

1 NF

MAROC : 115 FM

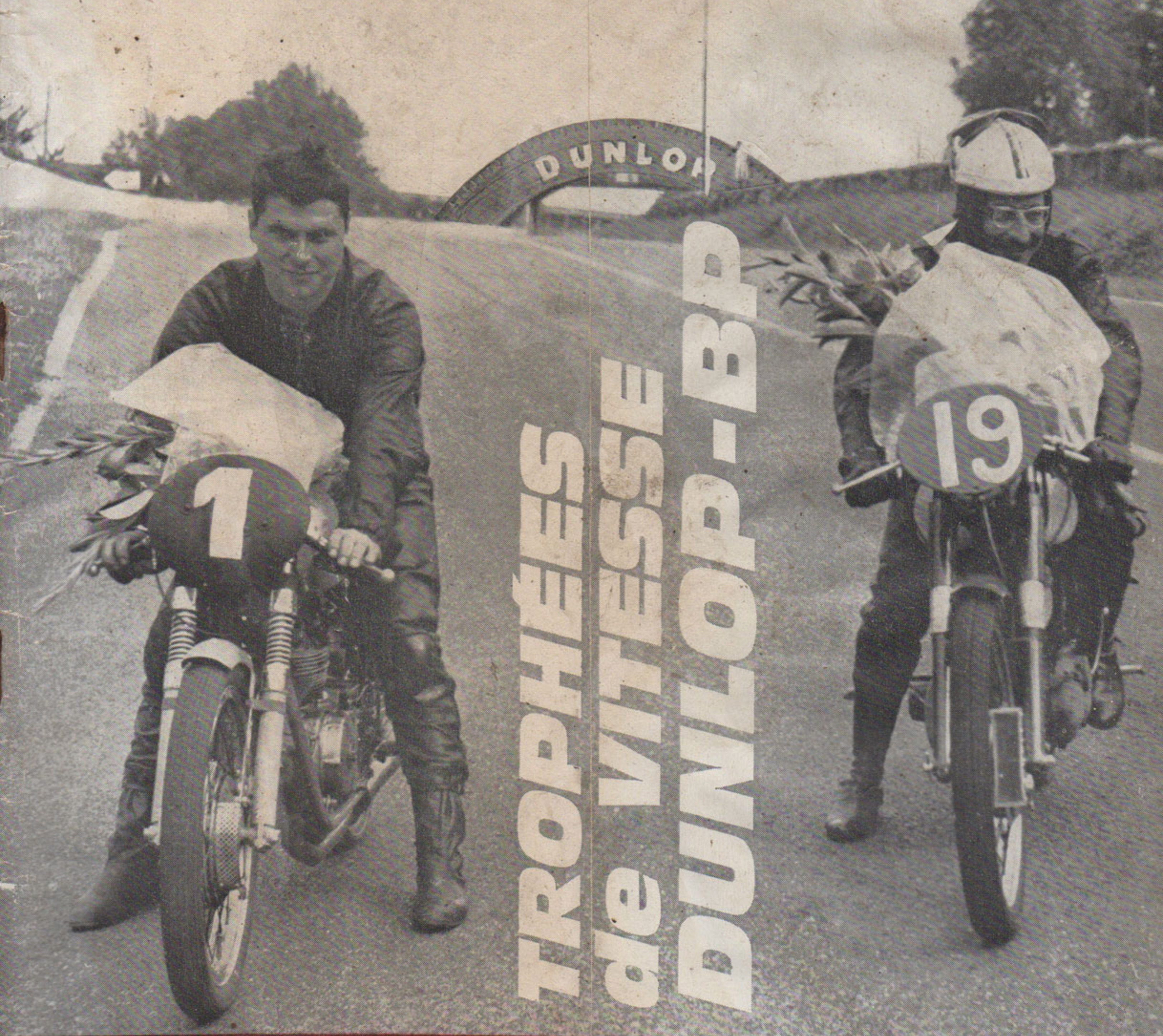
SUISSE : 1,40 F

BELGIQUE : 14 F

# MOTOCYCLES et Scooters

Directeur : J. LEGRAS

Directeur de la publication : Max ENDERS



TROPHÉES  
de VITESSE  
DUNLOP-BP

ESSAI DS 50 PUCH



# ESSAIS " MOTOCYCLES " 1953 à 1961

## Numéros à 0,50 NF.

- 114 100 Automoto.
- 119 250 Csepel.
- 121 500 Vélocette M.S.S.
- 128 250 Parilla.
- 129 160 Devil.
- 138 Edrastop.
- 139 Scooter Mors «Paris-Nice».
- 142 50 Britax.
- 144 98 Sulky-A.M.C.
- 153 175 Magnat-Debon.
- 163 350 A.J.S. 7R.
- 165 175 Gnome et Rhône.
- 178 Monet-Goyon 115 cm<sup>3</sup> (Castor).
- 180 Maïco 250.
- 184 250 Royal-Enfield.
- 185 250 N.S.U. Super-Max.
- 186 350 Matchless.
- 188 175 Mochet ;  
175 Motobi « CATRIA ».
- 190 175 Terrot « Tournoi ».

## Numéros à 0,60 NF.

- 192 Isetta « Velam ».
- 193 Goggomobil « Isard » T. 300.
- 195 175 Maïco SS.
- 197 600 Matchless G 11.
- 198 175 Mochet CMS.
- 199 175 Morini Settebello.
- 202 Goggomobil « Coupé » T 400.
- 203 175 Ydral « Spécial-Agache ».
- 204 Messerschmitt K R 200.
- 205 500 Royal-Enfield « Minor » carénée.
- 206 125 Terrot « Ténor ».
- 207 125 Cimatti « Turismo ».

## Numéros à 0,70 NF.

- 208 250 B.S.A. « Star ».
- 209 250 Norton « Jubilee ».
- 210 250 Royal-Enfield « Crusader Sport ».
- 212 Moped Puch M.S. 50 et V.S. 50.  
Peripoli « Giulietta G.S.S. ».
- 213 175 Motobécane Z 23 C
- 214 B.M.W. R.50 Sport.
- 215 Peugeot BB2L  
N.S.U. « Prinz 30 ».
- 217 N.S.U. « Cavallino ».
- 218 Vélosolex « 1700 ».
- 219 Vélovap.  
500 S.J.M.
- 220 } 600 Ratier C 6  
Isard T 700 « Kombi »
- 221 Vespa 125 N
- 222 700 Royal Enfield ;  
Side Précision.
- 223 700 B.M.W. Coupé.
- 225 125 Bultaco  
250 Aermacchi HD

## Numéros à 1 NF.

- 228 Motobécane : Mobylette AV 89  
Lambretta 175 TV
- 229 Royal-Nord 50 cc. 4 vitesses  
Terrot "Skipper"

## Numéro Salon à 2 NF.

- 201 700 Royal-Enfield « Constellation ».

## Numéro à 1,50 NF.

- 224 125 JAWA.  
Lambretta 125 LD

ENVOI CONTRE LA SOMME INDIQUÉE PAR NUMÉRO DEMANDÉ



**MOTOCYCLES**  
*et Scooters*



Notre couverture :

Trophé BP — Premier Pas  
Dunlop - Jacky onda (n° 1)  
1<sup>re</sup> catégorie course 175 cc  
Boutet n° 19 - 1<sup>re</sup> catégorie  
sport 175 cc

# MOTOCYCLES *et Scooters*

16<sup>e</sup> ANNÉE - NUMÉRO 230 - JUILLET-AOÛT 1961  
ADMINISTRATION - DIRECTION - PUBLICITÉ  
14, RUE BRUNEL, PARIS 17<sup>e</sup> - Téléphone : ÉTOILE 05-50 (10 lignes groupées)  
COMPTE CHÈQUE POSTAL 2834-83 - PARIS

Directeur : J. LEGRAS - Directeur de la Publication : Max ENDERS  
Rédacteur en chef : G. E. BERNARD

## Anniversaire

Le mois prochain, nouvel anniversaire pour... Motocycles et Scooters....

Entre août 1947, date de sa fondation, et août 61, que de changements et même de chambardements dans notre petit monde motorisé !

En bien : remarquable évolution technique qui a porté la 50 cm<sup>3</sup>, création française à son apogée ;

En mal : contraintes, brimades, dénigrement qui ont causé la ruine de la moto puis la décadence du vélomoteur et du scooter.

On a dit et répété que le Français n'était pas motocycliste. Voire ? plus de cinq millions de cyclomoteurs en service permanent attestent le contraire parce qu'en moto comme en voiture nos aspirations, grâce au progrès, vont de plus en plus vers les cylindrées réduites.

Nos constructeurs sont à féliciter de ne s'être laissés influencer ni par ce bobard, ni par l'accumulation d'événements néfastes ; en dotant notre marché d'une gamme étendue et variée de 50 cm<sup>3</sup> robustes et alertes, ils ont vu juste, les résultats le prouvent.

Certes, nous avons toujours des amateurs pour les machines puissantes et rapides, mais leur préférence allant surtout aux marques étrangères réputées, et qui sont largement représentées chez nous, chacun y trouve finalement son compte.

Nous nous garderons bien cependant de négliger cette minorité en faveur de la masse et continuerons, suivant notre tradition, à nous partager entre les uns et les autres avec équité et le plus d'éclectisme possible.

*Enders Max*



# en boîtes en bidons ou au mélangeur, l'huile Shell



PUBLICIS

# 2T

**est l'huile la plus sûre pour tous les véhicules à moteur 2 temps**

Elle supprime le grippage et l'usure.  
Elle constitue avec l'essence  
un mélange intime homogène et stable.  
Pour votre moteur  
c'est une sécurité absolue dès le départ.



SHELL BERRE



# ECHOS-INFORMATIONS

## UNE LÉGENDE A DETUIRE

On estime à 13.500.000 le parc des véhicules à moteur circulant en France à fin 1960, les motocycles se classant en tête avec 1.000.000 de plus que les voitures.

C'est naturellement le cyclomoteur qui domine de loin la situation par 5.500.000 contre 1.500.000 vélomoteurs et scooters et un peu plus de 300.000 motos.



Or, si l'on ajoute ça aux statistiques on a dénombré 68.906 accidents de voitures de toutes catégories contre 32.253 accidents de motocycles de toutes cylindrées. Compte tenu qu'il circule un million de plus de motos que de voitures, calculez les pourcentages des uns et des autres (ça vous distraira) et vous constaterez que, si nous avons bien compté, il y a, grosso-modo, moitié moins d'accidents de motos que de voitures.

## FIRESTONE A BÉTHUNE

La vingt-cinquième usine de pneus Firestone, implantée à Béthune, vient de démarrer.

Sa production prévue est actuellement de 4.000 pneus et plus de 2.000 chambres à air de toutes dimensions pour les véhicules de 4 et 2 roues, c'est-à-dire du pneu de tracteur jusqu'à celui du scooter.

## TOUJOURS LES CASQUES !

Nous continuons à recevoir de nos lecteurs des demandes de renseignements concernant le port obligatoire du casque ; nous revenons donc une fois de plus sur ce sujet et donnons ci-dessous l'une des réponses faites à nos correspondants et qui donne toutes précisions utiles :

Le port du casque sera obligatoire, en dehors des agglomérations, pour les conducteurs de vélomoteurs, le 1<sup>er</sup> avril 1962 (arrêté du 26 janvier 1961). Aucune date n'est encore prévue pour le cyclomoteur.

Dans tous les cas, le casque doit être conforme à la norme française NFS 72-301, et porter l'estampille NF, qu'il s'agisse des conducteurs ou des passagers. (Arrêté du 25 janvier 1961.)



Nous croyons utile de signaler qu'il a été livré au commerce (avant la réglementation) des conformes à la norme indiquée ci-dessus, mais qui ne portent pas l'estampille NF. Ceux qui sont marqués UTAC seraient reconnus valables au même titre que ceux marqués NF. Cette indication UTAC ne répond pas à celle du fabricant, mais au service technique qui a procédé à l'étude de la norme. Des instructions, nous a-t-il été dit, auraient été données aux services de police dans ce sens.

Mais, si vous avez des doutes, rappelez-vous que jusqu'aux dates indiquées, vous avez le droit de circuler sans casque.

## Le parc motocycliste italien :

En Italie, le parc Motocycliste dépasse largement le parc automobile, on a dénombré en effet 3 millions de motos et cyclomoteurs en circulation contre deux millions d'automobiles.

Le succès du scooter est toujours très vif ; les multiples rallies organisés soit par les marques, soit par les clubs, groupent toujours un nombre important de concurrents et attirent, chaque fois, sur le parcours une foule nombreuse qui suit avec un intérêt soutenu le déroulement des épreuves jusqu'au gymkana final destiné à départager les ex-aequo.

## A PROPOS DE DELL'ORTO

La mention faite du carburateur italien Dell'orto dans notre précédent numéro, nous a valu un certain nombre de demandes.

Précisons que ce carburateur est toujours représenté en France par son importateur M. Olivari, dont l'adresse figure aux pages d'annonces de ce même numéro. Ajoutons également que ce même agent est distributeur, pour la France, de diverses marques italiennes d'amortisseurs hydrauliques pour cyclomoteurs et motos.

## CODE DE LA ROUTE OFFICIEL

Une nouvelle édition du Code de la Route, mise à jour au 12 mai 1961, vient d'être publiée par la direction du Journal officiel. Elle est complétée par une table analytique, une table chronologique et un index alphabétique.

★

## EN SEPTEMBRE LE PROCHAIN NUMÉRO

Comme les années précédentes, et par suite des congés annuels, le prochain numéro de "Motocycles et Scooters" est reporté à septembre, août étant un mois "creux" aux activités réduites dans presque tous les domaines. Bonnes vacances à nos lecteurs !

★

## Rensen se tue au T.T. Senior

Ralph Rensen dont nous relatons les victoires sur les circuits de vitesse français, vient de trouver la mort sur le circuit de montagne de l'île de Man.

Rappelons ses victoires à Pau et surtout Le Mans.

Le sport motocycliste perd un pilote de grande valeur.

A sa famille, à ses amis, la rédaction de "Motocycles et Scooters" exprime ses biens sincères condoléances.

## Du nouveau dans le graissage des moteurs.

Les techniciens de la lubrification, eux, connaissent le Sludge depuis toujours. C'est le terme technique d'un dépôt familièrement surnommé « mayonnaise » qui se présente sous la forme de « boue ».

Un simple examen des culbuteurs par exemple, permet de déterminer la présence de cette boue. La qualité du moteur et le mérite du conducteur ne sont pas en cause, mais simplement les circonstances. Il est inévitable qu'un moteur démarre et roule à froid. Il n'en faut pas plus pour « faire » du Sludge.

Quels sont les méfaits du sludge ?

Il salit les pièces qui viennent d'être énumérées, et celles qui sont facilement accessibles, les culbuteurs par exemple, donneront à l'utilisateur curieux une impression défavorable.

Il obstrue le filtre à huile, le rendant inopérant.

Il peut obstruer les canalisations d'huile, arrêtant le graissage, et provoquant des avaries graves.

S'il monte vers le haut de l'interstice pistons-chemises — où la température est nettement plus élevée — il peut ultérieurement « cuire ». Le « sludge cuit » devient un dépôt incrustant et dur, très nuisible parce que contribuant à immobiliser les segments et, par son épaisseur réduisant les jeux de liberté des pièces, donc favorisant les « grippages ».

Il contribue à rendre l'huile plus visqueuse et quelquefois trop visqueuse.

D'où vient, dans l'huile, l'effet anti-sludge ?

L'effet anti-sludge vient de la qualité et de la combinaison heureuse des additifs spécialisés pour cette fonction, contenus dans l'huile.

Les Services de Recherches de la Société Caltex ont mis au point des additifs qui confèrent à leur produit un pouvoir dispersif-détergent exceptionnellement fort et tenace, capable d'empêcher toute formation de sludge quelles que soient les conditions d'utilisation des moteurs.

★

## SILENCIEUX " LONGUE VIE "

Nous relevons cette information dans un récent bulletin de l'Industrie automobile britannique :

« La compagnie Servais Silencers a mis au point une nouvelle méthode, empruntée aux turbines à gaz d'aviation, pour rendre les silencieux de voitures résistants à la chaleur et à la corrosion.



Le nouveau modèle qu'elle annonce, appelé « Interchrome », est traité, à l'intérieur et à l'extérieur, de telle façon que les surfaces, interne et externe, deviennent un alliage de chrome contenant 60 pour cent de ce métal. Signalons que le contenu en chrome d'un bon acier inoxydable n'est que de 18 pour cent. »...

Nous avons déjà signalé des recherches faites dans le même domaine, mais en partant d'un revêtement céramique. Il est de fait que les silencieux, et surtout ceux des voitures se détériorent et assez rapidement deviennent bruyants, tout en causant des perturbations dans l'évacuation normale des gaz.

On a souvent accusé à tort les motocyclistes de vider leur silencieux, histoire de faire du bruit, alors que ce « vidage » ce faisait tout seul et bien souvent, malgré eux.

## PRODUCTIONS D'AVRIL

Pas de changements sensibles dans les différentes catégories : motos, vélomoteurs et scooter, restent sur leurs positions, tout en bas de l'échelle au sommet de laquelle trône toujours, et pour cause, le cyclomoteur avec 92.073 unités, contre 533 pour les vélomoteurs, 1.468 pour les scooters de moins et de plus de 125 cc. et 107 motos dont 77 pour le secteur public et 30 pour les Administrations, au total : 94.181 motocycles.



## HARLEY - DAVIDSON

AERMACHHI - HARLEY - DAVIDSON

Importateur : P. BORIE

28-30, rue de Picpus - PARIS (XII<sup>e</sup>) - TÉL. : NAT. 11-75

MOTOS PIÈCES DÉTACHÉES - RÉPARATIONS

## ASSURANCE AUTO MOTO SCOOTER

Vous avez droit sans aucuns frais d'adhésion au tarif réduit d'assurance obligatoire garantie tous usages, tous conducteurs, passager assuré, et recours pour récupérer vos réparations.

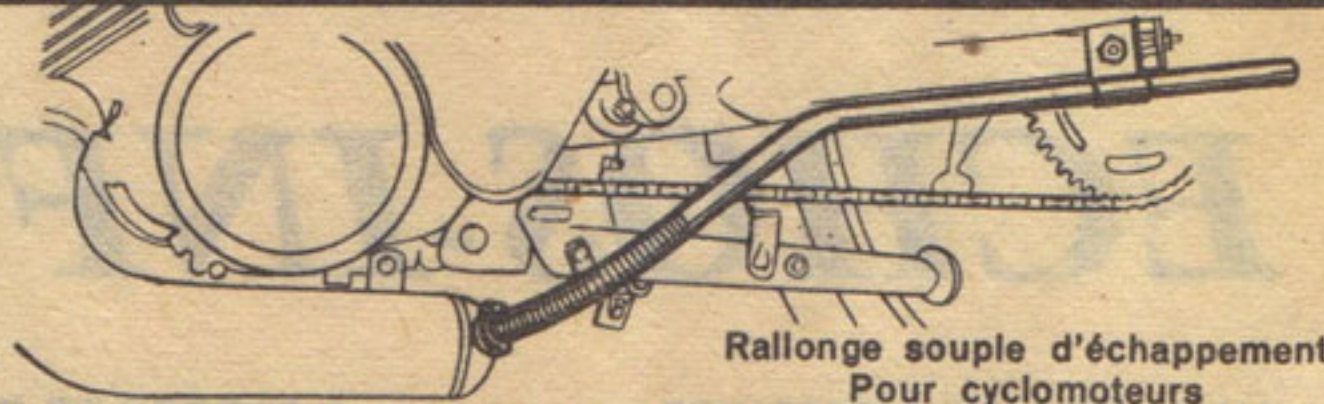
CABINET ADAM ASSUREUR AGRÉÉ

181, RUE LA FAYETTE - PARIS-10<sup>e</sup>



**IDÉALO**  
PRODUITS TEINTURE IDÉALE  
*impermeabilise*  
**TOUS TISSUS**  
PEUT S'EMPLOYER A FROID.

## TUBOMATIC



Rallonge souple d'échappement  
Pour cyclomoteurs

MOBYLETTE - MOBYMATIC et PEUGEOT - TERROT - AUTOMOTO  
à suspension AR par fourche oscillante  
PROPRETÉ ET ÉLÉGANCE

OTOM S.A. 5 bis, RUE FRANKLIN, COURBEVOIE - DÉF 21-63 - 25-91

## POMPES MISTRAL



POUR  
MOTORISÉS  
SCOOTERS  
MOTOS

Dimensions de  
300x24  
et 400x24

Pompe LUXE n°991  
Pour motos

Tout en Laiton chromé sur nickel brillant

ETS J. DUNOIS et FILS - B.P. 51 VINCENNES (Seine)



# PUCH 49<sup>cm<sup>3</sup></sup>

toujours 40.000 kms ou 2 ans de garantie  
son extraordinaire **DS 50**

un cyclomoteur sans égal

et toute la gamme 2 et 3 vitesses

MOTOCYCLETTES 125, 175, 250 TOURISME et SPORT

IMPORTATEUR GÉNÉRAL - 200 AGENTS EN FRANCE

Éts Pierre **HUMBLLOT**

79, Rue du Faub<sup>g</sup> Saint-Jacques, PARIS (XIV<sup>e</sup>) - POR. 60-33



# MOTO -

# CROSS

## Quatre semaines de Cross

### CHAMPIONNAT DES INTER-EXPERTS

Pernes-les-Fontaines, deuxième étape sur la route qui mène au titre de Champion de France a vu la victoire de Beaumard. Celui-ci a fourni une belle course, enlevant successivement la première et la quatrième place, lors des deux manches. Cros termina en tête à la seconde manche mais lors de la première des ennuis occasionnés par une durite ne lui ayant pas permis de disputer ses chances il se trouva absent des places payantes. Par contre Hazianis en finissant second, put réparer en partie le désastre causé par une chute et conquit 3 points en se plaçant 4<sup>e</sup> au classement général. Julienne, aux prises avec un carburateur récalcitrant, ne courut qu'une manche, quant à Bertrand qui obtint une belle place de 4<sup>e</sup> à Jonzac, dans le Championnat du Monde, des ennuis mécaniques le rejetèrent au quinzième rang.

Parmi les récents promus Darrouy, malchanceux, se classe 17<sup>e</sup>, Dugas, 12<sup>e</sup> et Marchadier, 14<sup>e</sup>. Groult et Vanlerberghé étaient absents.

### Classement des Inter-Experts à Saint-Quentin

1. Beaumard (8 pts), 2. Robert Klym (6 pts), 3. Gérard Ledormeur (4 pts), 4. Jean Mazianis (3 pts), 5. René Klym (2 pts), 6. Paul Gobey (1 pt), 7. Guy Ledormeur, 8. René Combes, 9. André Chuchart, 10. Jean Cros, 11. R. Drobercq, 12. Dugas, 13. Delpeyrat, 14. Marchadier, 15. Bertrand, 16. Tiarcelin, 17. Darrouy, 18. Melioli, 19. Mosconi, 20. Julienne.

### Classement Provisoire des Inter-Experts

1. Robert Klym (12 pts), 2. Gérard Ledormeur (8 pts), 2. Chuchart (8 pts), 2. Beaumard (8 pts), 5. Hazianis (3 pts), 5. G. Delpeyrat (3 pts), 7. René Klym (2 pts), 7. Jean Cros, 9. Paul Godey (1 pt), 9. R. Darrouy (1 pt).

### Championnat de Petites cylindrées

C'est le 1<sup>er</sup> mai qu'a eu lieu, organisée par le M. C. Bondeville, la deuxième épreuve de ce Championnat. C'est Paul Godey (Greeves) qui se classe encore une fois premier devant Michel Desbois prenant ainsi une sérieuse option pour le titre. Derrière eux se placèrent Mompo (Maïco), Voreux (Greeves), Charrier (Jawa) et Bloquet (Greeves).

Godey et Desbois avec 16 et 14 points se détachent nettement du lot de leurs adversaires puisque le 3<sup>e</sup> au classement général est Charrier qui possède 5 points.

Pilati et Plagio étaient absents.

### Classement général provisoire des 250 cm<sup>3</sup>

1. P. Godey (Greeves), 16 pts ; 2. M. Desbois (Maïco), 14 pts ; 3. R. Charrier (Jawa), 5 pts ; 4. Pilati (Jawa), 4 pts ; 5. Voreux (Greeves), 3 pts ; 6. Valente (Jawa), 2 pts ; 7. Corbin (Maïco), 1 pt.

### Championnat d'Europe 250 cm<sup>3</sup>

Après Thomer La Sogne où il termina premier, Bickers dut subir les assauts de son compatriote Smith qui, monté sur B.S.A., réussit à le doubler. Second à Thomer



## GRAND PRIX DE FRANCE 1961

### CLERMONT FERRAND

CAT. 125 cm<sup>3</sup> : 1<sup>er</sup> TOM PHILLIS sur HONDA

CAT. 250 cm<sup>3</sup> : 1<sup>er</sup> TOM PHILLIS sur HONDA

### INTERNATIONAL SNELHEIDKOERS (ZOLDER)

CAT. 250 cm<sup>3</sup> : 1<sup>er</sup> HUBERT SUR HONDA

## Motocyclettes HONDA

AGENTS POUR LA RÉGION PARISIENNE

A. CHARRIER, 28, rue d'Avoust et 43 av. Edouard Vaillant - PANTIN - VIL. 1.873

DYNAMIC-SPORT, 149, rue Montmartre - PARIS 2<sup>e</sup> GUT. - 19.30

KIÉNÉ, 73, quai du Point du Jour - BILLANCOURT MOL. 64.02

LEVALLOIS-MOTO, 58, rue A. Briand - LEVALLOIS - PER. 19.73

MOTO-HALL, 78, av. des Ternes - PARIS 17<sup>e</sup> GAL. 78.95

MURIT, 44, rue Paul Barruel - PARIS 15<sup>e</sup> - LEC. 60.53

IMPORTATEUR POUR LA FRANCE :

Ets P. PSALTY, 80, av. des Ternes, PARIS 17<sup>e</sup> ET 0.55-52



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



### DYNAMIC-SPORT

149, rue Montmartre - Paris-2<sup>e</sup>  
Métro BOURSE GUT. 19-30

CONCESSIONNAIRES :  
JAWA-BSA-NSU-TERROT-PUCH  
TRIUMPH-HONDA-RUMI-VESPA  
LAMBRETTA

Cyclomoteurs et cycles-scooters :  
FLANDRIA - VIVI - PUCH - ITOM -  
PEUGEOT - NSU - PERIPOLI-GIU-  
LIETTA - PALOMA

OCCASIONS RÉCENTES :  
BMW-NSU - JAWA - BSA - PUCH-  
TERROT - MOTOBÉCANE -  
TRIUMPH, etc. et Cyclos sport.

#### GARANTIE TOTALE

(Pièces et main-d'œuvre gratuites)

CRÉDIT : 4 à 18 MOIS

Expédition et crédit en province  
Réparations, pièces détachées  
Achat ferme de tous "DEUX ROUES"  
Liste Occasions contre 3 timbres

devant Hallman (Suède), Damlén (Suède), Jansen (Belg.) et Sharp (G.-B.), l'Anglais Smith, à l'issue de la troisième épreuve qui se déroula en Hollande, termina premier devant Lampkin (G.-B.), Hallman (G.-B.), Bickers (G.-B.), Erola (Finlande) et Selling (Hollande).

En Tchécoslovaquie Smith renouvela son exploit finissant en tête, suivi de Lampkin (G.-B.), Cizek (Tch.), Soucek (Tch.), Hallman (Suède) et Chara.

Grâce à cette performance Smith se retrouve premier au classement général provisoire, avec 22 points précédant Bickers (19 pts), Hallman et Lampkin (7 pts chacun).

Mais Bickers, malgré ses ennuis, n'a pas encore dit son dernier mot et cela fournira l'occasion d'une belle lutte entre les deux hommes.

#### Classement général provisoire du Championnat d'Europe 250 cm<sup>3</sup>

1. Smith, G.-B. (22 pts) ; 2. Bickers, G.-B. (19 pts) ; 3. Hallman, S. (12 pts) ; 3. Lampkin, G.-B. (12 pts) ; 5. Cizek, TCH. (7 pts) ; 5. Damlén, S. (7 pts) ; 7. Drapper G.-B. (6 pts) ; 8. Soucek, TCH (3 pts) ; 9. Jansen, B. (2 pts), 9. Erola, FINL. (2 pts) ; 11. Chara, TCH (1 pt) ; 11. Betzelbacher (1 pt) ; 11. Sharp, G.-B. (1 pt) ; 11. Selling, Holl. (1 pt).

#### Championnat du Monde 500 cm<sup>3</sup>

Après le bon départ qu'il avait pris à Payerne, le Suédois Lundin a continué sur sa lancée en remportant la première place à Sittendorf en Autriche et en France, à Jonzac. N'ayant pas du tout été inquiété par son compatriote Nilsson qui eut chaque fois de graves déboires avec sa moto, le Champion 1959 a maintenant une belle avance qui sera sans doute difficile à combler.

#### Classement du G. P. d'Autriche

1. Lundin, S. (8 pts) ; 2. Burton, G.-B. (6 pts) ; 3. Soucek TCH (4 pts) ; 4. Johansson S. (3 pts) ; 5. Krejcovik, TCH. (2 pts) ; 6. Krebecsek (1 pt).

#### Classement du G. P. de France

1. Lundin, S. (8 pts) ; 2. Lundell S. (6 pts) ; 3. Derek Ricmann, G.-B. (4 pts) ; 4. Bertrand, F. (3 pts) ; 5. De Soete, B. (2 pts) ; 6. Delpeyrat, F. (1 pt) ; 7. Hazianis, F. ; 8. Cros, F. ; 10. Robert Klym, F. ; 11. Ledormeur, F.

Le G.P. de Jonzac a permis à nos meilleurs coureurs de se mesurer sans gros frais aux pilotes étrangers. Il est à souhaiter que les bons résultats obtenus les encouragent à recommencer le plus souvent possible une expérience qui ne peut leur être que profitable.

#### Classement général provisoire du Championnat du Monde 500 cm<sup>3</sup>

1. Lundin (24 pts) ; 2. Johansson (7 pts) ; 2. Soucek (7 pts) ; 4. Burton (6 pts) ; 4. Lundell (6 pts) ; 4. Nilsson (6 pts) ; 7. Derek Ricmann (4 pts) ; 8. Bertrand (3 pts) ; 9. De Soète (2 pts) ; 9. Gibbes (2 pts) ; 9. Krejcovik (2 pts) ; 12. Delpeyrat (1 pt) ; 12. Krebecsek (1 pt) ; 12. Thevenaz (1 pt).

#### EPREUVES A VENIR

##### JUILLET

- 16 Championnat d'Europe Grande-Bretagne.
- 23 Trophée des Nations des 250 cm<sup>3</sup> Avigliana-Italie.

##### AOUT

- 6 Championnat du Monde, G.P. de Belgique.
- Championnat de Side-Cars, 4<sup>e</sup> et dernière épreuve M. C. Châtellerault.
- 13 Championnat d'Europe, Suisse.
- Championnat du Monde, G.P. du Luxembourg.
- 15 Championnat Inter, M.C. Laguepie.
- 20 Championnat du Monde, G.P. de Suède.
- 27 Championnat des Nationaux, 4<sup>e</sup> et dernière épreuve A.S.P. et T. Saint-Brieuc.
- Grand Prix des Nations 500 cm<sup>3</sup>, Assen, Hollande.

##### SEPTEMBRE

- 3 Championnat d'Europe, Suède.
- Championnat du Monde, 11<sup>e</sup> et dernière épreuve, G.P. d'Allemagne Fédérale.
- 10 Championnat d'Europe, 13<sup>e</sup> et dernière épreuve, République démocratique Allemande.



# LES ÉPREUVES NATIONALES ET EXTRA-NATIONALES

**GUSTAVSSON, ARCHER, KLYM**

**à St.-THIBERY (X<sup>e</sup> Anniversaire)**



Comme chaque année, le Moto-Cross de St-Thibéry a marqué de son sceau la région languedocienne.

Au point de vue populaire et sportif, il battit de loin ses prédécesseurs. Ce fut vraiment un magnifique dixième anniversaire.

Dès la première manche de la course nationale, on vit le Marseillais Vidal prendre la tête et dominer nettement tous ses rivaux. Malgré une réaction du Toulousain Aguire et de l'Albigeois Melous, le marseillais enleva les deux premières manches et se classa second de la troisième.

## Classement

### 1<sup>ère</sup> manche.

1. Vidal Paul (Marseille) ; 2. Melous Jacques (Albi) ; 3. Aguire Robert (Toulouse) ; 4. Marquez Pierre ; 5. Dalmain.

### 2<sup>ème</sup> manche.

1. Vidal ; 2. Aguire ; 3. Meïous ; 4. Dalmain ; 5. Pascal.

### 3<sup>ème</sup> manche.

1. Aguire ; 2. Vidal ; 3. Melous ; 4. Dalmain ; 5. Herail.

## Classement général :

1. Vidal ; 2. Aguire ; 3. Melous ; 3. Dalmain ; 5. Pascal ; 6. Lucas ; 7. Herail ; 8. Marquez ; 9. Carpet ; 10. Vigne.

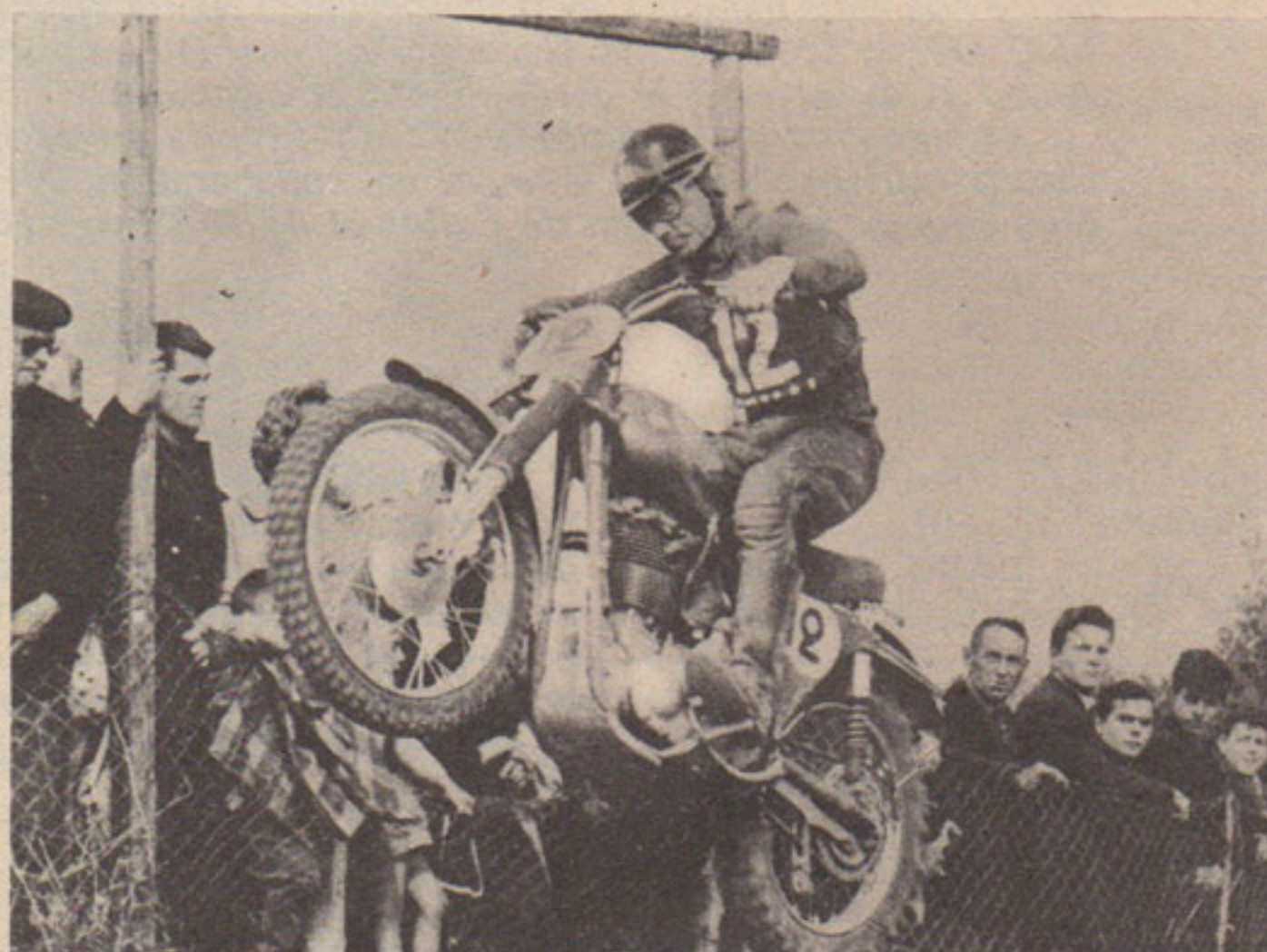
## LE CROSS INTERNATIONAL

Comme il fallait s'y attendre, la bataille a dû se circonscire entre les Anglais Archer, Clayton, le Belge Scallet et le Suédois Gustavsson.

Dès le départ de la troisième manche, alors que l'on s'attendait à revoir les mêmes hommes à la pointe du combat, Scallet, le premier, chutait et abandonnait. La course était rondement menée par Archer et Clayton.

Le Français Cros tentait l'impossible pour s'accrocher car il sentait la victoire au terme de cette troisième manche.

Gustavsson, qui avait été séparé par les Anglais dès le départ, revenait sur les hommes de tête ; malheureusement pour lui, des ennuis mécaniques l'obligeaient à abandonner à son tour.



*Le Suédois Gustavsson, animateur malchanceux du moto-cross de SAINT-THIBERY - Au cours de la 3<sup>e</sup> manche, il cassa son sélecteur alors qu'il était en tête du classement général.*

Les deux favoris de cette épreuve étaient ainsi éliminés.

Le duel allait se circonscire entre le Suisse Tevenaz et le français Cros. Lutte magnifique jusqu'au bout mais, en fin de compte, le Suisse prit la meilleure sur le Biterrois.

## Classement ;

### 1<sup>ère</sup> manche :

1. Gustavsson (Suède) ; 2. Archer (Angleterre) ; 3. Tevenaz (Suisse) ; 4. Klym (France) ; 5. Scallet (Belgique).

### 2<sup>ème</sup> manche :

1. Scallet ; 2. Gustavsson ; 3. Cros ; 4. Tevenaz ; 5. Moscoli.

### 3<sup>ème</sup> manche :

1. Archer ; 2. Cros ; Tevenaz ; 4. Klym ; 5. Kuntz.

## Classement catégorie internationale :

1.	Tevenaz	10 points
2.	Cros	11 »
3.	Dreher	13 »
4.	Gustavsson	16 »
5.	Scallet	21 »
6.	Klym René	22 »
7.	Combes	22 »
8.	Clayton	22 »
9.	Kuntz	23 »
10.	Mosemi	27 »
11.	Julienne	29 »
12.	Villa	30 »
13.	Hansen	33 »
14.	Huleman	37 »
15.	Chemey	(accidenté)



# VANNES

## 5 Nations présentes au Ravin du Pont d'Argent

(de notre envoyé spécial)

Ce sont en effet 5 nations qui étaient représentées par une excellente sélection de coureurs pour le 20<sup>e</sup> moto-cross de Vannes.

Le Président du M.C.M. André Le Hir avait réellement bien fait les choses.

Soulignons particulièrement une innovation qui devrait être suivie par les organisateurs des manifestations sportives. Afin d'éviter des allées et venues des voitures officielles au moment du déjeuner, un restaurant installé à proximité du parc des coureurs réunissait les personnalités invitées parmi lesquelles nous avons eu le plaisir de reconnaître nos amis nantais (Sport Motocycliste Nantais), du M.C. Brest et des représentants du M.C. Dol de Bretagne. M. Gazengel représentait en outre la Ligue de moto-cross Bretagne Anjou et supervisait le déroulement des épreuves.

La présentation terminée le micro fut repris par Jacques Laru speaker officiel de la firme Ricard (qui patronnait l'épreuve en collaboration avec l'Union Industrielle des Pétroles plus connue sous le nom de Caltex et de la S<sup>te</sup> des Huiles Igol).

Les 3 manches de chaque catégorie se déroulèrent devant un public passionné évalué à 8.000 personnes. Ceci, pour la région, représente un succès. Il est vrai que notre confrère Bobby Druais, de la Liberté du Morbihan, avait consacré de nombreux articles à la présentation de l'épreuve, dans sa rubrique sportive.

Après les hymnes nationaux et la levée des drapeaux des différentes nations représentées, le départ de la 1<sup>re</sup> manche fut donnée à 14 h 15, non sans toutefois que le président A. Le Hir ait présenté aux spectateurs, les concurrents et énoncé leurs palmarès.

En 250 cm<sup>3</sup> :

Otto Walz (Allemagne) ; Michel Desbois (Soissons) ; Paul Godey (Paris) ; Pierre Fremion (Vannes) ; Robert Charrier ; André Valente (un bien sympathique marseillais) ; Norbert René (Paris) ; Raymond Lebretton (Mayenne) ; Louis Léon (Mayenne) ; Harri Laurent (Vannes) ; Campmas (Paris) et enfin René Guillo récemment rentré d'A.F.N. et dont c'était la première course après bientôt 3 ans d'interruption forcée...

En 500 cm<sup>3</sup>

Russ Backer (C. de Californie U.S.A.) ; John Hall (Australie) ; Ejvind Hansen (Danemark) ; Otto Walz (Allemagne) ; Jean Hazianis (champion de France 1954) ; Paul Godey (ex-champion de France des années 1953 - 1954 - 1955) ; Remi Julienne (Montargis) ; Michel Desbois (champion de France 250 cm<sup>3</sup>) ; Guy Chaberlot (Nantes) ; Louis Mabo (Nantes) ; André Desprez (Morlaix).

A la première série, dès le départ Otto Walz règle la marche talonné sans cesse par Fremion, vedette locale dont la renommée dépassera certainement le cadre des manifestations régionales. Robert Charrier toujours égal à lui-même se classera 3<sup>e</sup> suivi de Desbois.

Ci-contre : OTTO WALZ à l'issue d'une série en 250 cc.

Pour ne pas avaler la poussière, Hazianis part en tête et conserve sa place pendant les 3 manches.



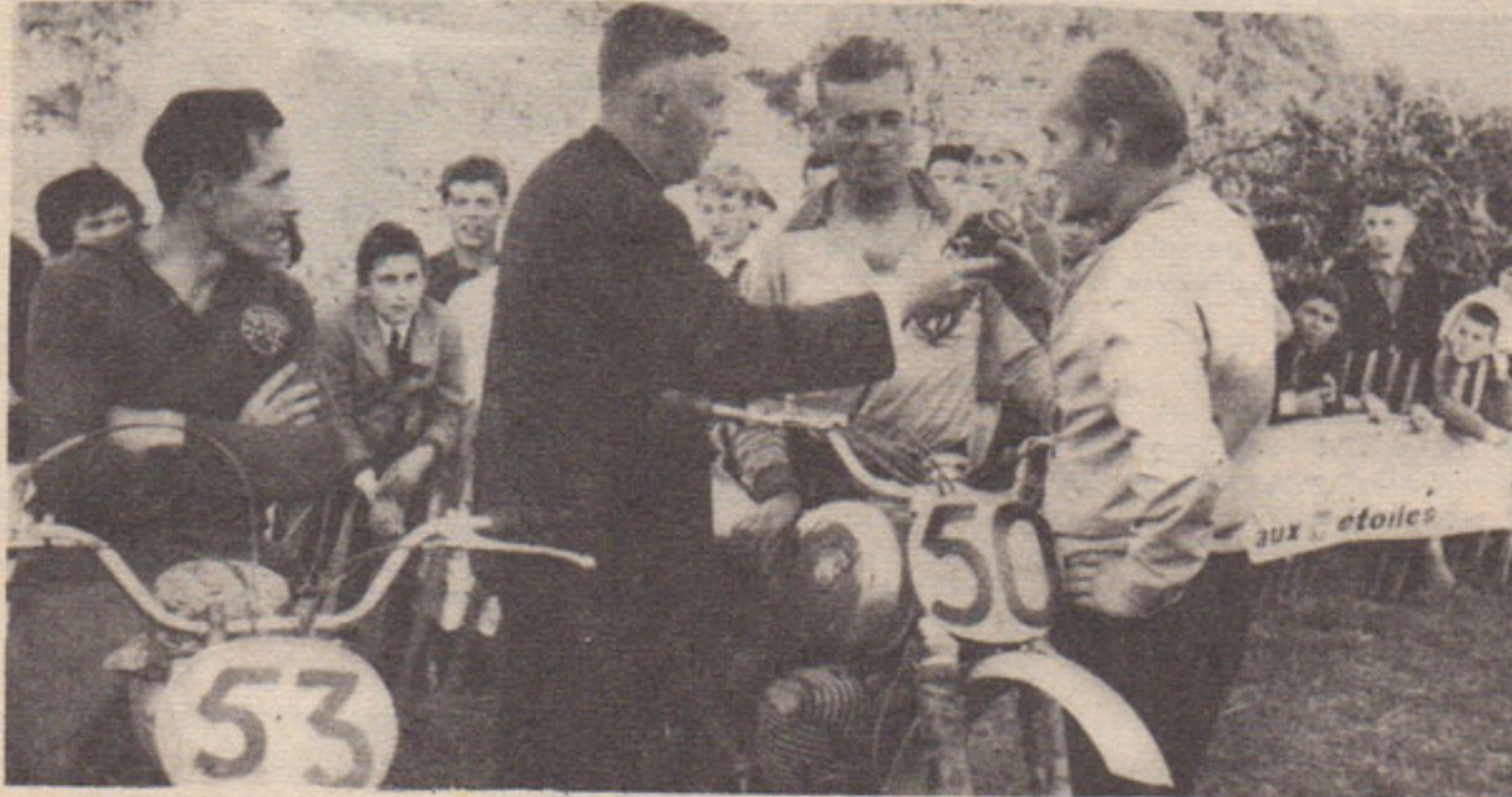




Jacques Laru, speaker hors série, commente l'épreuve avec une verve égale à celle de nos meilleurs spécialistes de la radio.



En 250 Charrier Robert sur Jawa, mène devant Otto Walz, qui finira par le doubler devant la tour de contrôle.



Au centre, le Président du M. C. M., André Le Hir félicite Otto Walz pour sa magnifique performance.

#### Les résultats techniques du Moto-Cross de Vannes :

##### 250 cc

Première manche : 1. Walz (Allemagne); 2. Fremion (Vannes); 3. Charrier (Nantes); 4. Desbois (Soissons); 5. Godey (Paris).  
Deuxième manche : 1. Godey (Paris); 2. Walz; 3. Charrier; 4. Desbois; 5. Houdoux.  
Troisième manche : 1. Walz; 2. Charrier; 3. Desbois; 4. Godey; 5. Fremion.

##### Classement général :

1. Otto Walz (Allemagne), 4 pts; 2. Robert Charrier (Nantes), 8 pts; 3. Michel Desbois (Soissons), 11 pts; 4. Paul Godey (Paris), 10 pts; 5. Pierre Frémion (Vannes), 14 pts; 6. Houdoux (Mayenne), 19 pts; 7. Louis Léon (Morlaix), 19 pts; 8. Lebreton (Mayenne), 26 pts; 9. Laurent (Vannes), 28 pts; 10. Valente (Marseille), 29 pts.

##### 500 cc.

Première manche : 1. Hazianis; 2. Julienne; 3. Rambour; 4. Desbois; 5. Hansen, etc.  
Deuxième manche : 1. Hazianis; 2. Maho; 3. Julienne; 4. Desbois; 5. Rambour, etc...  
Troisième manche : 1. Hazianis; 2. Maho; 3. Julienne; 4. Desbois; 5. Rambour; 6. Despretz.

##### Classement général :

1. Hazianis (A.C.O.), Le Mans, 3 pts; 2. Rémi Julienne (Montargis), 8 pts; 3. Louis Maho (Nantes), 10 pts; 4. Michel Desbois (Soissons); 5. Henri Rambour (Lille); 6. André Despretz (Morlaix); 7. Ejvind Hansen (Danemark); 8. Otto Walz (Allemagne); 9. John Hall (Australie); 10. Paul Godey (Paris); 11. Run Backer (U.S.A.); 12. Chaberlot (Nantes).

Jean Hazianis, toujours égal à lui-même attend les vainqueurs des autres catégories ...et les baisers des reines du club.

Voici Hazianis qui de coureur devient "mécano". Ayant cassé son bras de fourche arrière, il le remplaça par un élément prélevé sur la suspension de la remorque d'un de ses camarades.



Dans la course des 250, il faut noter à son avantage Paul Godey, qui, avec les années n'a rien perdu de son mordant. Une chute malencontreuse le « sonnait », à tel point que nous ne pensions pas qu'il allait prendre le guidon de sa 500 pour la finale.

A l'encontre de beaucoup, qui auraient abandonné et contre l'avis du médecin de service, Godey prit quand même le départ avec un cran qu'il nous est agréable de souligner.

Les excellents Crossmen : Charrier, Desbois furent très réguliers et ne manquèrent pas d'attaquer sévèrement derrière Otto Walz véritablement hors d'atteinte des autres concurrents. Le Vannetais Fremion, victime de deux chutes successives dans la 2<sup>e</sup> manche qu'il terminait 7<sup>e</sup> perdait l'occasion d'un bon classement final. Toutefois, il possède une très bonne classe qui devrait lui permettre de briller en d'autres occasions, lorsqu'il aura perdu un peu de sa nervosité.

#### Les courses en 500 cm<sup>3</sup> :

Ainsi qu'il fallait s'y attendre en 500 cc, Jean Hazianis, devant « son public » était pratiquement déchaîné. Ses excellents départs (toujours en tête) devaient lui assurer une confortable avance sur ce circuit sinueux qui comporte quelques passages étroits en « couloirs » et permettent difficilement de doubler, notamment après le passage de la rivière. L'Américain Bacher qui aurait sans nul doute été très brillant sur un circuit plus rapide et plus large ne put attaquer.

Quant à l'australien Hall, il déçut quelque peu. Otto Walz assuré de la victoire en 250, ne prit aucun risque en 500 et nous pourrions lui reprocher dans cette catégorie son manque de combativité.

\*\*

Les vedettes de la journée furent incontestablement Jean Hazianis en 500 et Otto Walz en 250.

Rémi Julienne fit bonne impression, ainsi qu'en témoigne son excellente place de second. Paul Godey se trouve relégué à la 10<sup>e</sup> place au classement général (500 cc) pour les raisons invoquées plus haut.

Le terrain du Pont d'Argent forme un circuit sur lequel il faut prendre des risques pour doubler. Il n'en n'est d'ailleurs que plus spectaculaire et après quelques aménagements, pourra permettre aux dirigeants du M.C.M. d'organiser l'an prochain une épreuve internationale avec le concours des plus grandes vedettes de la spécialité.

Rappelons pour terminer que sur ce circuit les Spirou, Cox, Janssen et Lee ont fait frémir des milliers de spectateurs au cours de manifestations précédentes.

Ces précédentes manifestations ont rendu le public Vannetais très exigeant...

G.-E. Bernard



# III° MOTO-CROSS DU BELVES MOTO CLUB

Depuis la veille, les membres du Club, très décontractés, mettaient la dernière main aux travaux de présentation de cette manifestation, sous les rayons d'un soleil très attendu.

Le 14 Mai était depuis six mois le souci majeur de ces hommes, cette journée débutait sous le brouillard vite balayé qui, fit place à un soleil radieux. L'optimisme régnait donc sur le terrain.



Dès 9 heures chacun était à son poste. Les concurrents prenaient possession du parc qui leur était réservé, et procédaient à l'installation.

A dix heures les commissaires Bouziat et Ribette, vérifiaient les machines et les licences.

De 10 h 30 à 11 h 30 : essais officiels, reconnaissance du terrain. Dans la cuvette, les mécaniques déchainaient leur tonnerre d'échappement.

Après la présentation des concurrents, catégorie 350 cm<sup>3</sup>, M. Fragnaud abaissait son drapeau, déchainant ainsi la bagarre entre Lucas, Colombes et Caborit.

Ce fut ensuite la présentation des 500 cm<sup>3</sup>. Le triomphe de Lucas fut indéfini jusqu'à l'incident mécanique survenu à Vila. Dans cette catégorie Landas se classe 2<sup>e</sup>, la 3<sup>e</sup> place revenant à Lafon, à qui les ennuis mécaniques et les chutes ne furent pas ménagés et dont la ténacité fut récompensée finalement.

L'inauguration du terrain Fongauffier - le Bloy, a été une bonne journée pour le "Belves Moto Club", et ceci grâce au public qui a fait confiance aux dirigeants et aux concurrents qui ont donné le maximum. A noter la très bonne sonorisation qui a permis à tous de suivre le déroulement des épreuves.

*J. P. Lafon (n° 12) membre du Belves Moto Club qui s'est classé 3<sup>e</sup> en 500 cc.*

Avant de quitter le terrain, la Reine du "Moto Club" et ses demoiselles d'honneur eurent à remettre une gerbe au grand vainqueur de la journée : Lucas. Une 2<sup>e</sup> à son rival malchanceux Vila, la 3<sup>e</sup> à Lafon.

Au cours de la manifestation, le Président Fragnaud souligna l'effort réalisé par le "Belves Moto Club pour permettre une visibilité totale du circuit, et assurer la sécurité des spectateurs. Par des travaux à exécuter dès maintenant, les dirigeants sont décidés à améliorer ce terrain tout en conservant le tracé.



*Lucas, vainqueur de cette manifestation en 350 cc et 500 cc prend dans ses bras la fille de M. Fragnaud Président de la Ligue Motocycliste Régionale de Guyenne.*

On se dirigea ensuite vers le siège du Club, où une réception était organisée pour la remise des coupes.

# MOTO-CROSS DES NATIONS A BRETEUIL

Le Moto-cross des nations de Breteuil organisé le 14 Mai par Motor Club de l'Oise a connu le grand succès, près de dix mille spectateurs en ont suivi les péripéties.

La participation était vraiment internationale avec, outre les français, la présence du Moto-Cross de Belgique, d'Allemagne, de Suisse. On s'intéressait surtout à ce qu'allait faire le Britannique John Clayton, qui a remporté l'épreuve, mais dut, pour ce faire, résister aux assauts de ses concurrents, en particulier de Guy Bertrand vedette locale, au palmarès déjà flatteur.



L'épreuve des nationaux disputée en trois manches donna comme résultats :

1. Roland Lejeune, premier dans la 1<sup>re</sup> manche et 3<sup>e</sup> manche ; 2. Paul Denis, (premier de la seconde manche ; 3. Claude Perrin ; 4. François Dizengremel ; 5. Robert Lhomme ; 6. Jean Gousard ; 7. Roger Boyer ; 8. R. Benoit ; 9. Marcel Sagot ; 10. M. Fura ; 11. R. Merlemont ; 12. A. Pere ; 13. R. Giraudon ; 14. M. Minel ; 15. R. Lemay ; 16. A. Bongibault. 17. Bruno Bordio.

Les spectateurs applaudirent particulièrement leur espoir local, le Brésilien Dizengremel qui fit preuve de régularité avec ses quatre places de quatrième, dans les trois manches et au classement général.

L'épreuve internationale fut très animée. Si Clayton termine en tête avec trois points (trois premières places) en avance de 8 points sur le second Roger Drobecq, il fut souvent harcelé par ses concurrents. Ce fut d'abord par le Champion local Guy Bertrand, celui-ci, second dans les deux premières manches faillit bien gagner la seconde n'étant battu par Clayton que dans la fin du parcours. Au cours de la troisième, sa boîte de vitesse cassée, lui enleva tout espoir, alors qu'il était en bonne position. Ce fut ensuite Roger Drobecq, la vedette de Meru, qui, à la troisième manche, tint longtemps la tête avant de se laisser sauter par Clayton. On notera en passant, le classement de Lionel Grout, nouveau promu parmi les inter.

*Guy Bertrand l'un des coureurs les mieux classés pour le Championnat de France.*



*L'Anglais Clayton vainqueur à Breteuil*

Le classement de cette épreuve s'établit ainsi :

1. John Clayton (Britannique) ; 2. Roger Drobecq ; 3. André Chuchart ; 4. Camille Frythof (Belge) ; 5. Guy Bertrand ; 6. Alfred Von Arx (Suisse) ; 7. Lionel Grout ; 8. Robert Darrouy ; 9. Robert Vanlerberghe ; 10. Jacques Charrier ; 11. Auguste Darrouy ; 12. Ad. Verhoven (Hollandais) ; 13. Grosberg (Suédois) ; 14. Hartmann (Allemand) ; 15. Joseph Aufreiter (Autrichien) ; 16. Alfons Rombauts ; 18. Eric Chenot (Anglais).



# MOTO-CLUB TOULOUSAIN

**DARROUY, brillant vainqueur en 500,  
LUCAS, en 250**

**CAMPET remporte la course des Juniors**

C'est par un temps superbe qu'une foule record a participé au grand spectacle donné par les Champions Nationaux qui ont évolué sur le splendide circuit dénommé "Les Buttes du Chemin Vert" au cours du Moto-cross du 11 Mai 1961, organisé par le M. C. Toulousain.

Parmi les personnalités, on remarquait à la tribune d'honneur.

MM. Blanc, Inspecteur Directeur du Cabinet de M. le Préfet ; Maziol, député de la Hte-Garonne Ginestre, Maire de Montastruc-la-Conseillère, Gaudet, Colonel de Gendarmerie ; Godefroy, Capitaine de gendarmerie ; Garrigue, Chef de la brigade de Montastruc et de nombreuses autres personnalités de la ville et du département.

Dans la catégorie 500 cm<sup>3</sup> la course a été vraiment très spectaculaire et pleine de "suspense", car nous avons assisté à une lutte acharnée du peloton de tête entre Darrouy, Gros, les frères Klym et Vidal. En particulier, Jean Cros, tout au long de ces trois manches, a affirmé sa grande forme et une qualité de motocrossman que nous lui connaissons déjà.

Klym, Robert, et Darrouy Auguste, malchanceux à cause de chutes très spectaculaires mais fort heureusement sans gravité, ont été écartés de la tête du classement.

Tous les coureurs de cette catégorie voulaient emporter cette belle victoire du Moto-Cross

National de Montastruc-la-Conseillère et c'est ainsi que de nombreuses buches, plus spectaculaires que graves, ont comblé un public avide de fortes sensations.

La course de la catégorie 250 cm<sup>3</sup> a été également couronnée de succès puisque nous devons souligner la grande bagarre qui a eu lieu entre Monpo et Geil, ce dernier n'a pu terminer au classement général que 2<sup>e</sup> par suite de malchance alors que moralement il en était le brillant vainqueur. En effet, il avait remporté la 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> manche et s'était classé 6<sup>e</sup> à la 1<sup>re</sup> manche par suite d'une chute.

Nous devons également ne pas négliger Lucas qui a fait une course très intelligente et régulière et c'est ainsi qu'il a obtenu la victoire.

Dans la course des débutants, nous avons pu apprécier la classe du jeune Campet qui s'est permis de ravir la 1<sup>re</sup> place. Ce concurrent est à suivre après ces débuts pleins de promesses.

Les applaudissements, tout au long des finales, ont justifié que le Moto-Club Toulousain a présenté au public une manifestation nationale digne de son nom et de son dynamisme.

Les organisateurs remercient toutes les personnalités et, en particulier, les Ets. Thierry de Toulouse et les Ets. Noilly-Prat qui ont doté cette manifestation de nombreuses récompenses.

## CLASSEMENT

### Catégorie 500 cm<sup>3</sup>.

#### 1ère manche.

1. Cros ; 2. René Darrouy ; 3. René Klym ; 4. Robert Klym ; 5. Aguire ; 6. Vidal.

#### 2ème manche.

1. Cros ; 2. Robert Darrouy ; 3. Robert Klym ; 4. Vidal ; 5. René Klym ; 6. Auguste Darrouy

#### 3ème manche.

1. Robert Darrouy ; 2. René Klym ; 3. Cros ; 4. Vidal ; 5. Melous ; 6. Robert Klym ; 7. Aguire.

#### Classement Général :

1. René Darrouy ; 2. Cros ; 3. René Klym, etc.

### Catégorie 250 cm<sup>3</sup>.

#### 1ère manche.

1. Monpo ; 2. Lucas ; 3. Corbin ; 4. Egoral ; 5. Gantou ; 6. Geil.

#### 2ème manche.

1. Geil ; 2. Lucas ; 3. Colombier ; 4. Lecas ; 5. Gantou ; 6. Corbin.

#### Finale.

1. Geil ; 2. Monpo ; 3. Lucas ; 4. Corbin ; 5. Colombier.

#### Classement Général.

1. Lucas ; 2. Geil ; 3. Monpo ; 4. Corbin, etc.

#### Courses des débutants (toutes catégories).

1. Campet ; 2. Vignes ; 3. Miramont ; 4. De Souza ; 5. Rovira ; 6. Rivals.



## Le Sarrois FIEL vainqueur à Brottes

Au Moto-Cross international de Brottes, organisé par l'Amicale des Chaumontais Motorisés, 7 000 personnes, qu'une pluie persistante n'avait pas effrayées assistèrent à de rudes empoignades, tant en 750 cc. qu'en 500 cc. Les différentes séries étant toutefois émaillées par de nombreuses chutes dues au sol, rendu extrêmement glissant par la pluie.

Quinze coureurs étaient opposés en catégorie 350 cc. Les trois manches furent dominées incontestablement par le Toulousain Knutti, un véritable virtuose, qui enleva d'autorité les trois manches. Il était suivi d'Halluin, qui se classa deux fois second, puis cinquième dans la troisième manche.

En 500 cc., épreuves dotées par le Président de la République la lutte s'avéra chaude et opiniâtre entre le Sarrois Fiel et le Suédois Danielson qui avait enlevé chacun une manche. Finalement c'est Fiel qui eut l'honneur de recevoir des mains du Monsieur Hude, Secrétaire Général de la Préfecture, le Vase de Sèvres offert par le Général de Gaulle.



## A PERNES-LES-FONTAINES

### ÉPREUVES QUALIFICATIVES DU CHAMPIONNAT DE FRANCE (catégorie internationale)

Le Moto-Club Pernois, à Pernes-les-Fontaines, en Vaucluse, a fait disputer le 7 mai une journée de moto-cross, qui a obtenu avec 10.000 spectateurs, un succès qui eut été plus net, sans la concurrence d'une fête régionale voisine.

Les dirigeants de M. C. Pernois avaient particulièrement soigné l'organisation matérielle, avec circuit de 1.585 mètres entièrement clôturé par des barrières, débuts au Startingate qui furent impeccables, etc...

Le programme comportait une épreuve de Championnat de France inter en deux manches, une épreuve 500 inter, également en deux manches, et une super finale, réunissant les concurrents des deux catégories.

Le Championnat inter revint à Beaumard, qui, premier à la première manche, ne termina que quatrième à la seconde, mais si l'on compare ses deux temps, 46'37" 2/5 et 46'22", on se rend

compte que la deuxième manche que le vainqueur Cros a couru en 46'00" 3/5 fut particulièrement animée.

D'ailleurs tous les concurrents modifièrent leur position de l'une à l'autre de ces manches, sauf peut-être Klym Robert, qui, second et troisième dans les deux manches se trouva second au classement général de l'épreuve.

Le classement général que nous reproduisons ci-après, en indiquant pour chacun, entre parenthèses, son classement dans les deux manches en est le témoignage.

L'épreuve internationale des 500 cc. fut également disputée, mais les deux vedettes, le britannique Donald Rickmann et le suédois Lundin, champion du monde 1959, dominèrent le lot, se classant premier et second dans chaque manche, et naturellement au classement général qui est le suivant.

1. Donald Rickmann ; 2. Lundin ; 3. Burton ; 4. Lundell ; 5. Rickmann Derek ; 6. Archer ; 7. Gustavson ; 8. Loof ; 9. Scaillet, etc...

La super finale ne fut peut-être pas aussi brillante qu'on l'escomptait, un certain nombre de coureurs français l'ayant délaissée par suite de la fatigue consécutive aux deux manches de 45 minutes de l'épreuve du Championnat. Elle fut la revanche de Lundin.

Le classement de cette épreuve est le suivant : 1. Lundin ; 2. Burton ; 3. Rickman ; 4. Gustavsson Lars ; 5. Ledormeur Gérard (1<sup>er</sup> des Français) ; 6. Dirk ; 7. Dirkx A. ; 8. Delpeyrat (2<sup>e</sup> des Français) ; 9. Bertrand (3<sup>e</sup> des Français) ; 10. Godey (4<sup>e</sup> des Français) ; 11. Walz.

Ce fut répétons-le, une très belle journée, pleine de promesses pour le M. C. Pernois qui envisage l'organisation du Championnat du monde 1962.



# VERN D'ANJOU

## BLAKEWAY (Triumph) et GUSTAVSSON (BSA)

**principaux animateurs parmi les Internationaux**  
**CHASTEL et LEHY meilleurs des juniors**  
**GABORIT brillant second derrière Blakeway**  
**en extra national**

de notre envoyé spécial

L'Union motocycliste de l'Anjou, organise cette année onze manifestations de moto-cross, ce qui représente un travail considérable. En effet, ces onze manifestations se déroulent sur des terrains très différents, aménagés dans la région angevine (Tartey-Fume, Vern d'Anjou, Soucelles, Baugé, Champtocé-sur-Loire, etc.).

L'U. M. A. dispose d'un nombre imposant de membres, parmi lesquels il est intéressant de signaler les quelques 27 pilotes licenciés et les

13 pilotes Juniors. Le problème des Juniors est d'ailleurs complexe puisque la licence ne peut leur être délivrée qu'à 18 ans révolus, c'est-à-dire avant le départ de ces jeunes gens pour le service militaire. La licence à 16 ans, voilà qui arrangerait bien les choses. A Angers, nous avons eu l'exemple du jeune Belge Slechten, qui à peine âgé de 19 ans, court depuis déjà plusieurs années. En Belgique la F. B. M. semble avoir mieux compris que nos dirigeants,

l'intérêt de délivrer la licence aux jeunes en pleine période de formation sportive.

Le terrain de moto-cross aménagé à Vern-d'Anjou, est un circuit naturel dont les pistes empruntent une colline alors que les spectateurs sont massés dans une prairie en contre-bas et protégés par une barrière naturelle formée par un ruisseau. La visibilité parfaite leur permet de suivre de bout en bout les péripéties des courses.

Les 15.000 spectateurs venus à Vern pour y applaudir les meilleurs représentants de la spécialité sont encore un témoignage de l'intérêt que suscite ce genre de compétition dans l'Ouest.

### Les courses extra-nationales.

Les courses extra-nationales se déroulèrent sur 13 tours pour les deux premières manches et 15 tours pour la finale.

Barat (500 cm<sup>3</sup>), toujours excellent malgré les années, avait affaire à Gaborit (500 cm<sup>3</sup>) et Blakeway qui, pour cette catégorie, utilisait une 198 cm<sup>3</sup> Triumph Tiger-Cub, dont il sur tira plus que le maximum.

Pour Blakeway, Vern d'Anjou était la première course en France. Rappelons que Blakeway, pilote d'usine Triumph, est champion de Trial de Grande-Bretagne. A Vern, il remplaçait le jeune Bill Gwynne, blessé le dimanche précédent et qui, le bras dans le plâtre, suivait avec beaucoup d'attention les évolutions de son remplaçant.

Blakeway, premier dans les 3 manches se trouve au classement final suivi de Gaborit (Angers) 8 pts et de Barat (Tours), de Brassamin (d'Orléans).



Ci-dessus : Gaborit (AJS) tient tête aux meilleurs inters

Notons dans la finale, le Junior Lehy, qui nous semble être l'espoir angevin et fut autorisé à prendre le départ avec les concurrents de la catégorie extra-nationale (en remplacement d'Estrada qui a eu des ennuis mécaniques). Il termina fort bien, quoique placé à la treizième place sur 15 concurrents.

### Course des Juniors.

Les deux séries de 6 tours comptaient pour le Championnat juniors de l'U. M. Anjou.

Dans cette catégorie le matériel joue un rôle prépondérant, mais chacun fait de son mieux. Les chutes nombreuses (mais sans la moindre

gravité) eurent tôt fait de réduire le peloton de tête constitué par Lehy, Chastel, Hacquin, Jarry. Lehy possède d'ailleurs de singulières dispositions d'acrobates.

Au classement nous trouvons :

1<sup>er</sup> Chastel, 3 pts ; 2<sup>e</sup> Landais, 4 pts ; 3<sup>e</sup> Lehy, 8 pts ; 4<sup>e</sup> Jarry, 10 pts, etc...

### La course des internationaux.

Les 3 manches INTER furent passionnantes et animées. En effet, la première série revenant à Gustavsson, devant Schelten, Blakeway, Beaumard et Rasmussen. L'anglais Blakeway mena un train d'enfer pour rejoindre le suédois Gustavsson.

Blakeway, en 500 sur Triumph







Toujours Blakeway mais cette fois au guidon de sa 198 cc Triumph dont il sait tirer le meilleur.

Devant, Gustavsson eut encore des petites défaillances de machine, et finalement s'arrêta deux tours avant la fin. Beaumard eut des ennuis également. Blakeway et Rasmussen se donnèrent à fond. Déjà Dugas était passé, Schelten également. Blakeway dut sa victoire au drapeau à damiers du directeur de course, car Rasmussen déchaîné termina à 2 longueurs de machine. Finale donc sensationnelle qui bouleversa tous les pronostics.

Le classement général donnant :

- Vainqueur : Blakeway (G.-B.), 6 pts ;
  - 2. Rasmussen (Danemark), 10 pts ;
  - 3. Schelten (Belgique), 11 pts ;
  - 4. Beaumard (France), 13 pts ;
  - 5. Dugas (France), 16 pts.
- 13 pilotes classés.



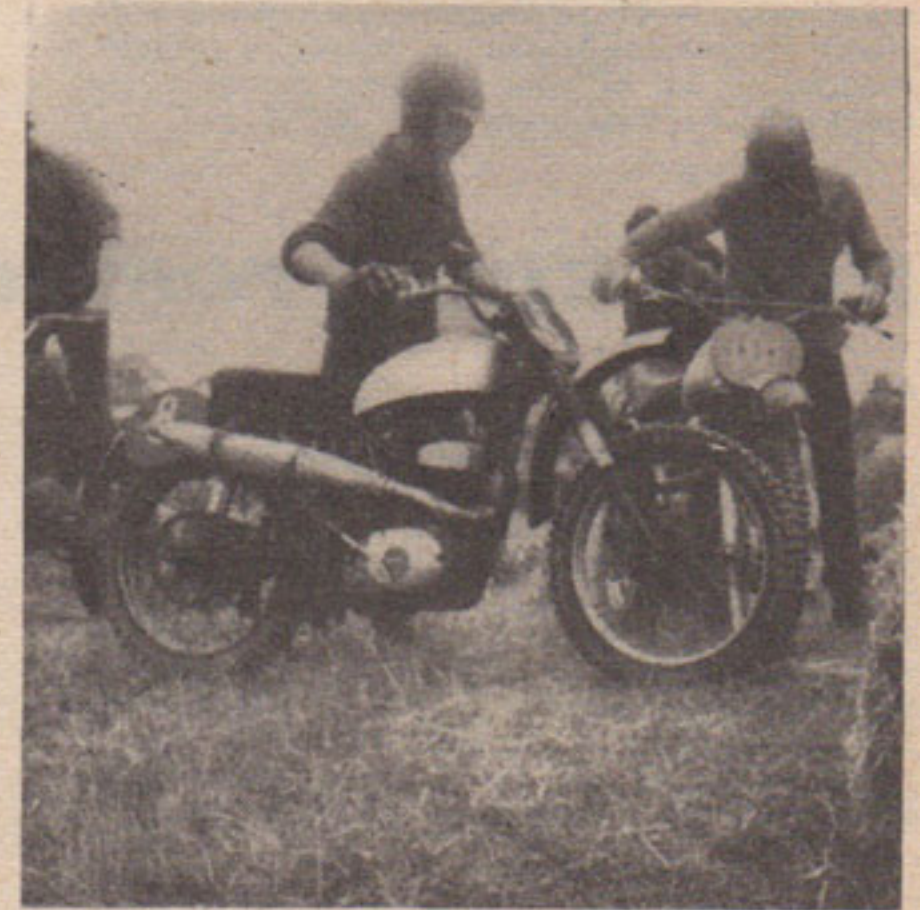
Les juniors de l'U.M.A. sont d'adroits pilotes : (ci-dessus), des embouteillages assez comiques ont amusé les spectateurs, (ci-dessous) pendant la série des juniors - ceux-ci ne manquent ni d'habileté ni de fantaisie...

La seconde manche vit Gustavsson en tête dès le premier passage, tandis que derrière à quelques longueurs Blakeway, Rasmussen et Beaumard se donnaient la chasse. Puis au 11<sup>e</sup> tour, nous vîmes le suédois s'arrêter avec des ennuis de magnéto, et rétrograder à la 12<sup>e</sup> place, tandis que Beaumard, passait Rasmussen sur la ligne de départ, Rasmussen qui très sportivement lui laissa la place. Beaumard attaqua l'anglais Blakeway, et ce dernier dut laisser passer Beaumard sur une petite faute qu'il commit dans un virage à environ 100 mètres de la ligne d'arrivée. C'est donc dans un mouchoir que Beaumard, Blakeway et Rasmussen franchirent la ligne d'arrivée. La finale fut très mouvementée. A nouveau Gustavsson prit le commandement devant Beaumard, Schelten, Blakeway, Dugas et Rasmussen. Mais dans cette manche, la surprise fut causée par le danois Rasmussen, qui fit une très prudente première manche (voir si sa mâchoire tenait bien), sa seconde manche fut un peu plus osée, mais sa finale nous donna le grand Rasmussen de Soucelles, non seulement il se laissa entraîner, mais il attaqua, et au 7<sup>e</sup> passage, Rasmussen était en 4<sup>e</sup> position.



Ci-dessus : Au premier plan, RASMUSSEN vient se présenter devant le public qui l'a ovationné comme il le mérite. En arrière plan nous reconnaissons Gaborit.

En bas à gauche, la remise des bouquets et à droite, le départ de la finale des 500 cc.



Les pilotes Blakeway et Rasmussen possèdent une telle classe qu'ils oublient que la résistance de leur mécanique connaît des limites qu'il ne faut jamais dépasser. C'est le seul reproche que nous puissions leur adresser.

Dans de telles compétitions il faut des hommes comme Schelten, Beaumard ou Barat pour être certain de disposer de concurrents jusqu'au dernier tour.

G.-E. Bernard





# Une organisation de l'AMC-ORLÉANS à OLIVET

LE moto-cross international organisé le 14 Mai par l'A.M.C.O. d'où René Klym en 500 cc et Brossamin en 250 cc sortirent vainqueurs. a connu un très grand succès populaire et

sportif. 4 500 personnes se pressaient, sur le parcours ombragé du terrain des Martinets pour assister à cette compétition internationale. Un plateau réellement international qui réunissait Suédois, Suisses, Belges et Français.

Chacune des épreuves se déroula en trois manches sur un parcours nouvellement tracé de 1 540 mètres comprenant 4 lignes droites qui permirent aux participants de tirer le maximum de leurs machines.

## Brossamin vainqueur des 250 cc

### Les trois manches des 250 cc.

Dès le départ de la première manche, Jolliet, (d'Angers) prend l'initiative, mais est dépassé, peu-après par Brossamin (d'Orléans) qui prend la première place.

Au troisième tour Brossamin est toujours en tête, malgré ses adversaires qui le talonnent, notamment le Belge Degond, et Moreau (Pithiviers). Finalement Brossamin enlève la première manche en 24' 47". Le meilleur temps réalisé étant celui de Brossamin en 2' 23" 4.

### Deuxième manche.

Brossamin prend l'avantage suivi de près par Moreau, puis se détache et conserve son avance jusqu'en fin de course. Entre-temps, Simonin au deuxième tour chute et doit abandonner. Brossamin termine le parcours en 24' 44" 1. Le meilleur temps étant réalisé par Moreau (Pithiviers) en 2' 24" 2.

### Troisième manche.

La lutte devient plus serrée sur plusieurs tours.

Le Belge Leemane attaque Brossamin qui doit faire des efforts pour se maintenir en première position. Cependant les concurrents passent devant la tour de contrôle sans changement de place, dans les mêmes conditions, et Moreau qui suivait Brossamin le double sur la ligne d'arrivée.

### Le Classement 250 cc

1. Brossamin (A.M.C.O.) ; 2. Moreau (Pithiviers) ; 3. Jolliet (Anjou) ; 4. Leemane (Belgique) ; 5. Jarry (Anjou).

## René Klym, remporte la course des 500 cc

### Première manche.

Neuf participants prennent le départ. Parmi les concurrents on note trois Suisses, un Danois, trois Suédois, deux Français les frères René et Robert Klym, (Champion de France 1960) et leader provisoire du Championnat 1961. René Klym prend la tête, suivi de son frère Robert, au cinquième tour il dispose de 15" d'avance. Le Suédois Anderson quitte la piste. La lutte continue Les frères Klym distancent Danielson (Suède). Le Suisse Dupasquier est en queue. Enfin Robert Klym prend l'avantage sur son frère en 26' 33" 4.

Le meilleur temps étant à l'actif de ce dernier 2' 10" 1.

### Deuxième manche.

René Klym sérieusement talonné par le Suédois Danielson part en tête, et la lutte se poursuit entre les deux hommes alors René Klym gagne la deuxième manche en 26' 43" au deuxième tour.

### Troisième manche.

Le Suédois ayant eu des ennuis mécaniques ne participe pas à cette dernière manche. René Klym passe en tête au premier tour désirent l'emporter. Au 7<sup>e</sup> tour Danielson réussit à prendre la

première place, tandis que Robert Klym fait une chute et rétrograde. Au 9<sup>e</sup> tour, Danielson distance René Klym de 50 mètres, alors qu'au 10<sup>e</sup> tour, Robert Klym casse sa chaîne primaire et doit abandonner. Finalement Danielson l'emporte sur René Klym en 26' 26" 4.

### LE CLASSEMENT DES 500 CC3.

1. René Klym (Orléans) ; 2. Danielson (Suède) ; 3. Mercier (Suisse) ; 4. Robert Klym (Orléans) ; 5. Mors (Suisse) ; 6. Dupasquier (Suisse) ; 7. Person (Suède) ; 8. Anderson (Suède) ; 9. Arens (Danemark).

# MOTO-CROSS DE L'AMICALE DEVILLE

## L'épreuve extra-nationale

L'Amicale Motocycliste Deville Maromme, près de Rouen, a fait disputer son premier moto-cross le jeudi de l'ascension, sur un magnifique terrain mis à sa disposition et aménagé par sa propriétaire. La présence de 3 000 spectateurs laisse bien augurer de l'initiative de l'A. M. de Deville, dont les dirigeants M. Gilles président, Glatigny secrétaire, Angros trésorier, se sont dépensés sans compter pour obtenir un tel résultat. Il faut y ajouter le nom de M. Lesueur, président de la Ligue Motocycliste Régionale et président de la Commission de moto-cross de la F. F. M.

Le programme comportait une épreuve Juniors et une épreuve Internationale pour laquelle on avait fait appel à des concurrents chevronnés, notamment au nordiste Vanlerberghe.

### Championnat de Normandie

La course des juniors disputée en 3 manches fut gagnée par Grosse de Flers avec 6 points (1, 4, 1) devant Novak de Thomer également 6 points (2, 1, 3) suivis de Bonnet de Caen 9 points (5, 2, 2) Christophe du M. C. Aiglon 10 points, Glorion de Deville (14 points) Lecorre, Lehmann, Singlier, Burson.

Cette épreuve qui comptait pour le Championnat de Normandie fut très disputée. Si Grosse emporta la première manche avec brio, il risqua de perdre le tout à la suite d'une chute au cours de la seconde, cependant que son principal adversaire Novack se distinguait par sa régularité.

Dans l'épreuve Inter et Nationaux la supériorité de Vanlerberghe fut très nette, malgré les assauts de ses camarades nordistes Rambour et Barbara, cependant que parmi les normands, le représentant du club organisateur Roussel se distinguait en prenant la troisième place du classement général qui est le suivant :

1. Vanlerberghe (M. C. Nord) 3 pts ; 2. Rambour (M. C. Nord) 11 pts ; 3. Roussel (A. M. Deville-Maromme) 12 pts ; 4. Barbara (M. C. Nord) 13 pts ; 5. Baulard (M. C. Aiglon) 16 pts ; 6. Brassart (M. C. Nord) 17 pts ; 7. Lejeune (M. C. Dieppe) 17 pts ; 8. Godefroy (M. C. Normandie) 24 pts ; 9. Vaisset (A.M. D. M.) 29 pts.

Les meilleurs coureurs de la journée posent pour "l'album du Club", auprès des organisateurs satisfaits de la réussite de leur 1<sup>er</sup> moto-cross.





# CLAYTON (G. B.) et GODEFROY (M. C. N.) en vedette au moto-cross de ROUEN

Le Moto-Club Normand organisait, le 11 juin, un moto-cross international près de Rouen, à la côte Sainte-Catherine.

En tête d'affiche, les Anglais Clayton et Cheney et le Français Chuchart, qui s'est d'ailleurs comporté admirablement, talonnant de bout en bout Clayton dans les trois manches.

Les autres concurrents firent de leur mieux car l'allure était très élevée. Ils n'ont pas démerité.

Les nationaux eux aussi ont montré qu'ils avaient leur mot à dire, et ce



fut une belle bagarre conduite par Godefroy et Brisat, sans oublier Pardoën et Moreau Roland qui lui aussi fit preuve de combativité. Le circuit très rapide, grâce à une large piste fit de cette réunion l'une des plus réussies, favorisée par un beau soleil. Le public y était venu très nombreux.

**J. JAFFRÉ**

## Les Résultats nationaux 350-500 cm<sup>3</sup>

1<sup>re</sup> manche : 1. Godefroy, 2. Erisay, 3. Pardoën, 4. Moreau Roland (1<sup>er</sup> en 350 cm<sup>3</sup>), 5. Rioual, 6. Glorion, 7. Lehmann, 8. Blouin, 9. Picache, 10. Moreau Michel, 11. Bonneville, 12. Tailletrou, 13. Ladrou.

2<sup>e</sup> manche : 1. Godefroy, 2. Pardoën, 3. Erisay, 4. Rioual (1<sup>er</sup> en 350 cm<sup>3</sup>), 5. Glorion, 6. Lenmann, 7. Ficache, 8. Vattier, 9. Blouin, 10. Moreau Michel, 11. Bonneville, 12. Ladrou, 13. Moreau Roland, 14. Tailletrou.

3<sup>e</sup> manche : 1. Godefroy, 2. Erisay, 3. Moreau Roland (1<sup>er</sup> en 350 cm<sup>3</sup>), 4. Glorion, 5. Brassain, 6. Vattier, 7. Rioual, 8. Pardoën, 9. Lehmann, 10. Picache, 11. Moreau Michel, 12. Bonneville, 13. Blouin, 14. Ladrou.

## Classement général

Nationaux 500 cm<sup>3</sup> : 1. Godefroy (M. C. Normandie) ; 2. Erisay (M. C. Andelys) ; 3. Pardoën (M.C. Bondeville) ; 4. Glorion (A.M. Déville-Maromme) ; 5. Lehmann (M.C. Bondeville) ; 6. Picache (M. C. Andelys).

Nationaux 350 cm<sup>3</sup> : 1. Rioual (M.C. Berchères) ; 2. Moreau Roland (A.M.C. Orléans) ; 3. Blouin (M.C. Dieppe) ; 4. Moreau Michel (M.C. Bondeville) ; 5. Bonneville (M.C. Thomer) ; 6. Ladrou (M.C. Thomer).



## Internationaux-Nationaux

1<sup>re</sup> manche : 1. Clayton, 2. Chuchart, 3. Groult, 4. Cheney, 5. Ait Seddik, 6. Vaisset, 7. Lusseyran, 8. Perrin, 9. Pierre, 10. Mariani, 11. Graffin, 12. Lechat, 13. Lejeune, 14. Colasiono, 15. Liesse.

2<sup>e</sup> manche : 1. Clayton, 2. Chuchart, 3. Groult, 4. Cheney, 5. Ait-Seddik, 6. Perrin, 7. Pierre, 8. Mariani, 9. Liesse, 10. Graffin, 11. Lusseyran, 12. Lechat, 13. Vaisset, 14. Lejeune, 15. Colasiono.

3<sup>e</sup> manche : 1. Clayton, 2. Chuchart, 3. Groult, 4. Mariani, 5. Perrin, 6. Pierre, 7. Liesse, 8. Graffin, 9. Lechat, 10. Lejeune, 11. Vaisset, 12. Colasiono.

## Classement général

1. Clayton (Angl. A.C. Union) ; 2. Chuchart (M. C. Nord) ; 3. Groult (M.C. Blargies) ; 4. Perrin (M. C. Thomer) ; 5. Mariani ; 6. Pierre (Caen M. C.) ; 7. Graffin (M.C. Berchères) ; 8. Vaisset (M.A. Déville-Maromme) ; 9. Liesse (Amiens) ; 10. Lechat (M.C. Mayennais) ; 11. Lejeune (U.S. Métro) ; 12. Colasiono.

## MOTO-CROSS DE LA FOUQUERIE

Le moto-cross de la Fouquerie organisé le 7 mai dernier, par le M. S. Flérien, a été l'occasion pour le club normand d'ajouter un nouveau succès à la série de ses organisations sportives.

D'année en année les dirigeants du Moto-Sport Flérien améliorent le circuit de la Fouquerie et sous l'impulsion de MM. Vente et Chenevière respectivement président et vice-président du M.S.F. perfectionne l'organisation de la manifestation afin de présenter un programme toujours plus attrayant dans un cadre ordonné et sympathique.

Devant tous ces efforts conjugués, le public nombreux qui se massait le long des barrières de protection allait assister à une série de courses passionnantes. Le « plateau » des engagés comprenait en effet des inter connus parmi les meilleurs (Mathews, Verrechia, Vouillon), et en outre des épreuves juniors comptant pour le Championnat de Normandie, réunissait les meilleurs crossmen normands de cette catégorie.

Le temps favorable permit de battre tous les records d'affluence.

Les épreuves dirigées par M. Chenevière, et chronométrées par M. Petay, comprenaient huit courses. Le Championnat de Normandie Juniors fut suivi avec beaucoup d'intérêt. Les 13 coureurs présents au départ ayant été sélectionnés à Sourdeval et à Laigle. On comptait parmi eux trois Flériens : Grosse, Leloutre et Burson.

Les Flériens eurent la satisfaction de voir briller les couleurs du M. S. Flérien. Grosse le favori, s'est imposé nettement remportant 3 manches sur 4, la première étant gagnée par Novack, de Thomer. La seconde place est également revenue à un Ornaïs (Christophe de Laigle).

Dans la catégorie Inter, la lutte fut, jusqu'au dernier tour, ardente et spectaculaire. L'Anglais Mathews se comportant brillamment, la seconde place allant au Suisse Courajod ; Bottenworth termina 3<sup>e</sup> ; c'est à la quatrième place que l'on trouve le premier français Descours.

Pour présenter et commenter les courses, les organisateurs avaient confié le micro à l'intarissable J. Fournier qui sut animer l'épreuve de bout en bout.

A l'heure des récompenses, M. Chenevière a exprimé sa satisfaction de voir pour la première fois l'un de ses coureurs Grosse terminer en vainqueur sur son terrain.

M. Deleporte remit à Mathews la coupe Dep, Grosse recevait la coupe Motul ; Courajod et Christophe, les deux coupes Paillettes.



## Grand Prix de la Ville de Flers :

1. Mathews (Angleterre) ; 2. Courajod (Suisse) ; 3. Bottenworth (Angleterre) ; 4. Descourt (France) ; 5. Vouillon (France) ; 6. Denis (France) ; 7. Deshaies (France).

## Championnat de Normandie Juniors

1<sup>re</sup> épreuve :  
1. Grosse (Flers) ; 2. Christophe (Laigle) ; 3. Singlivier (Rouen) ; 4. Novack (Thomer) ; 5. Bonnet (Caen) ; 6. Lehmann (Bondeville).

## GODEY, gagne à Grasse

Malgré la pluie, un nombreux public applaudit Golfev, Campet, et Vouillon.

Le mauvais temps n'avait pas rebuté les sportifs de la région de Grasse qui se pressaient nombreux aux portes du circuit aménagé sur le domaine de Clermont. Les spectateurs ne furent pas déçus, l'humidité persistante du terrain augmentant à souhait les difficultés déjà nombreuses du terrain.

D'un plateau de coureurs très élevé il nous faut citer Paul Golfev qui, en fin de compte, triompha devant Rademacher, Plagiau et le marseillais Clerici qui s'était d'ailleurs adjugé la 1<sup>re</sup> manche.

En catégorie nationale la victoire devait revenir à Campet devant Hardy, Moreau, Pascual et Amédéo.

La course vedette de cette journée en catégorie extra-nationale, vit la victoire de Paul Vouillon qui eut à repousser les assauts de ses adversaires. L'italien Donghi, les suisses Dupasquier et Mercier, l'allemand Hulsmann.



# ESSAIS *MOTOCYCLES*

## Vers un nouveau format du cyclomoteur

### LE DS 50 PUCH

LE DS 50 représente par sa conception et ses particularités une formule un peu spéciale du 50 cm<sup>3</sup> vers laquelle d'autres marques convergeront dans un avenir plus ou moins proche...

Sur le plan de la protection le DS 50 dispose d'atouts identiques à ceux des scooters 125 des années passées.

Du point de vue de la tenue de route il nous a semblé bien supérieur aux réalisations conventionnelles et, pour le mettre à l'épreuve, nous avons emprunté certains parcours en tout terrain que n'auraient pas désavoués les meilleurs trialistes. Ornières, trous ou bosses, il passe partout à condition de savoir accorder l'allure aux difficultés. Dans un passage à gué, que nous avons repris plusieurs fois pour les besoins de la photo et aussi pour notre propre distraction, il passait à merveille et semblait flotter.

Mais un essai n'est pas une plaisanterie et passons à de plus sérieuses constatations.



Afin de vérifier la protection efficace du tablier et du plancher nous avons effectué des passages à gué. Remarquons qu'en effet le conducteur n'aura pas (après l'expérience) à astiquer ses chaussures.



Passage à vive allure dans une mare, constatation identique. Le problème de la protection a été heureusement solutionné.



Côté turbine, on remarque combien pédales et manivelles encombrant inutilement le marche-pied. Elles ont juste pour but de répondre à la législation et à la classification cyclomoteur. Le pédalier est utilisable seulement pour le lancement du moteur.

Le DS 50 se comporte bien en ville, dans Paris en particulier où l'on dépasse rarement 50 km/h.

Toutefois, il nous faut signaler que lors d'un arrêt il est indispensable — surtout en duo — de s'arrêter sur le vrai point mort, donc de ne pas attendre l'immobilisation de la machine pour repasser en 1<sup>re</sup> et revenir au point 0. En solo, ceci importe peu car la démultiplication est telle que l'on peut démarrer aisément en seconde vitesse.

En duo, il est préférable de rétrograder jusqu'à la première et de revenir légèrement en arrière.

Cela dit et puisque nous en sommes au chapitre des rapports de boîte, il nous faut avouer que la « boîte est plutôt sonore », c'est-à-dire que les vitesses se font entendre lorsqu'on les passe. Sur le plan mécanique, rien de grave, la boîte est ainsi faite... qu'elle ne craint rien.

Nous avons fait quelques expériences en duo et en particulier avec un conducteur plus un passager dont le poids total avoisinait 200 kg. Le DS 50 ne s'en est point senti, au contraire, allègrement, il nous mena en troisième à 20 km/h puis accélérant sans rétrograder, il monta en régime normalement.

Prévu pour la montagne, il répond donc particulièrement aux touristes, aux campeurs dont le souci majeur est d'emmener le maximum de matériel : matériel qui pèse lourd mais qui est indispensable si l'on veut obtenir un peu de bien-être et de confort.

La protection par le tablier se révèle excellente et nous avons apprécié le DS 50 certains jours pluvieux.

A l'actif du DS 50 il nous faut ajouter une bonne note pour sa propreté. Pas de suintement d'huile le long des places de joints du moteur.

Sur le plan de l'esthétique, pas de tôlerie superflue et pour la présentation générale un émail de bon ton associé à des chromes d'une qualité toute particulière.

Le coussin qui peut être considéré comme une selle bi-place est suffisamment souple et n'a rien d'un banc. Les positions en selle, ni trop droite, ni trop penchée, permet de longues randonnées sans fatigue.



C'est probablement sur cette forme que se présentera le « Cyclomoteur » dans quelques années.

Les résultats chiffrés obtenus au cours des essais ;

Vitesse maximum = 49,4 km/h.

Accélération : 100 m. = 26,600 km/h.  
200 m. = 32,400 km/h.  
300 m. = 37,100 km/h.  
400 m. = 39,670 km/h.  
500 m. = 41,900 km/h.

Freinage : 2 freins 7 m.  
à 40 km/h. : frein AV 11,20 m.  
frein AR 11,20 m.

#### Caractéristiques générales DS 50 PUCH

##### MOTEUR :

Puch, deux temps à un piston, avec balayage à contre courant du type V 50 E/D, moteur refroidi par turbine axiale.

Alésage : 38 mm, course : 43 mm, cylindrée : 48 cm<sup>3</sup>, puissance maximum : 2,3 CV. Pour l'Autriche la vitesse est limitée à 40 km/h, la puissance correspondante étant de 1,5 CV. Pour les autres pays la puissance est de 2,3 CV et la vitesse est limitée à environ 55 km/h.

Carburant : Mélange huile, essence 1 : 25.

##### CARBURATEUR :

Carburateur Bing 12 mm diamètre avec gicleur à aiguille, commandé par poignée tournante. Starter, filtre à air humide, silencieux d'admission.

##### TRANSMISSION :

Embrayage multidisque. Boîte de vitesses à 3 rapports ; chaîne secondaire 1/2" x 3/16" ; roue arrière.

##### BOÎTE DE VITESSES :

Boîte de vitesses à 3 rapports, commandée par poignée tournante à gauche sur le guidon.

##### DEMULTEPLICATIONS :

Primaire :	72 : 18, i = 4
1 <sup>re</sup> vitesse :	39 : 12, i = 3,25, i total = 41,34
2 <sup>e</sup> vitesse :	34 : 17, i = 2, i total = 25,44
3 <sup>e</sup> vitesse :	24 : 19, i = 1,26, i total = 16,03
Secondaire :	31 : 12, i = 2,58

##### PARTIE CYCLE :

Cadre : Monobloc en tôle d'acier emboutie avec profilé complètement fermé et avec une boîte à effets verrouillable, encastrée dans le cadre au-dessus de la roue arrière.

Suspension : avant et arrière : fourches oscillantes télescopiques, amortisseurs à ressorts télescopiques.

Courses de suspension : 80 mm à l'avant ; 85 mm à l'arrière.

##### ROUES :

Roues avant et arrière 470 mm de diamètre extérieur, avec axes à cannelure. Freins à tambours, à mâchoires intérieures sur toute la largeur du moyeu (freins centraux), diamètre 105 mm, largeur 25 mm. Corps de moyeu en Silumin fondu.

Frein avant commandé par câble et levier à main sur le guidon à droite. Frein arrière commandé par pédale à droite. Pneumatique : 3,00-12 (renforcés). Dimensions des jantes : 2,15 x 12.

RESERVOIR, contenance : 5,5 litres, robinet de réserve.

Boîte à outils encastrée (dans le réservoir).

##### EQUIPEMENT ELECTRIQUE :

Volant magnétique à courant alternatif 6 V/17 W ; produit Bosch, type LM/UR 1/115/17 L 17.

##### AVERTISSEUR :

Timbre commandé par câble.

##### SELLE : Coussin bi-place.

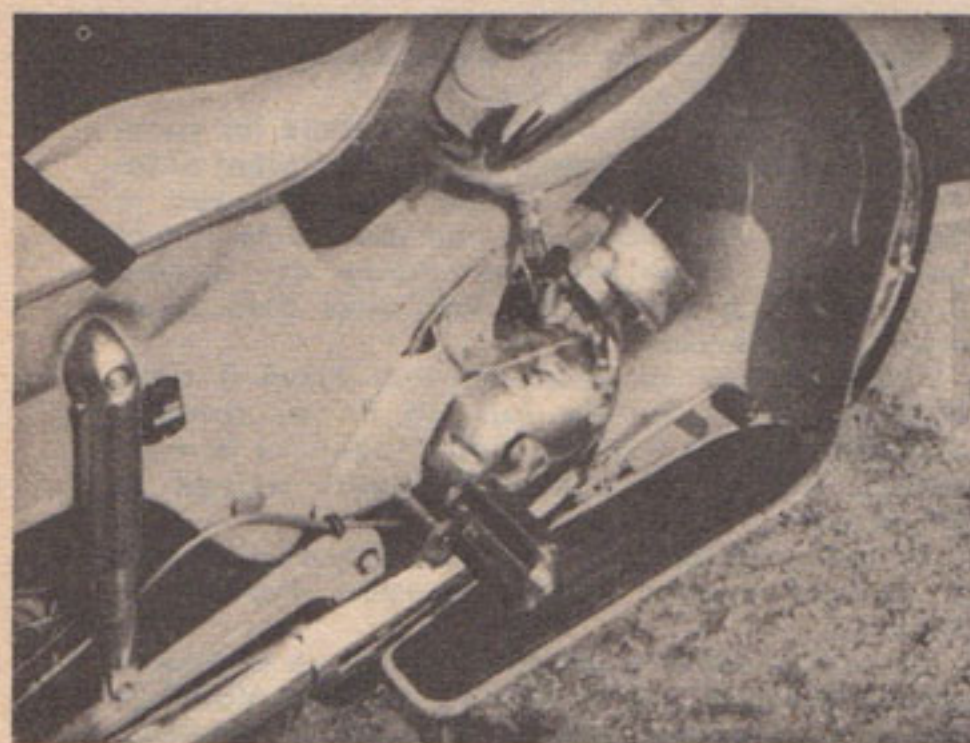
##### EQUIPEMENT :

Garde-chaîne étanche, tachymètre, guidon verrouillable, support central, jeu d'outils, pompe à air.

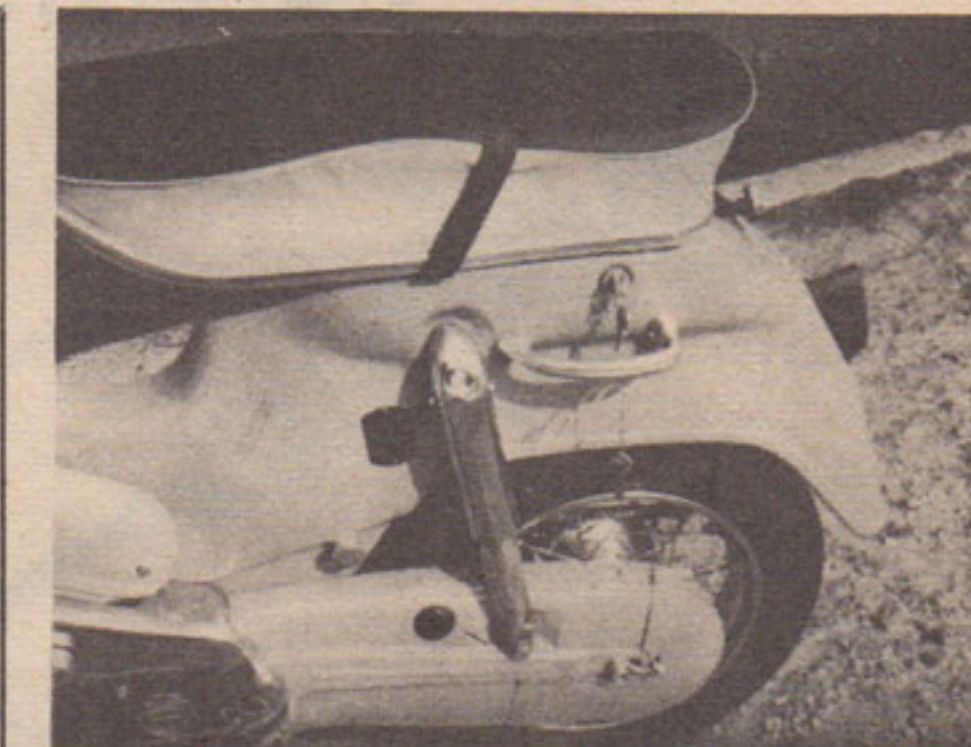
VITESSE MAXIMUM : 55 km/h (environ).

Cotes et dimensions : Longueur hors tout, 1.680 mm ; empattement : 1.150 mm ; largeur maximum du guidon, 580 mm ; hauteur hors tout : 940 mm.

POIDS : 63 kgs.



Décidément le DS 50 est une petite merveille sur lequel le constructeur a pensé à tout. L'évacuation d'air chaud débouche juste au-dessus des pieds. Disposition judicieuse lorsqu'il fait froid.

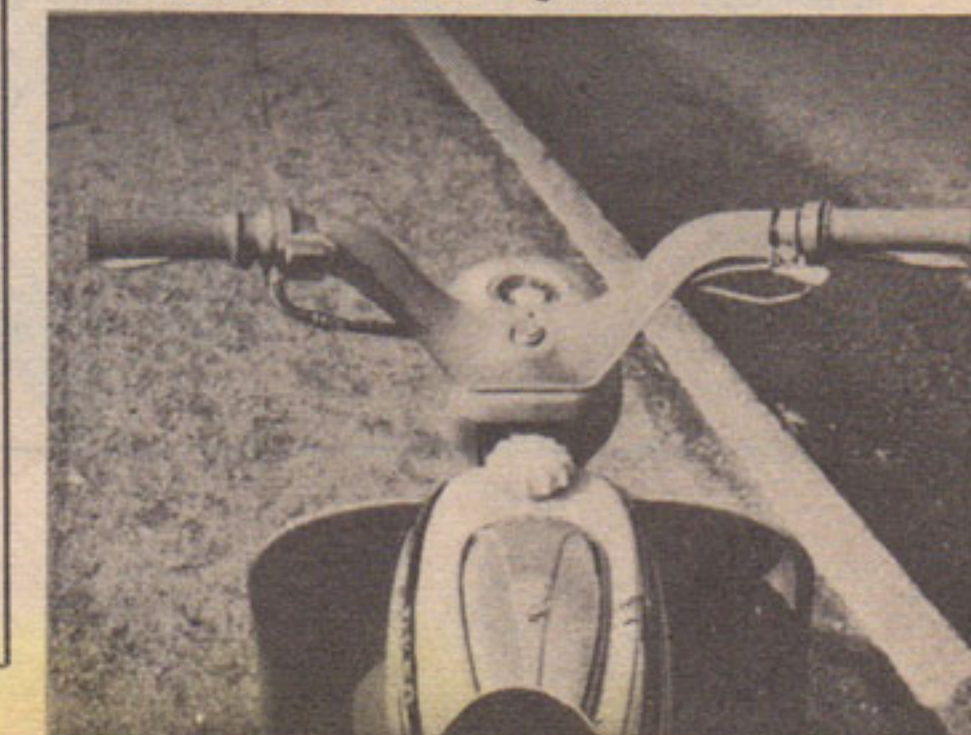


Du côté transmission secondaire, pas de problème. La chaîne placée sous un carter étanche est assurée d'une grande longévité. Notons ici la poignée utile pour la mise sur béquille et la fermeture du coffre (de grande capacité disposé dans la coque et fermé par le dessous de la selle).

Les amortisseurs à ressorts sont généreusement calculés. Ils ne talonnent pas même avec 200 kgs de charge.

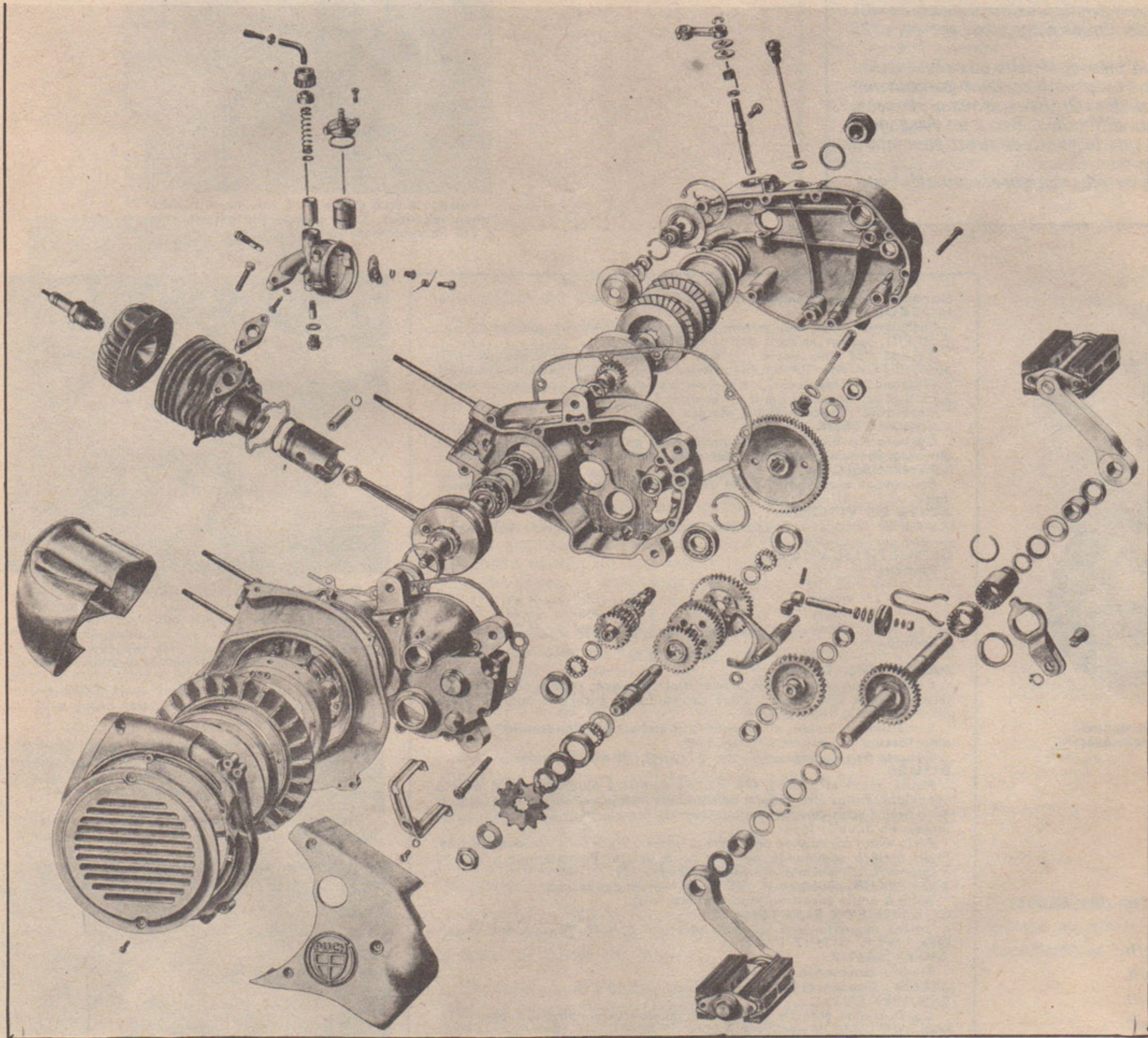
Le réservoir comporte un encastrement dans lequel l'outilillage prend place. Précisons ici que pendant le rodage et les essais nous n'avons plus à intervenir.

Le guidon est fixé par un expanseur. Cette fixation doit être souvent vérifiée, le cône ayant une fâcheuse tendance à glisser.





*Vue éclatée du moteur 50 cc PUCH à refroidissement par turbine. Ce moteur équipe tous les cyclomoteurs de la marque et en particulier les VL et VSL qui ont fait l'objet d'essais publiés dans Motocycles et Scooters n° 212.*





# LE GRAND PRIX DE FRANCE

## a Clermont-Ferrand

de notre envoyé spécial G.-E. BERMARD

*Le Grand Prix de France 1961 a été l'occasion de la première participation des 50 cm<sup>3</sup> à une manifestation de grande envergure. En effet cette cylindrée avait toujours laissé sceptique le comité directeur de la Fédération Française de Motocyclisme qui ne pensait pas pouvoir escompter des performances suffisamment brillantes, susceptibles de satisfaire le difficile public des grands prix internationaux.*

*Bien entendu, les compétitions d'outre-Quévrain où les 50 cm<sup>3</sup> participent à de véritables tournois depuis plusieurs années n'étaient pas restées sans échos. Cependant, il fallait, pour convaincre les principaux responsables du Sport Motocycliste en France que les 50 cm<sup>3</sup> fissent une éclatante démonstration de leurs possibilités.*

*Le circuit de Charade en a été l'occasion. La course des 50 cm<sup>3</sup> se déroulait samedi après-midi entre deux séances d'entraînement des cylindrées plus fortes (125, 250 et 500)*

### Les 50 cc devant le grand public

Après des essais prometteurs au cours desquels on avait pu noter des « temps » fort honorables : Pernigotti sur Motom ayant réalisé 82 km/h 007 (5'33") sur le tout de circuit ; Pessina (Motom) le suivant de près avec 81 km/h, le public nombreux qui se pressait dans les enceintes réservées se passionnait déjà pour les « petits cubes ». Il ne fut pas déçu.

Dès les premiers kilomètres, des écarts importants se créèrent qui permirent de classer rapidement les concurrents.

Au premier passage devant la tour de contrôle Serre se pointait en tête suivi de très près par Pessina et Pernigotti. Déjà il fallait attendre Lantero et Mosnier.

Au second passage Serre augmentait son avance sur les deux italiens alors que Landereau et Chauderlot rétrogradaient sensiblement.

Les positions ne devaient plus changer jusqu'à la fin de course, sauf en ce qui concerne Couvreur Guy qui réussissait à doubler Ciffreo.

Serre, en tête, évitait alors de prendre trop de risques et franchissait cependant le premier la ligne d'arrivée bien que talonné par les deux Italiens qui, profitant de la course prudente de Serre, s'en étaient dangereusement rapprochés (3 m).

La moyenne réalisée par Serre se révèle tout simplement étonnante ; 83,118 km/h pour un 50 cm<sup>3</sup> laissent présager d'autres prestations encore supérieures dans un proche avenir.

Un mot sur Chauderlot qui, malgré sa classe, ne peut cette année prétendre aux premières places, auxquelles il aurait droit avec une mécanique plus récente et plus rapide.

Malgré une température des plus basses et un ciel définitivement gris, les gradins et tribunes s'étaient garnis de spectateurs attentifs pour noter le comportement des machines sur ce magnifique circuit d'Auvergne. Les plus fins pilotes au guidon des machines dernier cri de la technique mondiale. Les machines japonaises Honda, Yamaha, Suzuri devant répondre aux assauts des M. Z. MV., Paton, Ducati et Mondial dont les prestations sont connues et toujours appréciées.

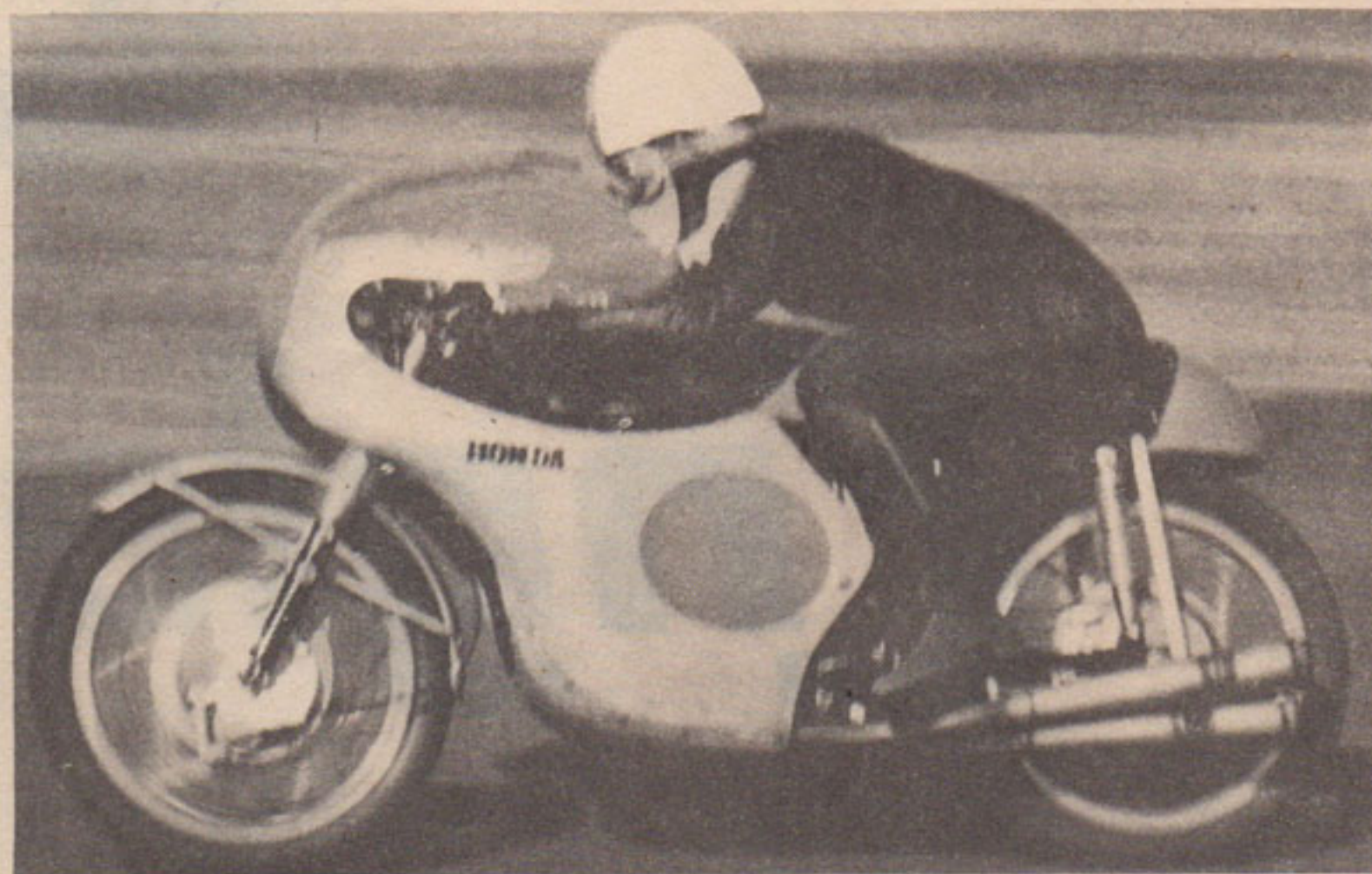
Aux essais Taveri sur Honda réalisait la meilleure moyenne : 110,637 km/h (4'32" 1/10) suivi par Hailwood sur E.M.C. et de Degner sur M2 (109,633 km/h).

En 250 cm<sup>3</sup> Gary Hocking réalisait la surprenante moyenne de 121,994 km/h (3,57" 7/10) au guidon de sa M. V. sur ce tourmenté circuit d'Auvergne.

### En 125 la course la plus passionnante

En 125, lutte farouche entre Tom Phillis (Honda) et Degner (M.Z.).

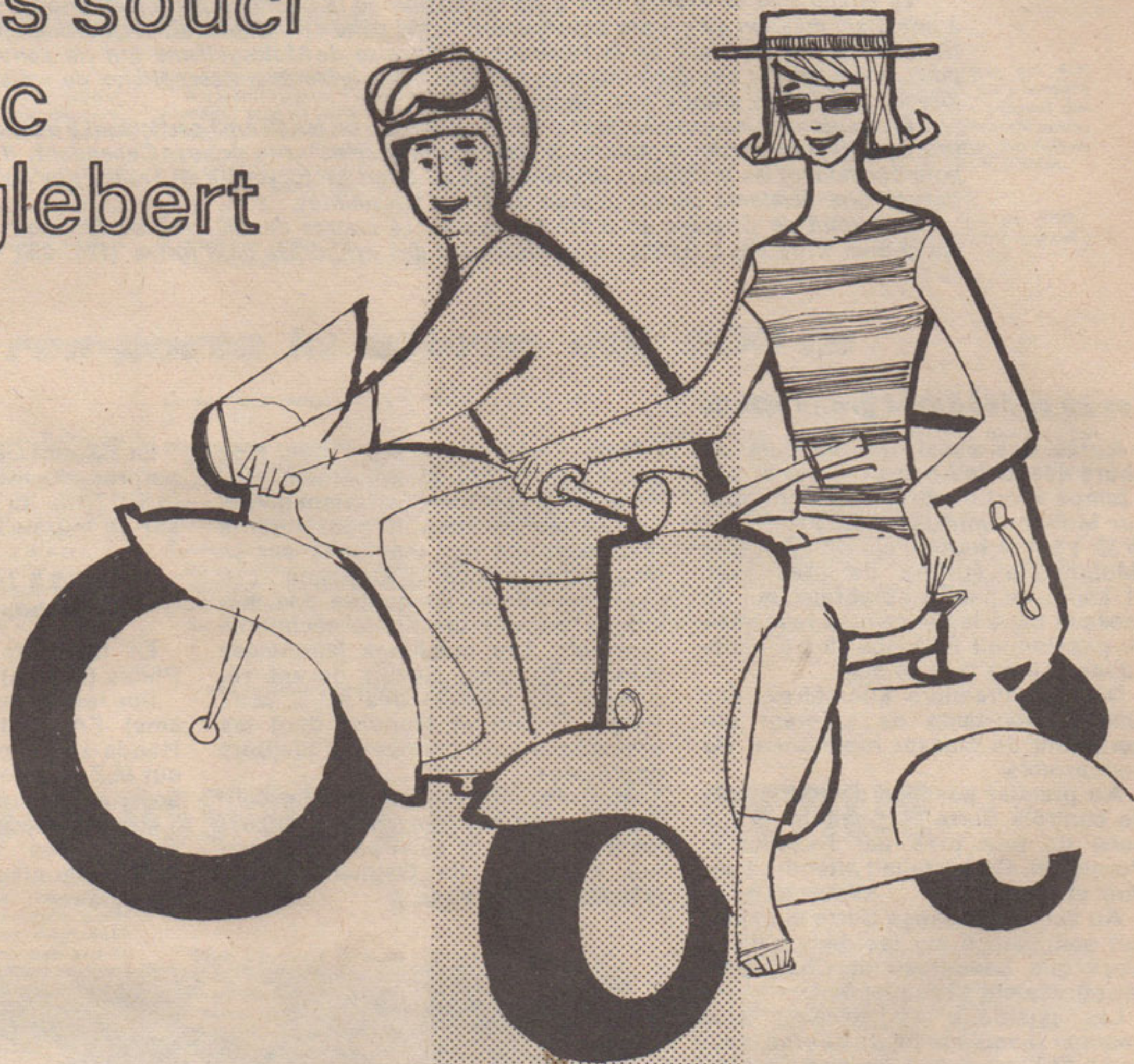
Sur les 13 tours du circuit (104,715 kms) l'Australien Tom Phillis sur Honda et l'Allemand de l'Est Degner sur M.Z. allaient dominer l'épreuve en se livrant un farouche duel se « piquant » réciproquement en sorties de courbes dans des positions seules permises aux grands maîtres du guidon.



TAKAHASHI sur 250 Honda



route  
heureuse  
et sans souci  
avec  
Englebert



**Englebert**  
2 roues



Cependant pour les places suivantes la lutte s'était organisée et les pilotes japonais se révélèrent d'excellents vireurs, en particulier Takashi (sur Honda). Les Yamaha et Suzuki nous ayant alors semblé moins adaptées à ce genre de circuit.

Phillis parti en tête se laissait doubler au 2<sup>e</sup> tour par Degner, reprenant la 1<sup>re</sup> place au 9<sup>e</sup> tour, il conservait la 1<sup>re</sup> place malgré une surprenante attaque de son rival au virage Rosier.

### **Course des 250 cc**

Dans la course des 250 cm<sup>3</sup>, Honda plaçait 2 machines dans les premières : 1<sup>er</sup> Phillis (Honda), 2<sup>e</sup> Degner (M.Z), Redman (Honda), Hailwood, pilote habile sur revêtement mouillé s'assurait une excellente quatrième place.

Onze concurrents sur seize partants se classaient dans cette course des 250 cm<sup>3</sup>, les autres se trouvant éliminés sur ennuis mécanique, sauf Ito qui chutait alors qu'il se trouvait en 7<sup>e</sup> position.

\*  
\*\*

### **Revanche d'Hocking en 500 cm<sup>3</sup>**

Hocking fit preuve d'une très nette supériorité en 500 cm<sup>3</sup>. En tête, dès le départ, il ne devait pas être inquiété par la suite.

Au cours de l'épreuve 500 cm<sup>3</sup>, Pesl et Hoffmann ayant chuté, Pesl, gravement atteint devait être transporté à l'Hôtel Dieu de Clermont-Ferrand.

### **Les Sidecaristes toujours spectaculaires**

L'épreuve réservée aux trois roues (side-cars) nous réservait les émotions habituelles bien que la lutte n'ait guère été acharnée. L'équipage suisse Scheidegger dominant les adversaires, il n'y eut que la lutte entre Strub et Butscher pour capter l'attention du public. Ce duel se terminait toutefois à l'avantage de Strub.

En tout état de cause, la course des side-cars souleva une profonde émotion parmi les spectateurs. Sur le plan des performances il est en outre important de souligner que le record de l'épreuve 108,606 km/h, s'il n'a pas été battu, s'est trouvé quand même approché par Scheidegger avec 108,444 km/h.

## **La participation japonaise au Grand Prix de France**

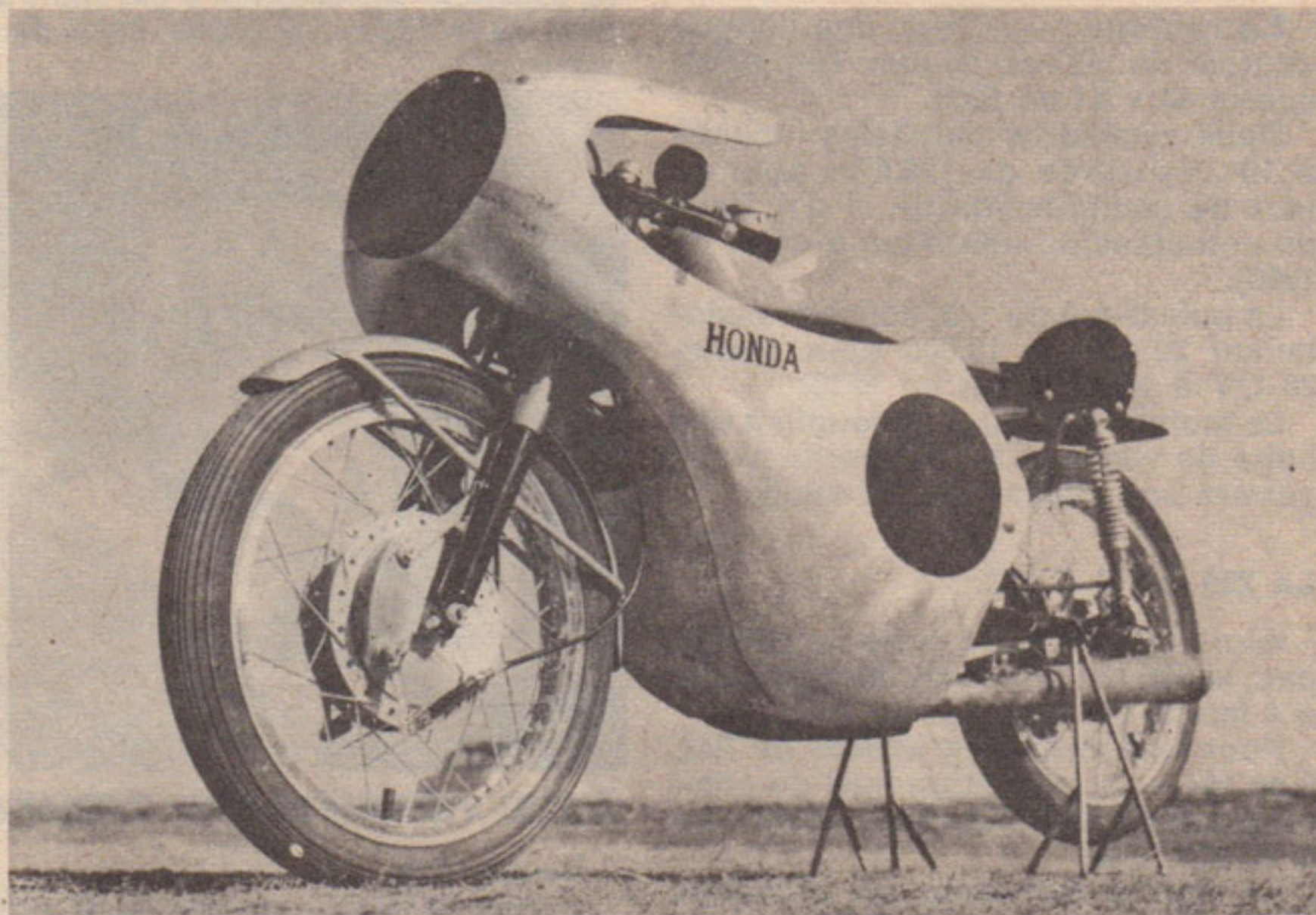
L'importante participation japonaise au Grand Prix de France, nous a permis de réunir une documentation technique sur les machines présentées sur le circuit d'Auvergne.

Cette documentation assez succincte certes, car les pilotes japonais ne sont pas bavards, revêt une grande importance, du fait des victoires successives remportées sur les différents circuits d'Europe ce début de saison 1961.

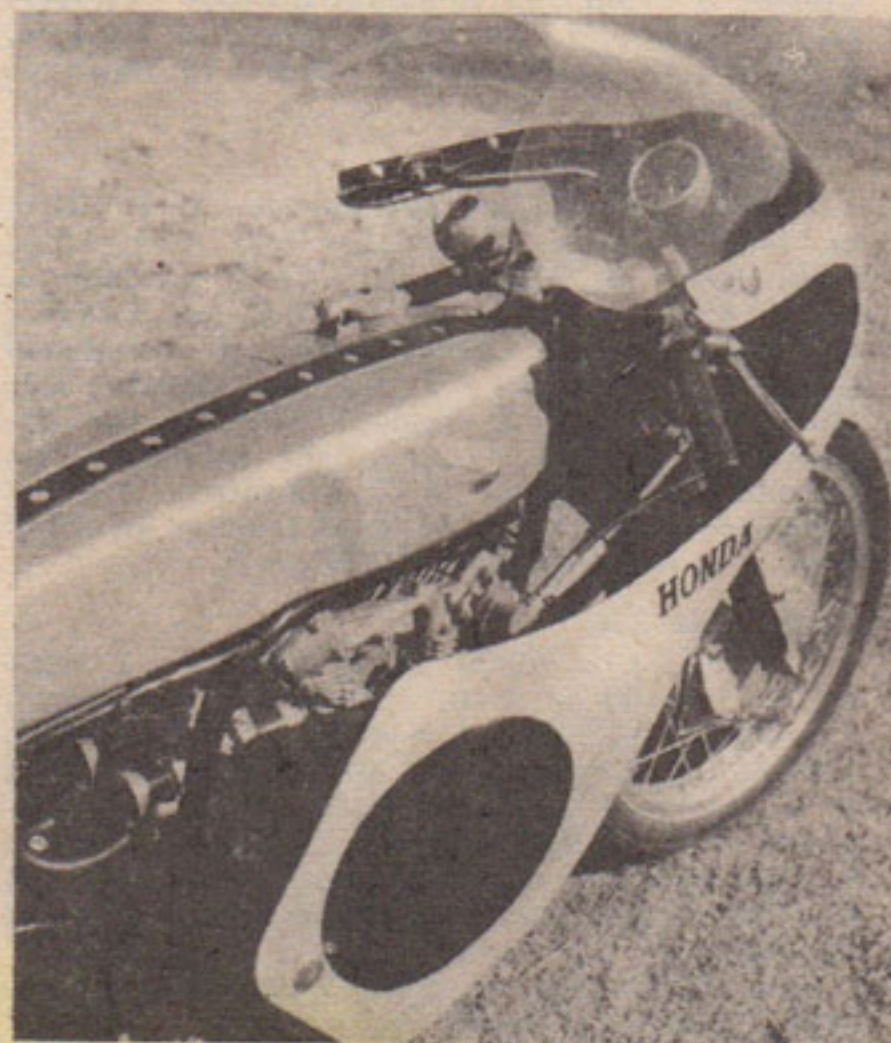
Honda alignait quatre machines en catégorie 125 cc. Elles étaient pilotées par Tom Phillis et Jim Redmann, considérés comme les chefs de file de la marque, pour les compétitions européennes, avec comme outsider Takahashi et Taveri.

Dans cette catégorie, Yamaha avait confié ses machines à Noguchi et Ito. La Suzuki était pilotée par Driver.

Pour leur première course en France, elles devaient résister aux



*La 125 cc HONDA compétition type RC 44 vue sous trois angles différents : ci-dessus de profil et ci-dessous à gauche, vue avant du carénage et du tableau de bord ; à droite, la selle à dossier et accès rapide (au centre du siège) à l'appareillage électrique (sur la 250 cc).*





assauts des M. 2 avec Degner, Sheperd, des M. V. de Forterre, Barone et Touzalin, des E.M.C. de Hailwood et Avery, des Ducati, Mondial, Paton, toutes bien connues des habitués des circuits de vitesse.

A cette importante participation internationale, les partenaires changeaient en 250, Hona, Yamaha et Suzuki, se trouvant aux prises avec les Benelli, Morini, Aermacchi, N.S.U.

De ce véritable banc d'essai, le doublé de Tom Phillis vient s'ajouter au prestigieux palmarès de Honda.

Par rapport aux modèles qui furent alignés en compétition en 1960, les versions Honda 125 et 250 pour 1961 présentent certaines modifications.

### La 125 cc type course R.C. 144.

**Le moteur.** — C'est une longue course de 42 et 45 mm (en 1961), contre 44 x 41 en 1960.

Deux cylindres parallèles inclinés à 10°, cylindrée de 126,6 cc pour un taux de compression de 11 à 1 (taux de compression identique à celui de 1960).

La puissance du 125, dépasse maintenant 20 CV à 13.000 t/mn contre 20 CV à 14.000 t/mn en 1960.

Le moteur se trouve accouplé à une boîte de vitesses à 6 rapports ce qui permet une vitesse de 180 km/h.

### La 250 cc R.C.163.

Alors que la partie cycle ne change pas, le 250 est un 4 cylindres du cycle à 4 temps (16 soupapes).

Pour une cylindrée exacte de 249,2 cc (44 x 41 mm) et un taux de compression de 10 à 1 il développe 38 CV à 14.000 T/M.

La vitesse maximum est d'environ 200 km/h.

Le poids total de la machine s'élève à 105 kg, contre 90 pour la version 125 cc.

### Les temps réalisés aux essais :

#### Classe 125 cm3

1. Taveri, 4'22" 1/10, moyenne 110,637 km/h ; 2. Hailwood, 4'23" 7/10, m. 109,965 ; 3. Degner, 4'24" 5/10, m. 109,633 ; 4. Shepherd, 4'29" 3/10, m. 107,679 ; 5. Takahashi, 4'30" 1/10, m. 107,360 ; 6. Philis, 4'30" 6/10, m. 107,161.

#### Classe 250 cm3

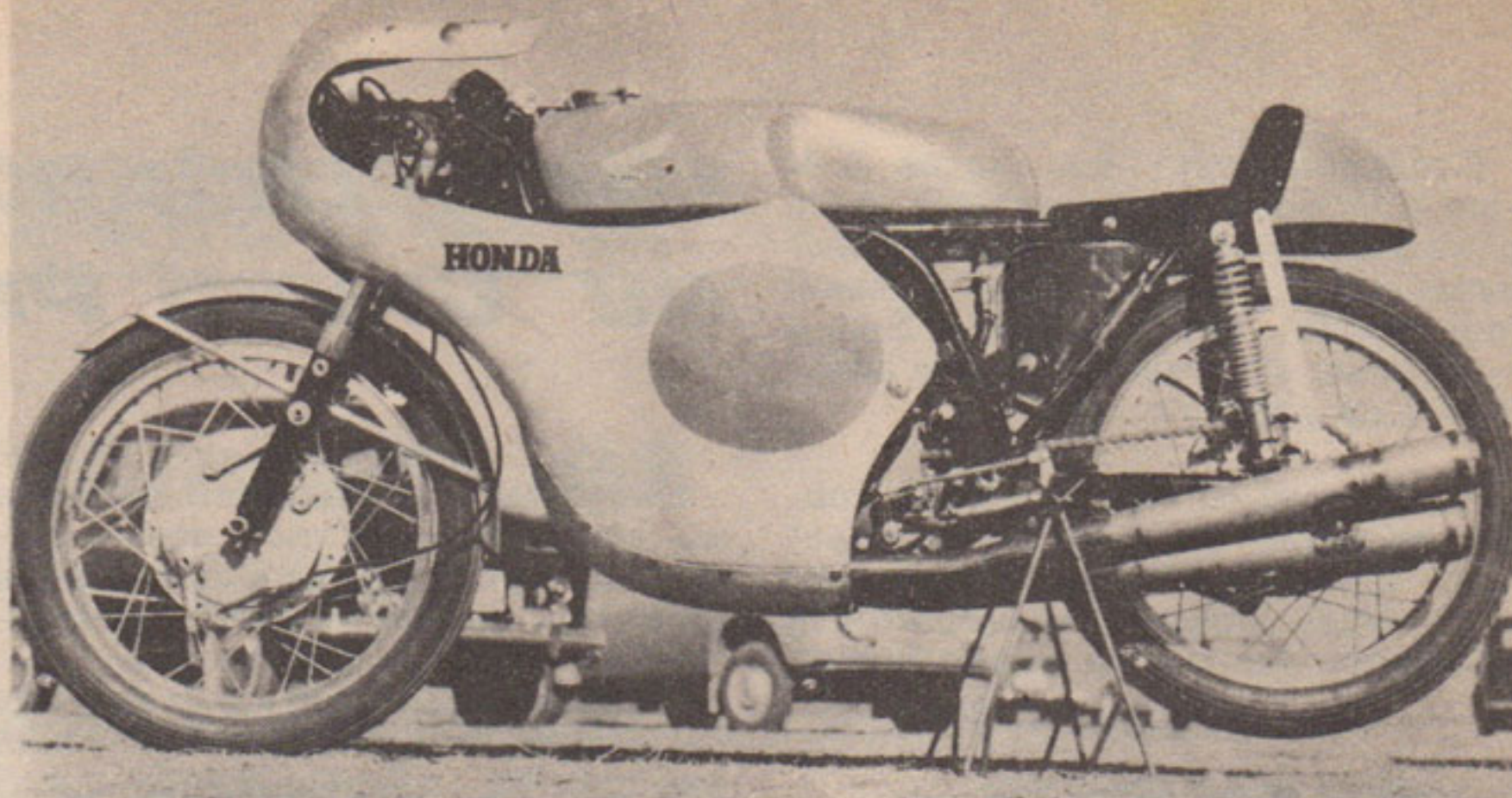
1. Hocking Gary, 3'57" 7/10, m. 121,994 km/h ; 2. Hailwood, 4'03" 4/10, m. 119,137 ; 3. Provini, 4'03" 9/10, m. 118,892 ; 4. Redman, 4'03" 9/10, m. 118,892 ; 5. Philis, 4'04" 2/10, m. 118,746 ; 6. Takahashi, 4'06 1/10, m. 117,830.

#### Classe 500 cm3

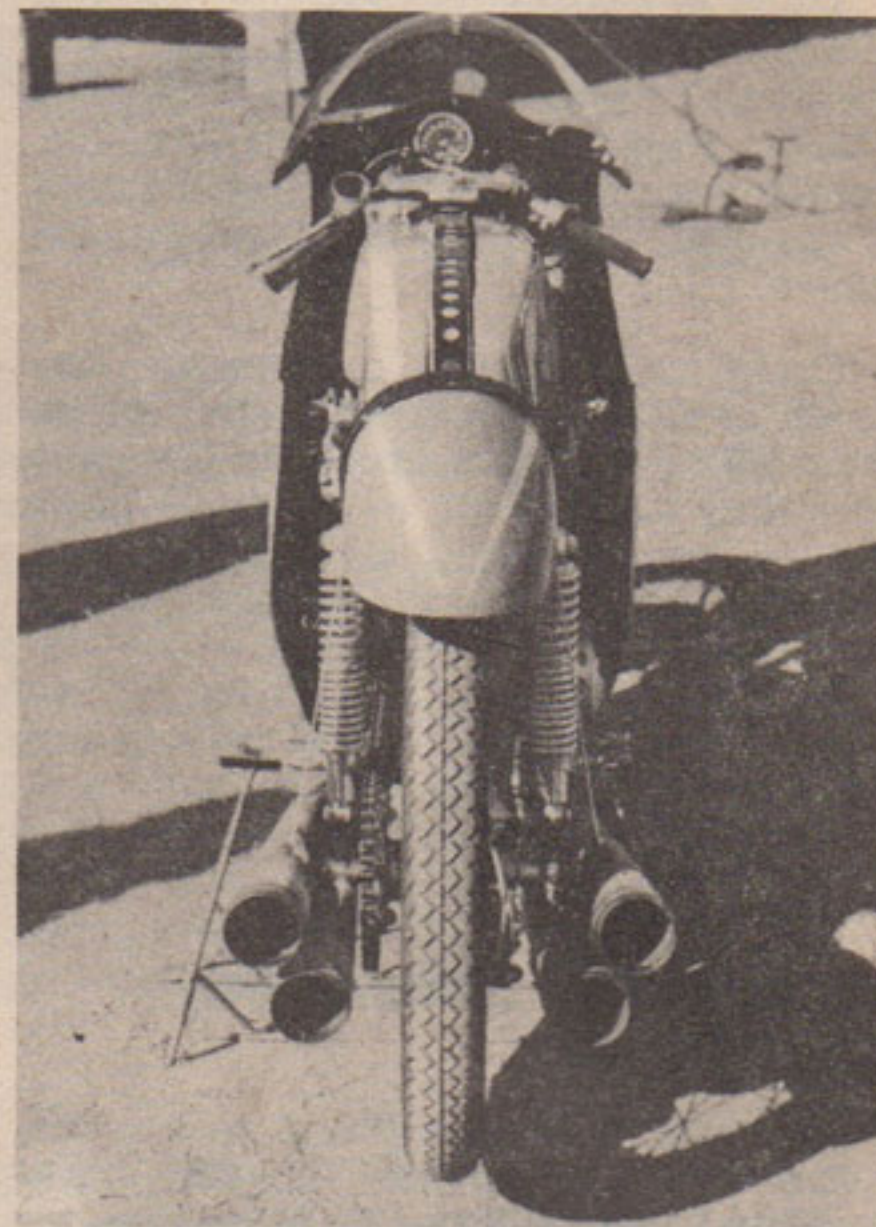
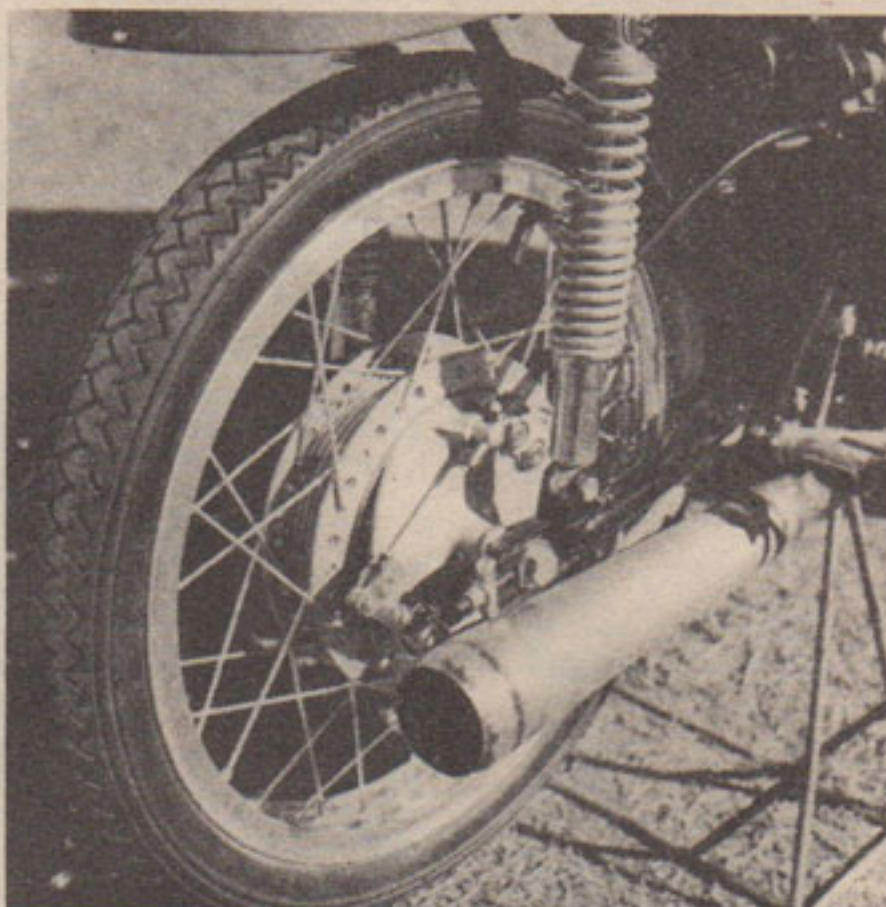
1. Hailwood, 4'37" 2/10, moyenne 104,610 km/h ; 2. Hocking, 4'52" 5/10, m. 102,647 ; 3. Paba, 4'52" 3/10, m. 99,206 ; 4. Insermini, 4'53" 2/10, m. 98,901 ; 5. Pesl, 4'57" 4/10, m. 97,505 ; 6. Bror-Erland, 5'05" 5/10, m. 94,919.

#### Side-cars

1. Scheidegger, 4'45" 6/10, moyenne 101,533 km/h ; 2. Deubel, 4'46" 5/10, m. 101,214 ; 3. Butscher, 5'06", m. 94,764 ; 4. Strub, 5'06", m. 94,764 ; 5. Lambert, 5'12" 4/10, m. 92,823 ; 6. Koll, 5'00" 5/10, m. 92,203.



La 250 cc Honda type RC 163 dans sa version 1961. (ci-dessus) A noter que dès que la machine a quitté la piste les mécaniciens s'empressent de boucher ces 4 béantes sorties d'échappement. (à gauche). Au-dessous à gauche l'arrière de la 125 cc, à droite celui de la 250 cc.



## Les résultats toutes catégories

### Catégorie 50

1. Serre, 23'15" 5/10, moyenne 83,118 km/h ; 2. Pessina, 23'18" 5/10, m. 82,940 ; 3. Pernigotti, 23'18" 9/10, m. 82,916 ; 4. Landereau, 23'42" 7/10, m. 81,529 ; 5. Chauderlot, 24'08" 7/10, m. 80,066 ; 6. Marquis, 24'09" 2/10, m. 80,038 ; 7. Couvreur Guy, 26'29" 4/10, m. 67,878 ; 8. Gailard, 28'28", m. 67,878 ; Millard, 29'08" 1/10, m. 66,353 ; 10. Couvreur Raymond, 29'27" 6/10, m. 65,621 ; 11. Michel, 29'51", m. 64,763 ; 12. Ciffreo, à 1 tour ; 13. Brulbaut, à 1 tour ; 14. Herpin, à 1 tour ; 15. Valette, à 1 tour ; 16. Lantero, à 1 tour ; 17. Chandieux, à 1 tour ; 18. Mosnier, à 2 tours.

### Catégorie 125

1. Philis (Australie), sur Honda, 55'41" 2/10, m. 112,825 km/h ; 2. Degner (All. Est), M.Z., 55'41" 4/10 ; 3. Redman (Afr. Sud), sur Honda, 56'43" 8/10 ; 4. Hailwood (G.-B.), sur E.M.C. ; 5. Taveri (Suisse), sur Honda ; 6. Takahashi (Japon), sur Honda ; 7. Svenson (Suède), sur Ducati, à 1 tour ; 8. Noguchi (Japon), sur Yamaha ; 9. Savoye (France), sur Mondial ; 10. Baronne (France), sur M.V., à 2 tours.

Record du tour par Philis et Degner en 4'13" 8/10, à la moyenne de 114,225 km/h.

### Catégorie 250

1. Philis, 1 h. 00'00" 2/10, 120,818 ; 2. Hailwood, 1 h. 00'30" 5/10, 119,809 ; 3. Takahashi, 1 h. 01'02", 118,779 ; 4. Provici, 1 h. 01'15" 4/10, 118,346 ; 5. Grasseti, 1 h. 01'52" 7/10, 117,157 ; 6. Redmann, 1 h. 03,24" 9/10, 114,317 ; 7. Shepherd, 1 h. 04'01", 113,243 ; 8. Ito, à 1 tour ; 9. Herranz, à 2 tours ; 10. Noguchi, à 2 tours ; 11. Orinel, à 2 tours ; 12. Offenstadt, à 2 tours ; 13. Baronne, à 3 tours.

Record du tour en 3'54" 5/10 par Hocking. Moy. horaire : 123,658.

### Catégorie 500

1. Hocking, 1 h. 04'26" 6/10, 119,993 ; 2. Hailwood, 1 h. 05'46" 3/10, 117,571 ; 3. Paba, à 1 tour ; 4. Marscvszky, à 1 tour ; 5. Meserli, à 1 tour ; 6. Foell, à 1 tour ; 7. Orinel, à 2 tours ; 8. Bernagozzi, à 2 tours ; 9. Goetz, à 2 tours ; 10. Comy, à 2 tours ; 11. Insermini, à 3 tours ; 12. Hoffmann, à 3 tours.

Record du tour : 3'55" 9/10 par Hocking. Moy. horaire : 122,924.

### Catégorie side-cars

1. Scheidegger, 58'53" 4/10, 106,688 ; 2. Deubel, 1 h. 00'06" 4/10, 104,529 ; 3. Strub, 1 h. 01'08" 102,762 ; 4. Butcher, 1 h. 01'24" 2/10, 102,321 ; 5. Koll, 1 h. 02'47" 8/10, 110,051 ; 6. Rohsiepe, à 1 tour ; 7. Lambert, à 1 tour ; 8. Rogliardo, à 1 tour ; 9. Curchod, à 1 tour ; 10. Fourcade, à 2 tours ; 11. Leclainche, 2 tours ; 12. Lasard, à 3 tours.

Record du tour en 4'27" 4/27 par Scheidegger. Moy. horaire : 108,444.

### Les nouveaux records du circuit.

125 cm3 - 4'1" 8/10 soit 114 km. 255 par Phillis et Degner ; 250 cm3 - 3'54" 5/10, soit 123 km. 658 par Hocking ; 500 cm3 - Le record de Surtess : 3'54" 7/10, soit 123 km. 553, reste debout. Hier, le meilleur tour a été effectué par Hocking, en 3'55" 9/10, soit 122 km 924.

Side-cars : Le record de Fath 4'27", soit 108 km. 606, n'a pas été battu. Hier, le meilleur temps a été réalisé par Scheidegger, en 4'27" 4/10, soit 108 km. 444.



# Circuit de vitesse pour les 50 cm<sup>3</sup>

**REGOLI, catégorie Juniors (ITOM)**

**ANSCHIED, catégorie Seniors (KREIDLER)**

**VAINQUEURS A ZOLDER.**

Le 4 juin dernier a eu lieu sur le circuit de Zolder le « 2<sup>e</sup> International Snelheidkoers » comprenant les catégories 50 cc Juniors et Seniors, 250, 350, 500 et side-car.

Rappelons tout d'abord le circuit, 2.700 m en forêt, presque plat, ligne droite 1.100 m environ, 2 virages à angle droit, 2 courbes et l'épingle assez rapide.

Améliorations survenues en cours d'année, virages relevés, large piste de décélération, petite maison en bois comprenant secrétariat et buvette, parc des coureurs fermé.

## La course "Juniors"

La catégorie Junior 50 cc, toujours très fournie en Belgique rendait les pronostics difficiles au départ. Nous notons malgré tout, parmi les nombreux Itom, celui de Régoli dernière version, le Motom du Hongrois Raffay et le Kreidler de Hamet, piloté par Greuze.

Au signal du Starter, 23 coureurs partent pour 8 tours, soit 21 km 600, parmi eux un seul Français, Brulbaut, dont c'est la 2<sup>e</sup> course.

Au premier passage, Greuze, Raffay, Palmitessa mènent dans l'ordre, au 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> tours Raffay passe en tête mais Regoli mal parti, remonte à la 2<sup>e</sup> place. Au 4<sup>e</sup> tour il passe en tête suivi de Raffay, Palmitessa, Bottequin et Bevilaqua qui vient souffler la 4<sup>e</sup> place à Bottequin. Brulbaut, très régulier, finit 8<sup>e</sup>.

## La course "Seniors"

Avec les Seniors, les pronostics étaient plus faciles car l'équipe Kreidler était là avec trois machines confiées à Ansscheid, Hanset et Gedlich, la lutte pour les places suivantes devait se faire entre les Itom de Vernogen et Dillelio, le Bennelli de Moisson et le Kreidler de Hanset piloté par Pelin.

Au départ 13 coureurs partent pour 22 tours soit 59 km pour la course la plus longue de la journée. Un seul Français, Chauderlot sur Itom. Au premier tour Ansscheid, Gedlich, Hanset se détachent de Dellelio, Moisson, Chauderlot, Verrogen. Pas de changement en tête jusqu'au 9<sup>e</sup> tour où Verrogen abandonne. Ansscheid avec son Kreidler, 2 carbus derniers nés de l'usine de Stuttgart, prend une confortable avance sur Gedlich et Hanset qui prennent tour à tour la seconde place. Au 16<sup>e</sup> runden, dans le feu de l'action, Gedlich tombe, repart avec une trentaine de secondes de retard, mais ne

rejoindra pas Hanset. Derrière, Moisson 4<sup>e</sup> dès le deuxième tour, ne quitte plus cette place et Dellelio abandonne au 16<sup>e</sup> tour, laissant le champ libre à Belin et Chauderlot qui terminent dans cet ordre, puis viennent Raffay, frère du Junior dont le Motom n'est pas d'usine et Nier avec un Bennelli manquant de chevaux.

## Les autres cylindrées

En 250 cc la victoire revient à Hubert sur Honda.

En side-car, lutte de bout en bout entre Curchod, Lambert et Salten qui terminent dans l'ordre. Belle course de Tiekle qui termine au ralenti.

En 350 cc et 500 cc, Thalhammer reste le meilleur, suivi de Bogaerd.

### CLASSEMENT

#### 50 Juniors - 8 tours - 21 km. 600

1. Regoli, Itom, 15'53"; 2. Raffay, Motom, 16'06"; 3. Palmitessa, Itom, 16'21"; 4. Bevilaqua (E.), Bm, 16'51"; 5. Theys, 16'53"; 6. Degli, Itom, 16'53" 2/10; 7. Bevilaqua (A.), Bm, 16'53" 4/10; 8. Brulbaut, Itom, 16'57"; 9. Bastianoni, Bm, 16'59"; 10. Raquez, Sp., 17'02"; 11. Vanhecke, 17'08".

#### 250 cc. 14<sup>e</sup> tour.

1. Hubert, Honda; 2. Ibemptinne, Aer Macchi; 3. Vervroegen, Aer Macchi; 4. Orinel; 5. Dellelio, Aer Macchi.

#### Seniors - 22 tours - 59 km. 400.2.

1. Ansscheid Kreidler, 38'54" K; Hans et Kreidler, 39'23" 1km; 3. Gedlich Kreidler, 40'04" K; 4. Moisson Benelli, 1 tour Benni; 5. Pelin Kreidler, 1 tour K; 6. Chauderlot, Itom, 2 T. Itom; 7. Raffay, Motom, 3 T. Moto; 8. Nies, Benelli, 3 T. Benelli; 9. Geus, Itom, 5 T. Itom

#### 350 cc - 18 tours - 48 km. 600.

1. Thalhammer, Norton; 2. Bogaert, Norton; 3. Richter, Norton; 4. Vogelzang, Norton; 5. Vanner, Norton; 6. Vervroegen, Aer Macchi.

#### 500 cc. - 22 tours - 59 km. 400.

1. Thalhammer, Norton; 2. Bogaert, Norton; 3. Vanner, Norton; 4. Lenz, Norton; 5. Huberts, Ibonda; 6. Orinel, Norton.

#### Side-cars 16 tours - 45 km.

1. Curchod, B.M.W; 2. Lambert, B.M.W.; 4. Reiter, B.M.W.; 5. Munninghof, Norton.

Recommandez à vos amis

**" MOTOCYCLES et SCOOTERS "**

**NOUVELLE FORMULE**

La plus documentée des Revues Spécialisées



# Premier Pas Dunlop et Trophée BP à Monthléry

LE M.C.F. a réuni de nombreux concurrents et une importante participation en 50 cm<sup>3</sup> et 175 cm<sup>3</sup>. Cette dernière catégorie fournit d'ailleurs les courses les plus animées de cette grande journée motocycliste qui avait réuni une foule de spectateurs.

En Trophée 50 cm<sup>3</sup>, Serre s'envola littéralement, donnant une impression exacte des formidables possibilités de sa frêle machine.

En 175 Trophée nous avons été surpris de voir Herranz mener la vie dure à Onda et, s'il n'avait pas eu d'ennuis mécaniques, nous aurions pu assister à un véritable duel de bout en bout, tant la virtuosité de chacun s'éta- lait et donnait un caractère de lutte au coude à coude.

Le Marseillais Chevalier qui avait un tour de retard, prit le mors aux dents, et ne voulut pas se laisser doubler une deuxième fois. La bagarre reprit avec Onda. Ce fut la série la mieux disputée.

## 125 cm<sup>3</sup>

Les autres catégories avaient des leaders de forte réputation tels : Savoye et Landereau, aussi la bagarre fut-elle rude, et c'est sur une panne de câble d'allumage que Landereau dut s'incliner, n'espérant peut-être pas avoir le dernier mot contre Savoye, mais au moins lui donner la réplique jusqu'au poteau d'arrivée.

En 250 et 350 cm<sup>3</sup> (mélangées), Insermini fit cavalier seul après l'abandon de Leroy.

Les Honda que l'on attendait ne prirent pas le départ. Les Aer-Macchi avaient pris un bon départ, Roca termina second.

## 500 cm<sup>3</sup>

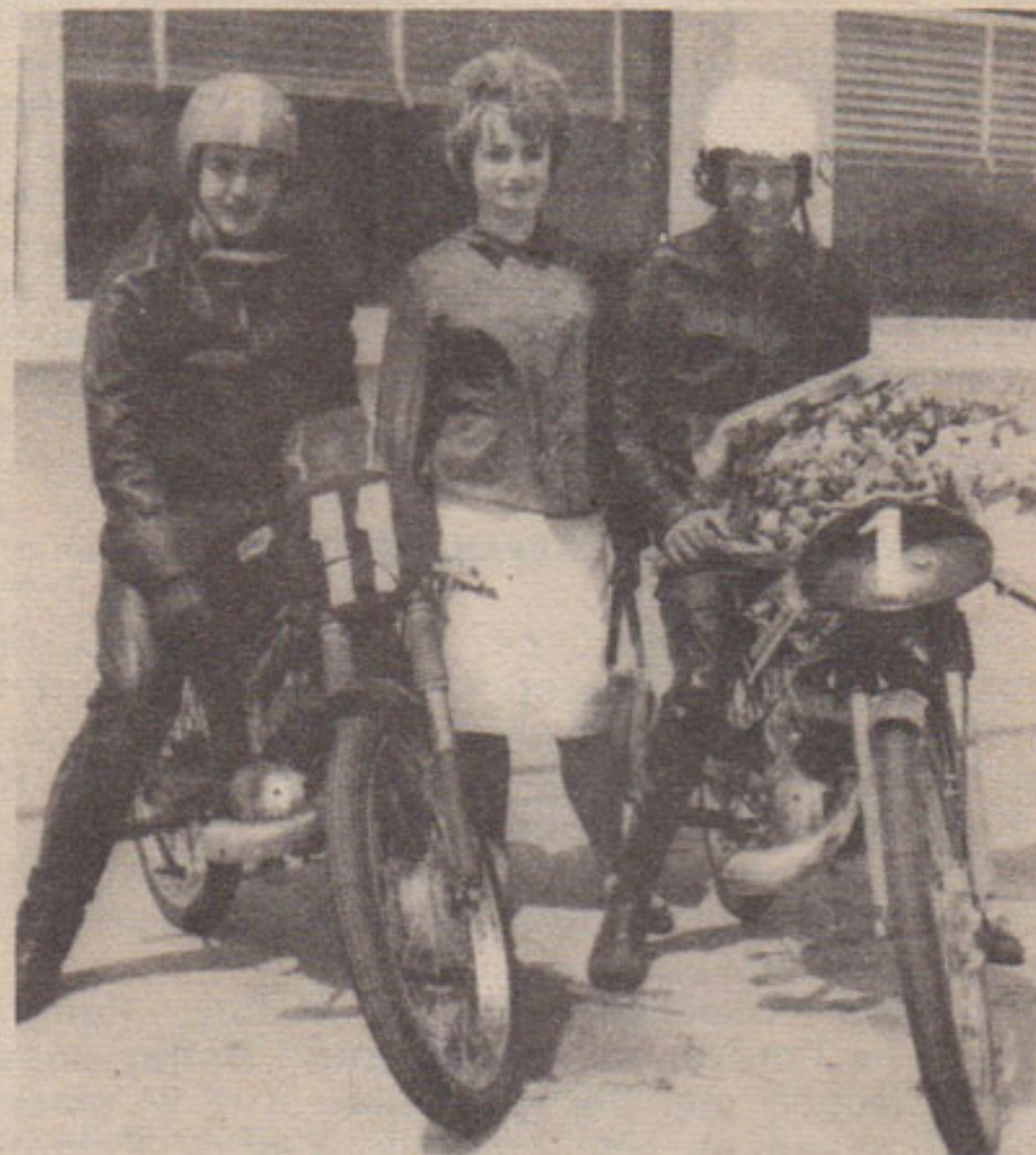
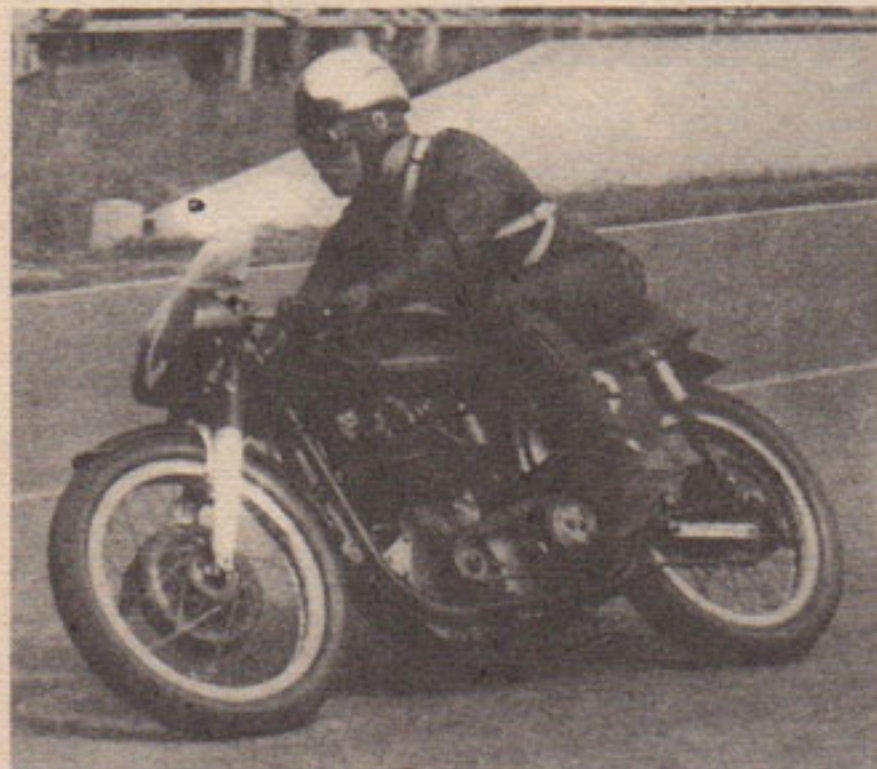
En l'absence de Bernagozzi : autre accrocheur, ce fut Vasseur sur B.M.W. qui suivit Insermini sans faiblir (catégorie sport).

De toutes façons ce fut une journée bien remplie pour le M.C.F.

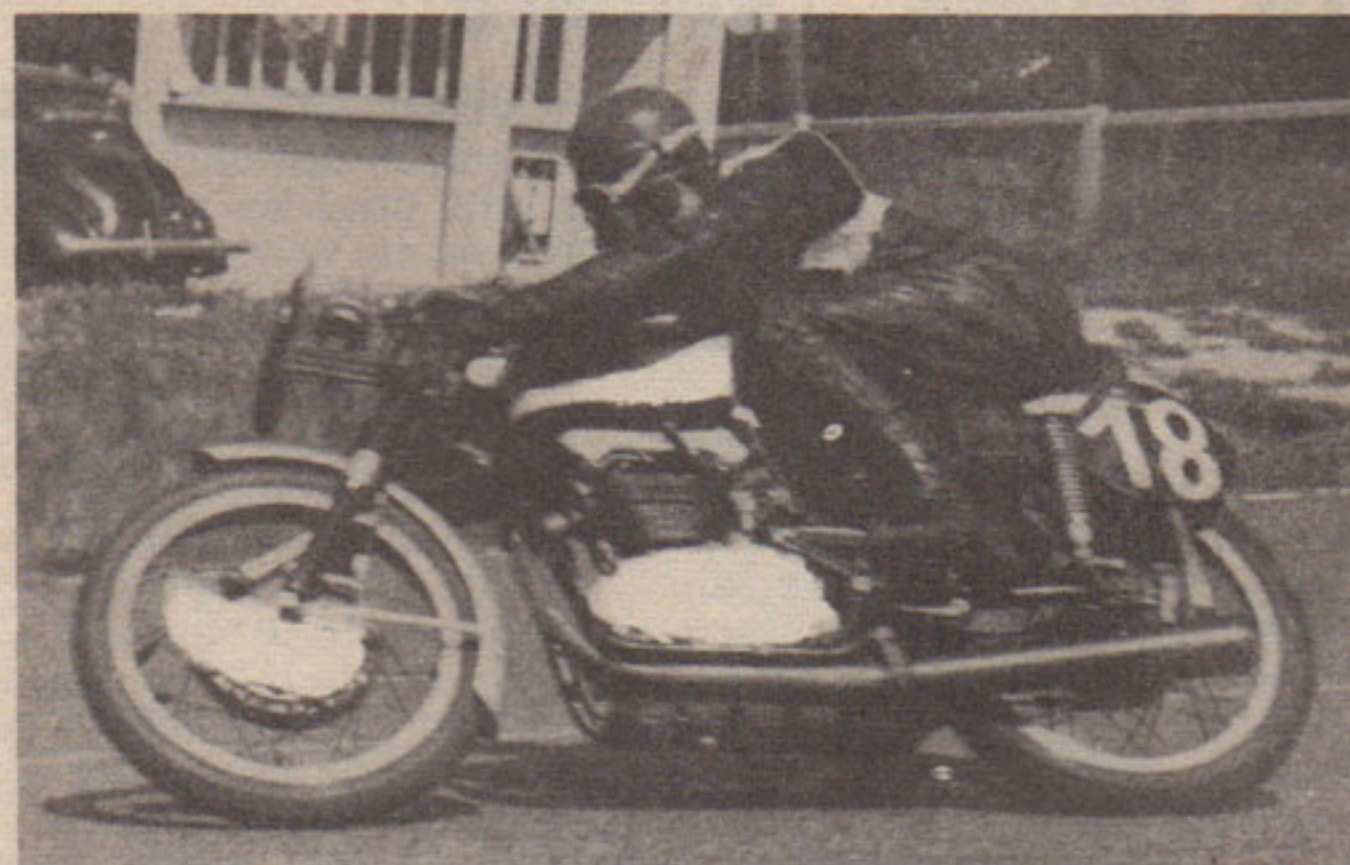
A noter que l'A.C.M.F. qui ne put organiser sa manifestation le 30 Avril, pour des raisons d'ordre politique, espère faire disputer les coupes Eugène Mauve le 9 Juillet prochain.

**J. JAFFRÉ**

*Jacques Insermini réussit un beau doublé en enlevant les catégories, 350 et 500 cc.*



*J. C. Serre (n° 1) 1<sup>er</sup> de la catégorie 50 et Ciffreo (n° 11) du M. C. Cannes, qui finit 2<sup>e</sup>. Tous deux sur Itom.*



*Savoye 1<sup>er</sup> de la catégorie 250 cc. sur Mondial.*

## TROPHÉE BP et PREMIER PAS DUNLOP

### PREMIER PAS

**Catégorie 50 cmc.** : 1. Marquis (Itom), 40,473 km, en 30'13" 1/5 (moy. 80,358 km/h) ; 2. Dayan (Peripoli), 31'35" 4/5 ; 3. Brulbault (Itom), 32'26" 2/5 ; 4. Ciffreo (Itom) ; 5. Guy Couvreur (Paloma) ; 6. Raymond Couvreur (Paloma), etc.

### TROPHÉE DUNLOP BP

**Catégorie 50 cmc.** : 1. J.C. Serre (Itom), 50,592 km en 35'43" 4/5 (moy. 84,973 km/h.) ; 2. Ciffreo (Itom), 37'46" 2/5 ; 3. Dayan (Péripoli) ; 4. Guy Couvreur (Paloma) ; 5. Brulbault (Itom) ; 6. Raymond Couvreur, etc...

**Catégorie 125 cmc.** : 1. Savoye (Mondial), 91,066 km en 53' 9" 1/5 (moy. 102,795 km/h.) ; 2. Landereau (Ducati) ; 3. Herranz (Morini), 1<sup>er</sup> catégorie Sport ; 4. Bono (Peugeot), etc.

**Catégorie 175 cmc.** : 1. Onda (Patton), 91 km 066 en 50'33" 2/5 (moy. 103,075 km/h) ; 2. Bettiol (Morini), 51'37" 2/5 ; 3. Cordesse (Morini), à un tour ; 4. Michel Barone (Ducati) ; 5. G. Boutet (Morini), 1<sup>er</sup> catégorie Sport, etc.

**Catégorie 250 cmc.** : 1. Savoye (Mondial), 91,066 km en 40'34" 1/5 ; 2. Roca (Aermacchi) ; 3. Chwardle (FNA) ; 4. Allain (Peugeot) ; 5. Robbes (Excelsior) ; 6. René Barone (Ducati) ; 7. Saintclivier (Matchless).

**Catégorie 350 cmc.** : 1. Insermini (Norton), 91,066 km, en 48'55" 2/5 (moy. 111,577 km/h) ; 2. Pinjon (Norton) ; 3. Donnerwirth (Jawa), 1<sup>er</sup> catégorie Sport ; 4. Morel (Norton) ; 5. Le-teur (BSA) ; 6. Laurent (Jawa).

**Catégorie 500 cmc.** : 1. Jacques Insermini (Norton), 101 km 185 en 54'54" 1/5 (moy. 110,580 km/h) ; 2. Vasseur (B.M.W.) 1<sup>er</sup> de la catégorie Sport, 55'45" 2/5 ; 3. Chevalier (Triumph) à un tour ; 4. Souverain (Norton) ; 5. Seurat (Norton), etc.



# RALLYE - RÉGULARITÉ

## G. M. A. C. L. :

### V<sup>e</sup> Circuit de Printemps

#### 5<sup>e</sup> CIRCUIT DE REGULARITE DE PRINTEMPS

Le Groupement Motocycliste de l'Automobile Club Lorrain organisait le 23 Avril dernier son 5<sup>e</sup> Circuit de Régularité de Printemps.

Les concurrents étaient répartis en plusieurs catégories ayant à respecter des moyennes horaires différentes: classe A (de 35 à 1000 cm<sup>3</sup>) entre 50 et 60 km/h; classe B, entre 50 et 57,5 km/h; classe C entre 50 et 55 km/h; classe D entre 48 et 52,5 km/h; classe E entre 45 et 50 km/h.

Les classes A.B.C.D.E. devaient couvrir 356 km. Pour la classe F groupant les machines de 50 à 100 cm<sup>3</sup> le parcours se déroulait sur 323 km

à la moyenne imposée comprise entre 40 et 45 km/h.

L'épreuve fut très difficile en raison des conditions atmosphériques défavorables. En effet, des pluies abondantes provoquèrent de nombreuses chutes qui devaient contraindre plusieurs concurrents à l'abandon.

Dix-neuf participants seulement furent classés sur les 31 partants.

1<sup>er</sup> classe F : coupe Assurances : Millot.

Coupe Terrot : 1<sup>er</sup> sur Terrot ; Las-serre (M. Mulet).

Coupe Ecurie Lorraine : meilleur temps en course de côte : Lambert.

#### CHALLENGES :

Inter-Clubs (A.B.C.D.E.) : M.C. de Saint-Dié.

Inter-clubs : classe F : M.C. Bourgogne.

Militaire : C.M. Sûreté Nationale.

#### CLASSEMENT CHAMPIONNAT DE FRANCE CIRCUITS REGULARITE :

1. Grosdidier (MC Saint-Dié) 13,20 points ; 2. Baudot (M. Nancéien) ; 18,20 pts ; 3. Hure (M.S. Nancéien) : 69 pts ; 4. Antoine (M.C. Saint-Dié), 76,40 pts ; 5. Thierry (M.C. Saint-Dié), 83,80 points.

## A. M. N. : IV<sup>e</sup> TOUR DE BRETAGNE

Ce titre imposant se trouve suivi d'un sous-titre entre parenthèses qui place l'épreuve dans un ordre de grandeur très différent : Circuit de régularité de Loire-Atlantique.

La veille du départ de ce rallye nous avons rencontré à Nantes, les dirigeants de l'A. M. N. qui ne nous cachèrent pas leurs difficultés qu'ils éprouvaient pour organiser leur épreuve. La principale réside dans les droits d'engagements élevés exigés des concurrents civils (de l'ordre de 100 à 120 NF, qui font des rallyes un sport coûteux si l'on ajoute encore les frais de carburant et les risques de casse mécanique. C'est ainsi que la participation militaire dépasse maintenant dans ce genre d'épreuve la participation civile alors que normalement ce devrait être le contraire.

Au Rallye de Bretagne, 21 concurrents (police et armée) se trouvaient opposés à... 9 civils.

Pourtant chacun se déclare satisfait de l'organisation, l'A.M.N. ayant pris à sa charge les frais de carburant. Pour l'an prochain si les possibilités financières du Club le permettent, les concurrents du 5<sup>e</sup> tour de Bretagne bénéficieront (peut-être) de la gratuité du séjour, etc. Ainsi les organisateurs nantais espèrent une participation civile plus importante.

Toutefois, malgré les défections du dernier moment le 4<sup>e</sup> Rallye de Bretagne a remporté un franc succès et les spectateurs de Loire-Atlantique se pressaient nombreux le long des routes en ce dimanche ensoleillé du 14 mai.

Le parcours de 331 kms devait être couvert de contrôle à contrôle à une moyenne déterminée (40 km/h de 125 à 200 cc, 45 km/h de 200 à 350 cc et de 50 km/h pour les motos de 350 cc et au-dessus.

Trois sortes de contrôle étaient installés le long du parcours : 1<sup>o</sup> Contrôle horaire, 2<sup>o</sup> contrôle de passages, 3<sup>o</sup> contrôles secrets. En outre deux zones chronométrées devaient permettre de départager les ex-æquo.

L'équipe militaire d'Avors (Cher) remporte une victoire méritée en 125 cc. Un peu moins habituée que les représentants de la gendarmerie à ce genre d'exercice ses prestations n'en furent pas moins suivies avec beaucoup d'intérêt.

Le soir tous les participants se retrouvèrent dans le Hall de Presse-Océan, pour la distribution des prix, coupes et challenges.

Au cours de cette réunion, le Président de l'A. M. N., M. Viaron, tira les conclusions du 4<sup>e</sup> Rallye de Bretagne, devant de nombreuses personnalités : M. Dassie, adjoint aux sports ;

du Colonel Lebel et du Commandant Vallenet, de la Gendarmerie de la 3<sup>e</sup> région, des Directeurs régionaux de Pathé Marconi, d'Esso Standard, de Pernod.

#### LE PALMARES

Classement du groupe bleu - 1. Chaze (Avors) ; 2. Drelon (Avors) ; 3. Cassagne (Avors) ; 4. Neveu (C.O.P.).

Classement du groupe blanc : 1. Besnard (M.C. Maine).

Classement du groupe rouge : 1. Courapied (3<sup>e</sup> région Gend.) ; 2. Trichet (3<sup>e</sup> région Gend.) ; 3. Vandeputte (3<sup>e</sup> région Gend.) ; 4. Clément (3<sup>e</sup> région Gend.) ; 5. Vallée (3<sup>e</sup> région Gend.) ; 6. Lefebvre (3<sup>e</sup> région Gend.) ; 7. Pucelle (3<sup>e</sup> région Gend.) ; 8. Baudoin (3<sup>e</sup> région Gend.) ; 9. Hocde (3<sup>e</sup> région Gend.) ; 10. Pissigot (3<sup>e</sup> région Gend.) ; 11. Barthélemy (Satory) ; 12. Texier (C.O. Pontlieue) ; 13. Tocquer (3<sup>e</sup> région Gend.) ; 14. Delattre (3<sup>e</sup> région Gend.) ; 15. Grandidier (Satory) ; 16. Legueux (Satory), etc...

Classement général individuel : 1. Courapied (3<sup>e</sup> rég. Gend), 2 pts ; 2. Trichet (3<sup>e</sup> rég. Gend), 4 pts ; 3. Van de Putte (3<sup>e</sup> rég. Gend), 7 pts ; 4. Clément (3<sup>e</sup> rég. Gend), 11 pts ; 5. Vallée (3<sup>e</sup> R.G.), 17 pts ; 6. Lefebvre (3<sup>e</sup> R.G.), 23 pts ; 7. Pucelle (3<sup>e</sup> R.G.), 24 pts ; 8. Baudoin (3<sup>e</sup> R.G.), 26 pts ; 9. Hocde (3<sup>e</sup> R.G.), 27 pts ; 10. Pissigot (3<sup>e</sup> R.G.), 30 pts ; 11. Barthélemy (Satory) et Texier (C.O.P.), 48 pts ; 13. Tocquer (3<sup>e</sup> R.G.), 51 pts ; 14. Chaze (Avors), 67 pts ; 15. Delattre (3<sup>e</sup> R.G.), 69 pts ; 16. Grandidier (Satory), 77 pts ; 17. Drelon (Avors), 85 pts ; 18. Legueux (Satory), 86 pts ; 19. Pavy (C.O.P.), 87 pts ; 20. Dubillot (3<sup>e</sup> R. G.), etc...

#### Classement par équipes militaires :

1. 3<sup>e</sup> Région gendarmerie, 13 pts.  
2. Versailles Satory, 194 pts.  
3. C.M.S.N. d'Avors, 697 pts.

Classement de l'équipe civile :  
I.C.O. Pontlieue, 294 pts.



# G. M. B. : Trophée du Beaujolais

Dimanche 9 Avril le Club Motocycliste Beaujolais ouvrait la saison en organisant son deuxième rallye, baptisé cette année Trophée du Beaujolais et comptant pour le Championnat de Ligue. Il mettait en jeu, également le Challenge "Louis Perrin" en souvenir du camarade décédé accidentellement, en rentrant de Castellazo en 1960.

C'est un parcours particulièrement sinueux, mais avec l'aide d'un temps splendide, s'élançèrent plus de trente concurrents. A l'arrivée on pouvait remarquer un homme particulièrement heureux, le Président Poput n'avait aucun "pépin" à déclarer.

Aussi pour l'année prochaine les organisateurs envisagent quelques kilomètres supplémentaires afin que leur rallye compte pour le Championnat de France.

Les dirigeants du C.M.B. qui avaient profité de l'occasion pour mettre sur pied une concentration avec l'espoir de réunir une cinquantaine de concurrents dans la capitale du Beaujolais, furent largement récompensés et même dépassés par

les événements, puisque c'est 120 machines, amenant 180 participants qui se donnèrent rendez-vous à Villefranche.

## TROPHEE DU BEAUJOLAIS CLASSEMENT DU CIRCUIT DE REGULARITE

### Catégorie cyclomoteur.

1. Michel C.M. Beaujolais

### Catégorie 125 cm3.

1. Notton M.C. Lyon ; 2. Pachot (Beynost).

### Catégorie 175 cm3.

1. Violland (U.M.A. Bourg) ; 2. Fister (M.C.L.) ; 3. Jimbert (M.C.L.) ; 4. Ribeyron (Tarare) ; 5. Combrichon (Tarare) ; 6. Berger (Bourg).

### Catégorie 250 cm3.

1. Thiboud (U.M.A. Bourg) ; 2. Meunier (U.M.A. Bourg) ; 3. Delorme (Tarare) ; 4. Bailly (Panis-sières) ; 5. Bouhard (Tarare) ; 6. Gochen (M.C.L.)

### Catégorie 500 cm3.

1. Raffin (A.M.C.C. Lyon) ; 2. Gallix (A.M.C.C. Lyon) ; 3. Brossette (C.M. Beaujolais) ; 4. Vuarllat (Feurs) ; 5. Durand (Tarare) ; 6. Solly (Tarare).

## CLASSEMENT DU CHALLENGE " LOUIS PERRIN "

1. U.M.A. Bourg 600 pts. ; 2. M.C. Lyon 720 pts ; 3. Tarare 1140 pts .

## CONCENTRATION

1. Racer Club de Tuon ; 2. Moto Scooter Club d'Aix les Bains ; 3. Ecurie Provence Sport ; 4. Paris ; 5. Marcigny ; 6. Roanne ; 7. Feurs ; 8. St-Etienne ; 9. Châlons ; 10. Tarare ; 11. Besançon ; 12. Panisnières ; 13. Mâcon ; 14. Bourg 15. M.C. Lyon.

## Concentration Motocycliste Franco-Suisse

Pour la 11<sup>e</sup> année consécutive, le 7 mai dernier, l'Amicale Motocycliste du Doubs organisait à Besançon sa Concentration Motocycliste Franco-Suisse dans le cadre de la Foire Exposition Comtoise.

Sur 30 clubs inscrits 23 étaient présents, dont 13 suisses et 10 français, le dimanche matin ; le temps peu sûr ayant découragé certains parmi les plus éloignés.

On comptait ainsi 150 motos, scooters et side-cars, 80 voitures et quelques 550 participants. Tous les clubs comportant au minimum 5 machines soit presque la totalité, reçurent une coupe ou objet d'art de valeur proportionnelle à son classement.

A citer parmi les plus remarquables les coupes du département du Doubs, de la Foire-Exposition Comtoise, K.L.G. et Terrot, les vases splendides de la Ville de Besançon et de la Société Française B. P.

En résumé très bonne journée pour les participants et la propagande du Tourisme à motocyclette.

Le classement fut le suivant :

1. M. C. Broyard de Payerne (Suisse) ; 2. M. C. Giromagny (France) ; 3. M. C. St. Imier (Suisse) ;

4. M. C. du Beaujolais-Villefranche (France) ; 5. M. C. Fribourg (Suisse) ; 6. M.C. Côte Neuchâteloise (Suisse) ; 7. M.C. Schlossberg (Suisse) ; 8. Lorraine Lambretta Club (France) ; 9. M.C. du Cornet (Suisse) ; 10. A.T. Terrot de Dijon (France) ; 11. M.C. Pully (Suisse) ; 12. M. Club B.M.W Genève (Suisse) ; 13. G.M. de Vagney (France) ; 14. V.M.C.M. Montbéliard (France) ; 15. Lambretta Club de Reims (France) ; 16. M. C. Amis de la Montagne (Suisse) ; 17. M. C. Bullet (Suisse) ; 18. M.C. Sonceboz (Suisse) ; 19. U.S. Cheminots de Dijon (France) ; 20. M. C. Franc-Montagnard (Suisse) ; 21. A.S. des Graves de Vichy (France) ; 22. M. C. le Locle (Suisse) ; 23. M.C. Dolois (France).

## EN ALGÉRIE :

### La course de côte de Bouzareah

La course de côte de Bouzareah, dénommée Grand Prix B.P., qui se déroule chaque année, sur les hauteurs d'Alger, a été organisée pour la huitième fois, par le C.C.B.O. et son Président François Cerdan.

Tout le long du parcours qui mène à la coquette station estivale, plusieurs milliers de spectateurs, assistèrent aux matchs à deux, que se livrèrent nos as de la moto.

Parmi ceux-ci, citons en premier lieu, le champion de France, national, des 500 cm<sup>3</sup>, René Goetz qui se distingua particulièrement, en enlevant brillamment, les catégories 175, 350 et 500 Compétition.

C'est actuellement, l'un des meilleurs pilotes et ses victoires ne se comptent plus.

M. René Calleja, chronométrateur international, assisté de M. Penalver, apportait son concours ainsi que M. Roméo, directeur de la Course.

#### RESULTATS TECHNIQUES

125 cmc. Sport : 1. Bouteldja (Terrot), en 2'13" 4/10 ; 2. Petrusa, 2'15" 3/10.

175 cmc. Compétition : 1. René Goetz (Morini, en 1'47" 9/10) ; 2. Lucien Perez (Puch), en 1'50" 7/10.

250 cmc. Sport : 1. L. Perez (Puch), en 1'57" 9/10 ; 2. Mouley Ali (Java), en 2'05" 1/10.

250 cmc. Compétition : Mauvais départ de Goetz : 1. L. Perez (Puch), 1'49" 2/10 ; 2. R. Goetz (Mondial), 1'49" 3/10.

350 cmc. Série : 1. Ruggia (Jawa), 1'53" 7/10 ; 2. Lopez (Horex), 1'58" 9/10.

350 cmc. Compétition : Assante Robert sur Norton, fait une chute, à une centaine de mètres de l'arrivée alors qu'il se trouvait en tête.

René Goetz (coupe en main), vainqueur de la course de côte de Bouzareah (Alger) en 175, 350 et 500 cc (catégorie compétition).

De notre correspondant Y. Chevalier

1. René Goetz (B.S.A.), en 1'43" 9/10 ; 2. Robert Assante (Norton), en 3'10" 9/10.

500 cmc. Sport : 1. Boudaroux (Norton), en 1'45" 3/10 ; 2. Guercy (Norton), victime d'une chute.

500 cmc. Compétition : Le Champion de France national, René Goetz sur B.S.A. réalise le meilleur temps de la journée en 1'39" 6/10, s'attribuant la coupe 33 export.

2. Petrusa sur Norton, vainqueur de la catégorie l'an passé.





# MOTO-BALL

par Jacques BART

## VITRY-LE-FRANÇOIS : UN CLUB QUI LUTTE

Second au classement de la Poule finale du Championnat de France 1960, Vitry-le-François a bien mérité sa place par les efforts qu'il a fournis tout au long de la saison dernière et son dernier match contre Camaret, où il succomba par 1 à 0 prouva qu'il était capable de donner la réplique aux meilleurs.

Créé en 1933 le « Moto-Ball Club Vitryat » fut présidé, pendant environ un an, par M. Losteter et depuis avril 1934, c'est M. Juif qui en tient les rênes. Vingt-sept années de présidence, voilà qui constitue sans doute un record !

L'actif M. B. C. Vitryat groupe près de vingt joueurs « licenciés » ce qui lui permet de constituer deux équipes officielles disputant, l'une le Championnat de France, l'autre le Challenge Georges Landais. Les douze machines qui composent le parc sont entretenues par « Marcel », le mécano, qui excelle à les conserver en parfait état. Six de ces motos sont des Nougier qui sont utilisées par les joueurs de l'équipe disputant le Championnat.

Comme la majorité des clubs de Moto-Ball, celui de Vitry-le-François rencontre bien des difficultés, particulièrement d'ordre financier : le coût des machines et les dépenses faites pour leur entretien est élevé ; de plus, l'an dernier, les dirigeants ont estimé que le mauvais temps leur a fait perdre 50 % sur les recettes habituelles.

Il est évident qu'à côté de ses soucis, les brillants résultats obtenus par ses joueurs (sa seconde équipe fut 3<sup>e</sup> au Challenge G. Landais), et les succès remportés encouragent le M. C. B. Vitryat à persévérer... Ce qui semble lui réussir si l'on en juge par le classement actuel.

### Championnat de France

En Zone Nord, Vitry-le François est toujours en tête du Championnat de France avec 15 points devant Orly, qui détient encore la seconde place à deux points du premier, écart dû aux deux matches nuls consentis par ce club devant Châlons et le S.U.M.A. de Troyes. Derrière les leaders, les positions des suivants ont légèrement variées puisque l'on trouve le S.U.M.A. et Châlons *ex-aequo* avec 12 points, puis Saint-Denis (9 pts), Houlgate et Villefranche (7 pts), tous deux descendus de la troisième à la sixième place ; seul Courbevoie a conservé sa position qui est, momentanément espérons-le, la dernière avec cinq matches perdus sur cinq joués. Tous ces clubs ont disputé le même nombre de rencontres.

En Zone Sud, Camaret et Carpentras surpassent cette année encore tous leurs adversaires, et semblent bien partis pour se retrouver en demi-finale. L'un et l'autre n'ayant perdu aucun match, Camaret a acquis 21 points et Carpentras, avec un match de moins, 18 points. Viennent ensuite La Seyne (7 m. 15 pts) *ex-aequo* avec Valréas, Cavaillon (7 m. 13 pts), Monteux (6 m. 12 pts), Bollène (6 m. 11 pts), Caladois (7 m. 7 pts), Grenoble (6 m. 7 pts), Marignane (2 m. 2 pts).

On retrouve donc aux premières places, cette saison, tous les Clubs qui se disputèrent l'an dernier le titre convoité. Ce sont les mêmes qui parvinrent à se hisser en demi-finale, ou peu s'en faut, de la Coupe de France. Il semble donc que cette saison n'apportera aucune surprise, mais que, par contre, elle permettra d'assister à une belle bataille entre ces équipes.

### Coupe de France

En Zone Nord Drancy, le Métro et Versailles ont été éliminés au 1<sup>er</sup> tour. Au second tour, Saint-Denis étant exempt, Orly a écrasé Courbevoie par 12 à 1, Châlons a battu Villefranche par 4 à 3, Troyes I, Vitry par 8 à 0, tandis que Troyes II triomphait d'Houlgate par 2 à 1 et que Vitry I se jouant de Saint-Fargeau terminait sur le score de 13 à 1.

Pour le troisième tour il restait donc en tête : Orly-Saint-Denis - S.U.M.A. I - S.U.M. A II - Châlons - Vitry I.

En Zone Sud Cavaillon bat Bollène 3 à 2, Caladois surclasse Grenoble (4 à 0), tandis que Monteux tombe sous les coups de Camaret (0 à 3) et que La Seyne et Valréas font match nul (3 à 3).

### Challenge Georges Landais (2<sup>e</sup> division).

Les équipes secondes de Vitry et de Troyes se trouvent en tête, le classement étant le suivant : 1. S.U.M.A. (4 matches-10 pts) ; 2. Vitry (3 m. 7pts) ; 3. Saint-Fargeau (2 m. 4 pts) ; 4. Drancy (2 m. 3 pts) ; 4. Métro (2 m. 3 pts) ; 6. Versailles (1 m. 1 pt).

L'Équipe de Vitry-le-François





## SCOOTER MOTOCYCLE CLUB DE NICE COTE D'AZUR.

Mettant à profit le temps magnifique qui continue à régner sur toute la région méditerranéenne, le Scooter-Motocycle-Club Cote d'Azur a fait preuve au cours de ces dernières semaines d'une activité débordante qui lui a permis de s'enrichir de quelques nouvelles coupes et challenges.

Le 30 Avril à Impéria (Italie), le club remporte le 1<sup>er</sup> prix des clubs étrangers ainsi qu'une médaille et le prix de la plus jeune conductrice.

Le 7 Mai 1961, le club participe parallèlement à la Concentration d'Avignon (1 coupe pour le club venant du lieu le plus éloigné) et à la Concentration d'Alba (Italie) : 1 plaquette pour le premier club étranger et une coupe pour la meilleur présentation.

Le 14 Mai, concentration de Toulon, Le Scooter Motocycle-Club de Nice renouvelle sa victoire de l'an passé et conserve pour la deuxième année consécutive le magnifique challenge "Reine Hauspiez" (1<sup>er</sup> Club au nombre de points) grâce au déplacement de 35 participants. Un autre prix lui est également décerné pour sa magnifique tenue lors du défilé.

Le 21 Mai 1961, le club se déplace à Marseille bien décidé à gagner pour la troisième fois et définitivement le challenge de la Sûreté Nationale. Cet effort devait être récompensé puisqu'en plus du challenge deux autres coupes étaient ramenées à Nice : une pour le premier club de la L.M.R.P. et une pour la présentation lors du défilé.

Le lendemain, 22 Mai, à Sanary-sur-Mer, le Scooter-Motocycle-Club de Nice se classe 2<sup>ème</sup>, battu de peu par Aix-les-Bains.

Parallèlement à tout ceci, il est bon de noter que le club prépare activement sa 8<sup>ème</sup> Concentration Internationale. Un programme de choix attend tous les participants.

## Nos lecteurs écrivent ...

Soldat en Algérie et abonné à votre Revue, je vous avais fait savoir que le numéro 225 ne m'était pas parvenu pour une cause inconnue. Je tiens à vous exprimer mes remerciements pour la rapidité avec laquelle vous m'avez fait parvenir l'envoi complémentaire.

J'apprécie le sérieux avec lequel vous essayez de satisfaire vos lecteurs. Je profite de l'occasion qui m'est donnée pour vous dire tout le bien que je pense de vos reportages sportifs qui montrent votre attachement à la compétition motocycliste, malheureusement trop critiquée et pourtant pleine d'intérêt. Il est regrettable que le public ne soit pas mieux informé lorsqu'un Grand Prix doit se disputer. La radio, de même que les grands quotidiens ne font que très rarement état d'une course. Certains sont franchement contre, mais d'autres auxquels je n'avais pu m'empêcher de faire remarquer leur prise de position, m'ont fait remarquer, à juste titre, que bien souvent les Clubs organisateurs ne daignent pas leur faire part de l'organisation de leurs épreuves. Un grand quotidien du matin m'a répondu que lorsqu'un organisateur lui envoyait le détail de sa manifestation, il l'insérait dans son journal au même titre que n'importe quel sport. Les organisateurs se font du tort eux-mêmes, souhaitons qu'ils le comprennent assez rapidement. Quel dommage que beaucoup de dirigeants de Clubs n'aient pas suivi l'évolution de la mécanique et qu'ils paraissent ignorer l'existence de la publicité.

J'ai touché un des nombreux problèmes dont résulte l'impopularité de la compétition motocycliste mais il y aurait beaucoup à dire. Je crois qu'il serait quand même souhaitable qu'il y ait des rapports plus étroits entre la presse, la

radio, la télévision, le cinéma et les dirigeants sportifs.

Je termine, Monsieur le Directeur, en vous priant d'accepter l'expression de mes sentiments distingués.

Soldat LESAGE Serge  
3<sup>ème</sup> Compagnie  
S.P. 86.566

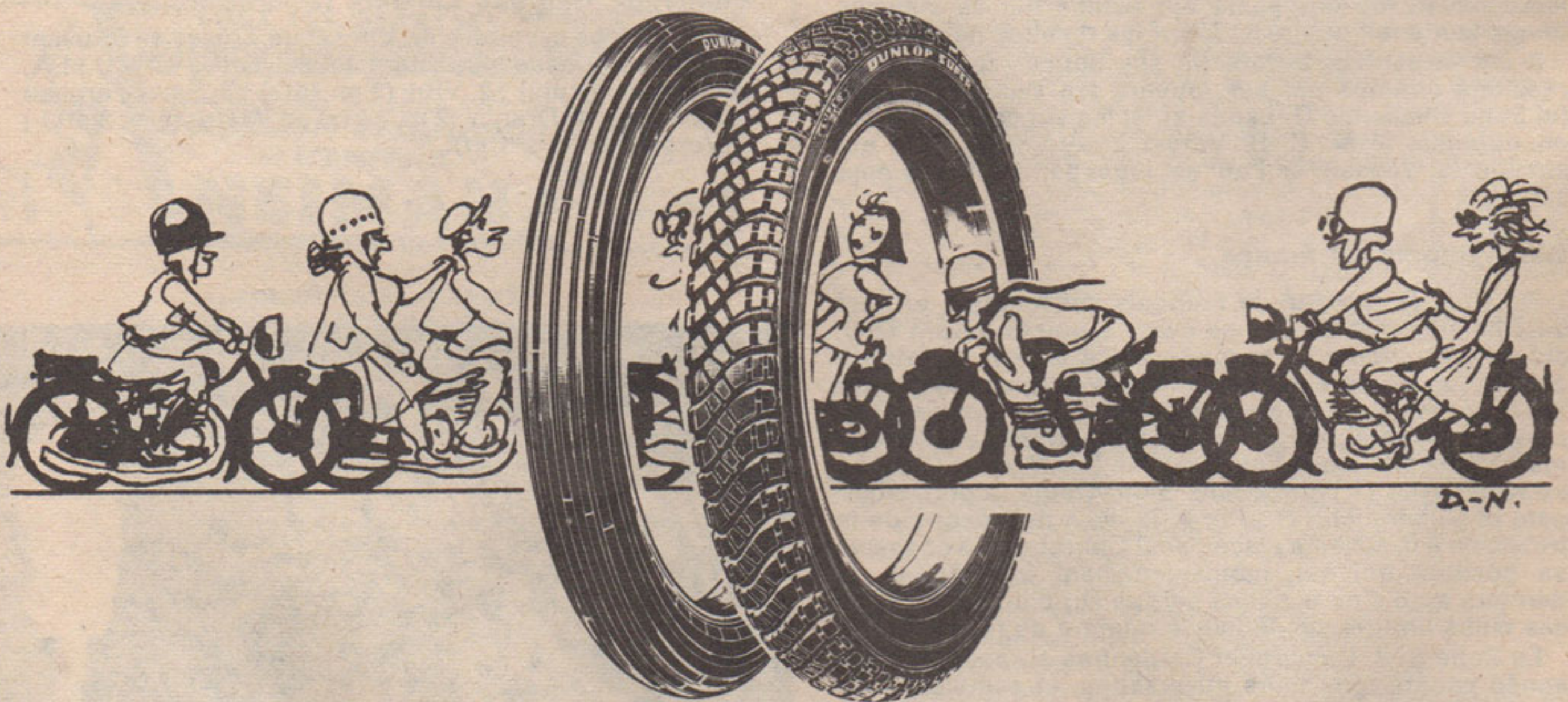
A.F.N.

★

## Les motos Honda sont exposées à Dynamic-Sport

Les fameuses motos Honda, fabriquées au JAPON, sont arrivées à DYNAMIC-SPORT. Dans toutes les courses internationales où ces motos sont présentées, elles arrivent en tête (au TT couru récemment, les 6 premiers en 125 sont des HONDA, et les 5 premiers en 250 sont également des HONDA !). Les 250 et 300 cm<sup>3</sup> sont livrables dès maintenant, les 250 cm<sup>3</sup> Super-Sport arriveront courant juillet. Ce sont toutes des ACT bicylindres à démarreur électrique. Machines rapides et d'une grande robustesse. La maison DYNAMIC-SPORT reprend tous les « DEUX ROUES » et consent de très intéressantes conditions de crédit.

## POUR VOTRE MOTO



## PNEUS

# DUNLOP



# VI<sup>ème</sup> Concours Technique de la petite cylindrée

## Peugeot sort vainqueur de cette confrontation technique.

Mobylette, Guilietta, Gitane et Itom suivent de très près.

Malgré la défection remarquée et expliquée par la grève des transport à la veille de la manifestation, les organisateurs décidèrent de lancer tout de même le VI<sup>e</sup> Concours 1961. Il eut donc, malgré les événements, lieu les 20 et 21 mai 1961, à Châtillon-la-Borde et Le Châtelet-en-Brie (S.-et-Marne).

Une seule catégorie, celle des machines de série sports) fut retenue par les organisateurs. C'était d'ailleurs celle qui intéresse le plus la jeune génération.

Afin de représenter cette catégorie, plusieurs représentants de firmes alignaient au départ : Peugeot, Mobylette, Gitane, Guilietta, Itom.

Parmi ces maisons, plusieurs firent appel aux Equipes Sportives de la Petite Cylindrée du Moto-Club des Cheminots Sportifs de Paris. Chaque machine possédait deux pilotes à l'exception d' (une) Itom qui fut conduite par le même pilote durant dix heures.

Le circuit de 6 km 500 de route départementale au sol goudronné, a été préparé par les Ponts et Chaussées de Le Châtelet-en-Brie. Les crevasses avaient disparues ; l'herbe des bas côtés était fauchée ; le centre de la chaussée signalé par une bande jaune ; enfin tous les virages étaient jalonnés de plaques réfléchissantes pour le parcours nocturne.

Wonder assurerait la signalisation des croisements, l'entrée du parc par des lampes à lumière intermittente ainsi que l'éclairage du poste de contrôle et de chronométrage.

Après les opérations de pesage et le passage devant les appareils de contrôle du son du Laboratoire de la Préfecture de Police de Paris.

Cibie s'occupa du réglage de la lumière.

Le départ eut lieu à 0 h 15, de Châtillon-la-Borde. Ce fut une véritable envolée dans la nuit, envolée qui devait durer jusqu'à 10 heures du matin.

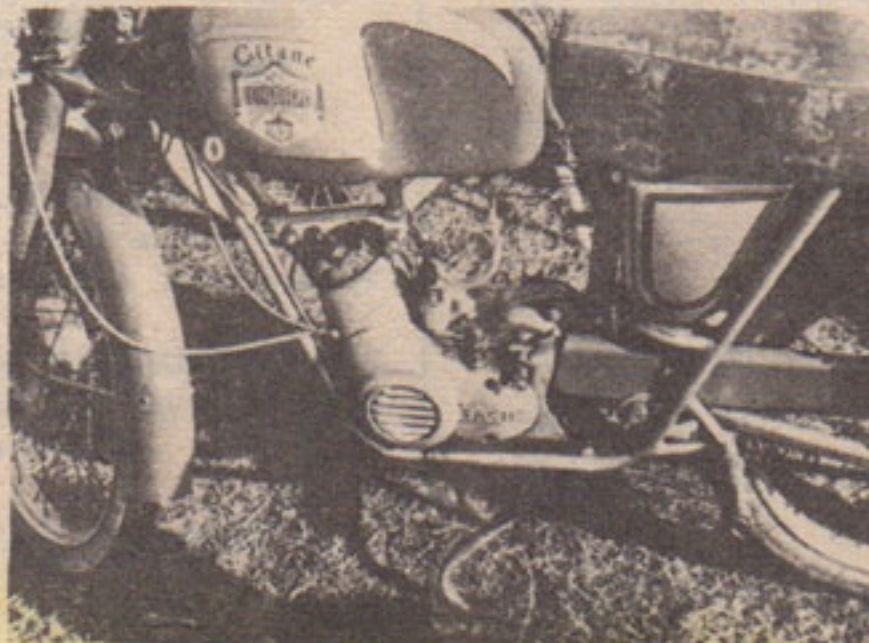


Quelques participants du V<sup>e</sup> Concours Technique. Notons le n° 9 sur Peugeot qui a su tirer profit des enseignements reçus à l'École de Compétition du Club des Cheminots Sportifs et classer son cyclomoteur Peugeot devant des modèles plus récents et réputés comme plus rapides.



Un passage des concurrents qui pour des jeunes virent dans un style pur.

Un Gitane très admiré par les spectateurs, c'est une mécanique rationnelle et le Gitane-Sachs ne manque pas d'allure.



## Le Palmarès

1. Peugeot (machine ayant obtenue le minimum de points de pénalisations sur l'ensemble des Tests = + 42) ; 2. Guilietta — 14 ; 3. Mobylette, — 494 4. Gitane, 1.076 ; 5. Itom, 1912, etc...

Prix constructeurs moteurs : Coupe des Ets Silicoil.

1. Peugeot, Moteur.  
Prix constructeurs motocycles : Coupe Municipalité de Le Châtelet.

1. Peugeot.  
Test de consommation-endurance : Coupe Bougies Floquet.

1. Peugeot BB Sport, moyenne imposée 45 km/h. Exécutée : 54 km/h 740. Km parcourus : en 10 heures : 552 km 500. Consommation aux 100 km : 2 litres 287. Bonifications = + 196 pts. Pénalisation = 0 pt. ; 2. Guilietta-Peripoli : = + 6 pts, distance : 533 km, moy. 52 km/h 802, 2 l 363 ; 3. Mobylette-sport : = — 476 pts, distance : 481 km, moy. 47km/h 563, 2 l 551 ; 4. Gitane-Sachs = — 1.058 pts, distance : 552 km, moy. 54 km/h 787, 2 l 914 ; 5. Itom = — 1.872 pts, distance : 416 km, moy. 41 km/h 136, 3 l 028 (en rodage).

Prix endurance : Machine et Pilote : Prix Brampton-Maxivie.

Pilote Girard du M.C. Cheminots Sportifs de Paris, sur Itom (Pilote solo durant 10 heures, machine ayant 450 km au départ).

Prix Silence : Coupe Fédération Française de Motocyclisme :

1. Moteur Peripoli (Guilietta), 89 Décibels.  
Prix Freinage : Coupes D... et Ricard :  
1. Ex-aequo : Mobylette et Gitane, 18 pts.  
Prix Patriarche : Meilleures équipes : Equipes Sportives du Moto-Club des Cheminots Sportifs de Paris et du M. C. de Sucy.



# CHRONIQUE DE L'OCCASION

par Le Chaland

## L'ACHAT D'UN MOTOCYCLE D'OCCASION A CRÉDIT

Un Agent de marques doit être en mesure de répondre aux désirs d'une clientèle chaque jour plus exigeante, non seulement pour le choix de la machine mais aussi pour le service après vente.

Et les problèmes sont très différents selon qu'il s'agisse de véhicules neufs ou d'occasion. En effet, dans ce dernier cas la reprise de l'ancien véhicule entre également en ligne de compte.

Dynamic-Sport dispose de deux étages d'ateliers où travaillent des mécaniciens spécialistes pour l'entretien et la réparation de tous les «deux roues». Il va sans dire que l'usager peut compter sur ces mécaniciens spécialisés dans chaque marque et être assuré d'obtenir un travail exécuté avec soin et compétence.

Par ailleurs, on peut dire que toutes les marques importantes de «deux roues» motorisés sont représentées par Dynamic-Sport et les différents modèles de ces marques sont exposés dans le vaste hall de la maison.

En ce qui concerne les cyclomoteurs, par exemple, le choix s'étend du plus simple utilitaire aux modèles «sport» les plus affirmés, en passant par les cycloscooters dont la vogue s'affirme grâce aux avantages qu'ils procurent: transport de deux personnes et protection suffisante. Voici d'ailleurs la liste des marques représentées rue Montmartre: Vivi, Peugeot, Péripoli-Giulietta, Itom, Flandria, Puch, N.S.U., Skipper, Motom, Vélosolex, Paloma.

Les scooters Vespa et Lambretta (le modèle français et le modèle italien) tiennent compagnie au fameux scooter Rumi, le bicylindre bien connu et apprécié pour ses foudroyantes accélérations.

En ce qui concerne les motos, citons encore: B.S.A., Triumph, N. S. U., Puch, Jawa, Terrot et la fameuse moto japonaise Honda.



Outre les véhicules neufs, Dynamic-Sport offre un grand choix d'occasions récentes, révisées et vendues avec garantie totale (pièces et main-d'œuvre gratuites pendant la garantie). Et ceci pour toutes les marques citées plus haut.

A chaque acheteur de «deux roues», neuf ou d'occasion, Dynamic-Sport remet une Carte de Fidélité donnant droit à 5% de remise sur tout achat d'accessoires. Les machines neuves ou d'occasion sont livrées avec carte grise au nom du client.

En outre, des services spéciaux sont mis à la disposition de l'acheteur qui désire s'assurer aux meilleures conditions.

Pendant la période de garantie, le client ne débourse pas un centime pour les vidanges et les graissages. Des milliers de clients sont satisfaits de cette formule de vente.

Dynamic-Sport, pour la vente à crédit, offre des conditions vraiment intéressantes. Qu'il s'agisse de «deux roues» neufs ou d'occasion, l'intérêt est minime. Evidemment, les machines d'occasion laissées en reprises peuvent servir de premier versement. Et la maison vend à crédit (et expédie) dans toute la France.

Enfin, le visiteur éventuel ne manquera pas de noter que les casiers du magasin contiennent les pièces détachées nécessaires pour les réparations à effectuer sur tous les modèles des marques offertes au choix de l'acheteur.

Pour le client, le fait que les Etablissements de la Rue Montmartre représentent un aussi grand nombre de marques et offrent une gamme aussi étendue de modèles, est une garantie de l'impartialité du vendeur qui pourra guider son choix en toute connaissance de cause. Sur simple demande, est adressée (joindre un timbre pour la réponse) la liste des occasions garanties. Dynamic-Sport répond d'ailleurs à toute demande de renseignements et se charge de toutes les formalités de carte grise ou d'assurance (sur demande) sans aucun dérangement pour le client.

Voici donc une formule de vente, nous en présentons d'autres prochainement.

à NEUILLY..., Pte Maillot

**L'Agence "SPORTS-LOISIRS"**  
**VANNOD et Cie**

vous conseillera utilement  
au mieux de vos intérêts

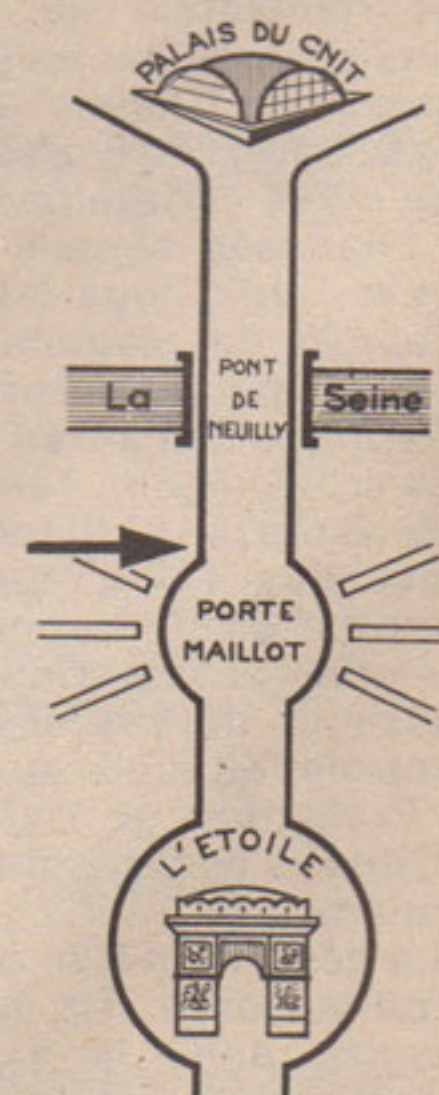
**ASSURANCES** tous risques  
tarifs préférentiels, Autos, Motos, Cycles  
Paiements fractionnés sans surtaxe  
garantie immédiate  
Défense, Recours, Expertises  
Etudes de contrats

**CRÉDIT-AUTO**  
véhicules neufs et d'occasion  
Transactions commerciales et privées

**FINANCEMENT** par le crédit à la  
consommation en biens d'équipement  
professionnel

**Ouvert le Samedi**

**GRAND PARKING, 41, Avenue de Neuilly**  
Métro Pte Maillot - MAI 90-40



Groupes de C<sup>ie</sup> d'Assurances  
et d'Ets Financiers Agréés



Le Marché de l'occasion a pour objet d'indiquer aux usagers du Deux Roues la valeur approximative des machines. Indications utiles lors de l'établissement des polices d'assurance, les prix mentionnés sont le reflet de l'ensemble des transactions effectuées dans la région parisienne.

Les prix indiqués en **Nouveaux Francs** s'appliquent à des machines en parfait état mécanique et de présentation impeccable. Bien entendu ces prix ne constituent que des approximations qui, en aucun cas, ne peuvent engager la responsabilité de **Motocycles**.

Pour tout renseignement concernant le marché de l'occasion, écrire à **Motocycles** en joignant une enveloppe timbrée pour la réponse. Indiquer principalement la cylindrée, le type et l'année de fabrication.

### NOS ADRESSES SÉLECTIONNÉES

MARQUES	cylindrée ou type	1954	1955	1956	1957	1958	1959	1960
ARIEL	350 cm <sup>3</sup>	850	950	1 150	1 200	1 500	1 700	1 950
	500 mono	900	950	1 050	1 150	1 500	1 550	1 760
	500 twin	1 300	1 600	1 800	1 900	2 350	2 400	2 600
B.M.W.	650 twin	1 400	1 500	1 750	2 250	2 400	2 600	2 800
	250 cm <sup>3</sup>	1 200	1 400	1 600	1 900	2 200	2 700	3 100
	500 cm <sup>3</sup>	2 000	2 900	3 100	3 300	3 750	4 150	4 500
B.S.A.	600 normale	1 850	2 450	2 700	3 000	3 450	4 000	4 200
	R 68	2 650	3 050	3 300	3 700	4 250	4 500	4 800
	R 69	—	—	—	—	—	—	—
D.K.W.	175 cm <sup>3</sup>	—	—	—	—	1 300	1 400	1 700
	250 cm <sup>3</sup>	650	750	950	1 050	1 300	1 500	1 800
	350 cm <sup>3</sup>	900	1 000	1 100	1 200	1 300	1 500	1 800
HOREX	500 monocyl.	1 050	1 150	1 100	1 200	1 400	1 900	2 100
	A 7	1 250	1 450	1 650	2 000	2 200	2 400	2 700
	Startwin	1 500	1 800	1 800	2 000	2 200	2 400	2 700
I.F.A.	Golden	1 580	1 750	1 900	2 300	2 600	3 280	3 400
	Road Rocket	—	—	—	2 650	3 000	3 000	3 600
	125 cm <sup>3</sup>	—	—	—	—	—	—	—
JAWA	250 cm <sup>3</sup>	1 350	1 500	1 650	1 700	2 250	—	—
	350 cm <sup>3</sup>	—	—	—	—	—	—	—
	Regina	1 050	1 250	1 300	1 600	1 800	2 300	—
LAMBRETTA	Imperator	—	—	2 000	2 200	2 400	2 600	—
	350 cm <sup>3</sup>	—	—	600	800	850	—	—
	250 cm <sup>3</sup>	600	800	1 050	1 200	1 500	1 600	1 800
MANURHIN	350 cm <sup>3</sup>	800	1 100	1 300	1 450	1 700	1 800	2 000
	250 cm <sup>3</sup>	—	—	—	—	—	—	—
	350 cm <sup>3</sup>	—	—	—	—	—	—	—
MATCHLESS-AJS	125 LD	500	650	700	750	950	1 000	1 100
	150 LD	—	500	600	650	800	900	1 000
	Fourgon bâché	500	600	850	1 050	1 250	1 500	1 700
MOTOBÉCANE	Fourgon tôlé	700	950	1 050	1 250	1 450	1 700	1 900
	75 cm <sup>3</sup>	—	—	200	300	350	400	—
	AV 32 S	1 300	1 450	1 700	1 800	2 200	2 400	2 500
N.S.U.	AV 51	1 400	1 500	1 750	1 900	2 250	2 400	3 100
	AV 78	1 800	2 050	2 400	2 500	2 900	3 100	3 300
	D 45	—	—	2 550	2 800	3 100	3 200	3 400
NORTON	Moby.	100	110	130	150	170	190	—
	Montagne	120	140	150	180	190	220	—
	Z 46	350	400	250	260	300	350	400
OCCASIONS RÉCENTES	Z 54	250	300	500	550	600	650	—
	Z 2 C	300	350	400	450	500	550	—
	Z 23 C	450	500	600	650	700	750	—
GARANTIE TOTALE	350 cm <sup>3</sup>	—	—	750	750	800	800	—
	Quickly	—	250	300	350	350	450	600
	125 cm <sup>3</sup>	—	900	1 000	1 250	1 250	1 350	1 500
LAMBRETTA - CHATELET	250 cm <sup>3</sup>	800	900	1 100	1 600	1 800	2 000	2 300
	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—
MOTOBÉCANE	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—
DYNAMIC-SPORT	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—
LAMBRETTA - NORD	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—

OCCASIONS RÉCENTES  
**Ch. KRAJKA**  
CHAMPION DE FRANCE DE VITESSE  
81, Rue Saint-Maur  
FN - AJS - ROYAL-NORD

MOTO-HALL HABERT  
78, Av. des Ternes 17<sup>e</sup> - GAL. 78-95  
Agent officiel **VÉLOCETTE**  
Occasions toutes marques  
ÉCHANGE et CRÉDIT

FAITES CONFIANCE A  
**ROGER SCEAUX**  
Le spécialiste de l'occasion et des pièces de récupération pour motos toutes marques  
33, Rue des Panoyaux 20<sup>e</sup> - MÉN. 98-81

OCCASIONS : GARANTIE TOTALE  
**LAMBRETTA-CHATELET**  
13, Bd Sébastopol - CEN.39-63/33-74/44-97

OCCASIONS : GARANTIE TOTALE  
**LAMBRETTA - NORD**  
145, Bd Magenta 10<sup>e</sup> - TÉL. LAM 54-24

GARANTIE TOTALE  
Choix de MOTOS - SCOOTERS - CYCLOMOTEURS  
LISTE OCCASION C/ 3 TIMBRES  
EXPÉDITION ET CRÉDIT PROVINCE  
**DYNAMIC-SPORT** 149, rue Montmartre  
Paris 2<sup>e</sup> - GUT. 19-30 - Métro Bourse

**MVS**  
**MOTOBÉCANE**  
1, BOULEVARD BRUNE - PARIS 14<sup>e</sup>

**50 OCCASIONS**  
**Garantie Totale**  
44, rue Paul-Barruel 15<sup>e</sup>  
TÉL. IEC. 60-53



# Le marché de l'occasion

MARQUE	cylindrée ou type	1954	1955	1956	1957	1958	1959	1960
PEUGEOT	Bima	90	100	130	170	190	220	—
	BB 1 L	—	—	—	250	270	320	—
	BB 2	—	—	—	—	—	350	—
	BB 2 sport	—	—	—	—	—	450	550
	Scooter	—	—	400	450	500	600	700
	125 Std	300	400	400	450	650	750	—
	125 select.	350	450	450	500	550	600	800
	175 cm³	250	300	400	500	600	700	—
	250 cm³	—	—	—	600	750	850	—
	TN	—	—	—	300	500	700	—
PUCH	125 SV	700	900	1 000	1 200	1 300	1 400	1 500
	175 SVS	600	900	1 000	1 100	1 300	1 300	1 500
	175 SVS	600	1 000	1 100	1 200	1 300	1 400	—
	250 TF	400	—	—	—	—	—	—
	250 SG	—	1 050	1 200	1 200	1 500	1 700	1 900
	250 SGS.	—	1 050	1 250	1 500	1 600	1 700	—
ROYAL ENFIELD	Crusader	—	—	1 800	1 950	2 200	2 550	2 700
	Crusader sport	—	—	—	—	—	—	—
	Bullet 350	—	1 500	1 700	1 950	2 550	2 600	2 900
	Bullet 500	—	1 700	1 800	2 300	2 650	2 650	2 800
	Bullet cross 350	—	1 800	1 900	2 300	2 750	2 750	2 950
	Bullet cross 500	—	1 700	2 200	2 500	2 550	2 800	2 900
	Minor 500	—	—	—	2 500	2 750	2 850	2 950
	Super Meteor	—	—	1 700	2 200	2 750	2 800	2 900
	Constellation	—	—	—	2 200	2 800	3 250	3 500
	Formichino	—	750	950	1 100	1 250	1 400	1 500
Form. sport	—	700	900	—	—	1 600	1 700	
Junior	—	—	—	—	—	—	—	
SIMSON (Anc. AWO)	250 cm³	—	—	700	800	900	1 000	—
TERROT	Terromatic	—	—	120	180	220	250	—
	"ville"	—	—	180	260	280	320	—
	"luxe"	—	—	—	—	—	—	—
	ETM	300	400	450	500	—	—	—
	ETD	300	400	450	500	—	—	—
	ETDS	—	400	450	500	—	—	—
	EDV	—	—	—	550	—	—	—
	EDL	—	—	—	600	—	—	—
	Tenace	—	—	—	—	750	850	—
	Fleuron	—	—	—	—	700	800	900
Ténon sport	—	—	—	—	—	800	950	
Tournol	—	—	—	—	900	1 000	1 100	
Rallye	—	—	—	—	1 000	1 200	1 500	
350 cm³	450	450	—	—	—	—	—	
500 cm³	600	700	800	—	—	—	—	
TRIUMPH	Speed twin	—	—	—	—	2 100	2 600	2 900
	T 100	—	—	—	—	2 400	2 800	3 150
	Thunderbird	—	—	—	—	2 400	2 900	3 250
T 110	—	—	—	—	2 800	3 200	3 350	
VELOSOLEX	—	80	120	140	160	180	240	
VESPA	125 cm³	400	550	650	800	900	1 000	1 150
	150 cm³	—	750	850	900	950	1 080	1 200

Tous droits d'adaptation réservés.

## RAPID - MOTO

STOCKISTE BSA

Expédition immédiate contre remboursement  
Occasions vendues avec contrats de garantie  
Crédit sur neuf et occasion

6, rue Dailly, ST-CLOUD - MOL 21-29

## 50 OCCASIONS

**Garantie totale**

44, rue Paul-Barruel 15°

TÉL. LEC. 60-53

UTILITAIRES 200 Kg SOLYTO

OCCASIONS RÉVISÉES

Motocycles et scooters d'occasion  
Toutes MARQUES

**Roger DEGUSSEAU**

58, rue de Buzenval - ROQ 98-31

## Carburateurs DELL ORTO

Pour toute Commande Zone Parisienne

**M. OLIVARI 74, rue de Rome - Paris**

et tous AMORTISSEURS HYDRAULIQUES

CYCLOMOTEURS et MOTOS

## R. KIÉNÉ

BMW - PUCH - TERROT

PERIPOLI - PALOMA - F. MORINI

Occasions garanties

73, quai du Point du Jour,

BILLANCOURT  
MOL 64-02

## ROYAL - ENFIELD

NEUVES ET D'OCCASION

P. PSALTY - IMPORTATEUR

80, av. des Ternes 17° - Tél. ÉTO. 55-52

CRÉDIT - ÉCHANGES - EXPÉDITIONS

Connaissez-vous la **GARANTIE TOTALE**  
de **DYNAMIC-SPORT** 3 mois (pièces et main-d'œuvre gratuites)

CHOIX de Scooters - motos - cyclomoteurs - toutes marques

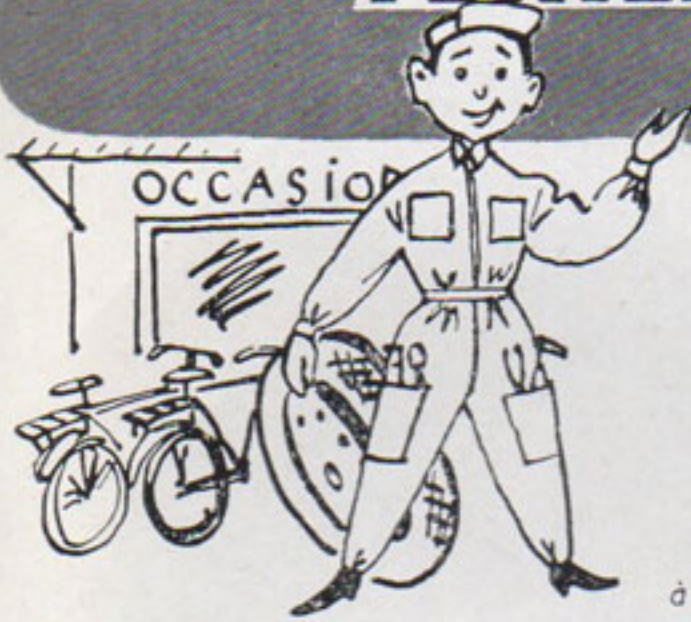
149, rue Montmartre Paris (2°) - GUT. 19-30 - Métro Bourse

Liste occasions c/ 3 timbres  
Expédition et crédit province



# PETITES

# ANNONCES



La ligne de 39 lettres,  
signes ou espaces :

3 NF

payable à la commande

L'abonnement donne droit à 6 lignes  
à utiliser pendant la durée de l'abonnement.

Ex. propr. Solde Voitur. util. nves.  
Solyto une cond. Mochet et un sport Vallé.  
CREDIT Voitures 1 CV. Sans permis,  
136, route de Versailles, CLAMART (S.).

Agents Motoristes, je paie très cher  
Lambrettas à la casse. MENET, 18, av.  
G.-Clemenceau, NANTERRE (Seine).

TRIUMPH Thunderbird 950 NF et  
100 motos, scooters, 10 autos crédit,  
reprises B.F., 10, av. de St-Ouen. PARIS  
(18<sup>e</sup>).

### CRÉDIT DE SUITE

Intérêt gratuit, 1/4 comptant Assurance  
comprise. GARANTIE.

### 200 motos et scooters

Ttes mques françaises et étrangères, 50  
Vespa et Lambretta. ALAZARD,  
47, av. de Clichy, PARIS (fond cour côté  
cinéma). Accès et parking dans la cour.

DS Luxe 49 cm<sup>3</sup> - 3 vitesses PUCH  
1.200 kms comme neuve, avec accessoires  
MAUGUIN 2, rue de l'Union ARCUEIL  
(à partir de 19 heures).

A vendre : N.S.U. Max 250 b et b prix  
B.M.W. R 12 épave complète. Moteur  
Triumph hérisson THOMAS, 43, Rue  
F. Cambon COSNE Nièvre.

Part. Vd. 500 NORTON Type 88 exc. état  
2.800 NF - ANGLADE, 11, Rue Ste Cathé-  
rine BAYONNE (B.-P.)

Bel ensemble-500 Vélocette M.S.S., 54 side  
Précision sport-état impec. - 1.400 NF -  
Déplacement poss. LESEIMPLE, 70,  
Rue de Montigny ARGENTEUIL (S. & O.).

Vends 250 TERROT 12.500 Kms parfait  
état général, cause départ, prix à débattre.  
SEBASTIA C. BRUGUIERE (Gard).

Vends 250 PUCH SGS. 1956 1150 NF.  
COLOMBEL. Institution St-Vincent, SEN-  
LIS (Oise) Tél. 260.

Cause double emploi vends moto 125  
RUMI Sport 17.000 km réels parfait état  
et bien entretenue. ROBIN Jacques chez  
M<sup>me</sup> CANONGE, 48, rue de la Charité  
LYON (2<sup>e</sup>).

Vends cause naissance BMW 600 cm<sup>3</sup>  
Sport (R. 68) Excellent état 2.500 NF.  
J. DUMAS 69, rue Manin Paris XIX<sup>e</sup>.  
Tél. Bot. 30-51.

MOTO RECORD BMW TRIUMPH BSA  
NORTON liste contre deux timbres  
MOTO RECORD 151, Rue MARCADET  
Paris 18<sup>e</sup> MON. 24-40.

Vends 600 NORTON 1956 type 99 très  
bon état. PLIQUE Villa Romec Rue de  
la Danse des Treilles MONTPELLIER.

### A. DUBOIS LEVALLOIS-MOTOS

Agent officiel  
B.M.W. - B.S.A.  
occasions vendues avec  
garantie totale

B.S.A., ARIEL, B.M.W., NORTON,  
SUNBEAM.

Achats, échanges, reprises aux meilleures  
conditions.  
58, rue A.-Briand, Levallois-Perret. Télé-  
phone PER. 19-73.

J'ACHETE COMPTANT toutes motos  
et scooters. B.F. 10 av. de St-Ouen.  
PARIS (18<sup>e</sup>).

Zündapp - T.W.N. Périgoli - Side Steib.  
L. FRANCOIS, 88, rue des Rosiers.  
SAINT-OUEN (Seine). - ORN. 79-61.

Prenant ma retraite, je cède à prix très  
avantageux mon atelier de réparations  
motos avec outillage complet et bail. Me  
voir sur place. WERECKE, 43, Av.  
d'Italie. PARIS 13<sup>e</sup>.

STOCK Pièces détachées : VESPA SCOO-  
TER. Prix Achat 8.500 NF. sacrifiées  
à 4.500 NF. 8 pl. Constantin Pecqueur.  
ORN. 80-92.

ACHETE MOTO-RECORD 151, rue  
Marcadet, Paris 18<sup>e</sup> Métro Lamarck.  
Tél. MON. 24-40.

ROYAL, AJS, HOREX. CRÉDIT 80 %/  
Voitures ID 19, DAUPHINE, 4 CV, Sides-  
cars Steib Précision. MOTO-RECORD.  
151 rue Marcadet, PARIS 18<sup>e</sup>. MON 24-40-  
Métro Lamarck.

Motobécane, Alma Guiller, Scooter RUMI,  
Mobylette. Des occasions à très bas prix.  
Crédit 12 mois. BIANCO, 92, Av. Cresson.  
ISSY. Tél. MIC. 22-39.

Vends B.M.W. 51/3. 500 cm<sup>3</sup> 1953.  
Bas Prix. T. bon état.  
Ligue Motocycliste du Dauphiné, CHAM-  
BÉRY (Savoie).

Part. vend raison santé B.M.W. R 26-10.  
700 km - état neuf - accessoires - Eugène  
MERLE, Sous-Préfecture de GRASSE  
(Alpes-Maritimes).

Crédit Moto Occasion - Voir LLOYD  
FRANÇAIS, 14, rue Séguier, PARIS  
(6<sup>e</sup>). Tél. DANton 52-81.

## Bulletin d'abonnement à MOTOCYCLES

14, rue Brunel, PARIS-17<sup>e</sup>

11 NUMÉROS PAR AN

UN AN . . . . . 10 NF

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

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

NOM : .....

ADRESSE : .....

Belgique : S.A.P.P.E.L., 20, rue des Comé-  
diens, Bruxelles C.C.P. 3-86 - 1 an... Fr. 140

Suisse : M. LANG, 145, Gundeldinger-  
strasse, Bâle C.C.P. V. 10.442 - 1 an.. Fr. 14

Tous autres pays : C.C.P. Paris 2.834.83, NF 12  
Changement d'adresse..... NF 0,60

L'abonnement partira du numéro.....

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

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



Toujours pour le même prix!

1 chaîne  
qui en vaut



1<sup>a</sup> *Spéciale Cyclo*

à traitement Delta  $\Delta$

**SEDIS**

**Depuis 5 ans...**

SEDIS affirme qu'un cyclomoteur doit être équipé d'une chaîne de qualité spéciale, en raison de ses dures conditions d'utilisation et du manque de protection de cet organe vital contre la pluie et la boue; c'est la raison pour laquelle il a lancé sur le marché la chaîne SPECIALE CYCLO A TRAITEMENT DELTA.

**Depuis 5 ans...**

toute l'industrie du cyclomoteur reconnaissant cet impératif a adopté et continue d'utiliser la SPECIALE CYCLO SEDIS.

**Depuis 5 ans...**

des centaines de milliers d'usagers ont confirmé la supériorité de cette chaîne exceptionnelle.

**Depuis 5 ans...**

grâce à sa SPECIALE CYCLO A TRAITEMENT DELTA, SEDIS s'est classé à l'avant-garde de la technique.

**et déjà 5 ans de succès !**

*Spéciale Cyclo*

**SEDIS**

la chaîne qui a fait ses preuves!

