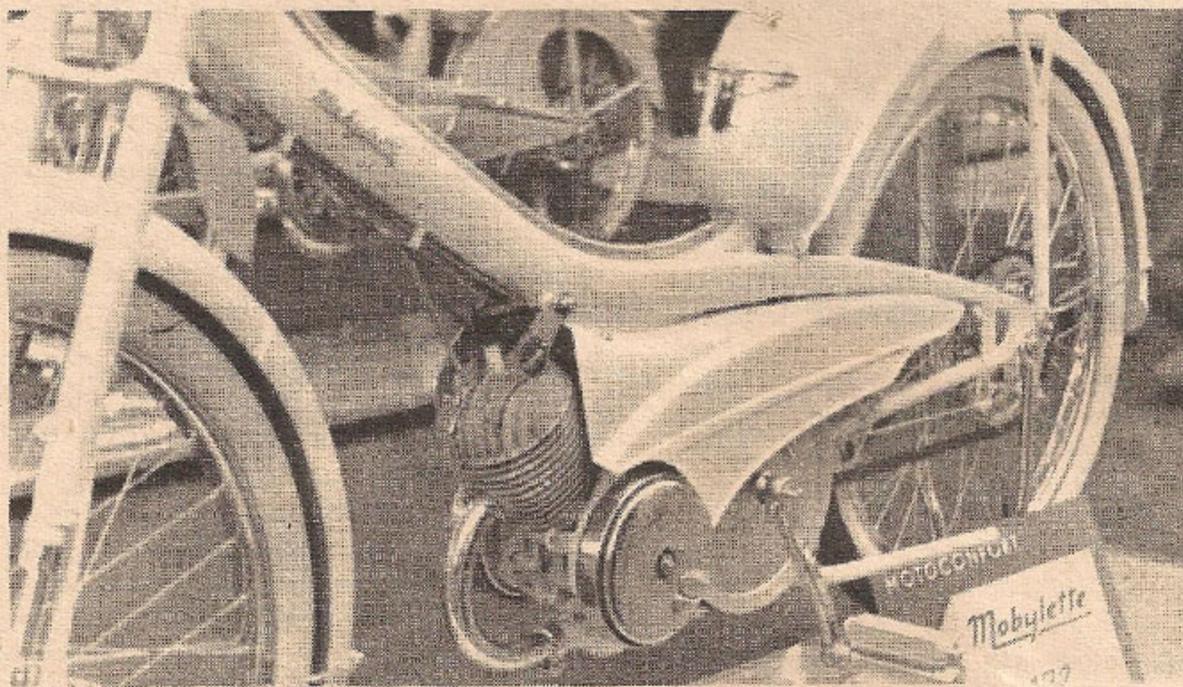
VIVI

Trois nouveautés attendaient les fidèles de la marque : deux modèles « Sport » et un utilitaire.

Les « Super-Sport Veloce » et « Monza Veloce » possèdent le moteur Victoria « Sprint » 3 vitesses, avec carburateur Dell'Orto de 18 mm et reniflard dans le dernier cas.

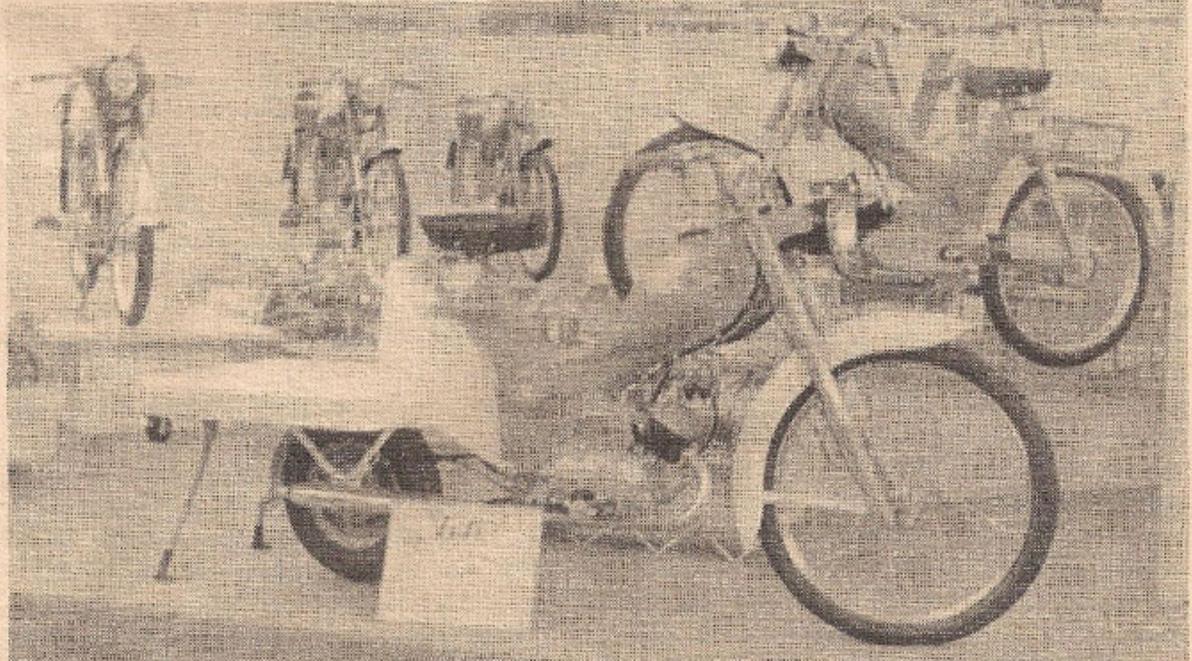
Pour le « SS Veloce », le cadre est resté la coque en tôle emboutie bien connue alors que pour le « Monza Veloce », il s'agit d'un cadre double berceau tubulaire.

Ces deux Sport sont équipés de réservoirs « anatomiques », de guidons à braccets, d'éléments de suspension arrière avec ressorts apparents, de selles doubles à dossier, etc... La fourche télescopique commune à ces modèles est munie d'amortisseurs oléomécaniques.



MOTOBECANE

Trois nouveautés attendaient les visiteurs de notre premier constructeur. Tout d'abord, l'AV 89 biplace de 2,7 CV que nos lecteurs connaissent bien puisque nous leur en avons présenté l'essai dans notre numéro spécial de Salon. Ensuite, la nouvelle partie cycle en tôle emboutie de l'AV 44. Et enfin, le modèle qui allait susciter le plus de commentaires, la « Spéciale 50 », une Mobylette « Sport », utilisant le châssis-coque de l'AV 88, avec la fourche télescopique. Réservoir « Sport » de 8,7 l. (avec des petits anneaux soudés permettant de fixer un petit carré de caoutchouc mousse donnant plus de confort à la position couchée) ; petit guidon sport, selle double, ressorts de suspension AR apparents, émail « chaudron », voici pour l'aspect général de cette « Sp 50 » équipée du moteur de l'AV 89. Outre ces différences entre AV 89 et Sp. 50, visibles du premier coup d'œil, notons encore sur la Sp. 50 des ressorts de suspension arrière plus forts (et un seul ressort par élément à la place des 2 ressorts de l'AV 89), un avertisseur électrique au lieu de l'habituelle « sonnette », les roues plus grandes (pneus 23 x 20 renforcés au lieu de 22 1/2) qui « rallongent » légèrement la démultiplication qui est la même que celle de l'AV 89 solo : 12 x 48, alors que pour l'utilisation en duo, l'AV 89 est livrée avec une dent de moins : 11 x 48.



Pour en terminer avec cette Sp. 50, regrettons qu'elle soit démunie de repose-pieds (ce qui est dû au montage des éléments de suspension arrière démunis de caches) et signalons que les exemplaires mis en vente posséderont sans doute un bouchon à ouverture rapide un guidon placé plus bas et que les masselottes de l'embrayage seront probablement allégées, afin de les faire « prendre » à un régime de 500 tours plus élevés, pour le-

Le modèle utilitaire est de conception réellement originale. Il est en effet constitué par une partie avant en tôle emboutie de cyclo utilitaire, avec fourche télescopique, et par une partie arrière très spéciale : une roue de scooter remplace la roue habituelle, ce qui a permis de disposer au-dessus de cette roue un vaste plateau qui peut recevoir une charge de 80 kg. Cet utilitaire est livré en version 2 ou 3 vitesses.



Ex-inter rétrogradé, le nordiste Vanlerberghe redeviendra inter l'an prochain. Mais le restera-t-il ?

ROBERT DARROUY, CHAMPION INTER EN PUISSANCE

C'EST à Robert Darrouy, neveu de l'excellent Auguste qui fut un beau coureur, qu'est revenu haut la main le Championnat de France 1960 dans la catégorie licenciés nationaux. Et, pour la première fois depuis l'accession par le même chemin — mais titre en mains — de Guy Bertrand et Gérard Ledormeur en catégorie inter, nous avons le sentiment d'avoir trouvé en ce jeune pilote rentré du régiment cette année un champion promis au plus bel avenir parmi les Grands de la spécialité. Robert Darrouy est effectivement pétri de qualités, déjà riche d'expérience. Il voit clair, sait se battre ; son style est efficace, ses courses sont réfléchies et son comportement, s'il témoigne d'une classe certaine, demeure celui d'un garçon raisonnable, modeste, sûr de lui sans excès.

Un garçon qui a de fortes chances de remplacer un jour son maillot tricolore « national » par celui que porte actuellement et pour la seconde fois en trois ans Robert Klym. Il y faudra sans doute quelques saisons, mais Darrouy a le temps devant lui et nous serions fort étonnés si

sa première année chez les inters ne s'inscrivait pas en garantie de ce que nous écrivons aujourd'hui !

★

DES différents Championnats que la F.F.M. met sur pied chaque année, le Championnat « national » est sans aucun doute celui qui revêt une importance majeure sur le plan sportif pur.

C'est par son canal que se découvrent les jeunes talents, c'est lui qui pourvoit au renouvellement de la catégorie internationale dans une classe — les 500 cc. — qui reste la plus suivie dans notre pays.

Aussi ne s'étonne donc pas de le voir suivi par une foule de concurrents, tous nos crossmen ayant compris ou presque qu'il est vain d'espérer présentement se faire un nom sans en passer par là.

Très fréquenté, très significatif quant à la vie intérieure du moto-cross français, le championnat « national » est par ailleurs celle de nos compétitions officielles la plus logiquement comprise puisque chacun peut y tenter sa chance et que le verdict final repose sur cinq courses pour chacun de ceux qui parviennent aux épreuves de classement.

RETOUR SUR LES CH FRANCE DE M

À la saison de moto-cross étant terminée, nous résumons les résultats apportés par les grandes compétitions. Après avoir analysé le déroulement des courses, nous avons ainsi consacré plusieurs articles au sujet de la saison avec lequel nous en avons terminé la semaine dernière. Il nous reste à voir ce qu'ont été en 1960 les « Petite Cylindrée », et « Sidecars ». La première sera d'abord.

Il y a, au départ, les courses qualificatives, au nombre de trois pour éviter aux engagés d'accomplir des déplacements excessifs, pour empêcher encore qu'un trop grand nombre de partants ne transforme le moto-cross prévu en un marathon sous lequel succomberait l'organisation !

Il y a ensuite, pour ceux qui ont su tirer leur épingle du jeu à ce premier stade, l'épreuve de sélection où les trente qualifiés initialement voient leur nombre se réduire à quinze. Et il y a enfin, pour ces quinze élus, les courses de classement, au nombre de trois et qui décident non seulement du titre mais — en principe — de l'occasion des cinq premiers classés en catégorie supérieure... Les autres devant reprendre la même filière l'année suivante pour tenter d'arriver au même résultat.

★

BIEN entendu, chaque course qualificative ne retenant que dix concurrents sur les trente, quarante — ou beaucoup plus encore — qui s'y présentent, il y a du déchet dès le début du Championnat de France national, en dépit du fait que l'on prévoit maintenant des repêchages dans chacune de ces épreuves pour donner aux malchanceux une chance de se récupérer.



CHAMPIONNATS DE MOTO-CROSS

nous examinons comme à l'habitude les
éditions officielles.

les Championnats du Monde et d'Europe,
au Championnat de France International
de dernière.

les Championnats de France « National »,
manière de ces trois compétitions nous occu-

Cependant, si un accident ou incident
survenu au cours des séries peut être
ainsi conjuré, la guigne écarte définiti-
vement ceux qu'elle atteint durant le dé-
roulement de la course qualificative pro-
prement dite, qui rassemble les pilotes
dégagés dans la matinée par les séries
et les repêchages. Et l'on peut ainsi dire
très justement que le Championnat de
France national de moto-cross se joue en
fait et d'abord dans les épreuves quali-
ficatives, où disparaissent pour une cause
qui n'a rien à voir avec leur classe et
leurs possibilités des candidats de pre-
mier plan.

L'on ne se surprendra pas, dans ces
conditions, de savoir que la formule du
Championnat de France National est très
discutée. En fait, elle expose un coureur
de talent, assuré sur ses qualités de
grimper normalement chez les inters car
devant se classer parmi les cinq pre-
miers, à perdre une année entière pour
parvenir à ce résultat pour peu qu'au
cours de l'épreuve qualificative il casse
sa boîte de vitesses !

Cette rigueur, qui s'exerce évidemment
à tort et à travers, condamnant parfois
les meilleurs et permettant à de moins
bons de se maintenir, vaudrait très cer-
tainement d'être ramenée à de plus jus-
tes proportions. Il faudrait prévoir un

*Après beaucoup de malchance...
et trop de chûtes, le petit Mon-
turgois Marchadier se hisse à
son tour en première catégorie,
où il sera à suivre.*



Dugas, lui aussi, voit récompensée sa tenacité à gravir un échelon. Il a été l'un des grands animateurs du Championnat National 1960, et le titre ne lui a échappé que de peu.

complément de formule, permettant de
récupérer les éliminés notoires des épreu-
ves qualificatives et si la chose n'est pas
aisée à définir, elle est néanmoins possi-
ble. L'on peut par exemple prévoir une
journée de course supplémentaire, don-
nant lieu à un repêchage portant sur les
épreuves qualificatives elles-mêmes.

Participeraient à ce « repêchage des
repêchages » les héros malheureux des
courses qualificatives c'est-à-dire les
coureurs qui, **ayant montré un moment
qu'ils pouvaient se classer parmi les dix
premiers de ces épreuves** (voir les feuil-
les de pointage) ont été ensuite écarté du
résultat par un incident indépendant de
leur forme et de leurs moyens.

Ce n'est qu'une suggestion et il y a
bien sûr d'autres systèmes possibles, al-
lant jusqu'à la refonte complète du règle-
ment de ce championnat au profit d'une
compétition beaucoup plus large encore,
portant sur beaucoup plus de courses et
qui intégrerait les championnats régio-
naux (championnats de Liges). Mais ce
qu'il y a, en tous cas, c'est qu'il faudrait
dès maintenant faire en sorte qu'un bon
pilote ne puisse végéter deux ou trois ans
chez les nationaux en raison d'une déve-
ne persistante à l'instant de passer le cap
des courses qualificatives.

Imaginez que Robert Darrouy, dont
nous vous disions que nous tenons en lui
un futur champion inter, ait cassé à
Moulins. Imaginez qu'un Dugas, autre
élément dont la classe n'est pas discutée,
ait connu le même ennui à Saint-Quentin...

Ni l'un ni l'autre ne seraient inters en
1961 et nous aurions vu monter en pre-
mière catégorie deux hommes — ceux qui
occupent les sixième et septième places
du classement du Championnat national
1960 — qui, pour être de bons éléments,
ne peuvent tout de même pas leur être
comparés.

Le but du Championnat de France na-
tional est double : à lui d'abord de sus-
citer la plus large émulation sportive chez
nos licenciés et c'est pourquoi nous vou-
drions en voir la formule élargie à la me-
sure de ce qu'il doit représenter. Mais à
lui aussi, et ce n'est pas son moindre in-
térêt, de faire ressortir les crossmen appe-
lés à fournir un sang neuf à la catégorie
des Inters-Experts qui ne se renouvelle
**pas assez ni assez vite, ni convenable-
ment.**

C'est pourquoi, dans le domaine qui
nous occupe, la part laissée au hasard
doit être ramenée au minimum.

(A suivre) R.C.D.

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

8-Tallinn: un circuit "à la française"

L pleut quand nous arrivons à Tallinn, délicieuse petite ville ancienne, capitale de l'Esthonie marquée par des siècles d'une histoire dans laquelle barons suédois et germaniques jouèrent un rôle important.

Cette fois, nous nous intallons, c'est-à-dire que — pour la première fois depuis une semaine — nous déballons nos affaires en vue d'un séjour de quarante huit heures à l'hôtel qui nous est affecté.

Nous retrouvons avec plaisir, en ce qui nous concerne, l'hospitalité large et confortable à laquelle nous avait habitué notre précédent voyage en U.R.S.S. et dont les circonstances du trajet accompli jusqu'à Moscou cette année nous avaient fait douter un moment. Et c'est enfin dans l'ambiance du moto-cross que nous nous trouvons enfin replacés car, à la salle à manger où nous prenons le petit déjeuner, nous prenons contact avec la centaine de participants au Grand Prix du C.A.M.K.

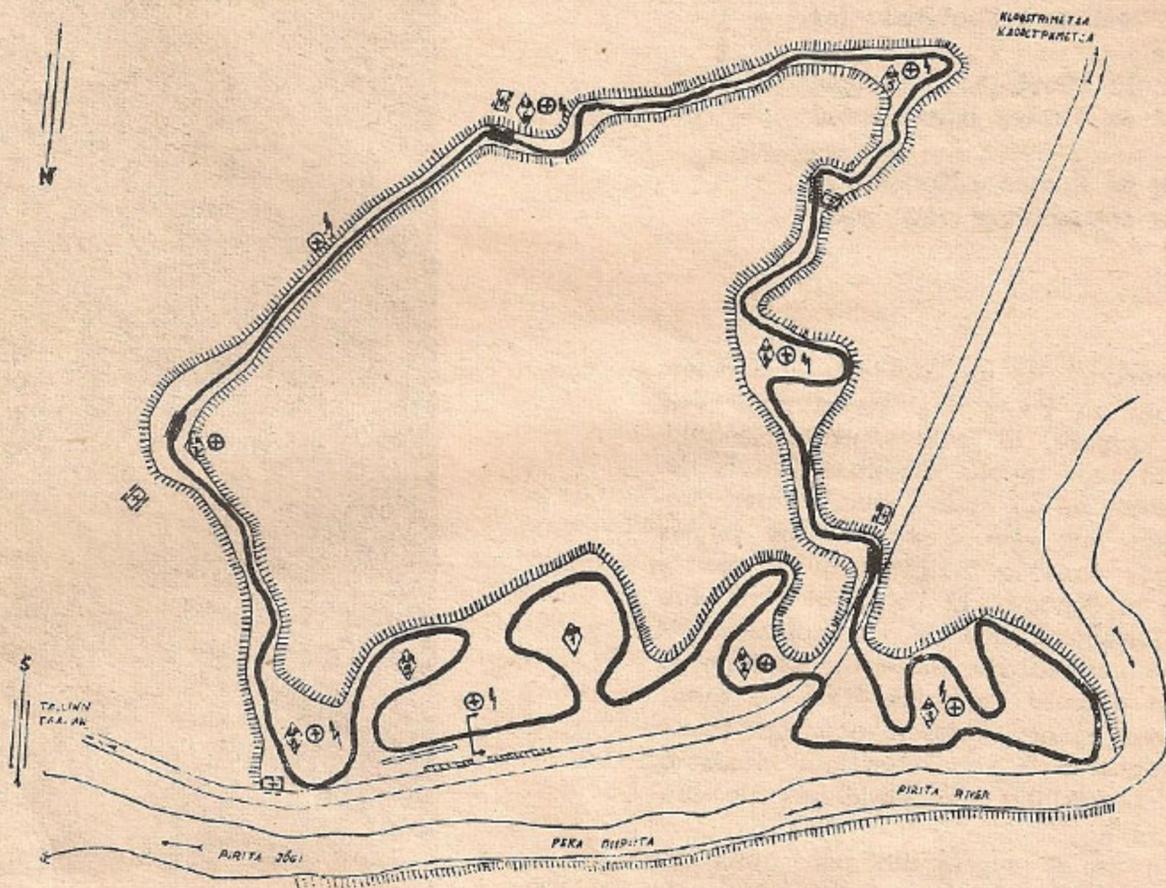
★
L y a là, en dehors des coureurs soviétiques qui ne résident pas à l'hôtel, les polonais, les tchèques, les finlandais, les danois, les suisses, les roumains, les hongrois, les bulgares, les Mongols, les allemands de l'Est qui, avec la délégation française porteront à une douzaine les nations représentées dans la grande épreuve russe qui comprend encore des équipes Esthoniennes, Lettonnes et — mais nous nous y perdons — d'autres Républiques soviétiques.

Atmosphère on ne peut plus sympathique à ce déjeuner où chaque table, bien dressée, bien servie, est ornée d'un drapeau national. Nos équipiers, savourant une cuisine très supérieure à celle des « camping », et revigorés apparemment par le fait qu'ils se retrouvent dans un milieu sportif, font preuve d'un bon moral et c'est très important. En effet, nous allons passer aux choses sérieuses

A l'issue d'un voyage entamé dans la bousculade, à la dernière minute, poursuivi au milieu d'innombrables difficultés policières et douanières en Allemagne Orientale, achevé par une rude course-poursuite contre le chronomètre en Pologne et jusqu'à Leningrad, nos voyageurs sont enfin à pied-d'œuvre.

Entendez par là qu'ils sont rendus à Tallinn où — faute d'être arrivés assez tôt pour courir à Leningrad — ils vont faire leur entrée sportive dans le « Grand Prix du Central Automotoklub d'U.R.S.S. ».

Mais quelle déception...!



Ainsi se présentait le circuit de moto-cross de Tallinn, long de près de trois kilomètres et d'un caractère tout à fait occidental.

et nous avons à défendre une réputation établie antérieurement par les Ledormeur, Combes et autres.

A dire vrai, nous sommes sans trop d'illusions quant à la place finale que nous pouvons obtenir, d'abord parce que nos coureurs, cette année, ne sont pas des inters ni même nos meilleurs nationaux, ensuite parce que nous n'avons devant nous que deux courses alors que l'épreuve a déjà débuté l'avant-veille. Mais nous espérons que nos hommes se battront de tout leur cœur pour mériter sinon un résultat flatteur, tout au moins la palme qui revient aux concurrents courageux.

Scène de la rue,
à Tallinn.



VOYONS un peu comment se présentent les choses. En 250 cc., il ne faut se faire aucune illusion : les tchèques sont là, et les autres nations devront se suffire d'un baroud d'honneur. Mais combien l'on regrette l'absence des anglais, suédois, allemands occidentaux qui auraient pu rendre la réussite moins acquise pour les pilotes de la Jawa (inconnus chez nous, les Cizek, Ron, Kmoch étant restés à la maison et la marque étant représentée par des hommes qui, à l'exception de Kraïkovitch « essayé » au G.P. du Luxembourg peu auparavant, sont en somme des « nationaux »).

En 350 cc., il y aurait certainement quelque chose à faire avec de bons spécialistes de la cylindrée intermédiaire car ni les tchèques, ni les russes ne peuvent ici faire montre de la classe internationale. Mais seul Jackie Marceau s'alignera dans cette course et nous craignons pour son isolement.

Enfin, en 500 cc., cylindrée où normalement les occidentaux n'ont pas de rivaux redoutables, nous trouvons les suisses Courajod, Rapin, Langel, le danois Nielssen, tous hommes que n'auraient pas effrayés nos meilleurs inters mais qui risquent d'être trop forts pour Marceau déjà nommé, Lucas, Lamouroux même en qui, en fin de compte, nous mettons nos espoirs dans l'obtention d'une place d'honneur.

Seulement, il y a la fatigue — nos coureurs n'ont pas eu le temps de récupérer — il y a le manque d'adaptation, et il y a enfin le circuit.

Si c'est du sable, comme ça l'était à Leningrad (où les suisses ont néanmoins brillé)... l'on ne nous verra guère !

EH bien non, ce n'est pas du sable ! Nous voici arrivés à la piste et notre moral remonte en flèche. De la terre — boueuse — de l'herbe — humide — du sous-bois — sec — des lacets en montée, en descente, voilà qui pourrait être un circuit français à ceci près que sa largeur n'est pas toujours des deux mètres utilisables qui sont de règle chez nous.

Terrain dur, d'environ deux kilomètres et demi, mais pas de dépaysement à craindre et c'est déjà beaucoup.

Le parc des coureurs offre l'image classique des organisations de l'Est : chaque équipe y dispose d'une ou deux vastes tentes alignées de part et d'autre d'une allée centrale et flanquée d'un drapeau aux couleurs nationales. Par devant, un établi où poser les outils, le matériel de rechange et, tout autour, la foule des admirateurs réclamant des autographes, proposant l'échange d'insignes sportifs ou contemplant les mécaniques dont beaucoup sont inconnues du public local.

Les photographes opèrent, les officiels font courir les interprètes chargés d'apporter les consignes dans toutes les langues de l'Europe Continentale, voire de l'Asie et déjà des moteurs rugissent, spasmodiquement, chauffant avant l'entraînement.

La pluie tombe toujours, fine, pénétrante, et si l'assistance atteint déjà quelques vingt mille personnes, il est clair que le public n'atteindra pas les deux cent mille spectateurs, qui sont ici de règle quand le soleil brille !

★

Le dispositif technique mis en place par l'Armée Rouge était théoriquement interdit à la photo. Nous nous en sommes arrangés ! Ici, c'est une piscine de campagne qu'installent les soldats.



En illustration générale de cet article, la première page du programme, rédigé en russe et en esthonien sur fond de rempart médiéval.

DANS le clan français, l'on travaille ferme autour des machines puis l'on prend la température du parcours. Les mines, au retour, sont sérieuses : le tracé n'offre pas de surprise mais il ne laisse guère de chances à ceux qui prendront un mauvais départ. Or, celui-ci est donné sur deux ou trois lignes — selon le nombre des concurrents qui est de toute façon beaucoup trop élevé — et, faute d'avoir été présents à Leningrad, nos hommes n'occuperont pas une position idéale.

Et puis, les tours d'entraînement font ressortir une autre chose : la condition physique des tricolores est loin d'être idéale. Les bras peinent à tenir le guidon, les jambes se font lourdes à talonner.

Autre soucis enfin, pour achever ce tableau peu optimiste d'avant le départ : Terrien casse sa boîte de vitesses en s'entraînant, sa 250 cc. Gitane-BSA-Maica devenant dès lors inutilisable.

Va-t-il devoir regarder ses camarades ? Non car nos hommes se rangent à notre conseil et, afin que nos faibles chances soient défendues le plus intelligemment possible, Lucas — qui n'aura pas trop de ses forces pour s'aligner en 500 — accepte de passer sa 250 BSA d'origine à l'accidenté.

(A suivre) R.C.D.

La vitesse

EN EUROPE ORIENTALE

GRAND PRIX DE HONGRIE

EST à Budapest, sur le circuit long de 3,2 kilomètres que c'est disputé le Grand Prix de Hongrie qui vit un doublé de l'Autrichien Schneider.

En 125 cc. : 1. Malina (Tch. - C.Z.) ; 2. Bartos (Tch. - C.Z.) à 59,3" ; 3. L. Szabo (Hongrie), à 1'03,2" ; etc.

En 250 cc. : 1. Fischer (All. Or. - MZ) ; 2. Malina (Tch. - C.Z.), à 10,7" ; 3. Reisz (Hong. - M.Z.), à 1'31" ; etc.

En 350 cc. : 1. Schneider (Aut. - Norton) ; 2. Richter (Aut. - Norton), à 1/10e de seconde ; 3. Havel (Tch. - Jawa), à 35,7" ; etc.

En 500 cc. : 1. Schneider (Aut. - Norton) ; 2. Richter (Aut. - Norton), à 19" ; 3. L. Kurucz (Hong. - Norton), à 1'05".

LE GRAND PRIX DE TCHECOSLOVAQUIE

- TOUS LES RECORDS BATTUS
- M.V. FAIT LE DEPLACEMENT
- DEUX VICTOIRES JAWA

EST par erreur que, dans notre numéro 1503, nous avons baptisé « Grand Prix de Tchécoslovaquie » ce qui n'était qu'un « Prix de Slovaquie ».

Entre temps, le « vrai » Grand Prix de Tchécoslovaquie s'est effectivement disputé à Brno, par beau temps, devant 250.000 spectateurs, sur le circuit sinueux long de 17,8 kilomètres.

FACILE VICTOIRE M.Z. EN 125 cc.

Deux usines en piste : — M.Z. et ses 2 temps, pilotées par Degner, Hempleman, Fischer et le hongrois Szabo. — C.Z. et ses dernières double-ACT, pilotées par les tchèques Malina, Zipek, Parus, Bartos. Mais notons également le russe Vasine sur une CKB (C.Z. soviétique).

★

Malina mène durant cinq kilomètres, devançant Bartos, Degner et Hempleman. Mais Degner accélère l'allure, passe en tête, entraînant Hempleman, puis accroissant son avance tour à tour.

Malina essaie de s'accrocher à Hempleman et réussit à placer une C.Z. entre deux groupes de deux M.Z. Bartos s'arrête pour avoir touché une soupape.

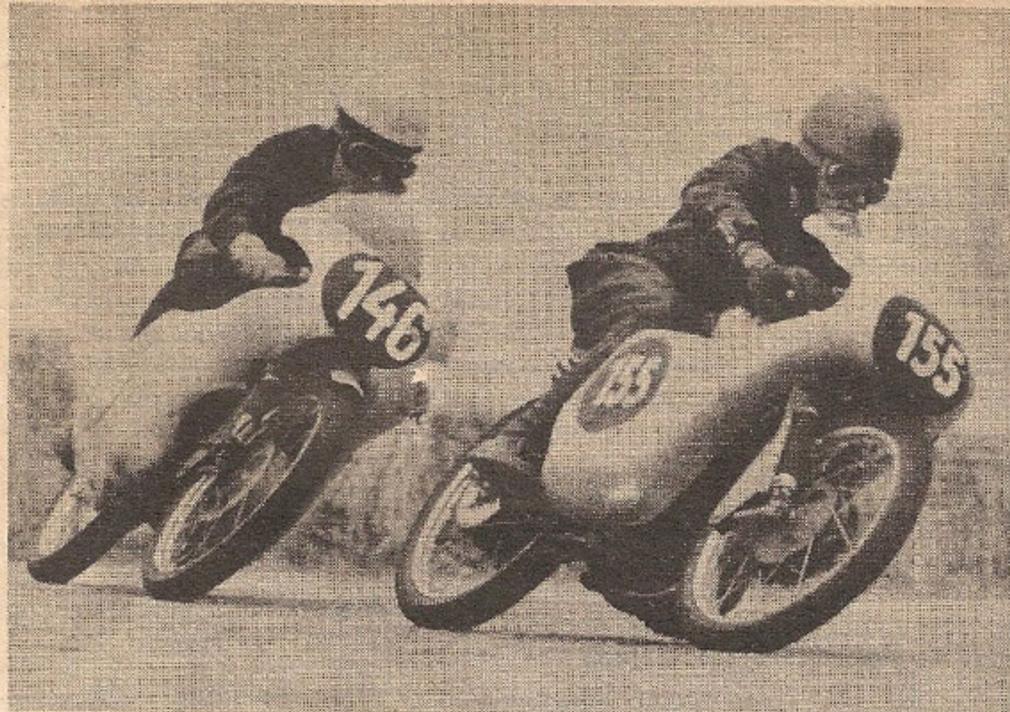
1. Degner (All. Or. - M.Z.), en 51'29,5", à la moyenne de 124,7 km/h (ancien record par lui-même à 118,8) ; 2. Hempleman (N. Zél. - M.Z.), à 30,5" ; 3. Malina (Tch. - C.Z.), à 50,2" ; 4. Fischer (All. Or. - M.Z.), à 1'29,4" ; 5. Szabo (Hong. - M.Z.), à 1'40,4" ; 6. Zipek (Tch. - C.Z.) à 2'11,2" ; etc.

LES JAWA DOMINENT EN 350

La victoire de Stastny, sur la Jawa d'usine, ne faisait aucun doute en 350 cc. Face à lui, les grands privés du Commonwealth, mais également les Jawa de Havel et Slavicek, ainsi que les Jawa soviétiques de Cada et Sevostianov.

Stastny part donc en tête, suivi de Driver, Havel et Cada, Redman, Pawson, Anderson, Dale, Slavicek, Findlay, Schneider. Et le champion tchèque augmentera son avance jusqu'à l'arrivée.

Havel, après avoir lutté avec Driver, puis Redman, fournit un excellent second. La 3e Jawa est 5e mais devant Bob Anderson, Pawson, Schneider.



Le hongrois Laszlo Szabo devant l'allemand Hans Fischer, tous deux sur 125 M.Z.

1. Stastny (Tch. - Jawa bicylindre) en 1 h. 01' 22,5", à la moyenne de 139,2 km/heure (précédent record à 137,0 par le même) ; 2. Havel (Tch. - Jawa), à 1' 36,5" ; 3. Redman (Rhod. - Norton), à 1'32" de Havel ; 4. Driver (Afr. Sud - Norton), à 10" de Redman ; 5. Slavicek (Tch. - Jawa), à 45" de Driver ; 6. Bob Anderson (G.B. - Norton), à 39" de Slavicek ; etc.

TRIOMPHE TCHEQUE EN 250 cc.

Trois usines en lice en 250 cc. : les twins M.Z. 2 temps avec Degner, Fischer et Hempleman ; les twins Jawa double ACT avec Stastny Cada, Havel, Slavicek et les monos C.Z. avec Malina, Bartos, Lukcik.

Hempleman prend la tête, précédant Stastny et Degner qui s'arrête peu après. Bientôt l'ordre de passage est le suivant : Hempleman, Stastny, Fischer, Malina, Havel, Slavicek, Cada, Sevostianov (le soviétique), Bartos et Lukcik. Au 3e tour (il y en a 7), Stastny s'attaque à Hempleman alors que derrière, on assiste à une lutte pour les places d'honneur. Au 4e tour Hempleman ralentit et Stastny en profite pour passer. Puis le néozélandais s'arrête définitivement, imité en cela par Havel, Sevostianov et Slavicek.

Ainsi, au 5e tour, Stastny (Jawa) mène de 60 secondes devant Fischer pilotant la seule M.Z. encore en course, lequel devance de 17" la 1re C.Z., celle de Malina. Mais au 7e et dernier tour, Fischer, qui cherche à rejoindre Stastny, chute et laisse sa place à Malina (il finira 14e).

Qui terminera 3e ?

C'est un sprint éperdu entre les C.Z. de Bartos et Lukcik et la Jawa de Cada qui en décidera.

1. Stastny (Tch. - Jawa), en 55'55,6",

SCHLEIZER DREIECK - RENNEN

PREUVE Est-allemande disputée devant 65.000 spectateurs.

★

La course la plus intéressante fut celle des 250 cc. Parti avec un tour de retard, Hempleman (M.Z.), malgré une chasse effrénée, ne parviendra pas à rejoindre les hommes de tête. Dès le 2e tour, Musiol (M.Z.), prend le commandement, réalise, sur soi sec, le meilleur temps de la journée (132,97 km/h) et, malgré un dérapage lors du dernier tour (la chaussée est de nouveau mouillée), finit à 126,96 km/h. Fischer (M.Z.) est bon second, alors que Weber, également sur M.Z., doit laisser passer Butz (NSU) et Beer (Adler) lors du dernier tour, en raison d'un embrayage défaillant.

à 133,6 km/h de moyenne (ancien record par Bartos sur C.Z., à 129,7 km/h) ; 2. Malina (Tch. - C.Z.), à 1'31" ; 3. Bartos (Tch. - C.Z.), à 1'49" de Malina ; 4. Cada (Tch. - Jawa) à 6/10 de sec. de Bartos ; 5. Lukcik (Tch. - C.Z.) à 6/10 de sec. de Cada ; 6. et 1er privé : Kassner (All. NSU), à 1'02" de Lukcik.

COURSE SANS INTERET EN SIDES

Chacun prend sa place dès le départ, les écarts se creusent, et l'arrivée se fait dans l'ordre :

1. Camathias (C.H.), à 127,0 km/h de moyenne ; 2. Scheidegger (C.H.), à 1'19" ; 3. Strub (C.H.) à 3'09" ; 4. Ritter (All.) à 4'11" ; 5. Beevers (G.B.) à 4'18", tous sur B.M.W.

HOCKING, SUR M.V. 4, FACILE VAINQUEUR EN 500 cc.

Pour la 1re fois, M.V. a envoyé une 500 cc. 4 cylindres en Tchécoslovaquie pilotée par Hocking. Face à lui, la meute des privés, ainsi que Stastny sur la 350 Jawa d'usine.

Hocking n'aura donc aucun mal à triompher, avec 1'13" d'avance sur Dale (tour le plus rapide à 144,9 km/h). Mais, en l'absence de lutte, il n'améliora que de 0,4 km/h le précédent record détenu par le regretté Hinton.

Que se passe-t-il derrière ? Longtemps Stastny mènera devant Redman, Dale et Driver, Anderson ayant chuté et Schneider étant plus loin derrière. Aux 2/3 de la course, c'est Dale qui a pris le commandement devant Redman et Stastny. Puis le tchèque s'arrête.

1. Hocking (Rhod. - MV 4) en 1 h. 07' 35,1", à la moyenne de 142,2 km/h ; 2. Dale (GB - Norton), à 1'13,1" ; 3. Redman (Rhod. - Norton), à 1'38,6" ; 4. Schneider (Autr. - Norton), à 2'42" ; 5. Findlay (GB - Norton), à 4'12,3" ; 6. Henek (Pologne - Norton), à 6'48" ; etc.

En 125 cc., lutte entre les M.Zistes Fischer et Musiol. Fischer, avec un tour à 115,09 km/h, prend l'avantage à l'avant-dernier tour et finit à 110,57 km/h.

★

Hempleman, le plus rapide aux entraînements, file en tête de la course des 350 cc., précédant West et Tommy Robinson (ce dernier, d'ailleurs, s'arrêtera au 8e tour, ayant entraîné sa Norton en sursur régime). Mais l'allemand Hoppe (sur AJS, les autres étant sur Norton) fait une remontée sensationnelle, passe Findlay, notre compatriote Insermini, West et finit 2e.

1. Hempleman (Norton) à 120,58 km/h, avec un tour à 129,16 km/h ; 2. Hoppe

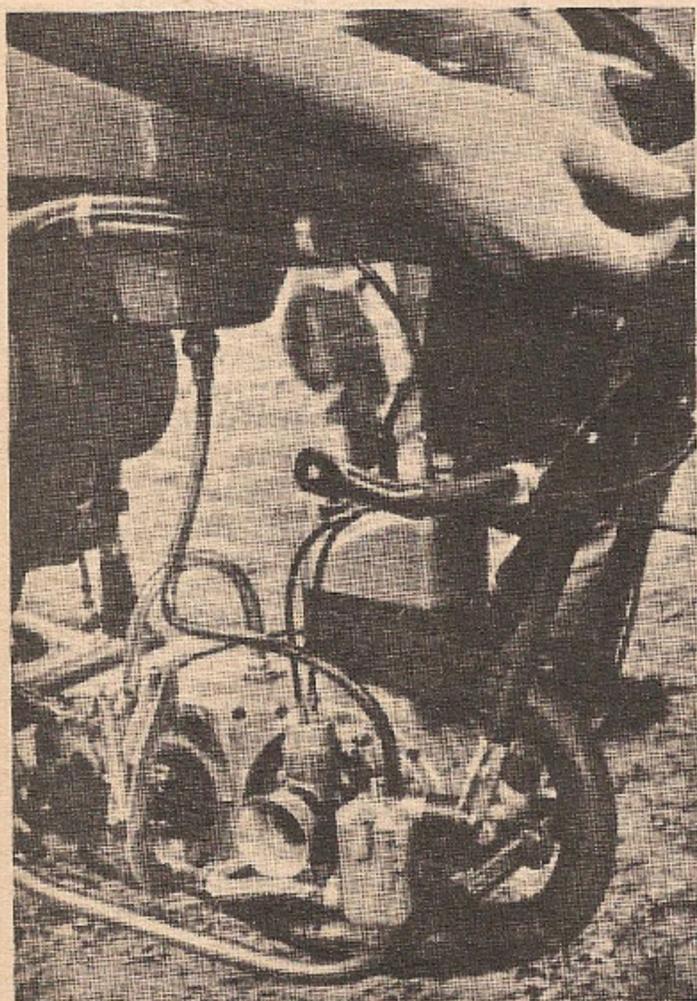
(AJS) ; 3. West (Norton) ; 4. Insermini (Norton), etc.

★

Le départ des 500 est retardé d'une demi-heure en raison de la pluie torrentielle. Hempleman (Norton) prend immédiatement la tête, mais il est talonné par Hiller (BMW) alors qu'à une distance respectueuse vient notre Insermini (Norton), menant tout le peloton d'australien, anglais, belges, suédois, allemands, etc. Mais la remontée de Huber (BMW) se fait de plus en plus remarquer : de la 10e place, il remonte les concurrents un à un, fait le tour le plus rapide à 113,09 km/h (il pleut toujours) et passe finalement West et Insermini pour finir irrésistible 3e.

Belle course de Fritz Meyer (qui se tuera un peu plus tard à Fribourg) sur une R. 50 « gonflée ». Il finit 8e après avoir battu les Norton « Manx » de Findlay, Carlsson, etc.

1. Hempleman (Norton) à 109,61 km/h ; 2. Hiller (BMW) à 12' ; 3. Huber (BMW) ; 4. Insermini (Norton) ; 5. West (Norton), etc.



Les bas-moteurs des 125 M.Z. inspirent de nombreux techniciens. Nous le trouvons ici, conjointement à un refroidissement à eau très Adler, sur la 125 Rimi à 6 vitesses.

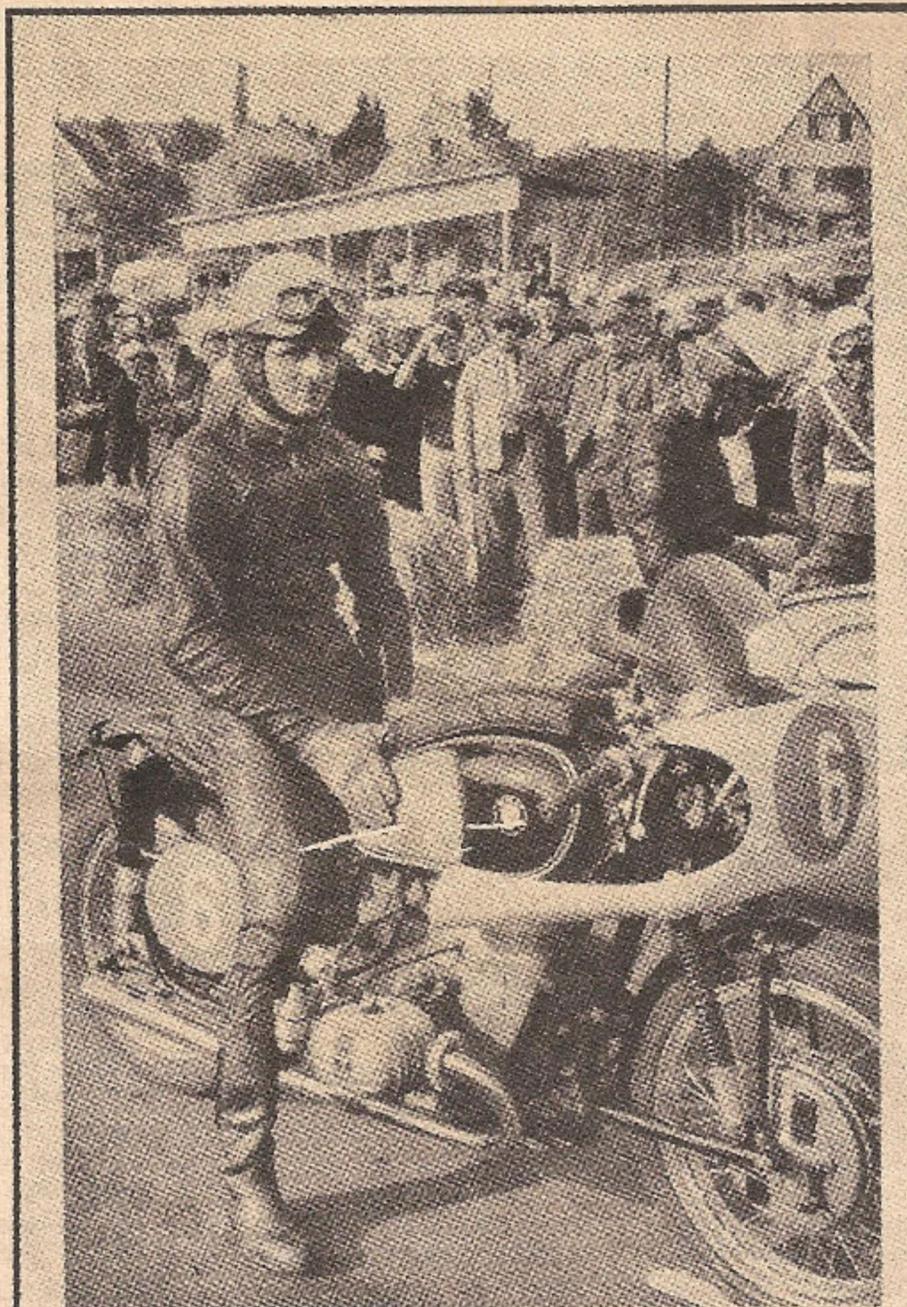
(Photo « Das Motorrad »)

CETTE course de côte, longue de 12,0 km, qui eut lieu en Forêt Noire, est une épreuve internationale, mais qui, cette fois, fut handicapée par l'Ulster disputé le même jour.

★

Les entraînements, disputés sous la pluie, la montagne étant prise par les nuages, furent marqués par de nombreuses chutes.

En particulier l'une d'elles fut tragique, qui devait coûter la vie au jeune Fritz Meyer qui s'avéra, cette saison, un espoir très sérieux : c'est lui qui avec sa BMW R. 50 « gonflée », réussit plusieurs



Fritz Meyer †

TRAGIQUE COURSE DE COTE A FREIBURG - SCHAUINSLAND

lois à tenir tête à des habitués du « Continental Circus ». Dans un virage, à mi-côte, F. Meyer sortit de la route et tomba dans le ravin. Son absence ne fut remarquée que plusieurs heures plus tard, car son point de chute se trouvait entre 2 postes de commissaires ; de plus, tous les pilotes étaient aux essais, et ce n'est que ceux-ci finis qu'ils rejoignaient, du sommet, le parc des coureurs.

L'émotion était grande parmi les coureurs, d'une part en raison de l'accident survenu à leur camarade, d'autre part en raison de l'absence d'un commissaire dans le virage. Il était même question d'une grève des pilotes, qui ne fut évitée qu'à l'extrême, après que les organisateurs eussent promis de faire tout le nécessaire afin d'assurer la sécurité des coureurs.

★

Seule nouveauté dans le domaine technique, les petites 125 monocylindres Rimi (Rimi et non Rumi) deux temps, à distributeur rotatif à la M.Z. et refroidissement par eau à la Adler. Boîte à 6 vitesses, cadre rappelant celui des M.V. Pilotes : Heiss et l'allemand Schneider.

★

En 125, le Sarrois Scheidhauer, sur Ducati, termine vainqueur à 78,21 km/h, devant les autres Ducati de Eser et Pesi et les deux Rimi.

★

Course plus disputée en 250 cc., car décisive pour l'attribution du titre allemand en la cylindrée. Butz (NSU) est vainqueur (et champion) devant Beer (Adler), Kassner (NSU) et Klaeger, sur 19 participants.

★

Pesi (Norton) établit un nouveau record pour les 350 cc., à la moyenne de 87,15 km/h, précédant Klaeger (Spéciale Horex), toujours brillant en côté malgré son poids, et Hoppe (AJS).

★

Lutte également décisive en 500 cc., toujours en raison de l'attribution du titre de champion d'Allemagne pour lequel deux hommes étaient alors à égalité de points : Huber (BMW) et Glaeser (Norton). C'est Glaeser qui prend le meilleur avec une montée à 90,24 km/h (mais l'ancien record à 92,8 km/h est toujours debout). 2e Huber, suivi de Scheimant (Norton) et Kauert (Matchless).

★

En sides, on s'attendait à une explication Fath-Camathias. Et si un nouveau record fut établi pour la catégorie à 85,27 km/h, il est dû à deux équipages crédités d'exactement le même temps : Fath-Wohlgemuth champions du monde et Deubel-Hoehler, comingmen, alors que Camathias, n'est que 4e derrière Scheidhauer.

L'AMÉLIORATION DU RODAGE

Il y a sensiblement 3 mois, dans nos numéros 1.500 et 1.501, nous avons publié le texte d'une Conférence faite à la S.I.A. par M. J. Conte, chef du service « Essais et Applications » de la Sté des Huiles Renault. Le thème en était la « POSSIBILITE DE REDUCTION DE LA DUREE DE RODAGE ».

L'auteur montrait - après avoir examiné les déformations d'usinage - qu'une huile minérale pure permettait un meilleur rodage qu'une huile détergente... que l'utilisation de graphite ou de bisulfure de molybdène (quelles que soient leurs propriétés du point de vue lubrification) ne permettaient pas d'abréger la durée de rodage....., mais que l'utilisation de certains esters, par contre, permettaient d'accélérer ce rodage...

★

A la suite de cette étude, nous avons reçu la lettre suivante des établissements Graphoïl qui nous donnent leur point de vue.

C'EST avec un vif intérêt que nous avons lu l'article de Monsieur J. Conte. Comme vous le savez, nous sommes spécialisés dans les lubrifiants solides depuis bientôt trente ans, et les problèmes de rodage ont toujours été heureusement résolus par nos produits, tant au graphite qu'au bisulfure de molybdène colloïdal.

★

En parcourant les lignes du texte, il apparaît vite que le conférencier confond rodage et usure. En effet, celui-ci affirme :

« Mais ils (certains traitements de surface tels la sulfuration ou la phosphotation) n'exercent pas d'influence *bénéfique* sur l'accélération de l'usure »,

et, plus loin,

« Ils (certains additifs « extrême-pression » tels que dérivés soufrés, chlorés, produits sulfochlorés et composés de phosphore) ne permettent pas non plus d'atteindre l'objectif fixe, qui est, rappelons-le, d'accélérer la disparition des arêtes..... ».

TROIS METHODES D'AMELIORATION DU RODAGE

Pourtant, il existe, à notre connaissance, au moins trois méthodes d'amélioration du rodage :

1°) Par enlèvement du métal :

C'est le rodage à l'huile minérale ordinaire, sans agent d'onctuosité, ni extrême pression ou anti-grippant. On pourra accélérer l'usure par incorporation d'abrasif doux (le rodage à l'argile) ou d'esters.

2°) Par déformation de la couche superficielle :

C'est le rodage avec des lubrifiants limites (huiles détergentes de type H.D.) ou mieux avec des lubrifiants solides (graphite, bisulfure de molybdène).

3°) En passant par une phase liquide, régule des coussinets, pistons étamés.

★

La première méthode est la plus brutale, mais c'est aussi la plus rapide. Elle n'empêchera pas cependant le risque de grippage, et le rodage aux esters, bien que rapide, devra alors se faire très progressivement.

★

La méthode par déformation de la couche superficielle est la seule qui permette l'obtention d'un glaçage idéal des cylindres.

Ce processus nécessite des agents « anti-grippants » parfois appelés, aussi, « anti-usure ». Ce sont des lubrifiants solides qui permettent seuls, jusqu'à présent, d'obtenir ce résultat.

En effet, les agents « extrêmes-pressions », classiques, en dehors de leur action néfaste sur le comportement à l'oxydation de l'huile, ne peuvent que minimiser les effets d'arrachements du métal, leur action n'étant qu'instantanée. Quoiqu'en dise le conférencier qui s'étend peu sur la question, le grand avantage des lubrifiants secs est de permettre une « nourriture » des surfaces par formation d'un fritté graphite-métal amorphe fluant dans les cavités.

Il est à remarquer qu'un moteur rodé au graphite, par exemple, sera peut-être plus long à être « libéré » qu'un moteur rodé aux esters, mais, dès le début, le conducteur pourra adopter une vitesse bien supérieure aux prescriptions du constructeur, sans danger pour sa mécanique, les risques de grippage étant réduits quant à leurs conséquences.

★

La troisième méthode — qui s'apparente à la deuxième quant au processus puisque, là encore, le rodage se fait par déformation, par fluage et non par usure — est couramment utilisée.

En effet, c'est le procédé du régule des coussinets et aussi des pistons étamés, ces derniers très utilisés sur les gros moteurs Diesel fixes ou marins.

Il est à remarquer que la Régie Nationale des Usines Renault vient d'adopter des pistons étamés sur les Dauphines 1961. Ce procédé n'est presque pas utilisé sur les petits moteurs (bien qu'il le soit sur les Peugeot).

EN CONCLUSION

Nous estimons que, sans dénigrer le procédé aux esters (qui peut être très utile pour le cas où la rapidité du rodage prime, comme, par exemple, pour un véhicule de compétition), les deux derniers procédés examinés sont beaucoup plus intéressants quant à la longévité du moteur.

M. Claude DUCAS,
Attaché de Direction de « Graphoïl Co »

GRAPHOIL 2 TEMPS

HUILE

GRAPHOCYL 2 TEMPS

SUPER LUBRIFIANT

**L'HUILE ET LE SUPERLUBRIFIANT
AUX 7 QUALITÉS**

à base de Graphite Colloïdal et de DH 7

34, Avenue de l'Opéra - PARIS 2^e

OPE. 58-82

GRAPHOIL Co

TOUR D'HORIZON

LECTEUR de votre revue, je me permets ici de traiter différents sujets.

1. D'abord, j'enregistre avec satisfaction, dans votre éditorial du n° 1.499, votre protestation contre le port du casque obligatoire. Il y a de quoi dégoûter plus d'un motard et plus d'un adepte du « 2 roues », puisque c'est cette dénomination qui est visée.

Voilà une tentative d'atteinte aux droits de l'homme et du citoyen, aux droits de la liberté individuelle. Pire ! je considère ce projet comme une tentative de dictature !! Et dire que 35 millions d'êtres humains ont péri à la « dernière » pour maintenir et sauver cette liberté que certains laissent, petit à petit, dégrader tous les jours !! Sauver des vies humaines ?

Ouais ! Et les 2.000 à 2.800 morts provoqués tous les ans par les accidents de travail (Sécurité Sociale dixit) ça « Mōssieu » Buron a bien soin de ne pas en parler. Qu'il nous parle du scandale de Malpasset !!

Et les morts d'Algérie, on ne les monte pas en épingle, ces malheureux...

Si ce projet passait, Buron serait aussi muet sur les bénéfices monstrueux qui résulteraient de cette vente forcée de couvre-chefs, car, voyez-vous, à raison de 800 à 1.200 frs (1) de bénéfice net par casque soit 1.000 frs de moyenne pour le fabricant, ça ferait en équipant 2 à 4.000.000 de 2 roues la bagatelle nette de 2 à 4 milliards !!!

Tiens ! Tiens ! Tiens ! à quand une enquête parlementaire pour découvrir qui a mis cela en route, pourquoi ? comment ? etc... de même que pour les compteurs de stationnement pour voitures. Ce n'est pas pour rien qu'un confrère automobile a parlé du gang des compteurs. Payer pour s'arrêter, c'est le comble !!

Le casque obligatoire, c'est l'imposition, pour un Français libre, de porter de force vous m'entendez ! un élément d'uniforme !!

Mais c'est inouï !! Mon vieux bon sens de républicain, mon sens de la conception de la liberté individuelle se révoltent à la lecture de pareils projets !

Notez que moi et mes passagers portons toujours un casque (j'en possède 6 !), mais quant à le rendre obligatoire non ! non et non ! Et les Moto-Clubs, et le Front des 2 roues vont-ils se dégeler, oui ou non ?

Mon casque m'a déjà sauvé la vie... bien sûr, mais il y a quelques mois un jeune motard de la région fut tué par son casque qui bascula d'avant en arrière ! Et certains furent tués aussi, malgré leur casque... Enfin qu'on en mette ou qu'on n'en mette pas, c'est affaire d'entendement et d'appréciation.

Les accidents ? Mais il y aura toujours des fous et des crétins sur les routes. Aucune réglementation n'y fera rien, pas davantage les limitations de vitesse sur des routes désertes et autres foutaises du même genre.

C'est à croire que les « Gouvernements » sont pris d'une rage motophobe et autophobe à légiférer à tort et à travers. Tous les ans, des projets discutables essaient de voir le jour, sans doute dans le but de restreindre la circulation, mais que ces messieurs n'oublient pas que tout ce qui est motorisé est en grande partie devenu un outil de travail.

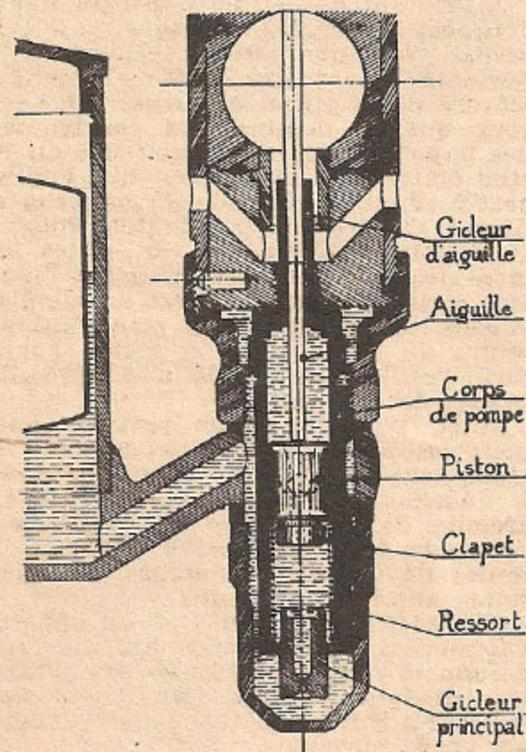
Quand un quadrimoteur s'écrase au sol tuant 50 personnes d'un coup, ou qu'un express déraile avec 90 tués, on n'en fait pas une tartine. Alors que l'on nous f... la paix, et, avec les impôts indirects résultant de la vente de l'essence la plus

VOUS N'ÊTES PAS LE PREMIER ...

« Me rendant à Cassel pour le Prix des Nations, j'ai garé ma machine (une 350 Jawa) dans la côte qui mène au plateau, parmi les voitures. Après la course, quand j'ai voulu reprendre ma moto, je l'ai retrouvée dans le fossé, et à sa place il y avait une Dauphine de couleur grise immatriculée 5933 CC 59.

J'ai reçu un gendarme pour lui faire constater les faits ; après quelques hésitations il s'est décidé à venir et il m'a aidé à sortir ma machine du fossé. Mais c'est tout ce qu'il

Coupe du starter AMAC à pré-injection, réalisé vers 1937 et auquel M. Dupuis fait allusion



chère du monde, qu'ils améliorent le réseau routier et sa signalisation, ça vaudra beaucoup mieux.

2. J'ai lu avec intérêt dans le n° 1.492 l'article de J.B., sur le carburateur soviétique K 99 à pompe de reprise. C'est une solution tout-à-fait positive est-il dit ? Oui, mais n'oubliez pas qu'en 1937 je crois « Amac » fabriquait un starter à pré-injection qui possédait les mêmes propriétés. Je fus assez heureux, en 1946 ou 1947, de pouvoir en acheter un. C'était vraiment efficace : départs instantanés (2 ou 3 coups de manette) au premier coup de kick par température même glaciale. Accélération « féroces » ! Malheureusement le piston grippait parfois et les filetages foirèrent assez rapidement. Pour le même résultat, l'injecteur russe me semble beaucoup plus mécanique, efficace, robuste et indétriquable.

Qu'en pensent nos fabricants de carburateurs ?

3. Dans le n° 1.500, vous traitez du rodage avec M. J. Porte de la S.I.A. En effet, si l'addition de bisulfure de molybdène donne d'excellents résultats, il allonge, me semble-t-il la durée du rodage. Cependant, il « desserre » un moteur non rodé, j'en ai fait l'expérience sur ma vieille Griffon 350 à laquelle j'avais mis des segments neufs (voir Moto-Revue n° 1.475).

Ça ne constitue pas une panacée dit J. Porte et je crois que c'est cependant exact : A quand des essais et études concurrentielles avec le graphite colloïdal, qui, je crois, a beaucoup d'affinité avec les métaux tels que fonte, acier ? lequel graphite m'a déjà donné de bons résultats. Ce problème sera-t-il tranché par les esters dont parle J. Porte ?

M. J. DUPUIS,
Anor (Nord)

(1) Tout est calculé en anciens francs.

a fait. Un motard de la route nous a vu faire, s'est arrêté, et il m'a fait cette réflexion : « Vous n'êtes pas le seul à avoir ce tour-là. » J'ai l'impression que si c'était moi qui avais déplacé une voiture pour y mettre ma machine, je n'y coupais pas de la « contredanse » !

Il arrive bien trop souvent que des lettres semblables nous parviennent, démontrant quel climat de motophobie règne parfois en France. Mais, si les gendarmes eux-mêmes ne trouvent rien à redire à de tels actes, que nous reste-t-il donc à faire ?

AU PREMIER SALON NATIONAL DU KARTING

NOMBREUX VISITEURS ET LARGE ÉVENTAIL DE LA PRODUCTION

QUE le karting, né en France voici moins d'un an, ait déjà disposé d'un Salon à Paris ne fait que témoigner un peu plus de la prodigieuse vitalité qu'affirme le jeune mouvement sportif.

A l'instant de définir le programme des Journées Nationales en lesquelles le C.N.K. voulait voir une série d'événements importants marquant solennellement la clôture de la saison officielle, l'idée se fit jour que le nombre des constructeurs, des importateurs et accessoiristes du Karting était assez grand pour que l'on songeât à réunir l'ensemble du matériel proposé à l'intérêt de la clientèle française.

Initiative intéressante car, si les kartmen disposent effectivement de modèles très variés, beaucoup de ces derniers sont encore construits sur un plan local et, à moins de passer dans la région par hasard, l'on risque fort de n'avoir pas l'occasion de les examiner.

Aussi, pour le public parisien comme pour les délégués de plus de deux cent clubs venus de toutes parts pour assister à l'Assemblée du Samedi 8 Octobre, le premier Salon National du Karting a-t-il permis la découverte de véhicules, de formules de détail, de moteurs ou d'accessoires absolument inédits.

Ceci suffit à expliquer — en dehors de l'attraction que le mot Karting exerce désormais sur les foules — que l'exposition installée sur la rive droite de la Seine, au Pont Bir-Hakeim, ait remporté un grand succès.

Voici par conséquent récompensés les efforts du C.N.K. qui, se prononçant très tardivement pour l'organisation de ce Salon (n'oublions pas que le karting n'a encore que huit mois d'existence officielle et que toutes les initiatives prises dans ce domaine demeurent inévitablement marquées du caractère de l'improvisation), sut vaincre en quelques jours les difficultés administratives et techniques qui s'opposaient à la réalisation de son projet.

Cette franche réussite est garante de l'avenir. Aussi aurons-nous en 1961 un Salon du Karting qui, préparé cette fois très à l'avance, bénéficiera d'un cadre plus vaste et plus confortable et rassemblera une représentation encore plus large, très certainement internationale, de tout ce qui se fait dans le domaine de la construction et de l'équipement du Karting.

★

NAUGURE à la veille des Six Heures Internationales d'Orly par le Président de la Fédération Française des Sports Automobiles, M. Simon de Peyrimhof, et le Président du C.N.K., M. Jean-Marie Balestre, le premier Salon National du Karting avait bonne apparence sous les deux vastes tentes gaiement colorées qui abritaient ses quarante sept stands.

Comme dans tout Salon, certains exposants se distinguaient de leurs concurrents par une présentation plus soignée, plus variée ou plus originale de leur matériel, ou par une superficie plus importante de la surface au sol, ce qui leur permettait la mise en place massive de leurs engins.

Parmi ces « grandes » maisons, citons par exemple *Pichon-Parat*, dont les karts métallisés en jaune « Floride » décrivait sur des supports de gracieux angles aériens, *Leskokart* qui alignait un kart partiellement démonté, illustration de la livraison en « kit » et présentait



Le moteur, comme le kart complet SOLO, ont su retenir l'attention des connaisseurs, comme de tous les visiteurs, car ce stand était l'un des plus remarquables du Salon. Rappelons enfin que 7 constructeurs de châssis ont fait confiance au moteur SOLO. Une belle référence.

également des casques, lunettes, combinaisons, pièces détachées, *Rezo* qui, sur un plancher surélevé, alignait un matériel mis en valeur par un tapis rouge, des barrières et une décoration murale, *Gir-kart* dont les véhicules s'offraient en quantité à l'examen des visiteurs comme aussi chez *Libéria*. Mais nous arrêtons là cette énumération, notre propos n'étant que de citer quelques réussites dans le domaine de la mise en valeur des stands.

★

CE Salon comportait même un petit aspect international puisque la marque milanaise *ITAL-KART* y exposait un kart qui connut un gros succès d'intérêt... et fut, paraît-il, commandé à une centaine d'exemplaires.

Autre réalisation italienne, le petit moteur *Garelli*, harmonieux, émaillé comme de juste du plus beau rouge et pourvu d'un court échappement en tromblon

chromé. Il s'agit d'un dérivé d'un moteur conçu primitivement pour le motonautisme et que ses réalisateurs ont habilement adapté au karting. Sa petite taille et son aspect ramassé permettant de le disposer facilement aussi bien au centre de l'essieu AR que sur l'une ou l'autre des roues et l'emploi qu'en a fait *Danielli*, qui réparait avec un nouveau modèle équipé du *Garelli*, donne un kart d'aspect plaisant, très « racer ».

Quant aux 8 CV que développe ce moteur aux dires de l'usine, seul un essai valable permettra de s'en faire une opinion. Mais il a été vu en compétition en Provence et a fait à cette occasion bonne impression.



Chez *P.P.K.*, la note compétition était fournie dès le Lundi 9 Octobre par l'exposition des Karts du K.C. Toison d'Or et du Tour Eiffel K.C. qui s'étaient attribués respectivement les seconde et quatrième places des Six Heures d'Orly. Bien équilibré, soigneusement construit, plaisant à voir en rouge et jaune, le « *Thunderkart* » a ainsi fait la preuve de sa robustesse et de ses possibilités.

Parmi les marques françaises « industrielles », citons encore le *Semiac*, d'une exécution très achevée, équipé en bimoteur avec le nouveau *Lavalette* 50 cc. qui fournit 3 CV passé avec une préparation appropriée. Ce kart était l'un de ceux qui renaient le plus l'attention des visiteurs, ses deux moteurs, sa construction d'ensemble lui conférant un aspect sérieux.

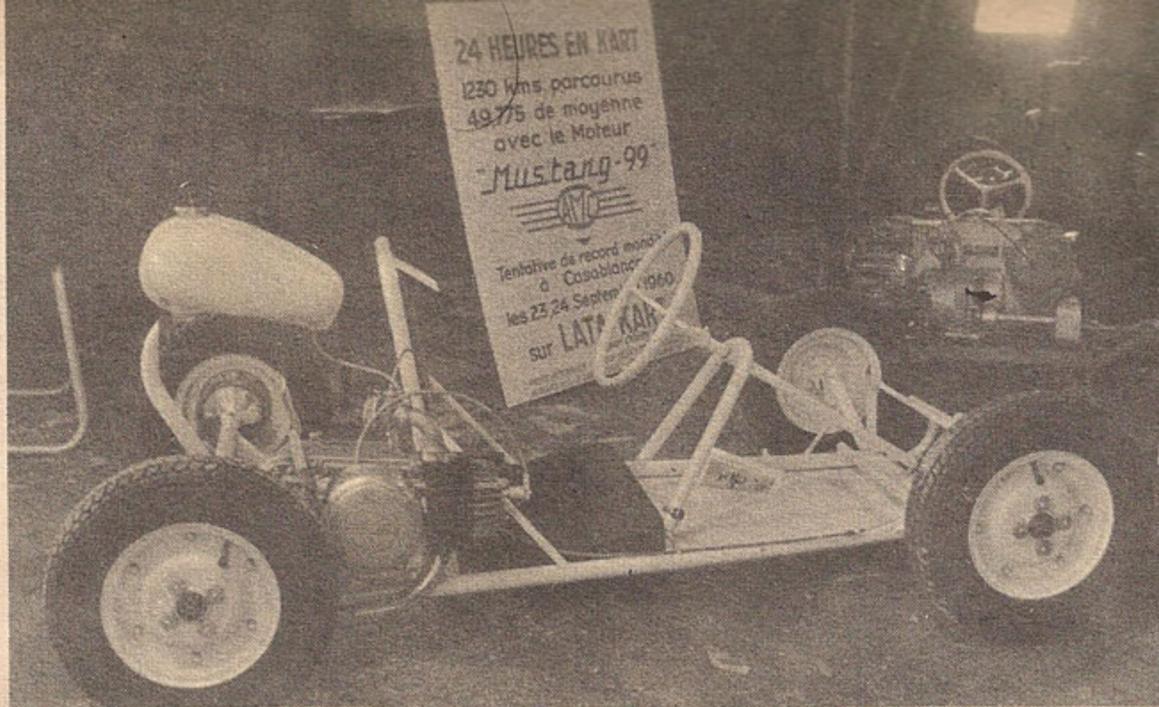
Chez *Libéria*, l'on rencontrait de très jolis modèles, luxueusement réalisés et équipés du moteur espagnol *Montesa*.

AU MAROC

TENTATIVE DE RECORD D'ENDURANCE D'UN LATA-KART EQUIPE DU MOTEUR MUSTANG 99 (A.M.C.) PILOTE par M. Olivier HUSSON

Le Lata-Kart, modèle Véronika, a été construit au Maroc par la « Technique Appliquée » et pris dans la série dite « d'entraînement ».

C'est donc un châssis assez lourd équipé de fusées et moyeux des Ets Moisy, de Courbevoie, ayant un siège pilote des Ets Joyeux, avec des pneus 350 x 8 aux quatre roues (pneus Hutchinson) qui a pu réaliser la performance de tourner pendant vingt-quatre heures sans autres arrêts que ceux de ravitaillement et de changement de pilote.



Le moteur utilisé pour cette tentative était le moteur n° 99.3 BA.5141 A.M.C. 99 cc., type « Mustang » de série, débridé à l'usine et placé sur le véhicule de tentative sans aucun rodage complémentaire, sans aucune modification si minime soit-elle, et sans aucune préparation spéciale.

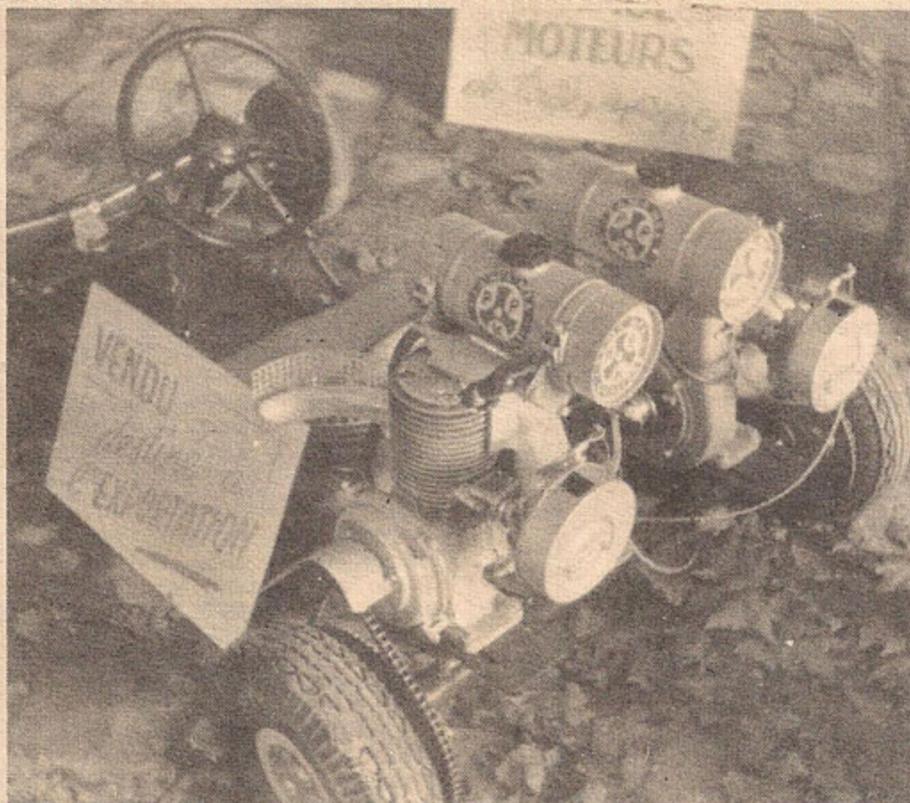
Le tuyau d'échappement comportait un silencieux fabriqué au Maroc par la Sté Tubauto, le moteur était entraîné par une chaîne Brampton. Carburant Total.

La moyenne réalisée fut de 49 km 775 sur 24 heures, soit 1.195 km.

Ensemble par conséquent on ne peut plus motocycliste et sportif. Du moteur, rappelons qu'il développe selon l'usine plus de 10 CV à 7.000 tours/minute et qu'effectivement il a surclassé en vitesse tous ses concurrents aux 6 Heures. Mais la mise au point reste sans doute à faire puisqu'après un départ éblouissant, les karts du K.C. Barcelone ont rapidement disparu de l'épreuve.

★
PRADEAU, de Limoges, est l'un des premiers à avoir commercialisé un kart en France. Son châssis s'est beaucoup allégé et simplifié depuis la sortie des premiers engins qui ressemblaient alors davantage à des autocars qu'à de petites bolides. Et, tel qu'il est actuellement, ce kart, équipé en Mac-Culloch dernière version, s'est qualifié pour la grande finale de la Coupe de France. Ce qui est une fameuse référence !

D'une manière générale, l'on rencontre surtout des machines équipées en roues de 4 ou 5 pouces. Mais les roues de 8 — scooter ou réalisation d'origine différente — existent encore et on les trouve par exemple chez All-Kart, mar-



Exemple de kart surpuissant, non admis par la réglementation française, et d'ailleurs destiné à l'étranger comme nous l'annonce la pancarte.

Ici nous trouvons 2 moteurs de 100 cc. PPK, la grande marque française qui s'est illustrée lors des dernières 6 Heures de Paris.

DANS LE MIDI : MINI-KART



Nous avons eu le plaisir et la surprise de découvrir au 1er Salon du Karting un constructeur Niçois. Disons tout de suite que pour nous motocycliste il s'agit d'une vieille connaissance en la personne de M. Pellegrin qui fut par deux fois Champion de Provence « Grand Rallye » sur une machine presque entièrement « maison ».

Après 15 ans d'activité sur les 2 roues et les moteurs 2 temps il n'y avait qu'un pas à franchir pour venir au kart.

C'est ainsi que dès le 1er Mai à Marseille ont vit M. Pellegrin se distinguer sur un véhicule de sa fabrication.

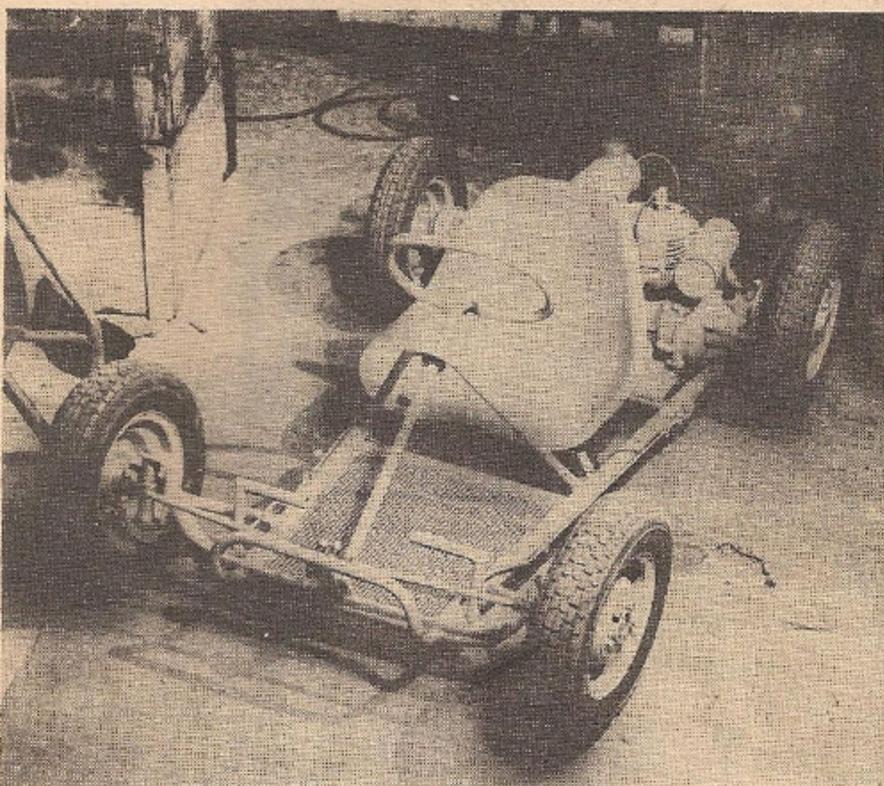
En raison des qualités plus qu'évidentes de cet engin, de très nombreux amateurs vinrent solliciter M. Pellegrin. Ce qui l'amena en très peu de temps à commercialiser sa production sous la marque MINI-KART.

Son modèle « Sprint » 2 roues motrice moteur Mac-Culloch, nous a étonné par son poids 35 kgs, et les nombreuses trouvailles tant en ce qui concerne le train AV que le siège (certainement le plus confortable) ou son train AR particulièrement dépouillé.

Une chose est certaine, la voiture n'a pas été réinventée et plusieurs détails rappellent l'expérience de la moto sur longs parcours.

Plusieurs solutions pratiques (changement de rapport), beaucoup de confort, de simplicité. Pratiquement pas d'entretien. Et ce qui ne gêne rien, une note d'élégance.

Nous croyons pouvoir affirmer sans nous tromper qu'il y a tout intérêt à suivre ce constructeur car il se pourrait qu'il nous réserve encore quelques surprises.



Voici le kart GEFI, livré complet au prix de 1.390 NF. dans sa version la moins onéreuse. 7 moteurs au choix !... Mais la maison de la rue du Crussol est encore à même de fournir à des conditions avantageuses, châssis complets, volants, pédales, sièges plastique, pignons moyeux AV et AR, goujons de roues, jantes, freins, etc..

que que sa fidélité à la conception d'origine n'a pas empêché de remporter la victoire aux Six Heures. Curieux châssis que celui construit par Alline et qui procure une position très allongée, confortable, alors que dans la plupart des cas, le pilote d'un kart est ramassé sur lui-même, les jambes remontant sous le menton ou se déployant de chaque côté de la colonne de direction. Ici, c'est le moteur JLO qui est conservé.

D'ailleurs, côté moteurs, il n'y a guère de nouveautés en dehors du Garelli déjà décrit, et que ce soit sur un stand ou un autre, ce sont les JLO, Mac Culloch, Rexo, P.P.K. que l'on retrouve en majorité, avec encore le Solo qui gagne du terrain depuis quelques semaines.

Autres marques de réalisation industrielle : le Globb-kart, construit à Troyes, fini, bien compris, pourvu du Mac-Culloch, le Tro-kart d'origine britannique, typiquement américain d'allure (bien que

construit à Croydon) et nanti du Clinton bien connu. Puis, chez les « anciens » du karting, le Speed-kart Goulin, réalisation qui truste les succès alentour de Marseille.

★

Si les roues de 8 se rencontrent encore souvent, le frein unique et symbolique a pratiquement disparu et l'on rencontre un peu partout de confortables tambours d'origine motocycliste. Enfin, techniquement parlant, il n'est plus guère de marque qui n'offre pas une transmission par arbre sur les deux roues arrière (à moins que cette transmission ne vienne de deux moteurs).

Nous avons encore apprécié l'engin construit à Caen par Lambert et admiré la tenacité avec laquelle quelques constructions jusqu'ici peu heureuses dans

Vainqueur de nombreuses compétitions aux U.S.A. et plus récemment en Belgique, AMERICAN - KART, c'est les kart des champions.

Voici quelques renseignements techniques concernant ce kart :

Châssis compétition Américain-Kart : Direction sur roulement, pincage géométrique ; Rotule aviation ; Tube acier spécial ; Volant compétition en aluminium poli ; Jantes avant et arrière montées sur 2 roulements TINKEN ; Pneus Good-Yeard avant 3,00 x 5, arrière 3,50 x 5 ; Tôle de protection au plancher ; Tapis de sol ; Tôle pare-feu au dossier ; Siège et accoudoirs «Luxe» en Vinyl ; Pédales en aluminium coulé ; 2 roues motrices ; Frein tambour de 130 mm de Ø ; Empattement 110 cm ; Voie : avant 85 cm, arrière 85 cm ; Moteurs au choix : JLO, CLINTON, SOLO, MAC CULLOCH, GARELLI.

Un aperçu des tarifs : JLO (L 101 L) : NF. 1.659,50 ; CLINTON E 65 : NF. 1.719,50 ; MAC CULLOCH : NF. 1.856,50 ; GARELLI (non communiqué).

Adresser toute correspondance au distributeur Exclusif d'AMERICAN - KART en France : S.F.P., 25, rue Jean Giraudoux, PARIS 16^e, POINCARE 57-09.



AU STAND GEMO

Le premier Salon du Karting est terminé, bien des machines y étaient présentées. Le stand du kart « GEMO » retenait l'attention des connaisseurs. On y remarquait le kart le plus court (1 m. 05) et le plus léger (32 kgs sans moteur) de tous les modèles exposés. Construit par des passionnés de mécanique et de compétition, il comporte des solutions originales : frein à disque puissant, arbre arrière (2 roues motrices) monté sur 4 roulements à billes ayant chacun un rôle bien déterminé, direction type Ackerman très étudiée et bien d'autres détails, signes d'une conception en tous points mécanique. La légèreté a été obtenue grâce à des astuces sans rien sacrifier bien au contraire, à la solidité.

Le premier kart de ce modèle issu d'une suite ininterrompue d'améliorations et équipé d'un moteur Mac'Culloch a participé depuis sa sortie à 2 compétitions et il a déjà remporté 1 coupe. Le constructeur procède actuellement à des essais avec un nouveau moteur qui développerait 8 CV ! Il est inutile de préciser que ce kart, très racé, est équipé de petites roues, la spécialité « maison » qui peuvent être fournies avec d'autres pièces détachées, aux constructeurs amateurs. A signaler également une formule de vente très intéressante : en passant commande pendant l'hiver, vous bénéficiez d'une remise substantielle et le constructeur bonifie un intérêt de 6 % toutes les sommes versées avant livraison, assurant en outre le montage sans supplément des améliorations techniques qui peuvent être mises au point d'ici la fin de l'année.

C'est la formule pour posséder dès le début de la saison prochaine d'un kart dernier cri à des conditions exceptionnelles.

Ce constructeur exposera au Salon de l'Enfance du 30 Octobre au 13 Novembre plus particulièrement des modèles « Junior » 50 cc.

leurs entreprises sportives ou difficilement commercialisables ne nous en sont pas moins présentées en toute occasion.

Il est certain que le karting a maintenant son industrie, ses constructeurs qui cherchent à triompher d'une concurrence assez large. Sans doute celle-ci a-t-elle déjà produit ses effets de décantation et la plupart des karts que nous avons pu voir sont-ils parfaitement valables, vendus à des prix qui s'équilibrent

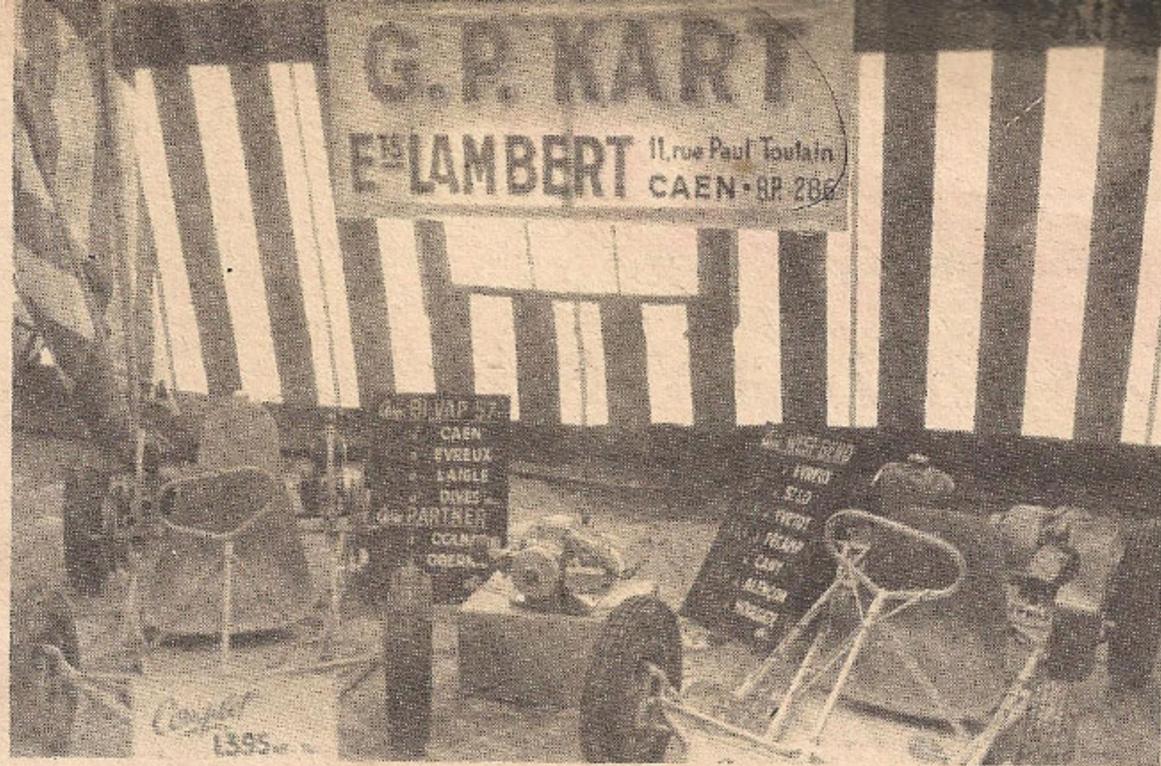


Ci-contre, le stand G.P. Kart, dont nos lecteurs connaissent bien la production.

— mais demeurent un peu élevés — et réalisés par des maisons qui tiennent debout.

Mais il y a encore à faire, d'abord du côté des prix, ensuite du côté technique. Plutôt que d'avoir recours — comme c'est le plus souvent le cas — à des moteurs importés, coûteux et qui, à deux ou trois exceptions près, ne justifient pas les prix qu'ils coûtent, pourquoi ne pas sérieusement travailler la mise au point des moteurs français qui, repensés (ou même pensés spécialement, à partir de nouveaux modèles) devraient pouvoir satisfaire une clientèle dont l'importance promet de devenir considérable et à laquelle il conviendrait de penser dès maintenant.

R.C.D.



LE TRIAL

ON PARLE ENCORE, EN ALLEMAGNE, DES TRIALISTES FRANÇAIS DE L'ECURIE MOTOBÉCANE

Dans notre numéro 1506, nous relations le succès de nos trialistes Bohec, Delauné, Jacquemoud et Rivière, représentant officiellement Motobécane, au trial allemand de Lippe et nous donnions quelques extraits tirés de la presse quotidienne allemande locale.

Dans son numéro du 3 Octobre, le quotidien « Freie Presse » revient sur la question à l'occasion de la visite faite à Paris par deux des organisateurs, Mrs Waldecker et Wilkenloh, chargés de remettre une plaquette-souvenir à Claude Delauné.

Ce dernier, après leur avoir fait connaître « Paris by night », leur déclara espérer revenir l'an prochain, avec ses camarades, disputer ce trial « très dur, mais très, très joli ».

CALENDRIER PROVISOIRE DES EPREUVES DE « TRIAL » SAISON 1960-1961

Voici les épreuves actuellement connues :

— 1960 —

6 Novembre (N) 9^e Trial de l'Armistice à Compiègne (M.C. Compiègne).

20 Novembre (E-N) 2^e Trial de Nogent-sur-Seine (Aube) (A.M. Nogent-sur-Seine).

27 Novembre (I) 9^e Trial-Inter Saint-Cucufa (Seine-et-Oise) (A.M. Saint-Cloud).

18 Décembre (N) Trial de Noël à Buc (Seine-et-Oise) (M.C. Clodoaldien).

— 1961 —

15 Janvier (E-N) 2^e Trial à Gien (Loiret) (A.M.C. Giennois).

29 Janvier (N) Trial à Auvours (près le Mans) (C.O. Pontlieue-le-Mans).

5 Février (N) 1^{er} Trial de Champ-Fleury (Poissy) (A.M. St-Cloud).

12 Février (N) Trial à Sucy-en-Brie (M.C. Sucy-en-Brie).

19 Février (I) 8^e Trial Clamartois (Seine) (M.C. Châtillonnais).

26 Février (N) Trial à Maisse (Seine-et-Oise) (O. Maissois).

5 Mars (I) Trial à Nemours (Seine-et-Marne) (U.M. Nemourienne).

12 Mars (I) 14^e Trial de Lamborelle (Bruxelles) (R.A.M. Bruxelles).

Abréviations : N = National ; E-N : Extra-National ; I = Internationale.

Ce calendrier établi à titre provisoire pourra être complété par d'autres inscriptions d'épreuves, étant donné que le Calendrier Sportif National de la F.F.M. sera définitivement arrêté à la date du 28 Novembre 1960.

OUVERTURE DE LA SAISON DE TRIAL, DEMAIN A COMPIEGNE

Bien que les organisateurs ne nous aient fait parvenir aucune information à ce sujet, nous croyons savoir que c'est demain qu'aura lieu le trial de Compiègne, première épreuve de la saison française de cette spécialité. Le Championnat de France de Trial se poursuivra ensuite avec Nogent-sur-Seine le 20 novembre, Saint-Cucufa le 27 novembre, etc...



Pour mieux se connaître, le BMW-CLUB s'est livré à quelques statistiques dont la soixantaine de ses membres a fait les frais.

Ces chiffres n'ont pas la prétention de définir le Motocycliste moyen mais valent d'être connus, ne serait-ce que pour contredire des idées toutes faites dans l'esprit de certains, telle celle qui consiste à croire que la moto est un véhicule qui ne s'adresse qu'aux jeunes gens de 20 ans ou qui n'est pratiqué que par ceux n'ayant pas les moyens d'acquérir une voiture.

Le BMWiste moyen de notre Club est âgé de 35 ans. Le cadet a 21 ans et le doyen 67. Les quelques soixante membres se répartissent ainsi :

Jean Murit reçoit des mains de Georg Meier la Coupe attribuée au Club comptant le plus grand nombre de participants lors de la soirée clôturant le Rallye B.M.W. de Francfort.

- de 21 à 30 ans : 39,68 %
- de 31 à 40 ans : 36,50 %
- de 41 à 50 ans : 12,69 %
- de 51 à 60 ans : 9,52 %
- Plus de 60 ans : 1,58 %

Les 500 cc. R 50 sont les préférées avec un pourcentage majoritaire de 46,03 %. Puis viennent les 600 Sport R 69 avec 33,33 %. Les 600 R 60 sont plus rares, 15,87 %. Quant aux 250 cc. R 26, elles ne comptent que pour 4,76 % prouvant que la grosse cylindrée n'est pas aussi morte que certains s'empressent de le dire.

Les chiffres qui suivent font apparaître que la moto est pratiquée dans les rangs sociaux les plus divers et que si les ouvriers sont majoritaires, des représentants, des cadres ou des professions libérales y sont également présents :

- Professions libérales : 3,17 %
- Militaires et Police : 4,76 %
- Enseignement : 7,93 %
- Cadres : 7,93 %
- Employés : 9,52 %
- Commerçants : 17,46 %
- Techniciens : 20,63 %
- Ouvriers : 28,57 %

Il serait intéressant que la F.F.M. qui a sur l'ensemble des motocyclistes une vue plus générale procède à l'établissement de telles statistiques et les fasse connaître.

Enfin fabriqué en France :

AMERICAN-KART

Distributeurs Exclusifs

S. F. P.

25, rue Jean Giraudoux — PARIS XVI^e

— Tél. : POIncaré 57-09 - PASsy 99-94 —

CONDITIONS D'HIVER CHEZ DYNAMIC-SPORT

— La maison de la rue Montmartre nous communique qu'elle offre de très intéressantes conditions d'hiver valables jusqu'au 31 janvier 1961. Pour tout achat de cyclomoteur, scooter, ou moto, neuf ou d'occasion, il est offert une paire de sacoche de bonne qualité, ou bien une sacoche de réservoir, ou encore un porte-bagages de réservoir. De plus il est consenti des conditions de crédit exceptionnelles qui satisferont certainement plus d'un acheteur en puissance. Le grand choix de marques présentées dans cette maison est un autre attrait. Décidez-vous vite à passer à DYNAMIC-SPORT.

LES PETITES ANNONCES DE *Moto revue*

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

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

TERROT

Vends Terrot Rallye, parf. ét. Prix non fixé. 20.000 km. Mon-sarrat 11 r. de Rouen Paris-19e

MOTOS ANGLAISES

BSA 350 osc. acc. b. ét. 1100 NF. Nicot 38 r. Berzelius, P 17.

8 BSA Twin depuis 750 NF. Royal Twin oscil. 1300 NF. 8 Triumph oscil. couliss. 16, rue Jules-Guesde, Levallois.

SPECIALISTE, motos anglaises, réparation et mise au point de toutes marques. Vente, Achat, Echange, Crédit. Ets Mazoyer, 66, rue Nationale, Paris-13e. POR. 93-85.

MOTOS ALLEMANDES

BMW type R. 69 Mai 60. 7.000 kms. Descamps, 36, rue Jules-Moulet, Marseille-6e.

Horex 400 twin exc. état 2.500 NF. Dolique, 3, bd H.-Ruel, Fontenay-sous-Bois (Seine).

MOTOS DIVERSES

AU PLUS OFFRANT

liquidons 150 motos et scoot. ttes marq. mme à créd. Audegean, 137/139 av. de Clichy, 17^e

Vespa 54 1 CV 450 NF
Motobécane 56 125 cm3 600 NF
100 VOIT. OCCASIONS
TOUS PRIX
LONG CREDIT
REPR. MOTOS et SCOOTERS
Rue Buffault
4 Paris-9e. PRO 54-81

LADEVEZE

Agence 41 Marques
1000 cyclo, scooter, moto.
Echange - Achat
Frang., étr., nf, occ., Cie
Crédit à partir de NF 50 +
8 à 18 mois. Lot pour revendeurs. Pièces, acc. Exp. 170, avenue de Clichy, Paris-17e. MAR. 09-79.

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.

Jean MURIT

4 fois champion de France
10 fois recordman du monde

Agent officiel B.M.W.

Occasions garantie totale

BMW R69 1960.
BMW R69 1959.
BMW R69 1958.
BMW R60 1960.
BMW R50 1958.
BMW R51/3 gros moyeux.
BMW R51/3 double came.
BMW R51/3 av. side Précision.
BMW R25/3 1955.
BMW R25/2.
Norton 99 1957.
Norton 99 1956.
Norton Dominator.
Triumph T110 1956.
Triumph Thunderbird 1955-56.
BSA A7 1955-1956.
350 AJS 1957.
350 Jawa 1959.
250 Puch SG-SGS.
175 MV arbre à cames.
et nombreuses autres occasions.
Crédit. Reprise aux meilleures conditions. 44, rue Paul-Barruel, métro Vaugirard. Tél. LEC. 60-53.

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 SOLDEES

versement à partir de 10 NF par semaine

3, PLACE CLICHY

ET
300 AUTOS
CREDIT A VOTRE GRE
Ouvert DIMANCHE et FETES

MOTOS de TRIAL

175 Trial oscil. entier. équip. nomb. pièces rech. Mallet, 1, rue Marx-Dormoy, Plessis-Robinson.

MOTOS de CROSS

Cross DOT 250, NSU Max 250 c. neuve garantie 22 CV, BSA 350, remorque 3 motos. Prix à débattre. Marceau 77, r. W.-Rousseau, Chalette-sur-Loing.

CYCLOMOTEURS

Ducati 4 t. 2 v. 250 NF. Billet, 1 ter av. Mesly, Brévannes S.O.

SCOOTER

Lambretta 150 impec. Nbx acc. 700 NF. Koukol, 12, Passage des Soupirs (20e).

VOITURES

CHEZ AUDEGEAN

CREDIT IMMEDIAT
Repr. motos et scoot. récents.
203 Peugeot 51 à 56. 403, 56.
4 CV Renault, 1950 à 56.
Dauphine 56 à 58. Frégate 56.
Simca Montlhéry, 1958. Aronde 54 et 55, Simca 1200 51. Citr. 11 B et BL 1952 à 55, ID 19, 1960, 19.000 kms. 1.000 kg Renault Fgon 58. Juva 4 Fgite. Prairie Bac. 54. Citr. 2 CV Fgite 1953 et 54. Panhard Fgite 51. 203, Fgite töl. 137/139 av. Clichy (17e).

ACHATS

Ch. scooter Rumi ou moto BSA BMW, Terrot, Triumph, Jawa, Puch etc. P. compt. GUT 02-98

TRIUMPH

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

Paié 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 motos récentes étrangères. Murit, 44, rue Paul-Barruel, Paris (15^e). LEC. 60-53.

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

Achat comptant toutes motos Triumph. Rech. machines accid. Hurni, 38, rue Saussure, Paris (XVII^e). Tél. WAG 87-36.

Ach. moteur boîte AJS 350 modèles 53-54. Merkel, 54, r. des Messieurs, Dalhunden (B.d.R.).

DIVERS

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

LA PLUS FORTE VENTE DES PUBLICATIONS TECHNIQUES

LE NUMÉRO : 0,70 N.F. (70 F)

Moto revue

La Moto

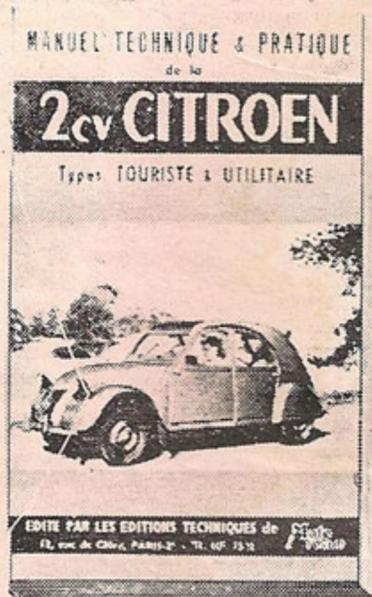
Revue technique indépendante et de défense des usagers
FONDÉE EN 1913 — DIRECTEUR-FONDATEUR : C. LACOME

ABONNEMENTS

	France	Etranger	France	Etranger
24 N ^{os}	14 NF	17 NF	50 N ^{os}	25 NF
	(1.400 F)	(1.700 F)		30 NF
				(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.
- Chang^t adr. 0,30 NF (30 F) timbr. avec la dern. bande rectif.

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



POUR LA SAISON
POUR L'USAGER
POUR LE RÉPARATEUR



LES
MANUELS
d'ENTRETIEN et de RÉPARATION

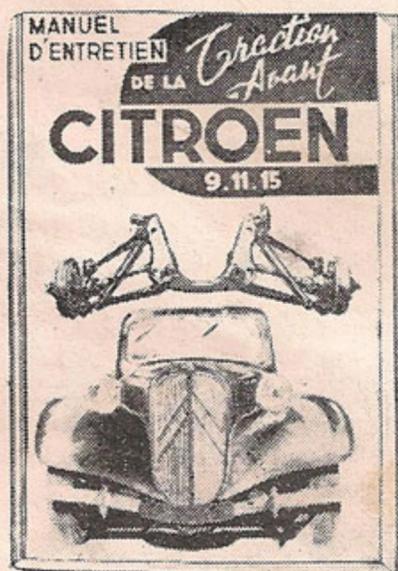
AUTOS :

la 2 CV : 7 NF (700 frs) ; la TRACTION AVANT 7-9-11 CV : 6,85 NF (685 frs) ; la DAUPHINE : 9,95 NF (995 frs) ; l'ARONDE : 7,20 NF (720 frs) ; L'ART D'ACHETER VOTRE VOITURE D'OCCASION : 138 pages, 52 illustr. : 7,60 NF (760 frs) ; la 203, 200 pages, 173 illustr. : 7,50 NF (750 frs) ; la 4 CV RENAULT. Edition 1958. Le manuel le plus sensationnel, indispensable au réparateur et à l'usager : 9,50 NF (950 frs) ; la DYNA, tous les modèles de Dyna de 1948 à 1959, un vade-mecum pour le réparateur et l'usager : 8,75 NF (875 frs).

MOTOS :

la MOBYLETTE : 4,80 NF (480 frs) ; la VESPA : 6,05 NF (605 frs) ; le LAMBRETTA : 5,65 NF (565 frs) ; les MOTOBECANE latérales : 4,10 NF (410 frs) ; et culbutées : 5,30 NF (530 frs) ; TOUS LES CYCLOMOTEURS : 5,70 NF (570 frs) ; le VADE-MECUM DU MOTOCYCLISTE, 376 pages : 8,90 NF (890 frs) ; l'ATELIER du MOTOCYCLISTE : 5,75 NF (575 frs) ; le DEUX TEMPS DE TOUS LES DEUX ROUES : 5,60 NF (560 frs) ; les VAP : 5,20 NF (520 frs) ; les PEUGEOT : 5,50 NF (550 frs), etc...

LES PRIX PAR POSTE SONT INDIQUEES EN COUVERTURE 3.



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

ÉDITIONS C. LACOME

Fondée en 1913

12, rue de Cléry

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



Le plus sûr chemin d'un point à un autre

VéloVap

VOTRE BICYCLETTE AUTOMATIQUE

vous êtes en sécurité

VéloVap s'arrête net : son frein arrière est à tambour.
VéloVap ne "cabre" jamais : le moteur débraye automatiquement.
VéloVap tient sa direction : il est parfaitement équilibré.

vous conduisez relaxé

VéloVap réduit les manœuvres au minimum :
son embrayage est automatique.

vous avalez les côtes

...sans pédaler : avec VéloVap, vitesse limitée
ne veut pas dire puissance limitée

Production SEVMA, 3, Impasse Thoréon PARIS-15^e
CAPTIVANTE - CAZENAVE - DILECTA - GITANE - TENDIL - VAP

