

15^e ANNÉE - N° 229

JUIN 1961

1 NF

MAROC : 115 FM

SUISSE : 1,40 F

BELGIQUE : 14 F

MOTOCYCLES et Scooters

Directeur : J. LEGRAS

Directeur de la Publication : Max ENDERS



ESSAIS :

ROYAL-NORD

50 cc - 4 VITESSES

SKIPPER-TERROT

•
COUPE d'EUROPE de
MOTO-CROSS - 250 cc

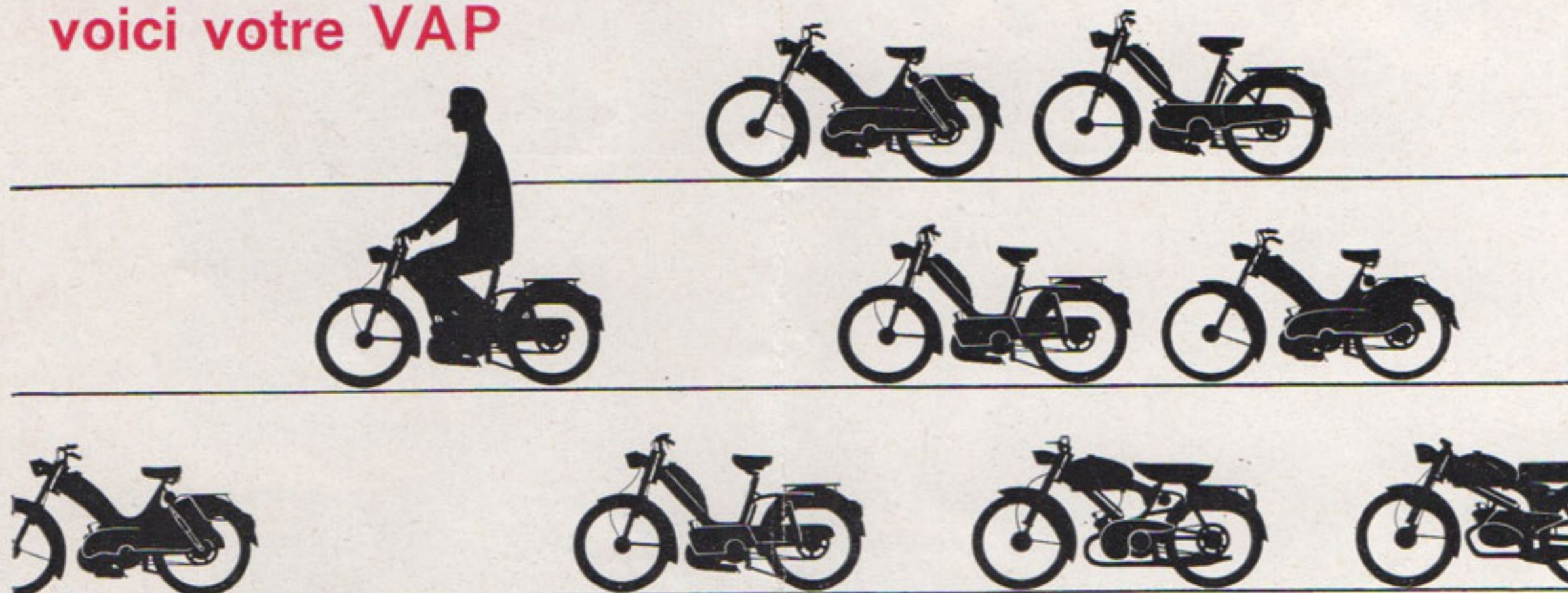


Dans la gamme VAP 1961



SODICO

voici votre VAP



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



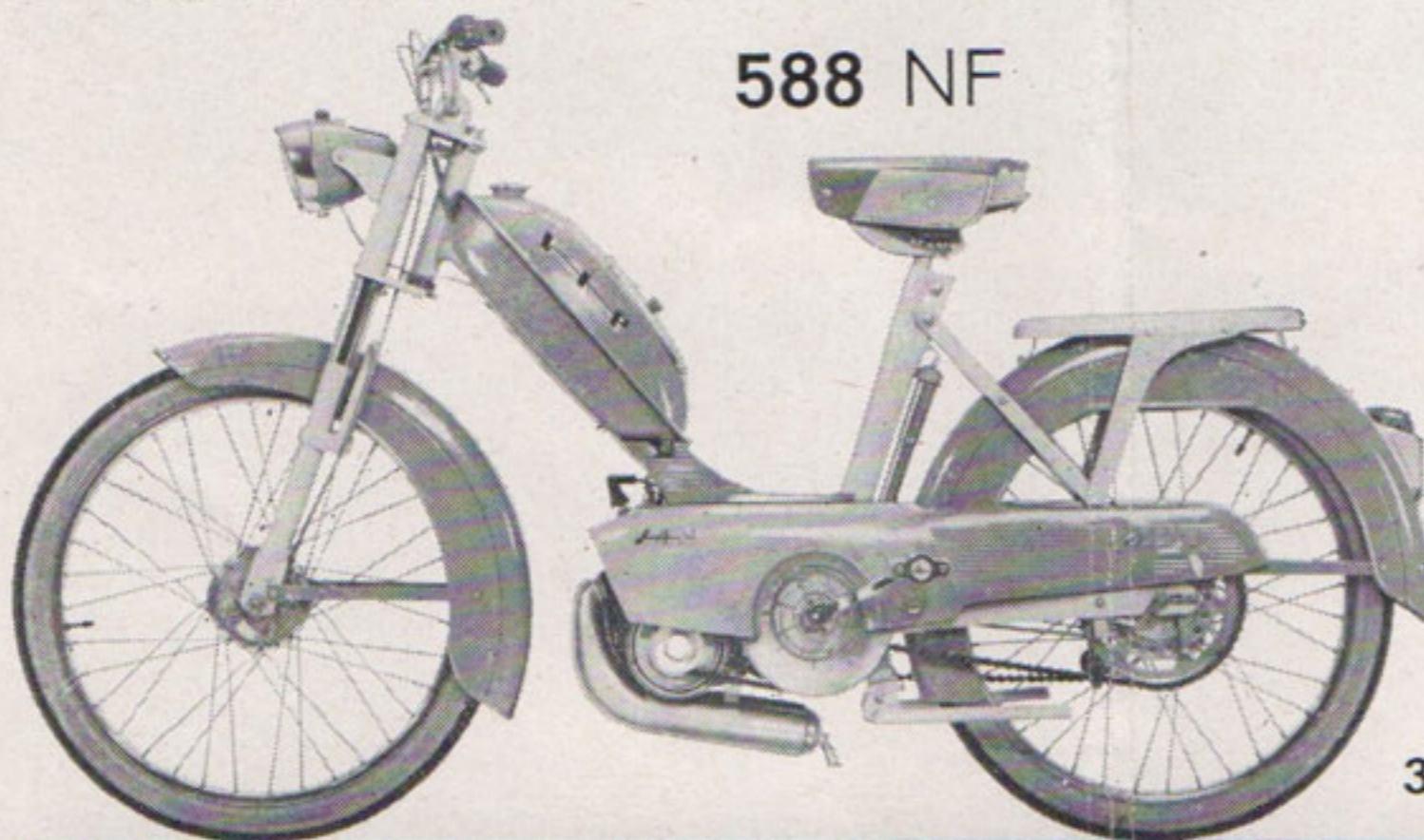
VAP GOËLAND	613	649 NF
VAP MOUETTE	M 10	579 NF
VAP TRITON	T 10	729 NF
VAP NEPTUNE	CF 2	549 NF
VAP SIRENE	CF 1	449 NF
VAP DAUPHIN	511	739 NF
VAP SQUALE	513	899 NF



VAP CORMORAN TYPE 612

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

588 NF



VAP

3 IMPASSE THORETON PARIS 15^e

“ VAP VOUS RECOMMANDE D'UTILISER LE MÉLANGE TOTAL 2 T ”.

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



PUBLICIS

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

HARLEY - DAVIDSON

AERMACCHI - HARLEY - DAVIDSON

Importateur : P. BORIE

28-30, rue de Picpus - PARIS (XII^e) - TÉL. : NAT. 11-75

MOTOS PIÈCES DÉTACHÉES - RÉPARATIONS

POMPES MISTRAL



POUR
MOTORIZÉS
SCOOTERS
MOTOS

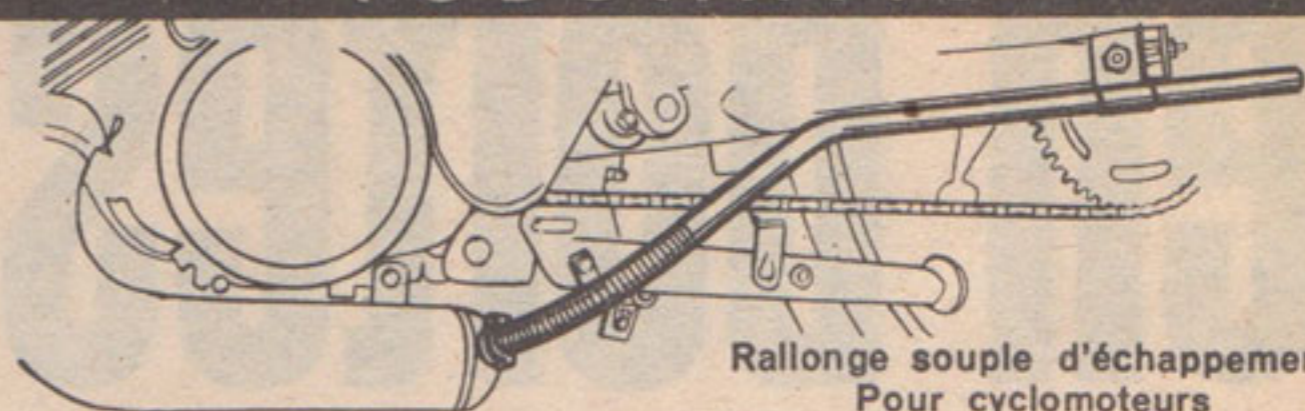
Dimensions de
300x24
et 400x24

Pompe LUXE n° 991
Pour motos

Tout en Laiton chromé sur nickel brillant

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

TUBOMATIC



Rallonge souple d'échappement
Pour cyclomoteurs

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

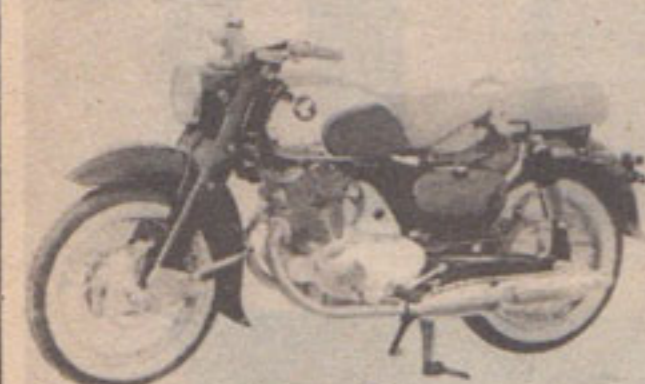
OTOM S.A. 5 bis, RUE FRANKLIN, COURBEVOIE - DÉF 21-63-25-91

Tous les scooters

Terrot MAGNAT
& DE BON

sont équipés en série avec la
SUSPENSION CAOUTCHOUC

et L'ANTIVOL **NEIMAN**



**Finis l'effort
musculaire!**

HONDA

LA MOTO DU SIÈCLE EST À
VOTRE DISPOSITION

UN BOUTON,

Une simple pression du doigt et
VOUS VOILÀ PRÊT À PARTIR

ROBUSTESSE - RAPIDITÉ - ÉCONOMIE
à la portée de toutes les bourses

VISIBLE AUX ÉTABLISSEMENTS

Pierre PSALTY

80, Avenue des TERNES - PARIS 17^e - ÉTO. 55.52
Importateur Exclusif

IDÉALO

impermeabilise

TOUS TISSUS

PRODUIT
TEINTURE
IDÉALE



DYNAMIC-SPORT

149, rue Montmartre - Paris-2^e
Métro BOURSE GUT. 19-30

CONCESSIONNAIRES :
JAWA-BSA-NSU-TERROT-PUCH
-TRIUMPH - RUMI- VESPA - LAM-
BRETTE

Cyclomoteurs :
FLANDRIA - VIVI - PUCH - ITOM -
PEUGEOT - NSU - PERIPOLI-GIU-
LIETTA

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

GARANTIE TOTALE

(Pièces et main-d'œuvre gratuites)

CRÉDIT : 2 à 18 MOIS

Expédition et crédit en province

Réparations, pièces détachées

Achat ferme de tous "DEUX ROUES"

Liste Occasions contre 3 timbres



MOTOCYCLES et Scooters

15^e ANNÉE - NUMÉRO 229 - JUIN 1961
ADMINISTRATION - DIRECTION - PUBLICITÉ
14, RUE BRUNEL, PARIS 17^e - 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

notre couverture :

Les formes des constructions nouvelles sont difficiles à assimiler par le grand public. Dans l'ensemble cependant elles nous apportent plus de confort et correspondent aux impératifs de la vie moderne.

Sur notre couverture, au premier plan, le Terrot Skipper ; au second plan, la nouvelle Citroën AMI-6.

Vers un nouveau STATUT

Un problème se pose qui comporte deux solutions également exactes, mais diamétralement opposées : celui du cyclomoteur ou, plutôt, du 50cc qui l'anime.

Il est logiquement indispensable d'une part, que l'on conserve au cyclomoteur sa définition originelle : bicyclette à moteur auxiliaire, guère plus rapide qu'un vélo, aussi maniable, à la portée de quiconque peut se tenir en équilibre sur deux roues sans risques pour lui ni pour autrui, ce qui implique obligatoirement une simplicité de manœuvre et une stricte limitation de sa vitesse.

Il importe certes de conserver au cyclomoteur ces qualités et avantages particuliers qui lui ont valu son immense popularité, mais ceci n'est pas sans inconvénients du point de vue progrès techniques puisque son freinage, volontaire et motivé, empêche ce valeureux petit moteur de démontrer, en toute indépendance, les hautes performances auxquelles il peut atteindre et dont il nous donne déjà un avant-goût sur les modèles "Sport".

Comment concilier ces inconciliables sans détriments pour l'un ou l'autre ?

C'est là le problème auquel d'ailleurs (nous sommes bien renseignés) s'intéressent les organismes internationaux responsables de la circulation ; un projet s'élabore, équitable croyons-nous, qui, tout en conservant à l'un ses prérogatives, ouvrira à l'autre le "feu vert"...

Enders Max

ECHOS-INFORMATIONS

DEMAIN ON RASE GRATIS !

Comme chacun, nous nous étions fait l'écho des annonces faites par certaines personnalités qualifiées, d'une prochaine baisse du prix de l'essence, aux approches des vacances, avait-on même précisé.

Or, d'après certaines informations de presse et de radio, en date du 20 avril, l'application de cette baisse n'est pas pour demain, ni même pour cette année. S'il s'était agi d'une hausse, soyons certains que ça aurait moins entraîné. Heureusement pour nous, nos motos ne sont pas tellement voraces que quelques centimes nouveaux en plus ou en moins apportent d'importances perturbations dans nos modestes budgets.

★

LES 50CC HONDA EN EUROPE

La Presse Suisse annonce que la fabrique japonaise de Cycles et motos "HONDA GIKEN-KAISHA" va installer à Hambourg une Société "Europa Honda" chargée de vendre en Europe et d'y entretenir les cyclomoteurs qu'elle produit.

Cette information peut surprendre à première vue car l'Allemagne ne manque pas de constructeurs de 50 cc dont les moteurs sont justement considérés comme étant de classe internationale.

★

UN PROTOTYPE 250 MORINI SETTEBELLO

Notre ami Couturier procède aux essais d'un 250 cm³ Settebello réalisé avec la collaboration de l'usine italienne en ce qui concerne les pièces du moteur (embrellage et piston seulement).

Cette machine résulte d'une extrapolation de la 175 que J. A. Couturier a mené souvent à la victoire.

La transformation et la mise au point ont été faites dans les ateliers de M. Couturier. En fait l'embrayage, le carter moteur, la culasse de la 175 sont réutilisés.

Nous ne possédons que quelques chiffres des résultats obtenus : 9.600 t/mn. et 22/24 cv réels. Voilà qui promet de sévères luttes pour le prochain Championnat de France de la catégorie.

★

SERVICE COMMANDÉ

Nous apprenons que notre excellent ami et collaborateur Christian Christophe a été victime d'un accident au cours d'un essai.

La rédaction de Motocycles et ses nombreux amis forment des vœux pour un prompt et complet rétablissement.

★

EN ANGLETERRE RÉORGANISATION CHEZ RALEIGH

Cette grande marque anglaise qui, nous l'avons annoncé dernièrement, a pris des accords avec une autre grande marque de chez nous : "MOTOBECANE", va réorganiser sa production au cours des années prochaines, afin de lutter contre la concurrence étrangère.

Pour ce faire, la fabrication des bicyclettes sera concentrée à Nottingham, alors que les motocycles seront construits dans ses usines de Birmingham.

SUCCES DES CYCLOMOTEURS... "SPORT"

Ces petites machines pimpantes et alertes enchantent de plus en plus la jeunesse ; après un timide départ leur nombre va se multipliant et tout laisse entendre qu'il s'accroîtra encore dans le proche avenir.

Parmi les multiples modèles de cyclomoteurs qui sont offerts à la clientèle la vente en avril des types "Sport" représente à elle seule, 7 % du chiffre total.

★

EN MARS

Les mois se suivent... et se ressemblent : toujours favorables pour le cyclomoteur, toujours aussi nombreux pour les autres catégories de motocycles : cyclomoteurs, 97.526 ; vélomoteurs, 638 ; scooters 1222 ; motos, 159 pour les civils et 40 pour les grandes Administrations, soit 199 en tout.

Cette énorme avance des petits 50cc sur les gros "cubes" nous remet en mémoire l'enseigne de ce petit artisan ainsi rédigée... "Au petit qui n'a pas peur des gros..."

★

UN NOUVEAU CIRCUIT DE MOTOCROSS DANS LA REGION DU CENTRE

Police de la Route, Armée de l'Air, Armée de Terre et Préfecture de Police vont participer le 4 juin prochain à un très important Championnat de Moto-Cross sur 500cc. - A cette occasion sera inauguré un nouveau circuit de qualité exceptionnelle et, certainement, unique dans la région du Centre.

Sous les auspices du Moto-Club de Moulins, grâce à l'amabilité du Directeur de la Société des Carrières des Terres Réfractaires du Centre, le Club Motocycliste de la Sûreté Nationale organise le Championnat de France 1961 de Moto-Cross avec la participation de : Préfecture de Police, Armée de l'Air et de Terre et la Police de la Route.

Dès maintenant la participation de 34 coureurs est assurée et les épreuves se dérouleront dans les environs de Moulins, entre les communes de Beaulon et de Dompierre, près de la route départementale N° 236.

La longueur du circuit est de 1.320 mètres, le terrain très accidenté et la commission d'homologation a exprimé son étonnement de trouver un pareil terrain dans le Centre avec une piste large et idéale pour les épreuves de Moto-Cross, se prêtant admirablement à des Compétitions internationales futures.

★

LE BOTTIN 1961 "MOTO, CYCLE, SCOOTER" EST PARU

Le Bottin 1961 est paru. Il contient comme les années passées toutes les adresses concernant la profession. Etant données les modifications survenues dans la structure commerciale à tous les échelons, le Bottin mis à jour pour 1961 constitue l'élément de base de la profession tout entière.

A PROPOS DU CASQUE

Les Français n'ont pas perdu l'esprit de contradiction, ils ont toujours la tête près du bonnet et, pour ce qui nous concerne plus particulièrement... du casque.

Alors que certains motocyclistes s'insurgent contre l'obligation qui va leur être faite de le porter, sous peine de sanctions, et que d'autres jurent qu'ils préfèrent renoncer à leurs chères motos, (ce qui ne causerait de tort qu'à eux-mêmes), les pilotes de cyclomoteurs qui, eux, ne sont pas soumis à cette obligation, en sont véritablement... coiffés... même en ville où il ne sera requis pour personne.

Nous ne saurions d'ailleurs les en blâmer, bien au contraire, car il y a au moins autant de risques d'impacts dangereux en ville que sur route. Mais il est une raison indirecte à cet engouement qui ne semble pas dictée par l'unique souci de la sécurité. C'est, en somme, une recherche de l'harmonie entre la tenue du cavalier et la silhouette sportive de sa monture. Puisqu'ainsi le souci de l'élégance et de la sécurité se concilient, applaudissons sans réserve.

★

LA PROGRESSION MOTOCYCLISTE AU JAPON

D'après les documents qui nous ont été transcrits, l'essor du motocyclisme au Japon se poursuit de façon très favorable.

Il n'y a pas si longtemps, ce pays était en grande partie tributaire de l'étranger pour les deux roues, or d'après les statistiques de 1960, on ne compte pas moins d'une bonne vingtaine de constructions nippones dont les productions s'étendent sur toutes les cylindrées courantes en atteignant un chiffre global atteignant le million.

★

POUR N S U : CEIDA & DIF

La C.E.I.D.A. (Compagnie Européenne d'Importation et Distribution Automobile) et la D.I.F. (Diffusion Industrielle Française) sont deux Sociétés sœurs ayant un siège commun, qui importent entre autres, sur notre territoire les productions N.S.U.

Précisons que c'est désormais la C.E.I.D.A. qui distribue en France les voitures, motos et cyclomoteurs, alors que la D.I.F. distribue uniquement les pièces détachées de cette marque.

★

DISTINCTION

Nous apprenons en toute dernière minute, que notre Directeur Max Enders vient de recevoir la Médaille d'Honneur de la Jeunesse et des Sports.

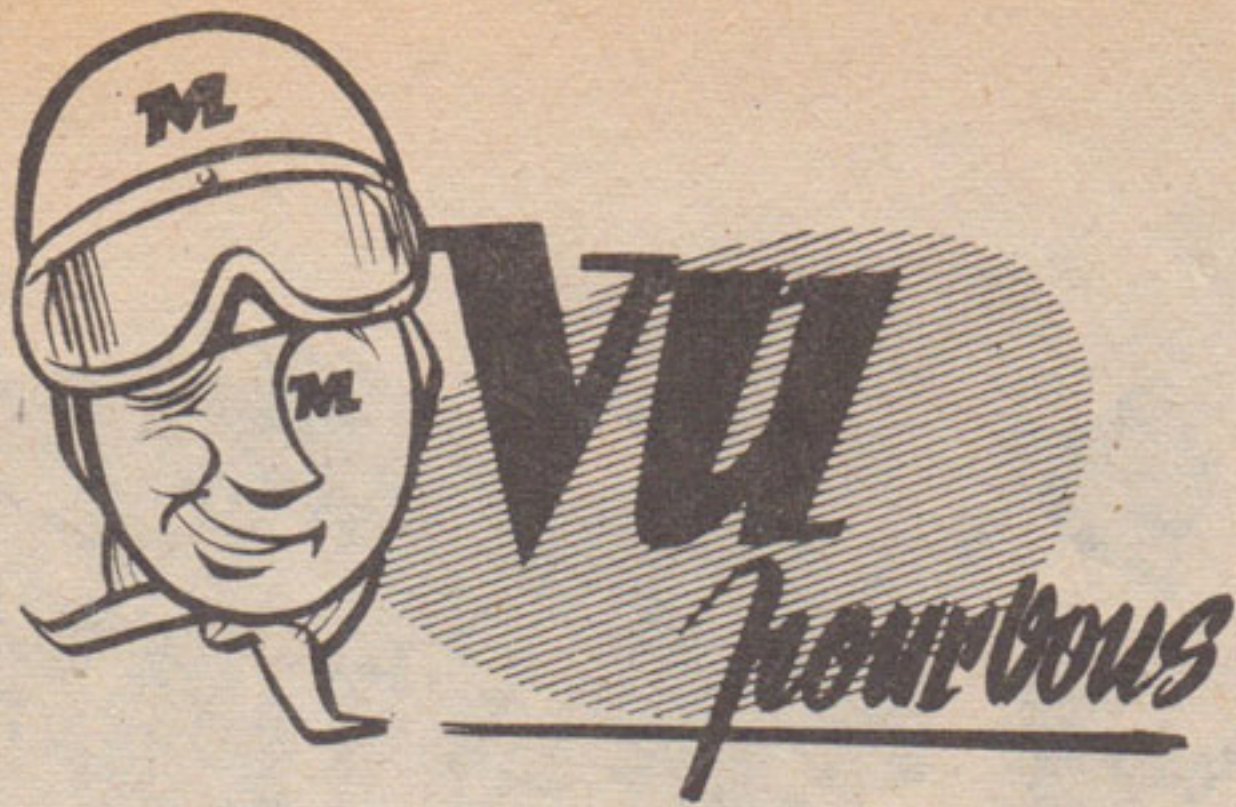
La rédaction de Motocycles et Scooters lui présente ses bien vifs et sincères compliments.

★

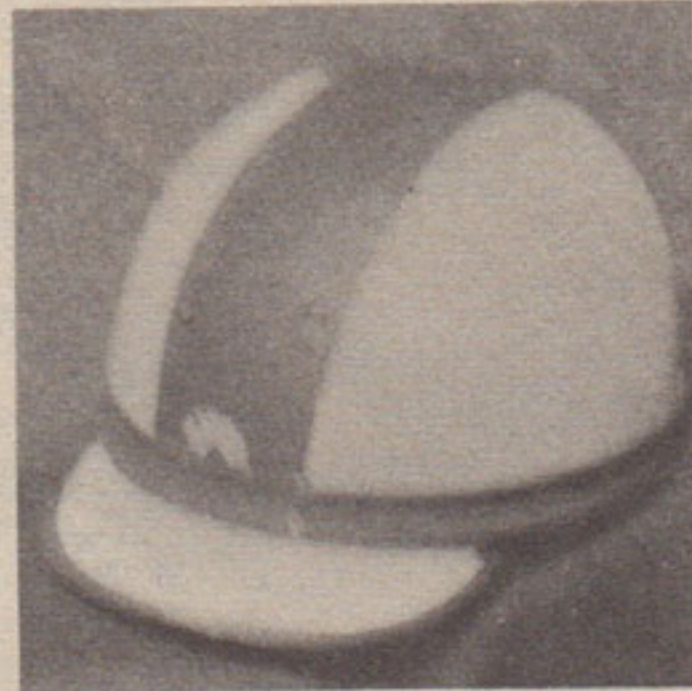
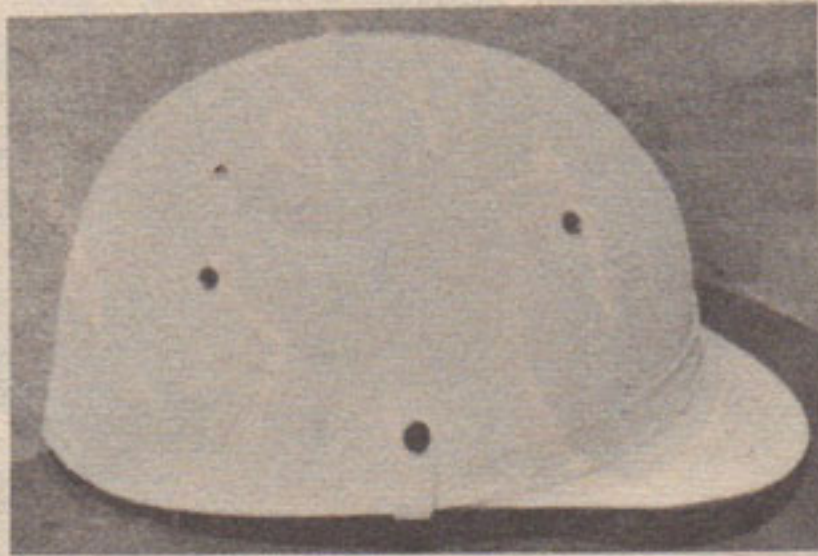
MARIAGE

Le lundi 24 avril a été célébré le mariage de Mademoiselle Anne-Marie Lesne, fille et collaboratrice de M. Roger Lesne, Président-Directeur de la Sté OTOM, commissaire sportif chevronné de la motocyclette, avec M. Paul Barrès.

Parmi l'assistance, de nombreuses personnalités de l'industrie automobile avaient tenu à apporter leurs vœux aux jeunes époux, à qui nous renouvelons bien sincèrement les nôtres.



Ce Dell Orto est adaptable à tous les petits cubes "sport". En particulier il se monte facilement sur le Pérìpoli.



A gauche, casque Bayard à visière. La visière est adoptée en France par les femmes, mais dans tous les pays d'Europe les coureurs les plus réputés utilisent cette formule.
A droite, autre version Bayard plus légère.
Ces 2 modèles sont homologués.

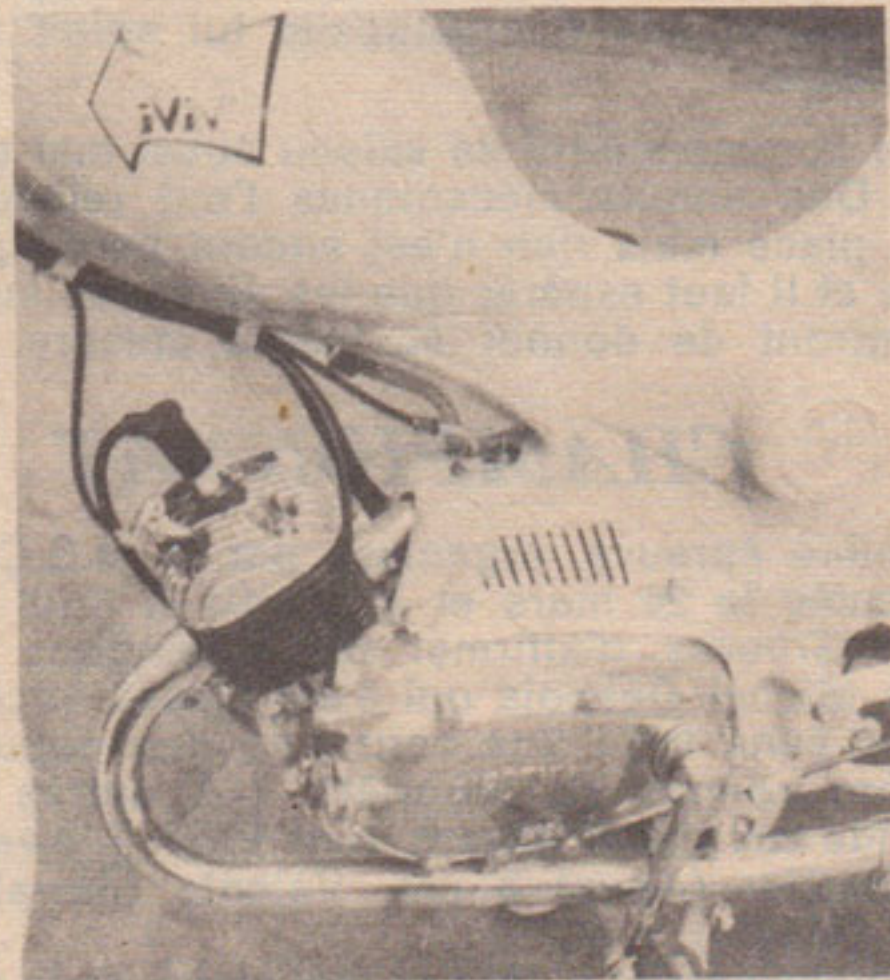
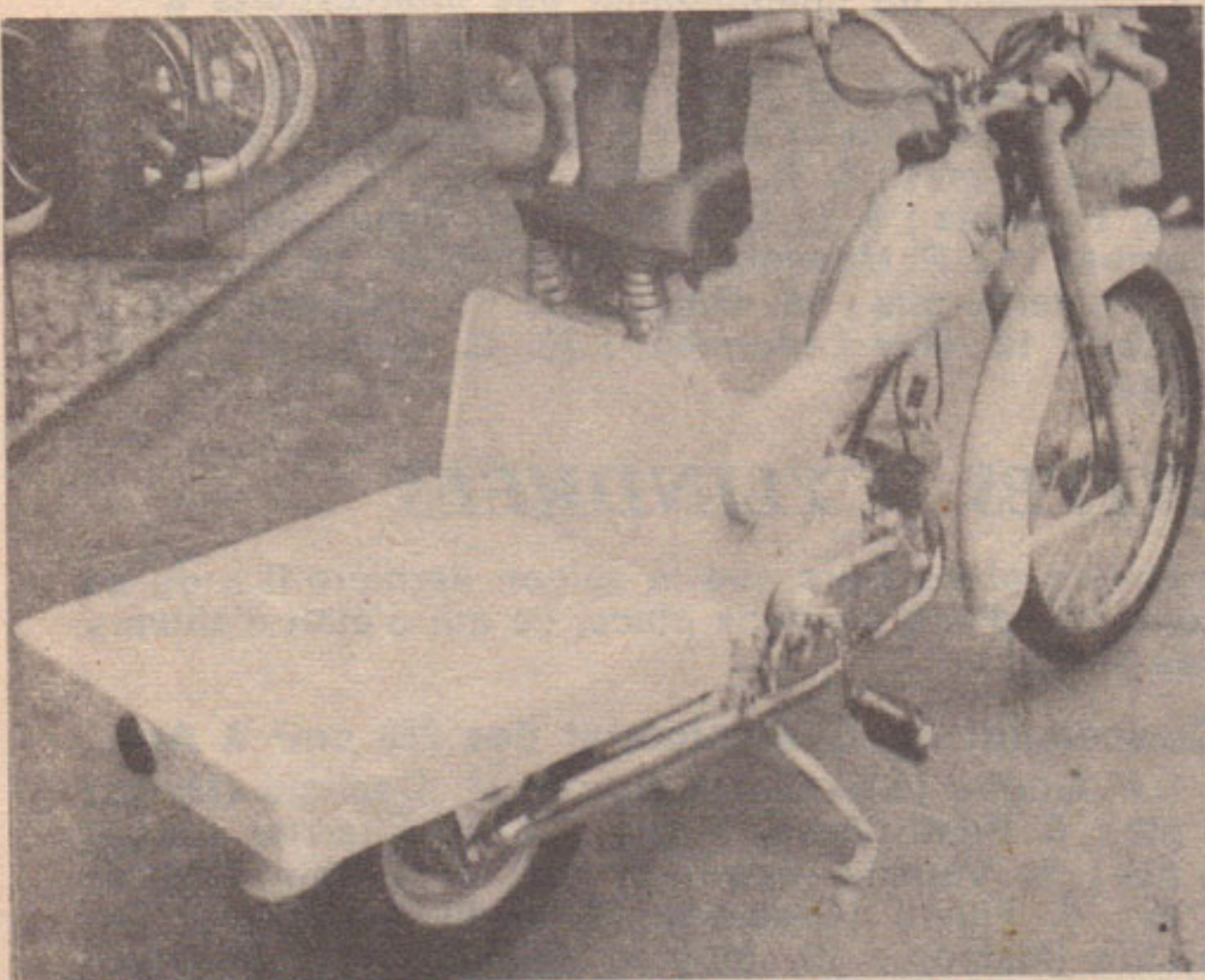
UN UTILITAIRE PRATIQUE

Ce Vivi 3 vitesses, 49 cm³, a été spécialement étudié pour les petits transports légers et les livraisons. La charge utile est de 80 kg + le conducteur que le Vivi se charge d'emmener à une vitesse fort honorable, 55 km/h en pointe pour une consommation de 1 l. 1/2 de mélange aux 100 km.

De son équipement nous retiendrons le tendeur de chaîne, les moyeux gros corps à freins centraux avant et

arrière; Le compteur restant optionnel.

Des attaches sont prévues d'origine pour l'accrochage des éléments élastiques pour la fixation des colis. Eventuellement, le possesseur de cette machine peut y faire adapter un caisson totalement fermé et étanche ou des panneaux rabattables.



MOTO -

CROSS

CHAMPIONNAT DES INTER-EXPERTS

Ce championnat a commencé à St-Quentin par l'épreuve organisée par le M.C. de l'Aisne. Les 21 coureurs (Tiarcelin était absent), vétérans et nouveaux promus se mesurèrent en deux manches à la suite desquelles André Chuchart, monté sur Triumph prend la tête du championnat avec 8 points, derrière lui viennent Robert Klym (B.S.A.) 6 pts, Gérard Ledormeur (B.S.A.) 4 pts, Delpeyrat (TRIUMPH) 3 pts, Gros (B.S.A.) 2 pts et Darrouy (B.S.A.) 1 pt.

Jean Hazianis, toujours accrocheur, toujours fonceur, n'est pas parvenu, après deux chutes, à s'assurer une place payante. Il semble que le champion 1959 doive paradoxalement cette déconvenue à sa trop grande ardeur et que moins d'impétuosité lui serait souvent plus profitable.

Bertrand commence-t-il sa saison aussi mal que l'an dernier ? Des ennuis mécaniques l'ont relégué à la vingtième place mais rien n'est encore perdu pour ce bon pilote et il faut espérer que les épreuves suivantes lui permettront de donner sa pleine mesure. Robert

Klym lui, paraît bien décidé à défendre cette année son titre pour le conserver en 1961. Les six points qu'il a conquis à St-Quentin sont une bonne option qu'il a prise. Mais la lutte reste très ouverte, Chuchart, Hazianis, Bertrand, entre autres, feront de leur mieux pour lui disputer le titre envié.

Les nouveaux venus, eux, ne se sont pas trop mal placés et Robert Darrouy, vainqueur du championnat National l'an dernier, a montré, en s'adjugeant la sixième place, qu'il sait courir intelligemment.

Classement du championnat des Inter-Experts à St-Quentin :

1. A. Chuchart (8 pts) ;
2. Robert Klym (6 pts) ;
4. Gérard Ledormeur (4 pts) ;
4. G. Delpeyrat (3 pts) ;
5. J. Cros (2 pts) ;
6. R. Darrouy (1 pt) ;
7. René Klym ;
8. J. Hazianis ;
9. L. Groult ;
10. M. Beaumard ;
11. R. Combes ;
12. R. Mosconi ;
13. Marchadier ;
14. Drobecq ;
15. Vanlerberghe ;
16. Dugas ;
17. R. Julienne ;
18. J. Melioli ;
19. Guy Ledormeur ;
20. G. Bertrand ;
21. P. Godey.

CHAMPIONNAT DES PETITES CYLINDRÉES

La première épreuve, organisée par le M.S.C. d'Apt s'est déroulée le 26 mars et a permis à Paul Godey, monté sur Greeves, d'affirmer ses prétentions pour le titre, mais Michel Desbois qui s'est classé second, ne rendra pas sans lutte une couronne que depuis 1958 il considère comme sa propriété. Les autres pilotes ayant accédé aux places payant sont Pilati (Jawa) 4 pts, Robert Charrier (Jawa) 3 pts, Valente (Jawa) 2 pts et Corbin (Maico) 1 pt.

On voit que Charrier n'est pas mal placé, et ce coureur donnera sans doute, avec Godey bien du souci à Desbois en tentant de réussir à décrocher cette année la

première place alors que la saison dernière il a dû se contenter d'une seconde place, ce qui n'était d'ailleurs pas si mal !

Classement du Championnat des 250 cm³ à Apt.

1. P. Godey (Greeves) 8 pts ;
2. M. Desbois (Maico) 6 pts ;
3. Pilati (Jawa) 4 pts ;
4. R. Charrier (Jawa) 3 pts ;
5. Valente (Jawa) 2 pts ;
6. Corbin (Maico) 1 pt ;
7. Faivre (Greeves) ;
8. Léon (Jawa) ;
9. Lebreton (Maico) ;
10. Mompou (Maico) ;
11. Pellegrin (Jawa) ;
12. Geil (Jawa) ;
13. Voreux (Greeves) ;
14. Plagiau (Jawa) ;
15. Bloquet (Greeves).

CHAMPIONNAT DE LA CATÉGORIE SIDE-CARS

C'est le 19 mars que le M.C. Montargeois était chargé d'organiser l'épreuve qualificative et de classement du championnat des side-cars. Douze hommes étaient ainsi sélectionnés. Barat, malchanceux, ne se classa que septième alors que l'épreuve était remportée par Bourgeois 8 pts devant Sagette 6 pts, Verrechia 4 pts Denis 3 pts, Garcia 2 pts et Clemot 1 pt.

Bourgeois second du championnat l'an dernier paraît avoir pris une sérieuse option pour le titre, cependant Barat qui le conquiert sans grande difficulté en 1960 con-

serve encore toutes ses chances et il est certain qu'il fera son possible pour surclasser encore ses adversaires cette saison.

Classement du Championnat des side-cars - Montargis

1. Bourgeois 8 pts ; 2. Sagette 6 pts ; 3. Verrechia 4 pts ; 4. Denis 3 pts ; 5. Garcia 2 pts ; 6. Clemot 1 pt ; 7. Barrat ; 8. Sudzincki ; 9. Colosiano ; 10. Dumas ; 11. Lacour ; 12. Verger.

CHAMPIONNAT NATIONAL

Comme l'an dernier ce championnat comportait trois épreuves de qualification confiées cette fois au M.C. Moulins, au M.C. Caen et au M.C. Flandres. De nombreux candidats se présentèrent le 9 avril aux différentes courses de sélection et ce fut Tilly-sur-Seules qui battit le record avec 42 partants. A la fin de ces épreuves ce furent donc 30 coureurs qui se virent accorder le droit de tenter leur chance pour faire partie des quinze hommes qui disputeront le championnat National 1961.

Les 30 coureurs sélectionnés pour Thomer-la-Sogne.

Aires-sur-la-Lys. 1. Rambour ; 2. Bloquet ; 3. De-doncker ; 4. Bourgeois ; 5. Dhaes ; 6. Barbara ; 7. Vo-reux ; 8. Cathelin ; 9. R. Devoldre ; 10. H. Devoldre.

Moulins. 1. Jacquemin ; 2. Darrouy ; 3. Lamouroux ; 4. Amedéo ; 5. Chapot ; 6. Mateau ; 7. Vidal ; 8. Pardi-gon ; 9. Costich ; 10. Darmain.

Pour lutter contre la suprématie des Suédois il n'y a guère que les Britanniques, cette année encore, et, peut-être les Tchèques...

Le championnat du monde a débuté par le Grand Prix de Suisse qui s'est déroulé à Payerne le 9 avril. Il a

été remporté par Lundin sur Monark qui s'octroie ainsi 8 points, suivi de Nilsson (Husqvarna) 6 pts, Johans-son (Lito) 4 pts, par le Tchèque Soucek (ESO) 3 pts, l'Australien Gibbes (A.J.S.) 2 pts et le Suisse Theve-nez (Triumph) 1pt.

Tilles-sur-Seules. 1. Beaumard ; 2. Brassard ; 3. Roussel ; 4. Despréaux ; 5. Jugan ; 6. Lefeur ; 7. Ber-trand ; 8. Desprez ; 9. Denis ; 10. Lejeune.

Championnat du Monde 500 cm³

Sans doute 1961 n'apportera aucune surprise dans cette compétition : le vainqueur sera vraisemblablement un Suédois. Par contre le nom de celui-ci ne peut être présumé car la Suède possède plusieurs hommes capables de s'emparer du titre. Nilsson, d'abord, qui a pris un bon départ cette année et semble décidé à renou-veler son exploit de l'an dernier, Lundin, ensuite, ex-champion du monde, et qui est prêt à profiter de la moindre défaillance de Nilsson. Rolf Tibblin et Gunhar Johansson qui terminèrent troisièmes ex-aequo en 1961 ne peuvent guère prétendre au titre qu'en cas de malchance répétée des premiers cités mais il est très probable que nous les retrouverons en tête du classement.

CHAMPIONNAT D'EUROPE 250 cm³

Si le championnat du Monde semble être le fief des Suédois, le championnat d'Europe par contre semble devoir être encore cette année la propriété des Britan-niques. Dave Bickers vient en effet de prendre une sé-rireuse option pour le titre, moins par les points qu'il a gagnés que par la preuve qu'il a donnée que sa forme est toujours excellente.

Classement du championnat d'Europe Belgique 25 avril

1. Bickers (Greeves) 8 pts ; 2. Drapper G.B. (Cotton 6 pts ; 3. Dahlens S. (Husqvarna) 4 pts ; 4. Cizech Tch. (Jawa) 3 pts ; 5. Hallman S. (Husqvarna) 2 pts ; 6. Betzelbacher All. (Maico) 1 pt.

MAI

28 Championnat des petites cylindrées 3^e épreuve - M.C. SUCEEN
Championnat d'Europe - POLOGNE
Championnat du Monde - G.P. de FRANCE JONZAC

JUIN

4 Championnat des petites cylindrées 4^e et dernière épreuve M. C.M. MATNAIS

Championnat d'EUROPE - LUXEMBOURG
Championnat du Monde G.P. de TCHECOSLO-VAQUIE

JUIN

11 Championnat National M.C. PERIGUEUX
18 Championnat INTER, 3^e épreuve M.C. de l'Aisne
Championnat d'EUROPE - FINLANDE
25 Championnat SIDE-CARS, 2^e épreuve M.C. BELLEME
Championnat d'EUROPE - ITALIE

2 JUILLET

Championnat National 3^e épreuve U.M. DOLOISE
Championnat du Monde G.P. de GRANDE-BRETAGNE
9 Championnat Side-car 3^e épreuve M.C. MONTFORT
16 Championnat d'EUROPE - GRANDE-BRETAGNE
TIBBLIN : L'ex-champion d'Europe disputera-t-il le championnat du Monde avec le même bonheur que l'an dernier ?
Le Suédois Gunhar JOHANSSON : un des meilleurs. BRASSART vainqueur de l'épreuve des Nationaux à Cassel l'an dernier a été sélectionné à Tilles-sur-Seules.

A MEHUN sur YEVRE

Victoire du britannique UNDERWOOD

CLANET qualifié pour le Championnat de France

Inter-armes

Le moto-cross de Mehun sur Yèvre, organisé par le Comité des Fêtes de la Ville avec le concours du Moto Club du Berry, avait réuni une foule considérable de spectateurs qui malgré le mauvais temps assistèrent à des courses passionnantes.

Le temps était mauvais la veille de l'épreuve et il y eut peu d'essais, ceux-ci étant reportés au dimanche matin, juste avant les épreuves éliminatoires du Championnat de France Inter-Armée Police.

Le dimanche matin sous un ciel où alternaient les nuages et un soleil éclatant eurent lieu les épreuves Militaires et Police qui virent les victoires :

- dans la 1^{re} manche de CLANET dominant comme d'habitude ses concurrents, suivi de BONNIN, BESSETTE, BACONNIER & MIGNOT ;
- dans la 2^e manche de BLAT suivi de BATISSE, HEULAND, ALBARET, BRIERY.

Courses sans histoires où les meilleurs prirent la tête dès le départ.

Un repêchage qualifia cinq autres coureurs dont DIDIER, MADELI.

Puis les essais des Inter précédèrent la pause du déjeuner et nous admirâmes l'aisance de Jean CROS pour ne parler que de lui dans les Français. Inutile de dire que les deux anglais GUYNNE et UNDERWOOD se montrèrent à l'aise tout de suite sur un terrain qui s'avérait très bon.

Le parcours n'était pas terriblement difficile mais sans aucune rapidité du fait du tracé assez sinueux et surtout d'un bon nombre de bosses successives et ne permettant pas l'utilisation du moteur à plein régime sur les trois quarts du parcours.

L'après-midi fut malheureusement très pluvieuse. Une manche de la Course Armée Police fut courue sous une pluie torrentielle et sous la grêle, ceci contribuant à rendre le terrain de plus en plus boueux et d'une qualité pratiquement "britannique".

Clanet a confirmé qu'il était bien le meilleur tout au long des trois manches.

Après une présentation un peu longue (d'autant plus que le temps menaçant aurait dû inciter à la rapidité) les courses se succédèrent. Dans les Inters, nous avons pu immédiatement voir que les deux jeunes anglais Underwood et surtout Guynne ne nous avaient pas trompés à l'entraînement. A peine le départ donné Guynne prit la tête, suivi de Underwood puis de Gros et de Klym. Toute la course fut menée au même train, pas d'enfer étant donné l'état du terrain qui allait en se ravinant (avec de grosses rigoles de boue gluante) mais course d'une très belle tenue remportée par Guynne qui ne fut pas menacé et n'essaya pas de lâcher son coéquipier.

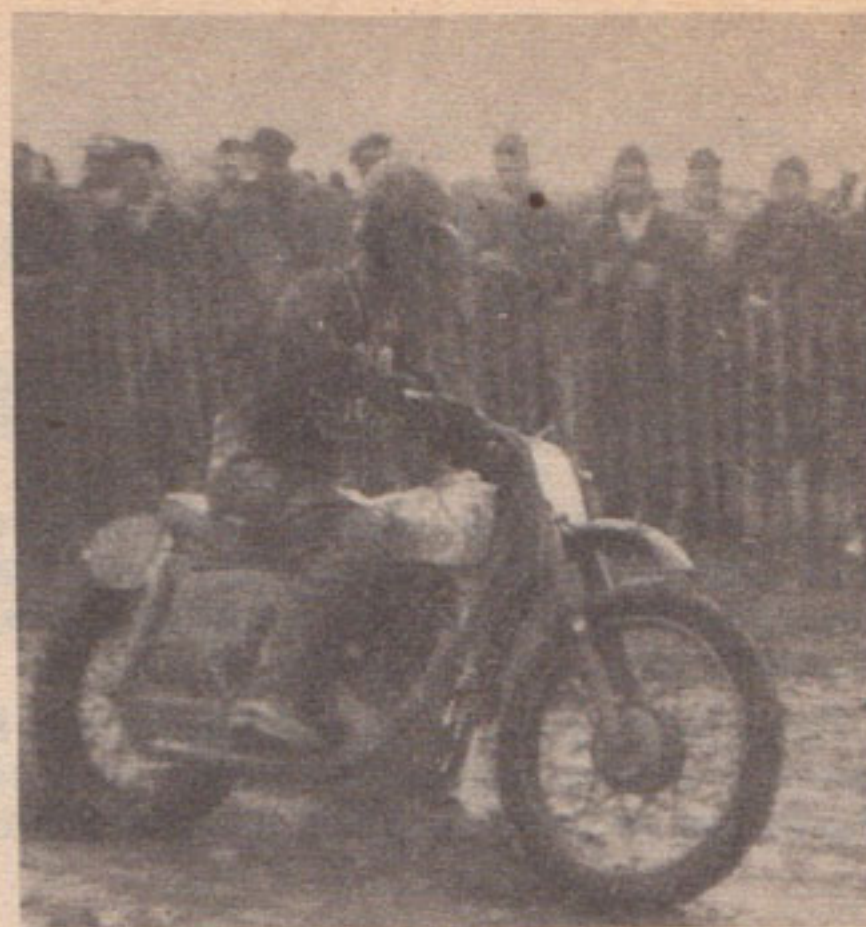
La deuxième manche fut une répétition de la première avec des attaques de Rombaut et de Fruithot qui n'arrivèrent cependant jamais à la hauteur des britanniques.

Cros fit de très belles courses, très sûres et régulières, mais il chuta. Drobecq nous déçut un peu, sa machine ne semblant pas répondre suffisamment pour être à la hauteur de ses adversaires. René Klym, rude et énergique, prit de bonnes places et il remporta même la troisième manche jouant il est vrai d'une grande chance puisque Guynne, qui était intouchable jusque-là, cassa sa pompe à huile et dut abandonner à mi-course alors qu'il était en tête. Underwood prit alors la tête mais manquant du rush nécessaire à toute grande victoire se fit passer par Klym à trois tours de la fin.

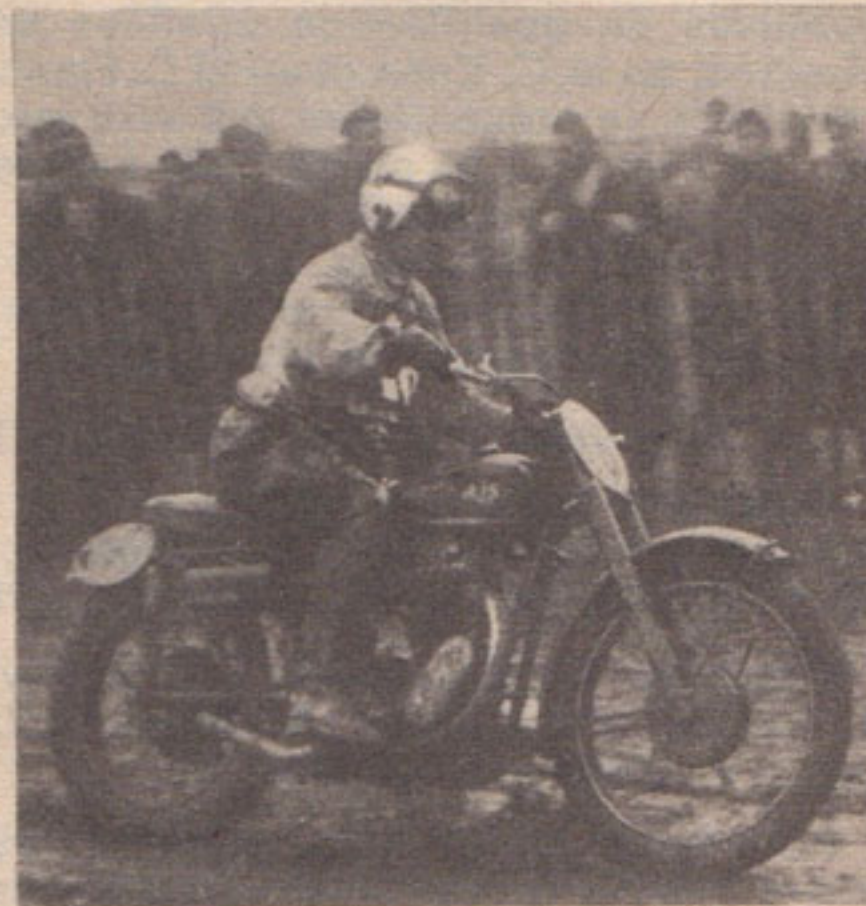
Au classement général qui avait lieu par points, nous notons :

1. Franck Underwood, 6 points ;
2. René Klym, 7 points ; 3. Guynne, 11 points.

Nous ne pensons pas nous tromper en pensant que les deux jeunes anglais peuvent obtenir de très beaux



Clanet vainqueur à Mehun-sur-Yerre.



Blatt, à la fois concurrent fort bien classé et animateur du C.M.S.N.

Le jeune anglais Guynne qui nous promet d'autres prestations spectaculaires.



résultats, surtout Guynne, s'il arrive à pouvoir compter sur sa machine.

Une super-Finale en 5 tours dotée par les commerçants de la Ville mit aux prises quelques-uns des meilleurs Inters et des " Armée-Police " et vit la victoire d'Underwood, très menacé par Klym, jusqu'au moment où il abandonna à l'avant-dernier tour.

**CLASSEMENT EPREUVES
INTER-ARMES
PREMIERE MANCHE
ELIMINATOIRE
(6 tours - 9 partants)**

1. Clanet (Armée de l'Air) ; 2. Bon (préfecture de Police) ; 3. Bresset (divers) ; 4. Baconnier (Police militaire) ; 5. Mignot (Police militaire).
5 premiers qualifiés.

**DEUXIEME MANCHE
(6 tours - 10 partants)**

1. Blat (Sécurité publique Paris) ; 2. Batisse (Préfecture de Police) ; 3. Heuland (Police militaire) ; 4. Albareil (Armée de l'Air) ; 5. Briery (divers).
5 premiers qualifiés.

REPECHAGE

1. Thomas (Armée de Terre) ; 2. Didier (Police militaire) ; 3. Dupuy (Police militaire) ; 4. Duhaut (Préfecture de Police) ; 5. Nadaud (Police militaire).

FINALE

1. Clanet ; 2. Bonnin ; 3. Deshaie ; 4. Batisse ; 5. Blat ; 6. Mignot ; 7. Baconnier ; 8. Heuland ; 9. Thomas ; 10. Albareil ; 11. Briery ; 12. Didier ; 13. Nadaud ; 14. Madeli.

**Epreuves extra-nationales
PREMIERE MANCHE**

1. Guynn ; 2. Underwood ; 3. Klym ; 4. Rombaut ; 5. Drobecq ; 6. Bertrand ; 7. Cros ; 8. Fruithot ; 9. Malbec.

DEUXIEME MANCHE

1. Guynn ; 2. Underwood ; 3. Klym ; 4. Cros ; 5. Fruithot ; 6. Bertrand ; 7. Drobecq ; 8. Malbec ; 9. Rombaut.

TROISIEME MANCHE

1. Klym (A.M.C.O.) ; 2. Underwood (Angleterre) ; 3. Bertrand (M.M.A.) ; 4. Fruithot (Belgique) ; 5. Cros (M.C. Laguépie) ; 6. Rombaut (Belgique) ; 7. Drobecq (M.C. Méruvien) ; 8. Malbec (A.S.M.C.F.) ; 9. Guynn (Angleterre).

Jack MATHEWS

Rempporte le Moto-Cross Extra-National de Brest

Dimanche 30 avril s'est déroulé à Brest, aux carrières de l'Hermitage, le 11^e moto-cross, organisé par le Motorcycle-Club du Finistère.

Le Championnat de la Ligue Anjou-Bretagne 250 ayant lieu ce même jour à Villepail en Mayenne, le programme ne comportait qu'une seule course en catégorie 500 cc, se disputant sur quatre manches.

Au départ, 12 coureurs de force sensiblement égale qui luttèrent opiniâtement de la première à la dernière manche.

Le grand malchanceux de cette épreuve fut le Suédois Roine Loof, qui par suite de chutes et bris de

machine, ne put terminer aucune manche ! Notre champion de France Robert Darrouy ne fut guère plus heureux et plusieurs incidents l'obligèrent également à rentrer au parc à plusieurs reprises. Quant à notre sympathique BEAUMARD, à l'issue de la 3^e manche, il se trouvait à égalité de pointe avec Mathews, après avoir mené la 4^e manche pendant 16 tours sur 17 qu'elle comportait, fit une chute malencontreuse qui lui couta sa place de 1^{er} en faveur de l'Anglais Mathews qui le talonnait depuis le début. Cette course fut magnifiquement disputée d'un bout à l'autre et reçut l'ovation des spectateurs.

Voici les résultats :

1ère manche : 1. Mathews ; 2. Darrouy Auguste ; 3. Lamouroux ; 4. Beaumard ; 5. Le Feur Jacques ; 6. Butterworth ; 7. Mabo ; 8. Helies ; 9. Loof ; 10. Darrouy Robert.

2ème manche : 1. Beaumard ; 2. Darrouy Auguste ; 3. Mathews ; 4. Lamouroux ; 5. Le Feur Jacques ; 6. Mabo ; 7. Rambour ; 8. Darrouy Robert ; 9. Butterworth ; 10. Loof ; 11. Helies.

3ème manche : 1. Beaumard ; 2. Mathews ; 3. Darrouy Auguste ; 4. Rambour ; 5. Lamouroux ; 6. Mabo ; 7. Helies ; 8. Butterworth ; 9. Darrouy Robert ; 10. Jacques Le Feur.

4ème manche : 1. Mathews ; 2. Beaumard ; 3. Darrouy Auguste ; 4. Lamouroux ; 5. Rambour ; 6. Mabo ; 7. Butterworth ; 8. Le Feur Jacques ; 9. Helies ; 10. Darrouy Robert.

Classement Général

1. Jack Mathews, Angleterre : 7 pts ; 2. Beaumard Maurice U.M. Angers : 8 pts ; 3. Darrouy Auguste M.C. Toulouse : 10 pts ; 4. Lamouroux Daniel V.M.C. Castelorien : 16 pts ; 5. Mabo Louis A.S.P.T.T. Nantes : 25 pts ; 6. Le Feur Jacques C.M. Sucéen : 28 pts ; 7. Butterworth Angleterre : 30 pts ; 8. Helies Louis M.C.F. : 35 pts ; 9. Darrouy Robert M.C. Colomiers : 37 pts ; non classés : Roine Loof Suède et Rambour Henri M.C. Nord France.



Moto-Cross Extra National de Brest - Un passage groupé des concurrents parmi lesquels nous reconnaissons : Lamouroux (9) ; Rambour (7) ; Lefeur (10) ; R. Darrouy (6) ; A. Darrouy (12) ; Butterworth (4) ; Loof (1) ; Mathews (3).

Jean HAZIANIS

TRIOMPHE à CHATEAU DU LOIR

Au premier moto-cross international du Loup-Pendu (Château-du-Loir) Jean Hazianis a affirmé une fois de plus sa classe incontestable et aussi ses talents d'animateur. Il sait soulever l'enthousiasme de la foule, ce qui n'est pas donné à tout le monde.

Les responsables du Vélo-moto Club Castelorien connurent les plus vives inquiétudes pendant les journées qui précédèrent leur organisation du 23 avril dernier. En effet, le temps décidément pluvieux semblait vouloir contrarier le succès de l'épreuve. Il n'en fut rien et la manifestation se déroula dans les meilleures conditions. Nos lecteurs pourront lire ci-dessous les résultats techniques.

EPREUVE INTERNATIONALE (8 NATIONS)

Première manche (12 tours)

1. Hazianis (France), 2. Clayron (Angleterre), 3. Ledormeur (France), 4. Delpeyrat (Fr.), 5. Ingermar Larson (Suède), 6. Bertrand (Fr.), 7. Gibbs (Australie), 8. Ledormeur Guy (Fr.), 9. Marchadier (Fr.), 10. Van Pee (Belgique), 11. Cheney (Angl.), 12. Van den Oever (Holl.), 13. Mac Carty (Amérique), 14. J.A. Wetberg (Holl.), 15. Lundin (Suède), 16. Bresseleers (Belg.), 17. Julienne (Fr.), 18. Clai Horn (Danemark).

Deuxième manche : 1. Hazianis (Fr.), 2. Ledormeur G. (Fr.), 3. Delpeyrat (Fr.), 4. Gibbs (Austr.), 5. Ledormeur Guy (Fr.), 6. Marchadier (Fr.), 7. Van Pee (Belg.), 8. Lundin Bert (Suède), 9. Larson (Suède), 10. Julienne (Fr.).

Troisième manche : 1. Hazianis (Fr.), 2. Ledormeur Gér. (Fr.), 3. Lundin (Suède), 4. Van Pee (Belg.), 5. Julienne (Fr.), 6. Marchadier (Fr.), 7. Bresseleers (Belg.), 8. Van den Oever (Holl.), 9. Larson (Suède), 10. Wetberg (Hollande).

Classement général : 1. Hazianis (France), 2. Ledormeur Gérard (Fr.), 3. Van Pee (Belg.), 4. Marchadier (Fr.), 5. Delpeyrat (Fr.), 6. Larson (Suède), 7. Gibbs (Australie), 8. Lundin (Suède), 9. Ledormeur Guy (Fr.), 10. Julienne (France).



Spectaculaire "envolée" de Hazianis devant des spectateurs qui pour beaucoup découvraient le moto-cross.

MOTO-CROSS NATIONAL PRIX DU LOUP-PENDU

Première manche (10 tours) (nationaux).

1. Boulard (A.M. Montfort-le-Rotrou), 2. J. Lefeur (C.M. Sucéen), 3. Dubois (M.C. Mayennais), 4. L. Berson (V.M.C. Mayennais), 5. Juigné (V.M.C.C.), 6. Leroyer (U.M. Anjou), 7. Bureau (Thomer-la-Sogne), 8. Lamouroux (V.M.C.C.), 9. Touchard (V.M.C.C.), 10. Brosseau (U.M. Anjou), 11. Lefaux (A.M. Montfort), 12. Ambert (M.C. Oléron), 13. Boulard (A.M. Montfort), 14. Piron (A.M.M.), 15. J.-C. Méchain (M.C. Oléron), 16. Mabo (A.S.P.T.T. Nantes), 17. Esneu (A.S.P.T.T. Nantes), 18. Colin (V.M.C.C.).

Deuxième manche : 1. Lamouroux (V.M.C.C.), 2. Lefeur (Sucé), 3. Boulard (Montfort), 4. Juigné (V.M.C.C.), 5. Ambert (Oléron), 6. Leroyer (U.M. Anjou), 7. Bureau (Thomer-la-Sogne), 8. Berson (V.M.C.C.), 9. Piron (Montfort), 10. Touchard (V.M.C.C.), etc...

Troisième manche : 1. Juigné (V.M.C.C.), 2. Lefeur (Sucé), 3. Berson (V.M.C.C.), 4. Ambert (Oléron), 5. Leroyer (U.M. Anjou), 6. Piron (M.), 7. Bureau (Thomer-la-Sogne), 8. Brosseau (U.M. Anjou), 9. Touchard (V.M.C.C.), 10. Colin (V.M.C.C.).

Classement général : 1. Lefeur (Sucé), 2. Juigné (V.M.C.C.), 3. Berson (V.M.C.C.), 4. Leroyer (U.M. Anjou), 5. Boulard M. (Montfort), 6. Ambert (M.C. Oléron), 7. Bureau (Thomer-la-Sogne), 8. Lamouroux (V.M.C.C.), 9. Touchard (V.M.C.C.), 10. Piron (M.) etc...

Les vainqueurs reçoivent fleurs et coupes (au centre Jean Hazianis).



COUPE D'EUROPE DE MOTO-CROSS

Catégorie 250 cc

Thomer la Sogne, petit village de moins de 300 habitants fut le point de ralliement de toutes les vedettes du moto-cross européen, à l'occasion du G.P. de France comptant pour le championnat d'Europe des 250 cm³.

La réalisation du circuit de Thomer représente un travail de romain puisqu'en fait tout est "artificiel". En effet dans une ancienne sablière le Président Lejard, les membres du M.C. Thomer et M. Marcel Secry vice-président de la Commission Nationale de moto-cross ont fabriqué de toutes pièces les éléments types d'un terrain de moto-cross.

Tout a été calculé et les méthodes les plus modernes appliquées pour supprimer la poussière (autant que cela soit possible) et aussi la glissance du sol par temps de pluie. Les ravins sont à cet effet revêtus de ciment rugueux. Pour les pistes de gazon la semence fut importée des U.S.A.

Après les éliminatoires du matin, 32 coucurrents prenaient le départ de la 1^{re} manche du G.P. de France comptant pour le Championnat d'Europe de 250 cm³.

Dave Bickers qui avait pris un mauvais départ remontait bien vite ses adversaires. Effectuant de spectaculaires envolées en haut des buttes il doublait une bonne douzaine de ses adversaires.

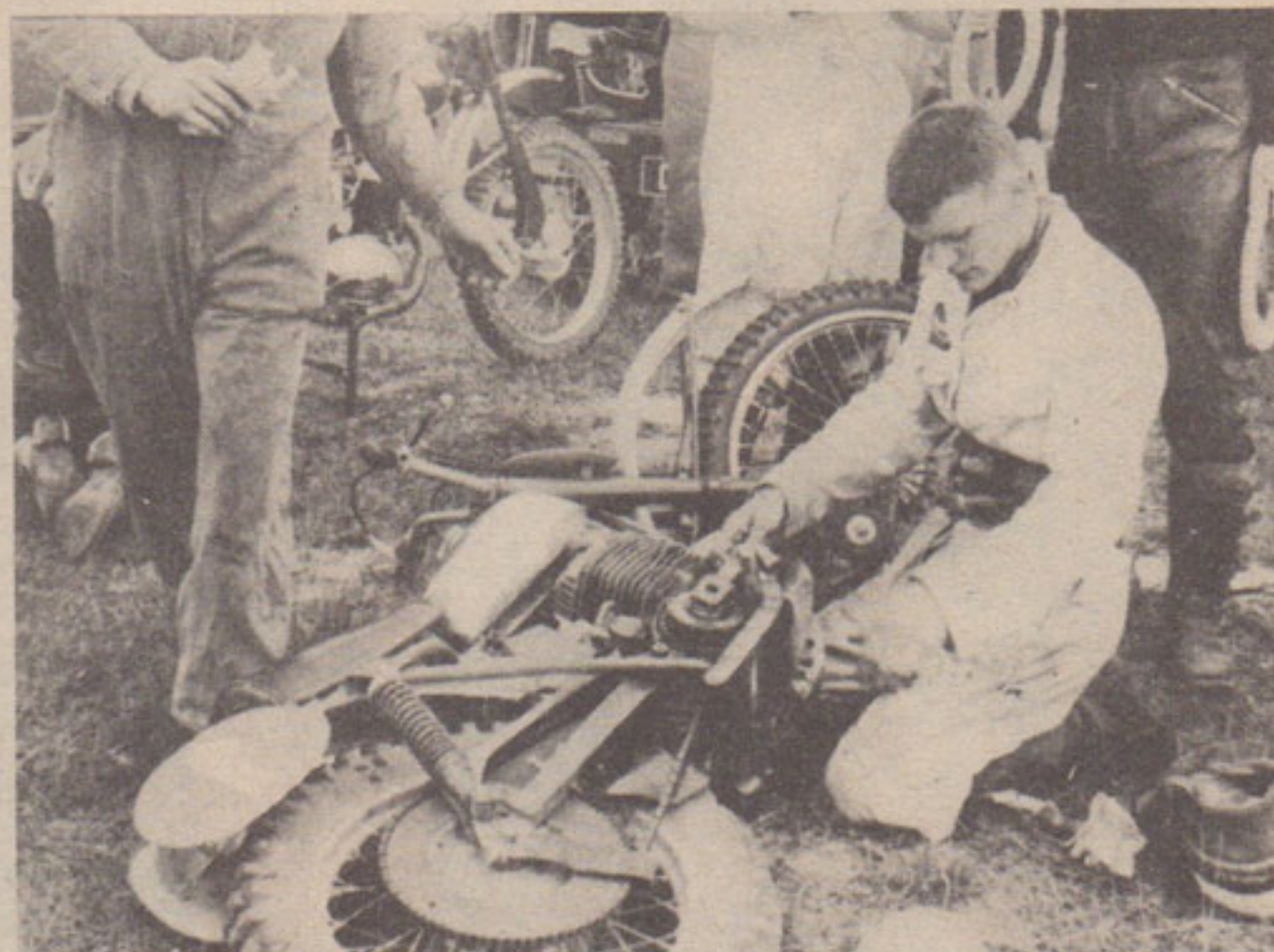
Dans cette première manche nous avons pu constater que Cisek possède une rare maîtrise et conserve une classe internationale. Sa position en selle toujours calculée nous l'avons remarqué, pilotant avec automaticité c'est-à-dire passant à chaque tour dans la même trace au millimètre près.

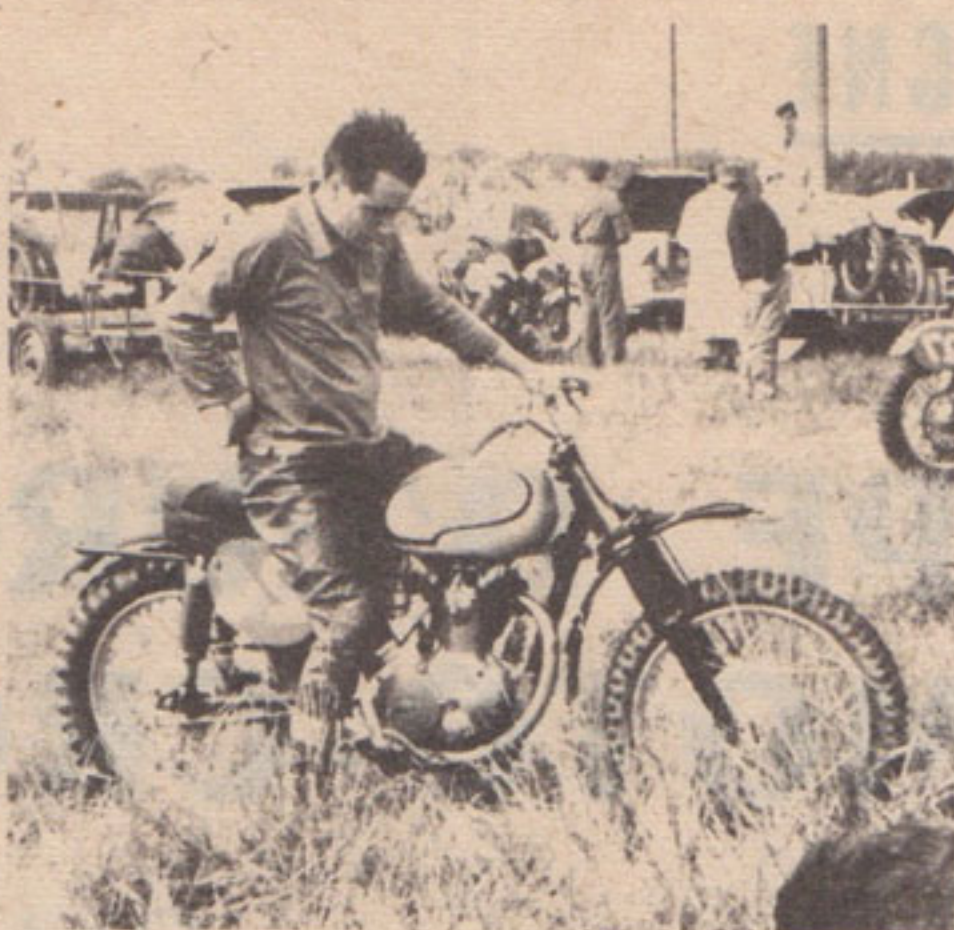
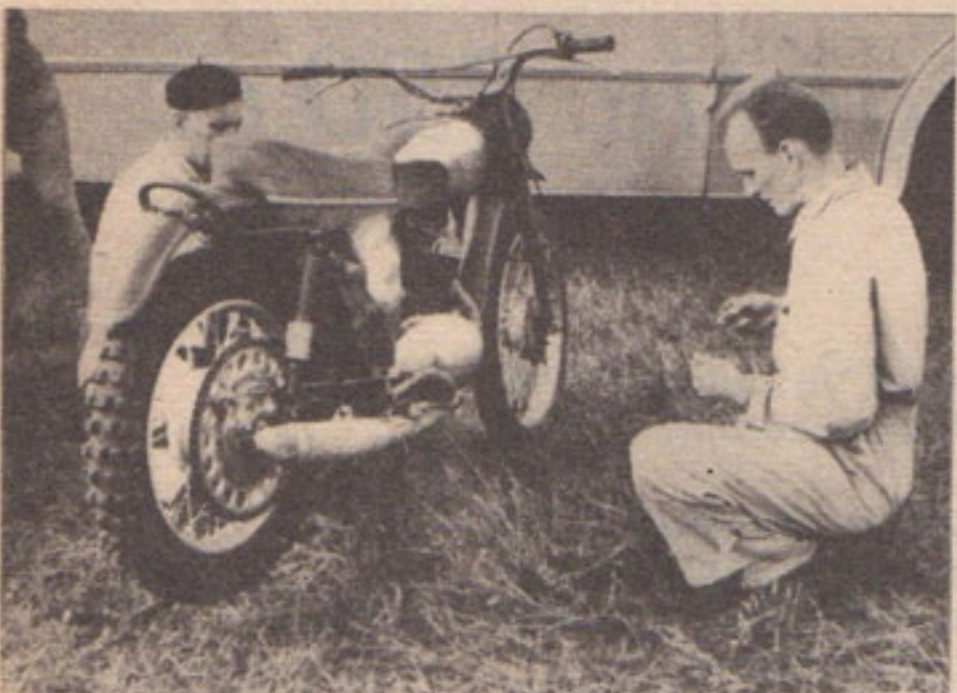
Un jeune suédois plein de talent, pilote comme un véritable acrobate. En sortie de virage il abordait la ligne droite la machine cabrée, passait ses vitesses (toujours cabré) et près de 100 m plus loin reposait la roue avant sur le sol.

Bickers en tête, la lutte fut rude pour les places suivantes entre John Draper, Smith et Jansen qui termina 5^e.

A la seconde manche, signalons que certains concurrents firent un tour pour rien pour faux départ. Le second départ donné Dave Bickers

Dave BICKERS, grand champion de moto-cross sait aussi entre deux manches changer un embrayage dans toutes les règles de l'art. Remarquons l'énorme pignon de roue arrière de la GREEVES.





Antonio MORETTI fait "chauffer" sa Parilla, une bien belle mécanique malheureusement mal adaptée aux circuits français de motocross.

prit la tête de ce véritable rodéo, Smith cette fois doublant J. Draper se plaçait 2°.

Parmi les Français Desbois meilleur de nos nationaux se trouva à la 10° place du classement final, Lebretton fit de belles courses, mais ne put tirer plus de sa mécanique.

Robert Charrier tira le maximum mais dut abandonner à la première manche. Pour sa classe incontestable de crossman il lui faudrait une machine d'usine... ou tout au moins un moteur plus poussé.

Dans le présent compte-rendu l'abondance de textes et l'activité intense de nos correspondants régionaux nous oblige à diférer d'une part les résultats du Championnat de France de la catégorie nationale 500 cm³, d'autre part l'aspect technique de cette réunion unique en son genre par l'afflux de machines étrangères. Les détails de celles-ci seront publiés dans notre édition de juillet-août.

O. LIVO

L'équipe tchèque était au complet à THOMER LA SOGNE.

En haut, les machines sortent du car spécial que la Sté Motokow avait mis à la disposition de ses coureurs.

Au centre, examen final de la Jawa de CISEK.

En bas, CISEK passe un cassis dans un style qui lui est particulier.



Afin de simplifier l'énumération des coureurs, nous les classons par nationalité, en indiquant entre parenthèses la marque de leur machine.

Grande-Bretagne : Dave Bickers (Greeves) ; John Draper (Cotton) ; Arthur John Lamprint (B.S.A.) ; Bryan Sharp (Greeves).

Tchécoslovaquie : Josef Chara (Jawa) ; Jaromir Ciser (Jawa) ; Miloolov Soucer (E.S.O.) ; Vlastimil Valek (C.Z.).

Hollande : Simon Schram (Maïco) ; Frits Selling (Greeves) ; Jan Van den Hoer (Adler).

Danemark : Arne Nielsen (Greeves) ; Dons Soren (Husqvarna).

Allemagne de l'Ouest : Fritz Betzlbacher (ex-champion d'Europe) (Maïco) ; Georges Hauger (Maïco).

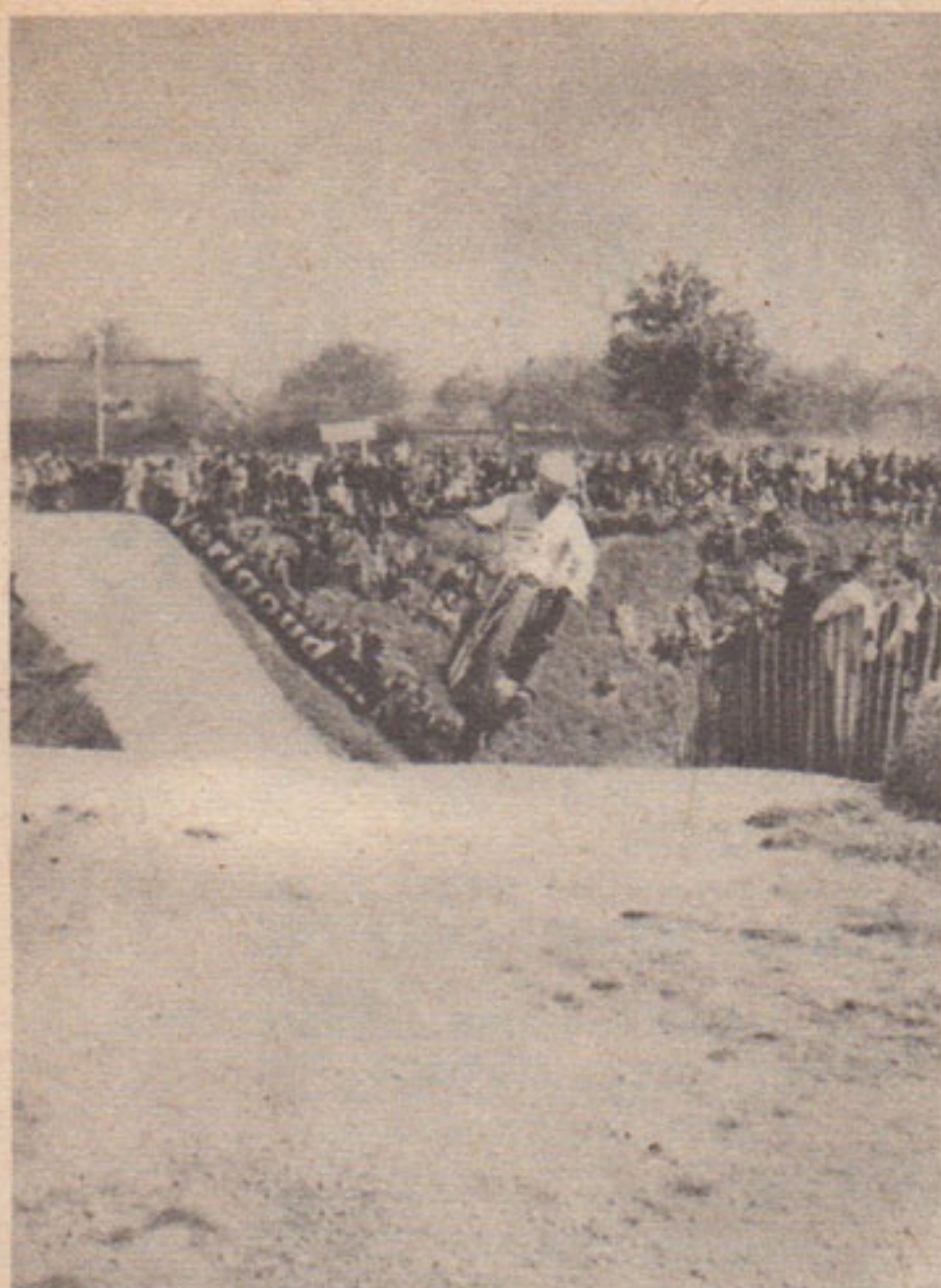
Finlande : Aarno Erola ; Rennart Dahlen ; Sivert Eirsson ; Torsten Hallaman ; Stig Rickardsson (tous sur Husqvarna).

Italie : Emilio Osterero (Bianchi) ; Antonio Moretti (Parilla).

Belgique : Alex Colin (E.S.O.) ; Nice Jansen (Greeves) ; Jean Robert (Greeves).

France : Michel Desbois (Maïco) ; André Mompou (Maïco) ; Raymond Lebretton (Maïco) ; Robert Charrier (Jawa).





Bolar restera pour nous le vainqueur moral des épreuves qualificatives pour le Championnat de France catégorie des nationaux.

Après avoir mené la première manche des 500, il chutait au dernier tour pendant de précieuses secondes. La victoire lui échappait " pour un coup d'œil en arrière " au moment où il plongeait dans le ravin



John Drapper pose quelques instants pour notre envoyé spécial, derrière sa COTTON.

LES RÉSULTATS : Coupe d'Europe des 250 cc et épreuve qualificative des Championnats de France (cat. nationale)

GRAND PRIX D'EUROPE 1^{re} MANCHE DES 250 cc

1. Bickers 33' 02" 1 ; 2. Hallman 33' 15" ; 3. Smith 33' 15" ; 4. Draper 33' 21" ; 5. Jansen 33' 53" 1 ; 6. Cizek 34' 15" ; 7. Sharp 34' 15" 2 ; 8. Betzbalcher 34' 17" ; 9. Chara 34' 28" 1 ; 10. Dahlen 34' 37" 2 ; 11. Hauger 34' 42" 2 ; 12. Desbois 34' 44" 4 ; 13. Eriksson 34' 45" 1 ; 14. Erola 35' 00" 2 ; 15. Van den Hoek 33' 28" 2 à 1 tour ; 16. Selling 33' 39" à 1 tour ; 17. Nielsen 33' 39" 2 à 1 tour ; 18. Seppanen 33' 59" 2 à 1 tour ; 19. Lebreton 34' 14" à 1 tour ; 20. Soren 34' 19" à 1 tour ; 21. Colin 34' 18" 3 à 2 tours ; 22. Robert 33' 33" 1 à 3 tours ; 23. Moretti 33' 32" à 4 tours ; 24. Valek 16' 58" à 8 tours ; 25. Geil 27' 52" à 8 tours ; 26. Schram 15' 57" à 9 tours ; 27. Ostorero 33' 53" à 10 tours ; 28. Rikardsson 8' 38" à 12 tours ; 29. Mompò 8' 57" à 12 tours ; 30. Charrier 9' 34" à 12 tours.

GRAND PRIX D'EUROPE 250 cm3 2^e MANCHE

1. Bickers 32' 42" 2 ; 2. Smith 32' 52" ; 3. Hallman 32' 51" 2 ; 4. Draper 33' 07" 3 ; 5. Jansen 33' 22" 3 ; 6. Sharp 33' 26" 4 ; 7. Selling 33' 28" ; 8. Dahlen 33' 39" 2 ; 9. Betzbalcher 33' 43" ; 10. Chara 33' 45" ; 11. Erola 33' 51" 2 ; 12. Eriksson 33' 58" 3 ; 13. Desbois 34' 12" 1 ; 14. Ostorero 34' 14" ; 15. Cizek 34' 28" 1 ; 16. Van den Hoek 32' 58" 4 à 1 tour ; 17. Mompò 33' 25" à 1 tour ; 18. Lebreton 33' 28" à 1 tour ; 19. Seppanen 33' 40" 2 à 1 tour ; 20. Nielsen 34' 11" 2 à 1 tour ; 21. Hauger 32' 43" 2 à 5 tours ; 22. Robert 19' 20" à 7 tours ; 23. Soren 13' 42" à 10 tours ; 24. Moretti 34' 52" 2 à 11 tours.

CLASSEMENT GENERAL 250 cc. GRAND PRIX D'EUROPE

1. Bickers, 2 pts ; 2. Smith, 5 pts, 32' 52" 2 ; 3. Hallman, 5 pts, 32' 51" 2 ; 4. Draper, 8 pts ; 5. Jansen, 10 pts ; 6. Sharp, 13 pts ; 7. Betzbalcher, 17 pts ; 8. Dahlen 18 pts ; 9. Chara, 19 pts ; 10. Cizek, 21 pts ; 11. Eriksson, 25 pts, 1 h 08' 43" 4 ; 12. Erola 25 pts, 1 h 08' 51" 4 ; 13. Desbois, 25 pts, 1 h 08' 57" ; 14. Selling, 23 pts, à 1 tour ; 15. Van den Hoek, 31 pts, à 2 tours ; 16. Hauger, 32 pts, à 5 tours ; 17. Seppanen, 37 pts, à 2 tours, 1 h 07' 39" 4 ; 18. Nielsen, 37 pts, à 2 tours, 1 h 07' 50" 4 ; 19. Lebreton, 37 pts, à 2 tours, 1 h 07' 52" ; 20. Ostorero, 41 pts, à 10 tours ; 21. Robert, 44 pts, à 10 tours ; 22. Soren, 43 pts, à 11 tours ; 23. Mompò, 46 pts, à 13 tours ; 24. Moretti, 47 pts, à 15 tours ; 25. Colin, 21 pts, 1 manche 2 tours ; 26. Valek, 24 pts, 1 manche 8 tours ; 27. Geil, 25 pts, 1 manche 8 tours ; 28. Schram, 26 pts, 1 manche 9 tours ; 29. Rikardsson, 28 pts, 1 manche 12 tours ; 30. Charrier, 30 pts, 1 manche 12 tours.

Record du tour : au 6^e tour, 1^{re} manche : M. Smith n° 5 en 1 mn 58 s. Moyenne : 49,423 km.

1^{re} MANCHE CHAMPIONNAT DE FRANCE 500 cc

1. Vidal 29' 56" ; 2. Bertrand 29' 57" 1 ; 3. Lejeune 39' 58" 2 ; 4. Jacquemin 29' 59" 4 ; 5. Goetz 30' 00" 1 ; 6. Baulard 30' 15" ; 7. Brassart 30' 16" 2 ; 8. Roussel 30' 28" ; 9. Rambour 30' 29" ; 10. Pardigon 30' 33" ; 11. Darrowy 27' 51" à 1 tour ; 12. Defeur 31' 41" 2 à 2 tours ; 13. Despret 24' 25" à 3 tours ; 14. Costich 31' 22" à 6 tours ; 15. Depreaux 14' 25" à 9 tours.

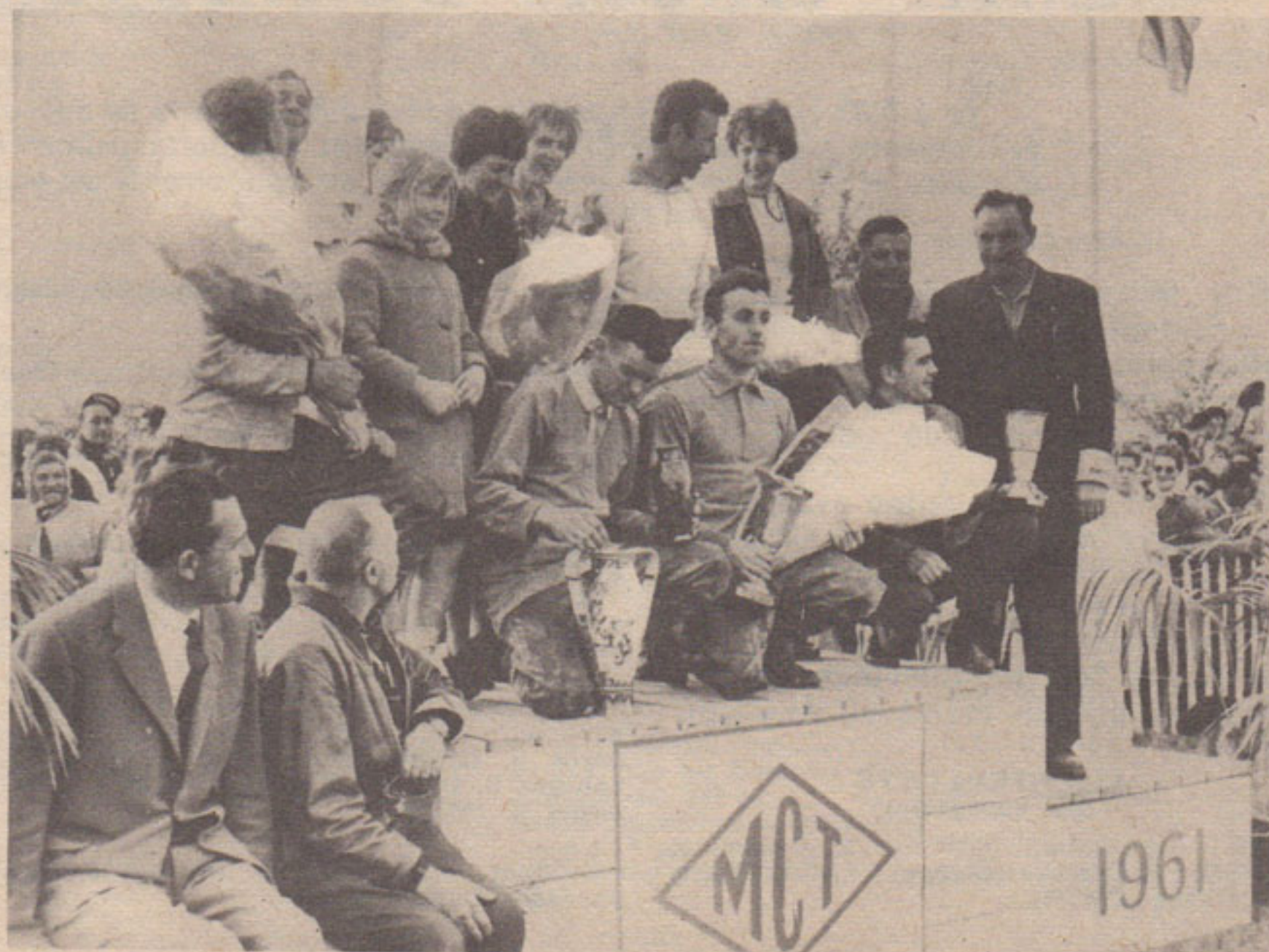
CHAMPIONNAT DE FRANCE 500 cc. 2^e MANCHE

1. Vidal 31' 42" 2 ; 2. Goetz 31' 50" 2 ; 3. Bertrand 31' 59" 1 ; 4. Baulard 32' 02" 2 ; 5. Jacquemin 32' 02" 3 ; 6. Lejeune 32' 19" ; 7. Lefeur 32' 25" 1 ; 8. Rambour 32' 48" 2 ; 9. Depreaux 32' 58" 3 ; 10. Brassart 32' 59" 1 ; 11. Depretz 33' 10" 2 ; 12. Darrowy 31' 46" 1 à 1 tour ; 13. Roussel 21' 4" 8 à 5 tours ; 14. Costich 29' 13" à 6 tours ; 15. Pardigon 16' 30" à 12 tours.

CLASSEMENT GENERAL DES 500 cc. CHAMPIONNAT DE FRANCE

1. Vidal ; 2. Bertrand ; 3. Goetz ; 4. Jacquemin 32' 02" 3 ; 5. Lejeune 32' 19" ; 6. Baulard ; 7. Rambour 32' 48" 2 ; 8. Brassart 32' 59" 1 ; 9. Lefeur à 2 tours ; 10. Darrowy à 2 tours ; 11. Despretz à 3 tours ; 12. Roussel à 5 tours ; 13. Depreaux à 9 tours ; 14. Pardigon à 12 tours ; 15. Bostich à 12 tours.

Pour les vainqueurs, baisers, vases de Sèvres, fleurs. Sur ce tableau de famille... nous remarquons, au premier plan M. Lejard animateur et président du M. C. THOMER et au fond, près d'une souriante jeune fille. M. Seery dont l'autorité s'est encore affirmée à THOMER au cours de ce G. P. d'Europe des 250 cc.



Rémy JULIENNE

remporte le Moto-Cross du Pertuis

Pour son V^e moto-cross le moto-Club du Pertuis avait réuni un plateau de qualité puisque plusieurs internationaux y participaient aux côtés d'une excellente sélection de coureurs français.

Le Président Roger Vial avait encore fait améliorer son terrain qui peut être classé parmi les plus spectaculaires de Provence.

Dans les 2 catégories 250 et 500 cm³ les coureurs firent preuve de beaucoup de combativité.

En 250, Clerici dominant nettement ses adversaires en gagnant les 3 manches.

En 500 cm³ la lutte fut plus rude entre Remy Julienne, Vidal et Marquez. Cependant l'avantage resta à notre sympathique champion de France Julienne qui fit une fois de plus honneur à son titre.

Organisation parfaite, spectacle passionnant, le comité directeur du M.C. Pertuis a offert aux nombreux amateurs de moto-cross une manifestation particulièrement intéressante.

Les engagés :

250 cm³ : Clerici Vincent, Pilaty Jonhny, Plagiau Maurice, Carrère Jean, Hardy Jullien, Romano Marius, Vacher Gérard, Tonnoille Robert, Astier Pierre, Mifsud Joseph, Bouisson Pierre, Julien Tony, Barthélemy Claude.

500 cm³ : Vidal Paul, Vila Robert, Mercier (Suisse), Dupasquier (Suisse), Hulsman (Allemagne), Fauritte Jean-Paul, Rolland Roger, Marquez Michel, Darmain Jean-Paul, Pardigon Aimé, Hardy Jullien, Julienne Rémy.

LES RESULTATS

250 CM³

1re manche :
1er : Clerici ; 2ème : Pilati ; 3me : Romano.

2me manche :
1er : Clerici ; 2ème : Pilati ; 3me : Hardy.

3me manche :
1er : Clerici ; 2me : Romano ;
3me : Hardy.

CLASSEMENT GENERAL

1er : Clerici ; 2me : Pilati ; 3me : Hardy ; 4me : Romano.

500 CM³

1re manche :
1er : Julienne ; 2me : Marquez ;
3me : Vidal.

2me manche :
1er : Vidal ; 2me : Marquez ;
3me : Julienne.

3me manche :
1er : Julienne ; 2me : Vidal ; 3me : Marquez.

CLASSEMENT GENERAL

1er : Julienne ;
2me : Vidal ;
3me : Marquez ;
4me : Vila.

XXIII^e CIRCUIT DE HAUTE NORMANDIE

Le XXIII^e circuit de Régularité de Haute Normandie se déroulait le 30 avril dernier. Les événements politiques de l'heure interdisant une participation massive des éléments de la Police et de la Gendarmerie, le nombre de concurrents se trouva relativement restreint.

Sur le parcours aucun incident ni accident ne vint ternir l'éclat de cette manifestation, ce qui a à noter à l'actif des dirigeants du moto-club de Normandie présidé par M. Le-gourd.

Pourtant les fréquentes averses et les routes mouillées ne facilitèrent pas la tâche des concurrents.

En fin d'épreuve, la palme revint au jeune Ottavio Fratta (20 ans 1/2) sur A.J.S. 500. Parallèlement la victoire par équipe revint au M.C. du Havre.

LES RESULTATS (par catégories)

125. — 1. Drelon (CMSN) ; 2. Cassagne (CMSN) ; 3. Lamotte (Dieppe) ; 4. et 5. Chaze et Carosse (CMSN).

175. — 1. Vernet (MCF) cat. scooter - Goudard Maurice.

250. — 1. Calbrix (Dieppe) ; 2. Cariou (MCH).

350. — 1. Lefebvre (MC Paris) ; 2. Gonfreville (MCDM) ; 3. Wartelle (MCN) ; 4. Croutelle (Dieppe).

500. — 1. Fratta (COP) ; 2. Dufour (Meaux) ; 3. Clovis (MCN) ; 4. Blanchard (MCN) ; 5. Texier (COP) ; 6. Pavy (COP) ; 7. Joly (MCH) ; 8. Legrand (Châtillon) ; 9. Férial (Pont-Audemer).

Au-dessus de 500. — 1. Labeylie J. (MCH) ; 2. Violette (MCH) ; 3. Mahieu (MCN) ; 4. Labeylie R. (MCH) ; 5. Warmée (AMDM) ; 6. Labeylie B. (MCH) ; 7. Leroux (MCH) ; 8. Labeylie R. (MCH).

Side-car. — 1. Meunier (Pont-Audemer), passager Dupont Guy.

CLASSEMENT GENERAL

Individuel. — 1. Ottavio Fratta (Pontlieue), 125 pts ; 2. Labeylie J. (Le Havre), 139 pts ; 3. Lefebvre (Paris), 176 pts ; 4. Violette (Le Havre), 184 pts ; 5. Mahieu (MC Normandie), 192 pts ; 6. Dufour (Meaux), 196 pts ; 7. Labeylie R. (Le Havre), 228 pts ; 8. Warmée (Déville-Maromme), 243 pts ; 9. Clovis (MCN), 245 pts ; 10. Blanchard (MCN), 255 pts ; 11. Labeylie B. (Le Havre), 259 pts ; 12. Texier (Pontlieue), 284 pts ; 13. Leroux (Le Havre), 341 pts ; 14. Pavy (Pontlieue), 405 pts ; 15. Gonfreville (Déville-Maromme), 432 pts. 16. Joly (Le Havre) ; 17. Drelon (CMSN) ; 18. Cassagne (CMSN) ; 19. Wartelle (MCN) ; 20. Lamotte (Dieppe) ; 21. Croutelle (Dieppe) ; 22. Legrand (Châtillon) ; 23. Calbrix (Dieppe) ; 24. Meunier (Pt-Audemer) ; 25. Chaze (CMSN) ; 26. Carosse (CMSN) ; 27. Labeylie R. (Le Havre) ; 28. Goudard (MCN) ; 29. Vernet (MC France) ; 30. Cariou (Le Havre) ; 31. Férial (Pt-Audemer).
Par équipes. — 1. MC Le Havre ; 2. MC de Normandie ; 3. CO Pontlieue ; 4. MC Le Havre (2) ; 5. CM Sûreté Nationale.

LE CALENDRIER DE LA F. F. M.

JUIN 1961

Dimanches 4 - 11 - 18 - 25

1	CIRCUIT INTER. DEL LIDO GENOVA	F.M.I. ITALIE	11	MOTO-CROSS VAN DE BLIK-KENBERG TE BORGLOON	F.M.B. BELGIQUE
1	INTER SPEEDWAY OLEHING	O.M.K. ALLEMAGNE FED.	11	INTER MOTO-CROSS "UM DEN POKAL DER KALIKUMPEL"	A.D.M.R.V. REP. DEM. ALLEMANDE
1-4	INTER. GST-VIERTAGEFAHRT REG.	A.D.M.R.V. REP. DEM. ALMANDE	11	INTER. MOTO-CROSS HOLICE	U.A.M.K. TCHECOSLOVAQUIE
1-4	INTER ALPES AUTRICHIENNES REG.	Æ.A.M.T.C. AUTRICHE	11	MOTO-CROSS NIORT	M.C. DEUX-SEVRES
2	WORLD CHAT. SPEEDWAY (NORDIE FINAL)	S.V.E.M.O. SUEDE	11	Moto-Cross Extra National Corseul	M.C. Diananais
2-3-4	XIV* VALLI BERGAMASCHE-REG. INTER.	F.M.I. ITALIE	11	Moto-Cross Extra National Rouen	M.C. Lyon
3-4	XII* RADUNO INTER. REPUBBLICA DI SAN MARINA - CITTA DI RIMINA	F.M.I. ITALIE	11	Moto-Cross Extra National Chauny	M.C. Normandie
4	CIRCUIT DE BOLDERBURG..	F.M.B. BELGIQUE	11	Moto-Cross Extra National Castres	U.M. et Sc. C. Aisne
4	INTER. SCHLEIZER DREIECK-RENNEN	A.D.M.R.V. REP. DEM. ALMANDE	11	Moto-Cross Niversac 500 cc Championnat National	M.C. Castrais
4	INTER. SPEEDWAY OSIJEK	A.M.S.J. YOUGOSLAVIE	11	Moto-Cross à Guer	M.C. Périgueux
4	COURSE DE COTE DE LA FAUCILLE	A.C. HAUT-JURA	11	Moto-Cross à Lille	M.C. Morbihan
4	29* CIRCUIT DE REGULARITE DE L'AIN	U.M. AIN	11	Moto-Cross à Maisse	M.C. du Nord
4	2* Circuit de Régularité de la Bressaude	Ste Om. La Bressaude	11	Moto-Cross Valence	M.C. Maissois
4	Circuit de Vitesse des Essarts.	M.C. Normandie	11	INTER. ADAC 3 TAGESFAHRT ISNY REG.	M.C. Drôme
4	Côte de Chréa	M.C. Algérie	18-21	Premier Pas Motocycliste et Trophée Dunlop-BP	O.M.K. ALLEMANGE FED.
4	Circuit de Régularité de Provence	M.C. Marseille	18	Concentration à Montlhéry ...	M.C. France
4	Concentration	M.C. Gueugnonnais	18	Circuit de Régularité	M.C. France
4	Concentration	M.C. Montluçon	18	Concentration Suce	A.M.C. Grasse
4	GRAND PRIX MOTO-CROSS 500 CC	U.A.M.K. TCHECOSLOVAQUIE	18	FINNISH GRAND PRIX MOTO-CROSS EUROPE CHAMPIONNAT 250 CC	C.M. Sucéen
4	GRAND PRIX DES 250 CC CHAMPIONNAT	M.U.L. Grand Duché de LUXEMBOURG	18	INTER. MOTO-CROSS VAN DE "DEMERVALLEI"	S.M.L. FINLANDE
4	XIV* MOTO-CROSS DE LA THUDINIE	F.M.B. BELGIQUE	18	EUROPEAN CHAMPIONNAT SANDTRACK QUALI YING ROUND	F.M.B. BELGIQUE
4	INTER. MOTO-CROSS PRE-ROV	U.A.M.K. TCHECOSLOVAQUIE	18	Moto-Cross Extra National Alençon	S.V.E.M.O. SUEDE
4	INTER. GRASBAHNRENNER SCHEESSEL	O.M.K. ALLEMAGNE FED.	18	Moto-Cross Extra National Cintegabelle	M.C. Alençonais
4	SAND TRACK RACE (CHAMPIONNAT D'EUROPE)	U.A.M.K. TCHECOSLOVAQUIE	18	Moto-Cross Cassel Championnat Inter	Toulouse M Sp.
4	MOTO-CROSS POULANGY, CHAMPIONNAT PETITES CYLINDRES ...	M. C. HAUT-MARNAIS	18	Moto-Cross	M.C. Nord
4	MOTO-CROSS DOMARTEN-PONTHIEU	M.C. PICARD	18	Moto-Cross Etray	A.Sp. Mot. Bugey
4	MOTO-CROSS D'AYEN ...	M.C. AYEN	18	Grass-Track Libourne 500 JAP Alcool	M.C. Rochelais
4	Moto-Cross Extra National Vern d'Anjou	U.M. Anjou	18	Moto-Cross Baugé	M.C. Libournais
4	Moto-Cross Extra National à Soucy	Sp. M.C. Sens	18	Moto-Cross Montréal	U.M. Anjou
4	Moto-Sidecar-Cross Extra National Longwy	G.M.A.C. Lorrain	18	DUTCH TOURIST TROPHY ...	A.M.A. Carcassonnais
4	Moto-Cross Menez Bre-en-Pederneq	A.S.P.T.T. Saint-Brieuc	24	Les 20 PROVINCES REG. MADRID ET RALLYE	K.N.M.V. PAYS-BAS
4	Moto-Cross Fontenay-le-Comte	M.C. Yonnais	24	ISLE DU MAN SCOOTER RALLYE	R.F.M.E. ESPAGNE
4	Moto-Cross Meaux	M.C. Meaux	24 ou juillet	TORINO - RADUNO INTER. MOSTRA DEI FEORI	A.C.U. GRANDE-BRETAGNE
4	Moto-Cross	M.C. Cavailon	24-25	RALLYE INTER D'ERFURT ..	F.M.I. ITALIE
4	Grass-track Cyclomoteurs Villeneuve-St-Georges	Chots Sp. de Paris	24-25	CONCENTRATION D'OBERNAI	A.D.M.R.V. REP. DEM. ALLEMANDE
10-11	24 HEURES DE WARSAGE .	F.M.B. BELGIQUE	25	CIRCUIT DE VITESSE D'OBERNAI	M.C. OBERNAI
10-11-12	CONCENTRATION INTER. DE LANGENTHAL	F.M.S. SUISSE	24-26	CONCENTRATION	M.C. OBERNAI AMICALE SC. CL. DE NICE
11	INTER. SPEEDWAY ZRENJANIN	A.M.S.J. YOUGOSLAVIE	25	Circuit de Régularité	M.C. El Biar
11	INTER. SPEEDWAY ZAGREB	A.M.S.J. YOUGOSLAVIE	25	Concentration Jeanne Hachette à Beauvais	M.C. Oise
12-16	TOURIST TROPHY RACES ...	A.C.U. GRANDE-BRETAGNE	25	CHAMPIONNAT D'EUROPE DE MOTO-CROSS 250 CC	F.M.I. ITALIE
11	Circuit de Vitesse	M.C. Châtillonnais	25	MOTO-CROSS INTER. DU PRISONNIER	F.M.B. BELGIQUE
11	6* Circuit de Régularité des 10 Heures	M.C. Obernai et M sp. Nancéien	25	MOTO-CROSS A ALBI	M.C.C. ALBIGEOIS
11	CAMPIONATO DEL MONTO DI MOTO-CROSS 500 CC, GRAND PRIX D'ITALIE DE MOTO-CROSS	F.M.I. ITALIE	25	MOTO-CROSS BELLEME CHAMPIONNAT SIDECARS	M.C. BELLEME
			25	Moto-Cross Extra National Nantes	S.M. Nantais
			25	Moto-Cross Extra National Vis-en-Artois	M.C. Artois
			25	Moto-Cross La Baraque, Critérium des 250 cc	M.C. Auvergne
			25	Grass-Track Villeneuve-sur-Lot 500 JAP alcool	M.C. Villenuevois
			30	LANGSTRECKEN TRIAL ...	F.M.S. SUISSE

ESSAIS *MOTOCYCLES*

UN CYCLOMOTEUR BELGE LE ROYAL-NORD 4 vitesses

fallait souvent monter en régime alors que par la suite le R.N. se comporta magnifiquement acceptant même de nous transporter en 4ème à 30 km/h lorsque cela était nécessaire, et ce, malgré une bougie très froide (indice thermique 260 - K L G F 100).

Au cours de notre première longue sortie vers Chartres et retour, il nous fut possible de soutenir une excellente vitesse de croisière après avoir monté un gicleur de 80 qui nous semble en outre le meilleur réglage à tous points de vue.

Quelques zones chronométrées nous ont aussi fixés sur l'utilisation que l'on peut en faire du point de vue tourisme, il faut souligner 19 km couverts au "18" ce qui sur route libre nous permet d'assurer un bon 60 de moyenne dans n'importe quelles conditions. Voilà un chiffre auquel nous ne nous attendions pas avec un cyclomoteur. Car si les vitesses maxima comptent pour beaucoup, elles ne sont pas l'élément déterminant pour l'usager qui envisage de longues randonnées.

Deux cent cinquante kilomètres représentent un test appréciable pendant lequel d'autres facteurs entrent en jeu. En particulier la position en selle qui sur le R.N. est plus que correcte, le poids du corps n'étant pas supporté uniquement par les avant-bras. N'oublions pas que le Royal-Nord est avant tout un modèle sport, pas une machine de compétition. Cette position peu fatigante, nous la devons à la distance entre le guidon et la selle et aussi à la dimension des manivelles qui, très courtes, ont l'avantage de ne pas faire entrer les pédales en contact avec le sol, en virage.

Il est utile de signaler que sur le R.N. 4 vitesses, le pédalier n'a aucune

Les usines Royal-Nord sont installées à Hasselt en Belgique. Elles produisent des cyclomoteurs et des bicyclettes. Dirigées par MM. Huyfkens frères (dont l'un d'entre eux, Jean Huyfkens est décédé accidentellement il y a quelques mois), elles ont pris une extension considérable dans le Benelux.

Nous avons remarqué la production des cyclomoteurs Royal-Nord au Salon de Bruxelles 1959. Les machines nous ayant alors semblé traitées sérieusement comme des motocyclettes. Depuis elles furent présentées au "dernier" Salon de Paris et notre opinion s'en est trouvée confirmée.

Précisons que l'importation et la diffusion pour la France du programme de construction Royal-Nord sont assurées par les Ets Aris, que nous tenons à remercier ici, pour leur aide technique au cours des essais.

liaison avec la roue arrière. Il ne s'agit donc pas à proprement parler d'un pédalier incorporé mais seulement de répondre aux exigences de la législation. Le pédalier ne peut donc être utilisé que pour le lancement du moteur. Reconnaissons que la mise en route est aisée et que jamais nous n'avons eu à donner plusieurs coups de manivelle, soit pour le départ, soit pour la remise en route lors des longues minutes d'attente en ville où le plus souvent

nous avons jugé utile de stopper le moteur.

Le frein arrière se trouve commandé par une pédale (sur talon droit) ce qui a permis aux constructeurs de libérer le guidon d'un levier encombrant. En effet, la poignée tournante qui commande sur la boîte de vitesses se trouvant au guidon, il fallait bien trouver un autre emplacement à la commande de frein arrière si l'on ne voulait pas nuire à l'esthétique du guidon.

Esthétique indiscutable du R.N. 49 cm³ 4 vitesses. Notons la selle biplace (éventuellement) les amortisseurs arrière (qui ne talonnent pas) les garde-boue arrière à bavolet et la sortie d'échappement qui ne risque pas de salir les chaussures. Par contre, il serait nécessaire de glisser une plaquette de caoutchouc sur l'entretoise qui relie le bras de suspension gauche au tube du cadre. En effet, la chaîne (lorsqu'elle est détendue et sur les pavés seulement, devient parfois bruyante.

Le guidon est en quelque sorte une œuvre d'art. Bien chromée, la plaquette centrale forme renfort entre les 2 tubes. On pourrait évidemment objecter que sa position est fixe et ne peut pas permettre aux très jeunes de déplacer les bracelets sur les fourreaux de la fourche avant. Mais la transformation reste réalisable !...

Pour les essais, les importateurs avaient monté, à notre demande, deux repose-pieds fixés sur l'axe de roue arrière. Ils nous ont été particulièrement utiles pour l'utilisation en duo car, en effet, le R.N. nous semble particulièrement apte à transporter deux personnes, la troisième vitesse devant alors être passée en côtes, ce qui est tout à fait logique.

La consommation moyenne sur 1.400 kilomètres s'est maintenue en



Cette photo a été prise lors d'une sortie sur route. En duo comme en solo le R.N. se comporte aussi bien que nos anciens 125 cm³ il y a trois ou quatre ans.

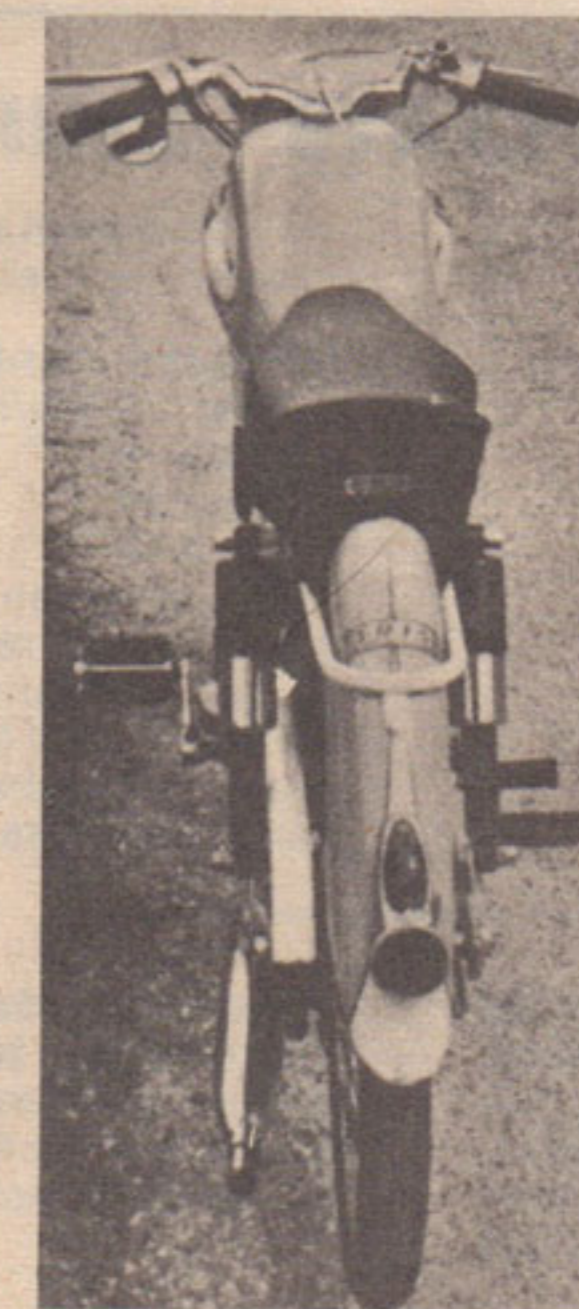
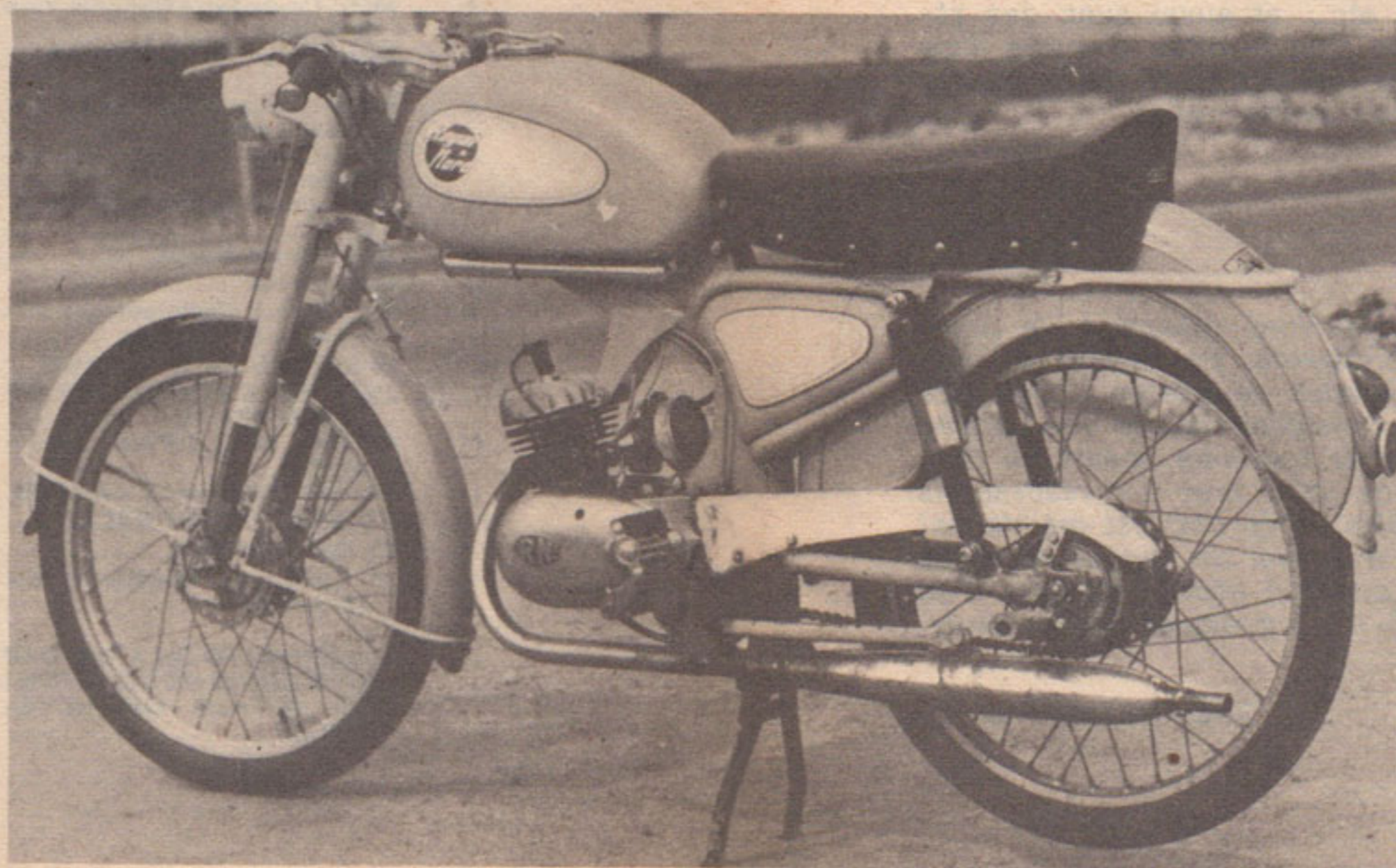
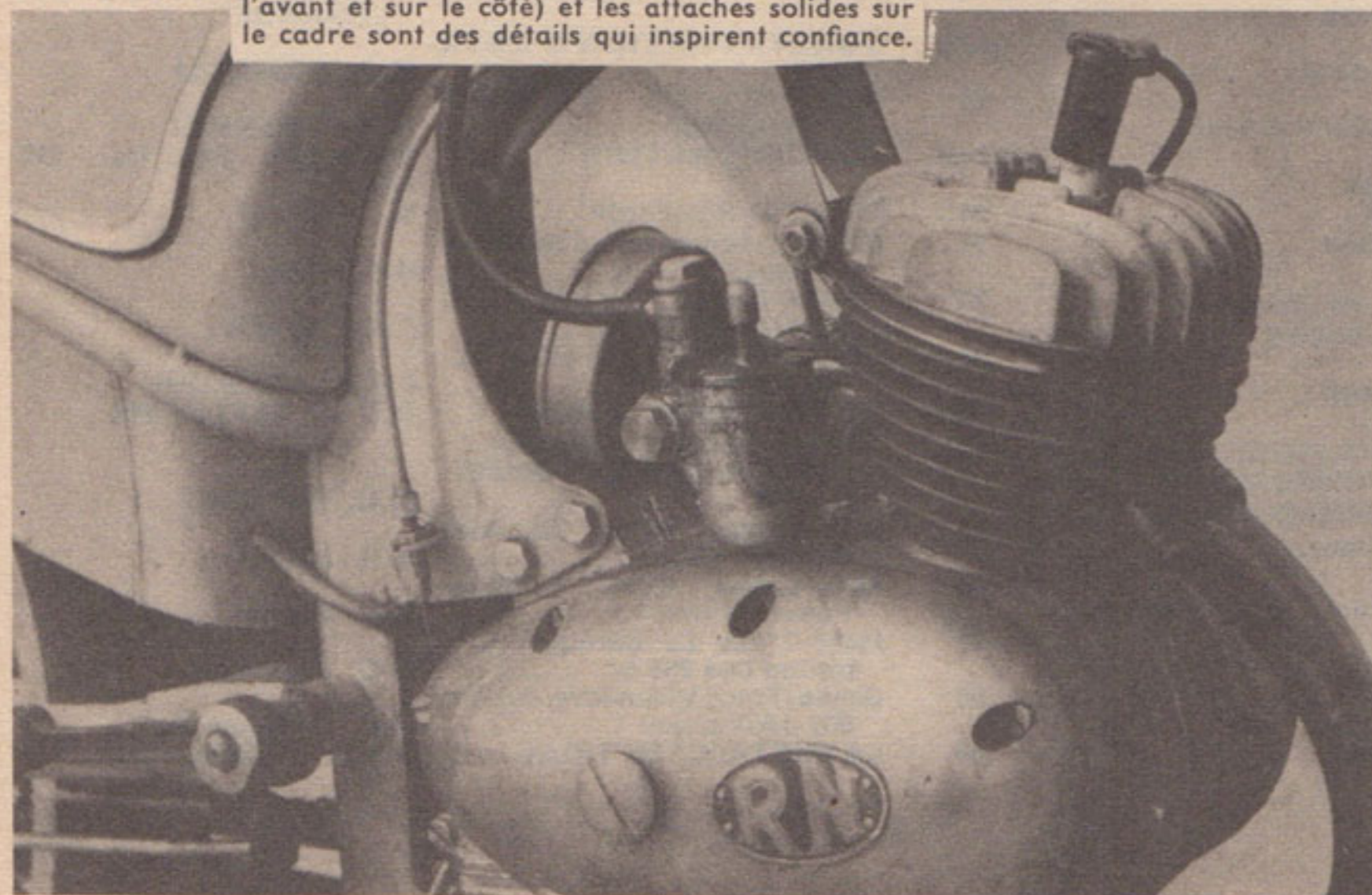


Le ROYAL NORD 4 vitesses pendant les essais de vitesse maximum. Pour plus de facilité, les importateurs avaient monté des repose-pieds arrière (sur l'axe de roue) qui permettent soit la position effacée ou encore le duo... à l'aise.

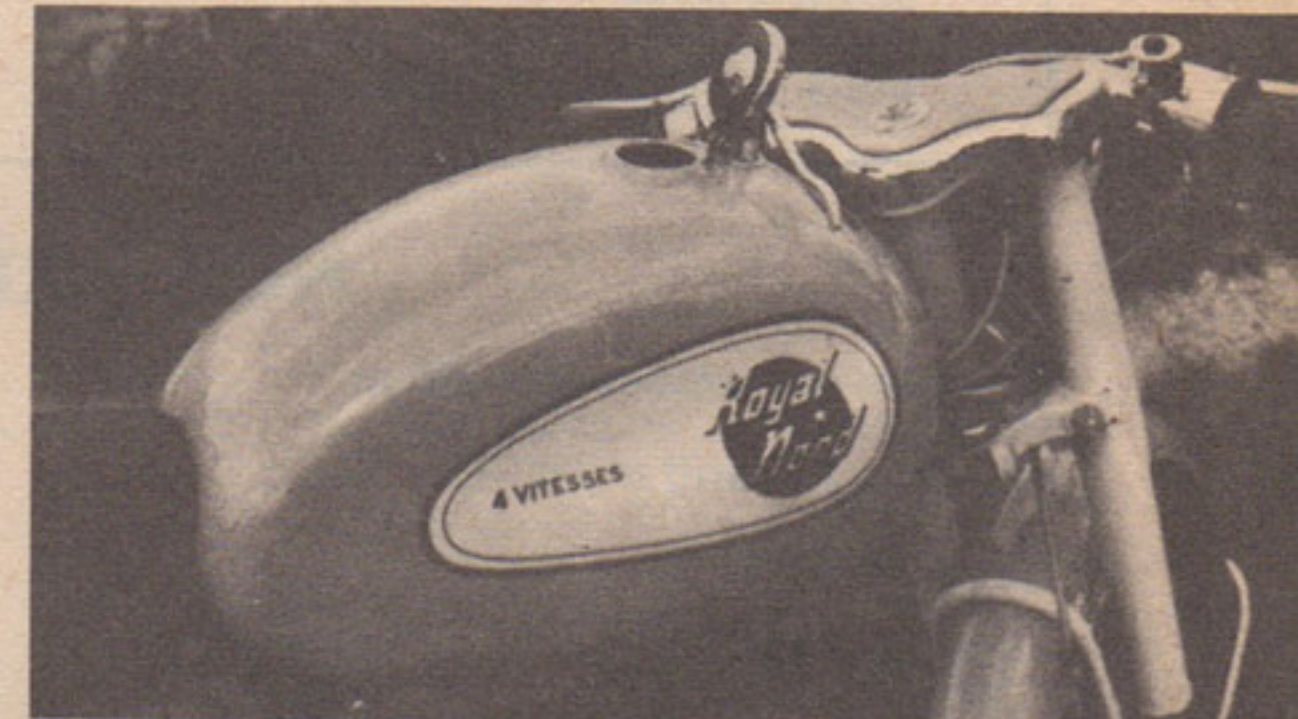
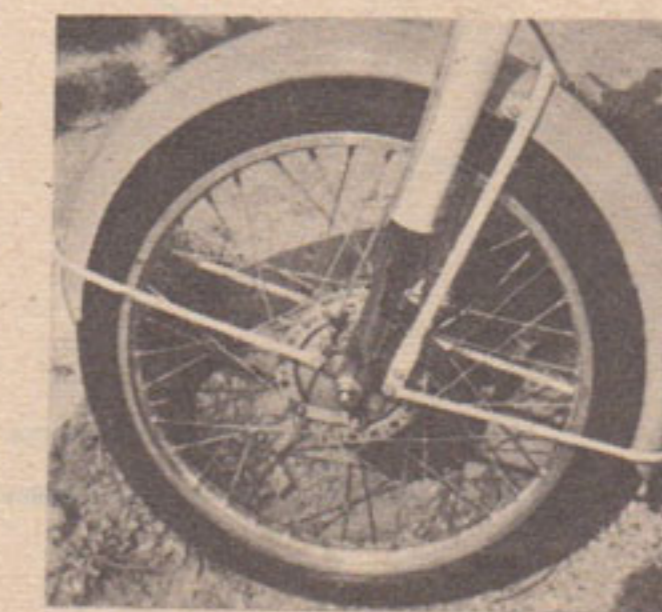
Lorsque nous avons pris possession du cyclomoteur Royal-Nord 50 cm³, 4 vitesses, il totalisait 620 km au compteur. Il n'était pas tout à fait rodé, aussi avons-nous dû pousser plus avant le kilométrage afin de pouvoir réaliser un essai dans les meilleures conditions possibles.

Vers 1.200 km, une sortie sur route (250 km environ) nous permit d'effectuer quelques constatations et surtout de nous apercevoir qu'en réalité il fallait encore attendre pour en obtenir le maximum de souplesse et aussi de performances. Il est d'ailleurs remarquable qu'au début il

Les ailettes de refroidissement du carter (à l'avant et sur le côté) et les attaches solides sur le cadre sont des détails qui inspirent confiance.



Dans ce feu arrière nous aimerions voir une deuxième ampoule commandée par un dispositif "stop".



Le réservoir de grande capacité (plus de 10 litres) comporte un bouchon d'accès rapide. Soulignons également la réalisation du guidon : une belle pièce, solide et en harmonie avec l'ensemble. Les constructeurs n'ont certes pas "tiré sur les prix" pour équiper ce modèle. D'autre part, la mention 4 vitesses évite bien des questions sur le nombre de rapports... Afin de libérer le guidon de la présence d'un levier supplémentaire, la commande du frein arrière est constituée par une pédale qui au moment du freinage se place dans le même plan que la pédale utilisée ici uniquement pour la mise en route du moteur.

dessous de 3 l, pour des parcours très différents dans Paris, la banlieue, sur routes et les essais compris. Le mélange utilisé fut toujours réalisé dans les proportions indiquées par le constructeur. Notons que le carburant Super ne nous a occasionné aucun serrage ni ennui d'aucune sorte.

Pour effectuer le mélange dans les meilleures conditions, il suffit de se référer au tableau inscrit sur le réservoir.

Caractéristiques techniques du ROYAL-NORD 4 vitesses

Moteur

- moteur : monocylindrique
- cycle : 2 temps
- alésage : 40 mm
- course : 39,5 mm
- cylindrée : 49 cm³
- taux de puissance effective : 3,25 CV
- régime de puissance maximum : 8.000 t/mn
- culasse : semi-hémisphérique
- piston : calotte bombée
- balayage : Schnürle
- lumières : admission (carter) rectangulaires à barrettes
échappement rectangulaires à barrettes
transfert rectangulaires inclinés

Rapports de démultiplication

- transmission primaire : 0,25
- transmission secondaire : 0,53
- rapports internes de la boîte de vitesses à 4 rapports
1ère = 0,075
2ème = 0,109
3ème = 0,142
4ème = 0,170
mise en route = 11,077

- pignon de sortie de boîte : 18/dents
- pignon de roue arrière : 34/dents
1ère = 0,0399
2ème = 0,0579
3ème = 0,0752
4ème = 0,0903

(Peut recevoir suivant l'utilisation des pignons de sortie de boîte différents soit : 13, 15, 16, 17 ou 18 dents)

Vitesses obtenues (dans des conditions optima d'utilisation) avec le rapport 18 x 34 :

- 1ère vitesse = 36 km/h
- 2ème vitesse = 52 km/h
- 3ème vitesse = 68 km/h
- 4ème vitesse = 84 km/h

Possibilités de montage :

avec pédales, changement de vitesses par poignée tournante au guidon, avec kick-starter et sélecteur au pied.

NOS RÉSULTATS CHIFFRÉS

Vitesse maximum sur 500 m :

1^{er} essai 21" - 2^e essai 32"
moyenne 22" soit 81,900 k/h.

Accélération :

100 m	: 11" 1/5	moyenne	31,800 k/h
200 m	: 18" 1/5	"	39,600 k/h
300 m	: 23" 2/5	"	40,100 k/h
400 m	: 29" 2/5	"	43,100 k/h
500 m	: 34" 1/5	"	52,860 k/h

Freinage

Distances de freinage obtenues à 50 km/h
Avec les 2 freins = 11,20 m

Avec le frein avant seul = 12,55 m

Avec le frein arrière seul = 15,70 m

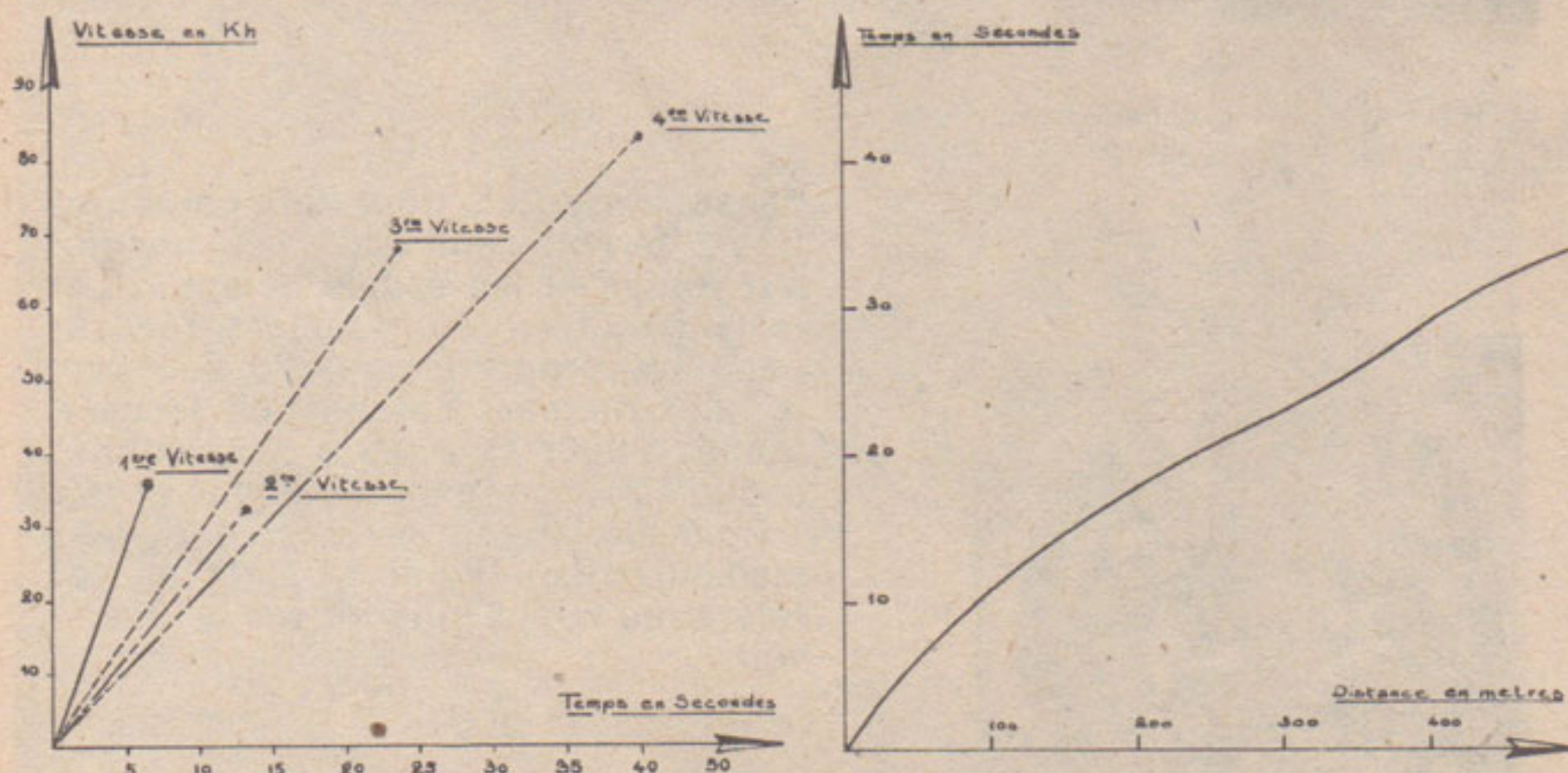
Vitesses minima

1ère	4 km/h
2ème	8 "
3ème	16 "
4ème	18 "

Ces vitesses obtenues juste au-dessus de la marche sur 4 temps révèlent une grande souplesse du moteur et son exceptionnelle aptitude à la marche au ralenti. En 4ème, à 18 km/h, on peut, en accélérant, progressivement, atteindre très rapidement la vitesse maximum sans avoir besoin de rétrograder sur les intermédiaires !

La courbe d'accélération ci-dessus nous a été confiée par les services techniques de l'usine Royal-Nord. Elle correspond aux caractéristiques techniques que nous publions par ailleurs. Cependant, quelques précisions s'imposent. En effet, nous ne doutons pas un seul instant de l'exactitude des résultats ci-dessus. Ils ont

été obtenus dans les meilleures conditions possibles : hygrométrie, température, etc... et aussi avec des réglages spéciaux : montage d'un pavillon d'entrée d'air à la place du filtre de série, gicleur de 85 (sans doute) au lieu du gicleur que nous avons utilisé.



Le Royal-Nord répond à de nombreux impératifs. Permettant d'excellentes pointes de vitesse il doit être surtout considéré comme une parfaite machine de tourisme, même en duo. Et sur ce point avec des réalisations semblables, le 50 cm³ est maintenant capable d'assurer un service identique à celui que l'on pouvait attendre d'un 125 cm³, il y a quelques années seulement.

G.-E. BERNARD

Le Terrot SKIPPER

aux essais



A l'heure où nous sommes penchés sur le compte rendu d'essai du cyclomoteur Terrot type SKIPPER, il y a exactement un an, jour pour jour, que ce modèle nous avait été présenté à Paris par M. Padovani, directeur des services techniques Terrot.

Motocycles et scooters dans son édition de juillet-août 1960, l'avait présenté comme le "champion de la ligne oblique". D'autre part le projecteur rectangulaire se trouve maintenant adopté sur la plupart des nouveaux modèles dans l'automobile. Terrot n'accusait donc pas de retard dans ses conceptions en dotant le Skipper de lignes et d'accessoires d'avant-garde.

Nous avons alors souligné également les caractéristiques techniques appliquées sur le plan du service après vente et de la réparation. Les interventions éventuelles, facilitées au maximum par l'adoption de solutions d'assemblage inédites et brevetées permettent en effet de réduire les heures de main-d'œuvre. Puisque celles-ci sont facturées aux clients, ces dispositions doivent l'intéresser.

Le Skipper est avant tout un cyclomoteur dans la forme actuelle du cyclo-scooter, qui connaît de plus en plus les faveurs du public.

Le Skipper en circulation urbaine

Si les jeunes sont attirés par les machines "sport" à performances remarquables, il n'en reste pas moins

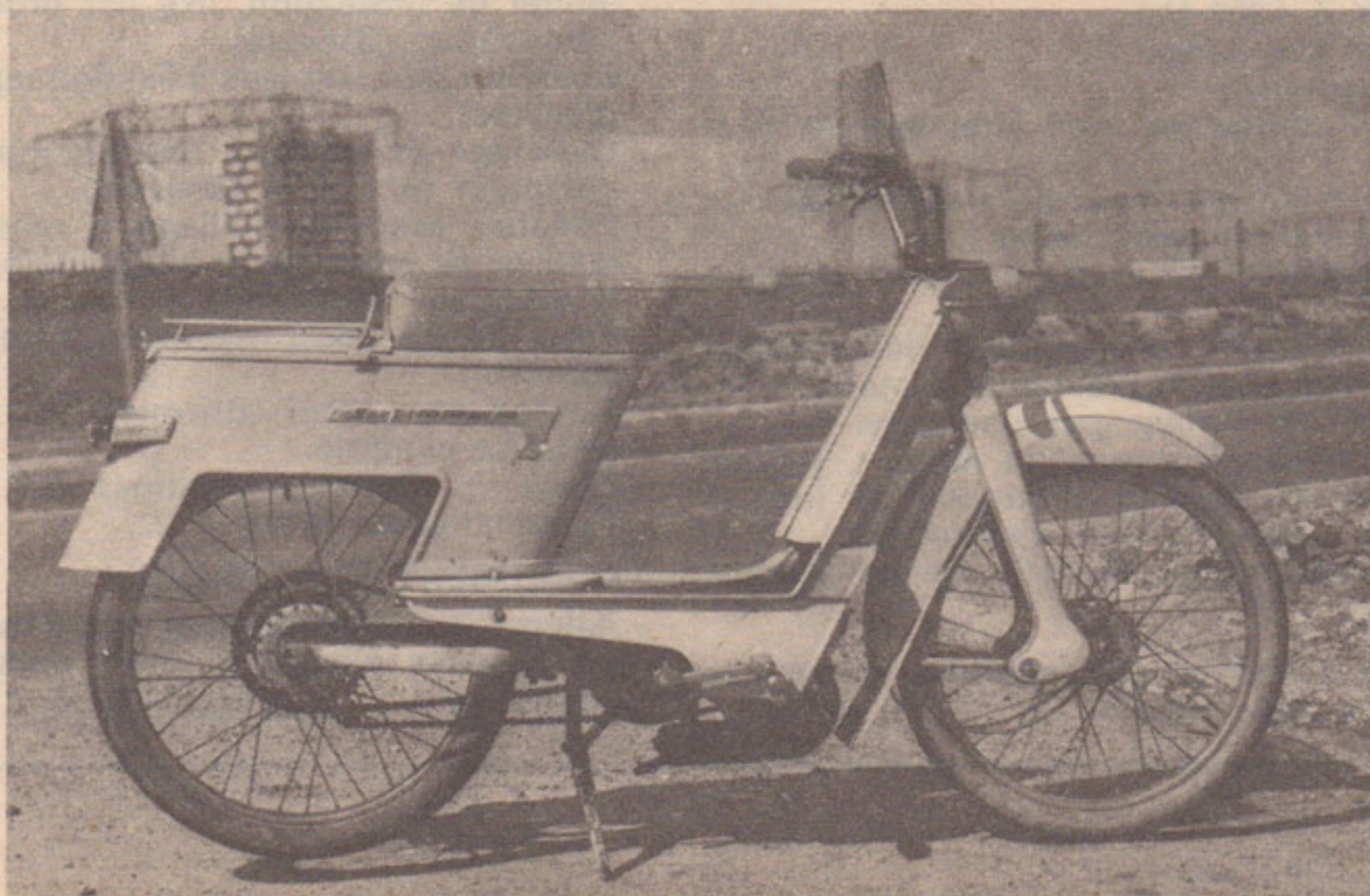
que ceux-ci ne représentent qu'une partie des utilisateurs du cyclomoteur. Pour les moins jeunes, il faut donc d'autres réalisations présentant certains avantages de confort obtenu par une position plus rationnelle. Sur ce point, le Skipper possède tout ce qu'il faut. En effet, le coussin remplace la selle, ce qui n'est d'ailleurs possible qu'à condition de bénéficier d'une suspension intégrale bien étudiée, souple mais pas trop molle.

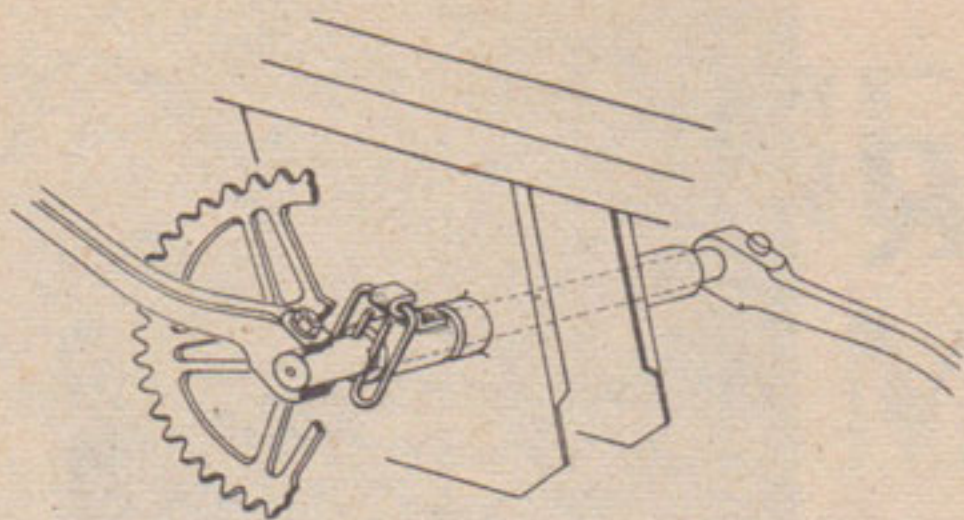
En ville, pendant la période où nous avons piloté le Skipper, nous avons été étonnés par son comportement. Dans les plus fortes rampes, le pédalage reste superflu. Au démarrage, il suffit d'accélérer pour que la machine atteigne la vitesse désirée.

La première impression était bonne, l'embrayage automatique type Duomatic remplit ses fonctions sans erreur possible, sa progressivité restant en tous points remarquable.

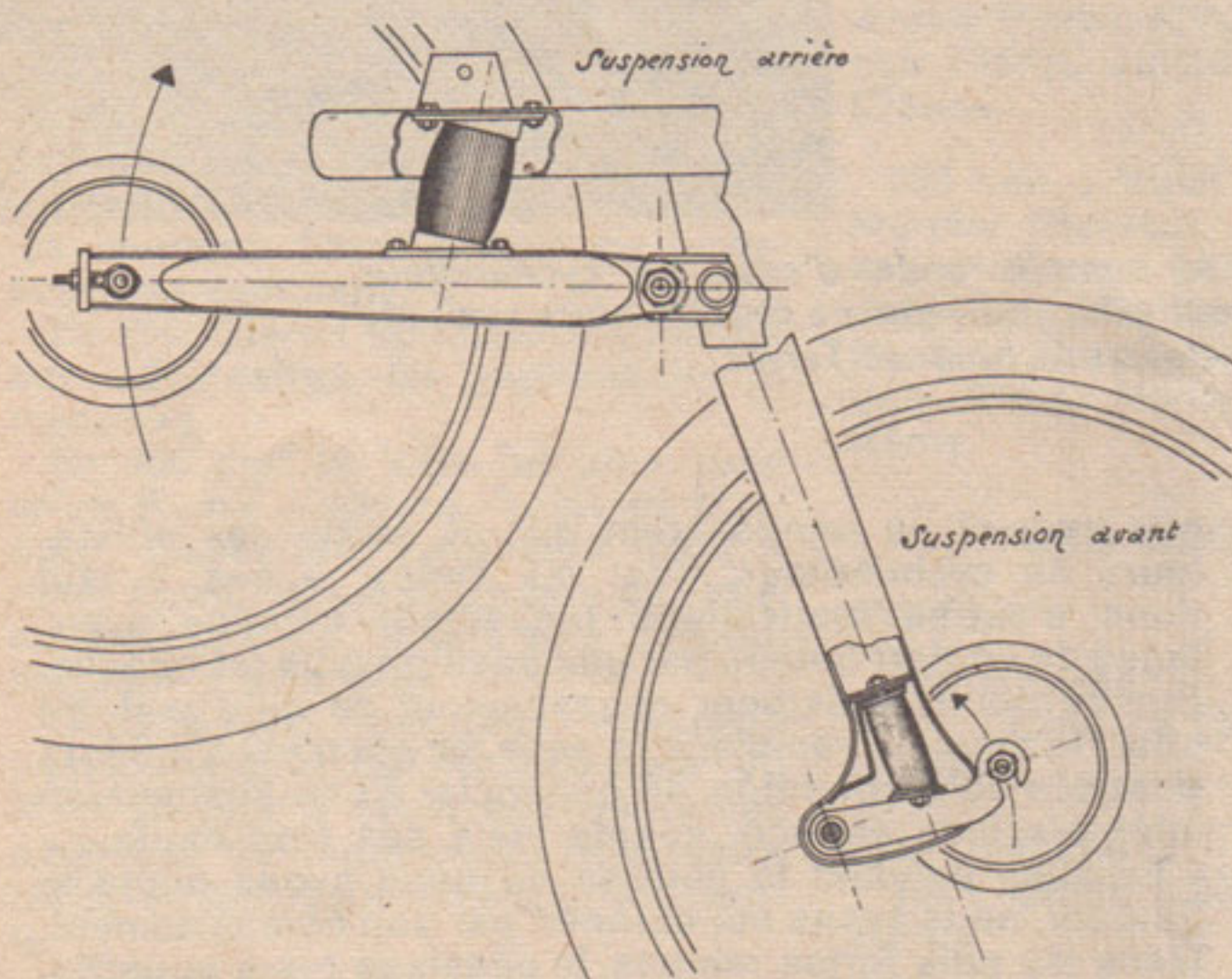
La position en selle un peu haute permet une très bonne visibilité et nous éloigne au maximum des sorties d'échappement si nocives lorsqu'on pilote "à plat ventre" un 2 roues dans les longues files d'attente de la région parisienne.

Le Terrot Skipper, entièrement équipé avec pare-brise, compteur, avertisseur électrique.

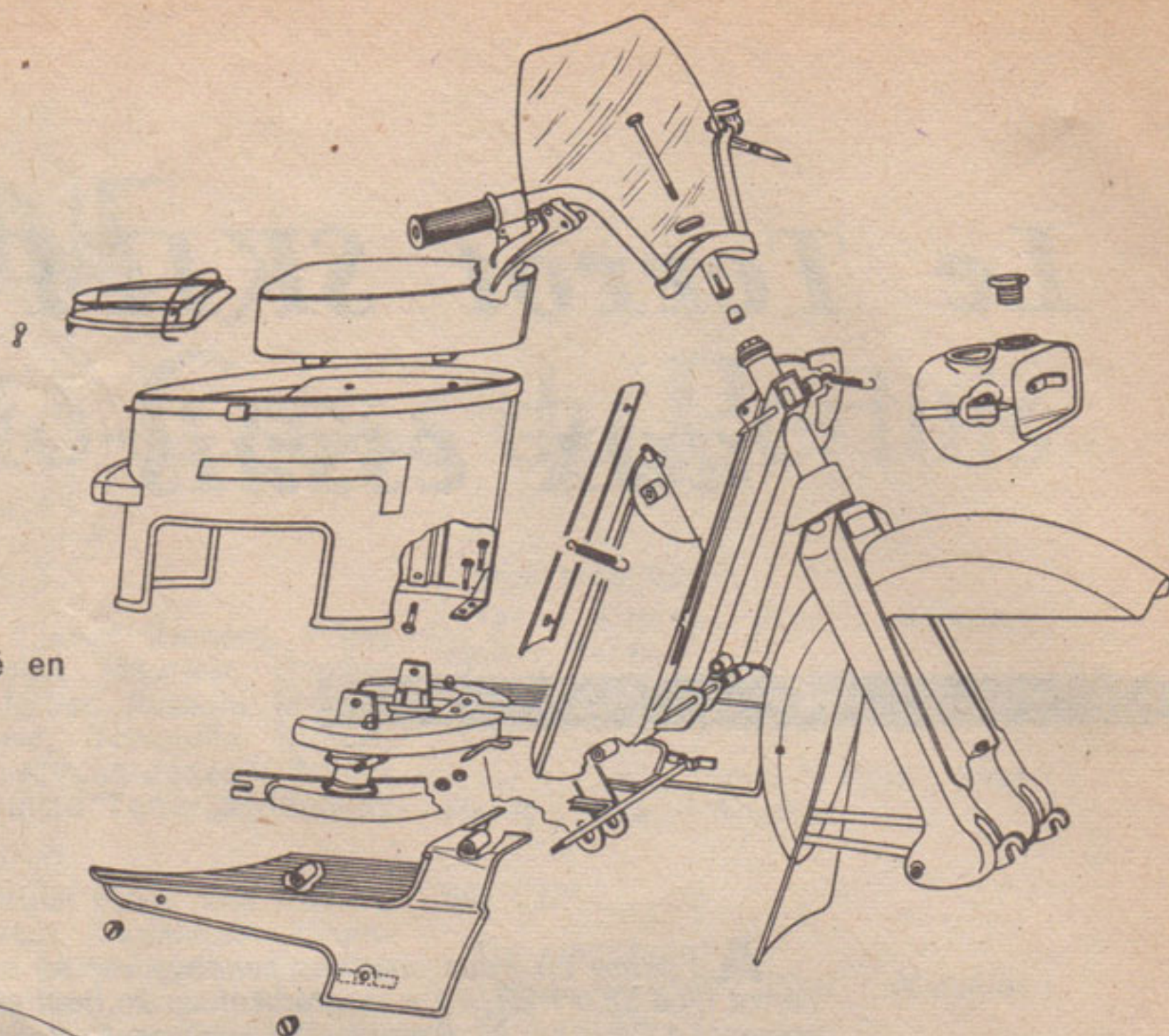




Le pédalier se trouve automatiquement verrouillé en position horizontale pendant la marche.



Pour les suspensions, M. Padovani a fait appel à des éléments de caoutchouc.



Sur cette illustration, le Skipper est un assemblage d'éléments, tous facilement démontables et dont le remplacement ne pose aucun problème.

Terrot Skipper

Nos résultats d'essais

Vitesse maxi = 53 km/h

Accélérations :

100 m. = 14" 3/5 = 24,8 km/h.

200 m. = 21" = 34,3 km/h.

300 m. = 30" 2/5 = 35,7 km/h.

400 m. = 36" 2/5 = 39,6 km/h.

500 m. = 41" 4/5 = 43 km/h.

Freinage à 30 km/h.

2 freins (ensemble) 4,30 m.

Les caractéristiques techniques du TERROT "Skipper"

MOTEUR

- Moteur S.M.H. cycle 2 temps
- Cylindre alliage léger chromé dur
- Alésage 40
- Course 39
- Puissance 1,8 CV à 4.900 t/m.
- Embiellage monté sur galets
- Piston alliage hypersilicé
- Filtre silencieux d'admission avec chambre de tranquillisation
- Transmission primaire par courroie trapézoïdale
- Transmission secondaire par chaîne
- Embrayage "Duomatic" (Breveté) assurant automatiquement :
 - a) le débrayage à l'arrêt, permettant le déplacement du cyclomoteur sans entraîner le moteur.
 - b) le lancement du moteur par pédalage.
 - c) l'embrayage et le débrayage du moteur, suivant le régime de ce dernier. Pratiquement indé réglable, il ne nécessite pas d'entretien.
- Echappement silencieux avec chambre de pré-détente.

PARTIE CYCLE

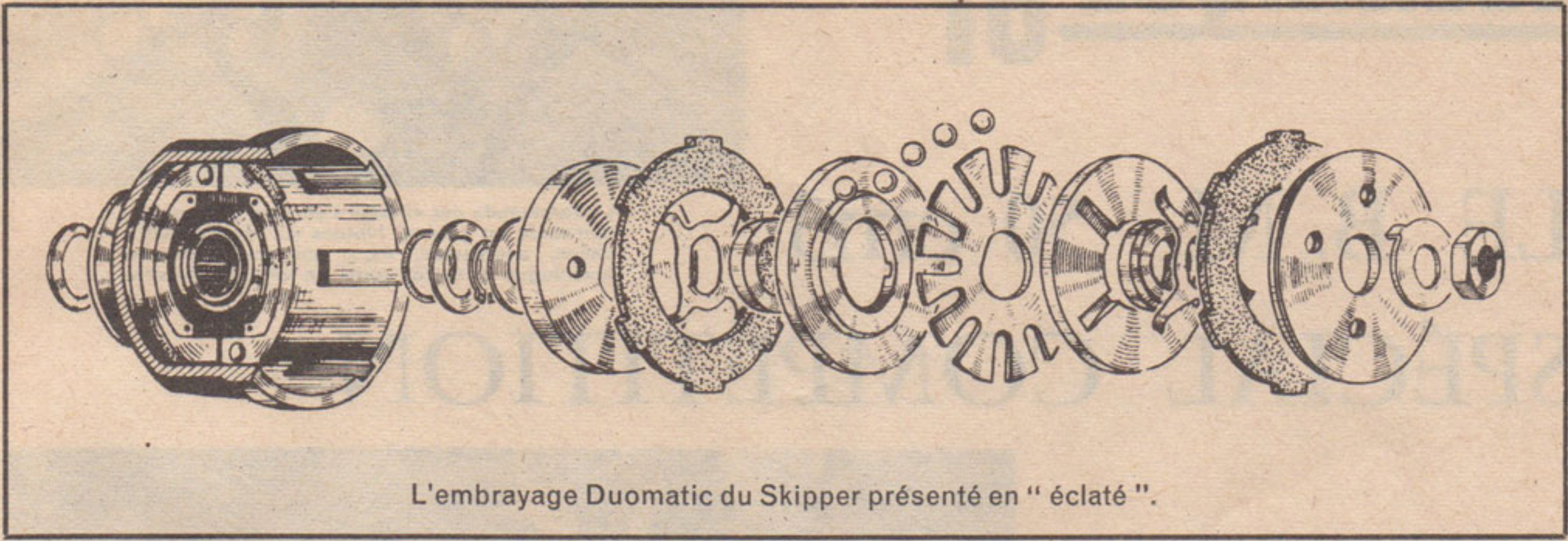
- Châssis en tubes d'acier et tôle emboutie, assemblés par soudure, de grande rigidité.

- Suspension avant par fourche à balanciers et blocs de caoutchouc adhésifs (Breveté).
- Suspension arrière par bras oscillant et blocs de caoutchouc adhésifs (Breveté).
- Réservoir d'essence, contenance 4 litres, formant tablier de protection, fixé par broches et anneaux de caoutchouc (Breveté).
- Plancher repose-pieds à fixation rapide sur caoutchouc (Breveté).
- Capotage de phare à fixation rapide à ressort, avec compteur incorporé (Breveté).
- Pédalier avec verrouillage à ressort, maintenant les manivelles en position horizontale, tout en permettant le pédalage (Breveté).
- Frein de direction incorporé à serrage prédéterminé (Breveté).
- Guidon pare-brise (Breveté).
- Béquille centrale.
- Freins à moyeux monoblocs AV et AR \varnothing : 90.
- Pneumatiques de 23 x 2.

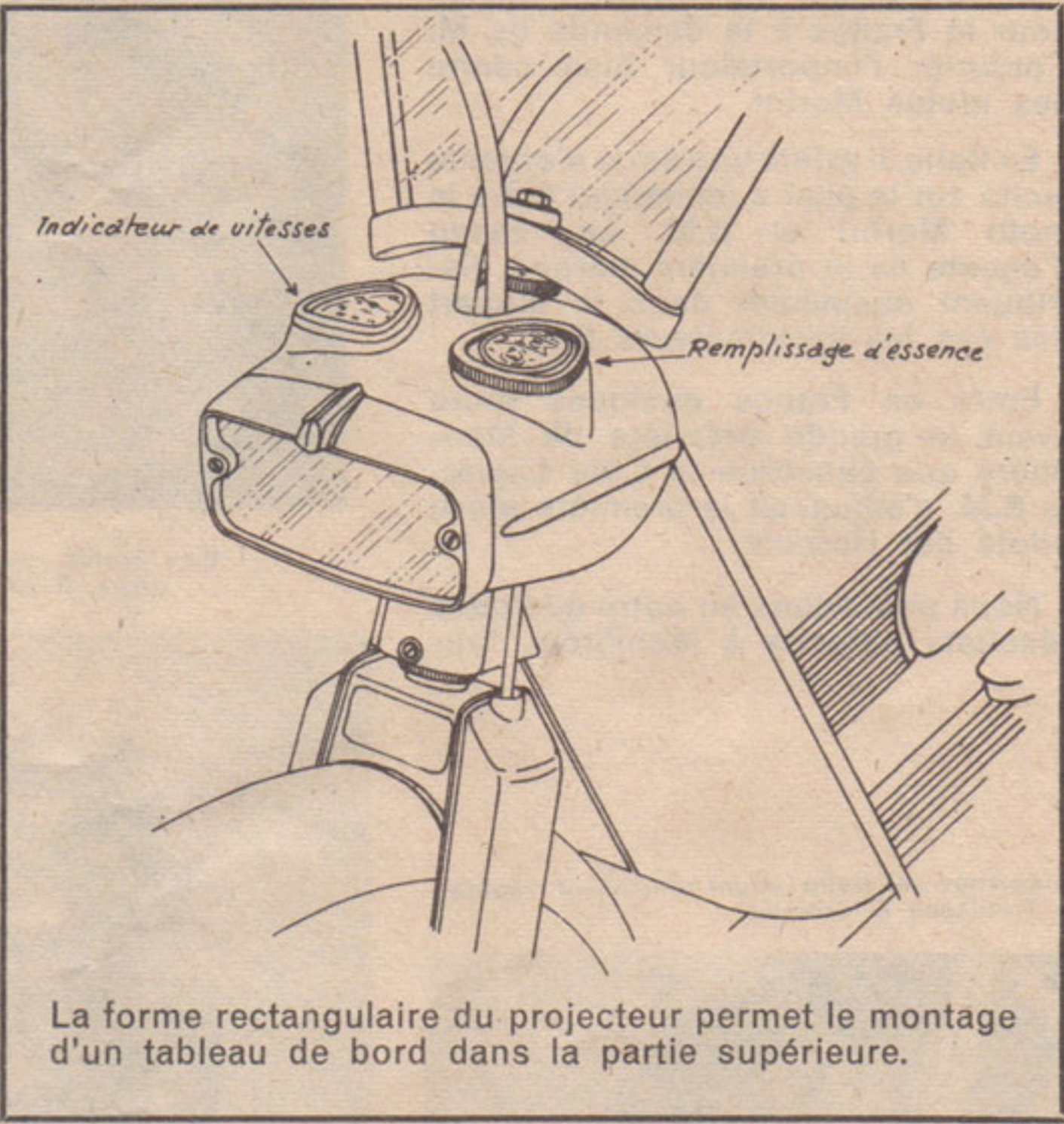
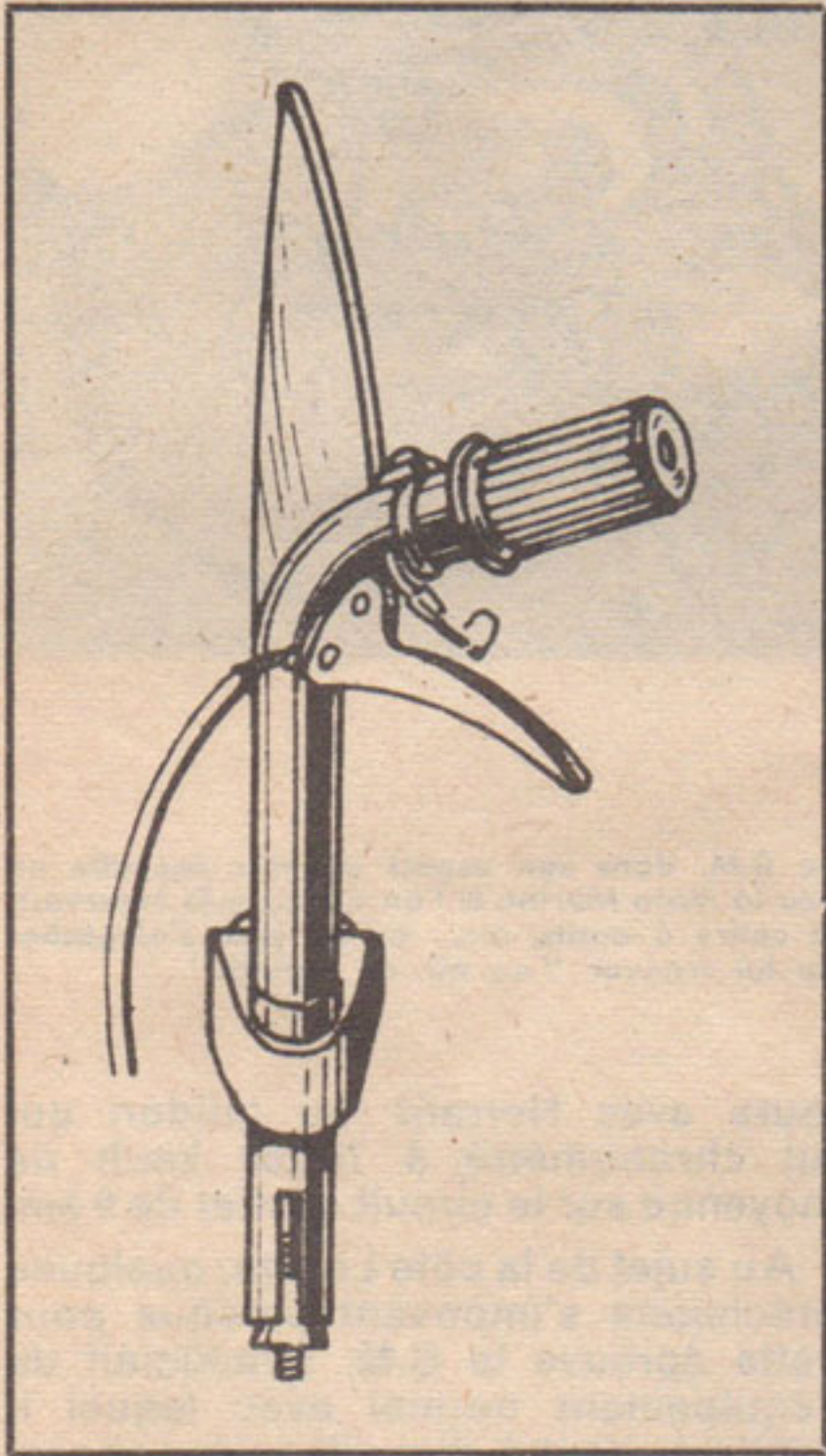
ÉQUIPEMENT ÉLECTRIQUE

- Allumage et éclairage par volant magnétique 6 V 12 W.
- Avertisseur électrique avec commande au guidon.

POIDS DE LA MACHINE VIDE - 44,500 kg.

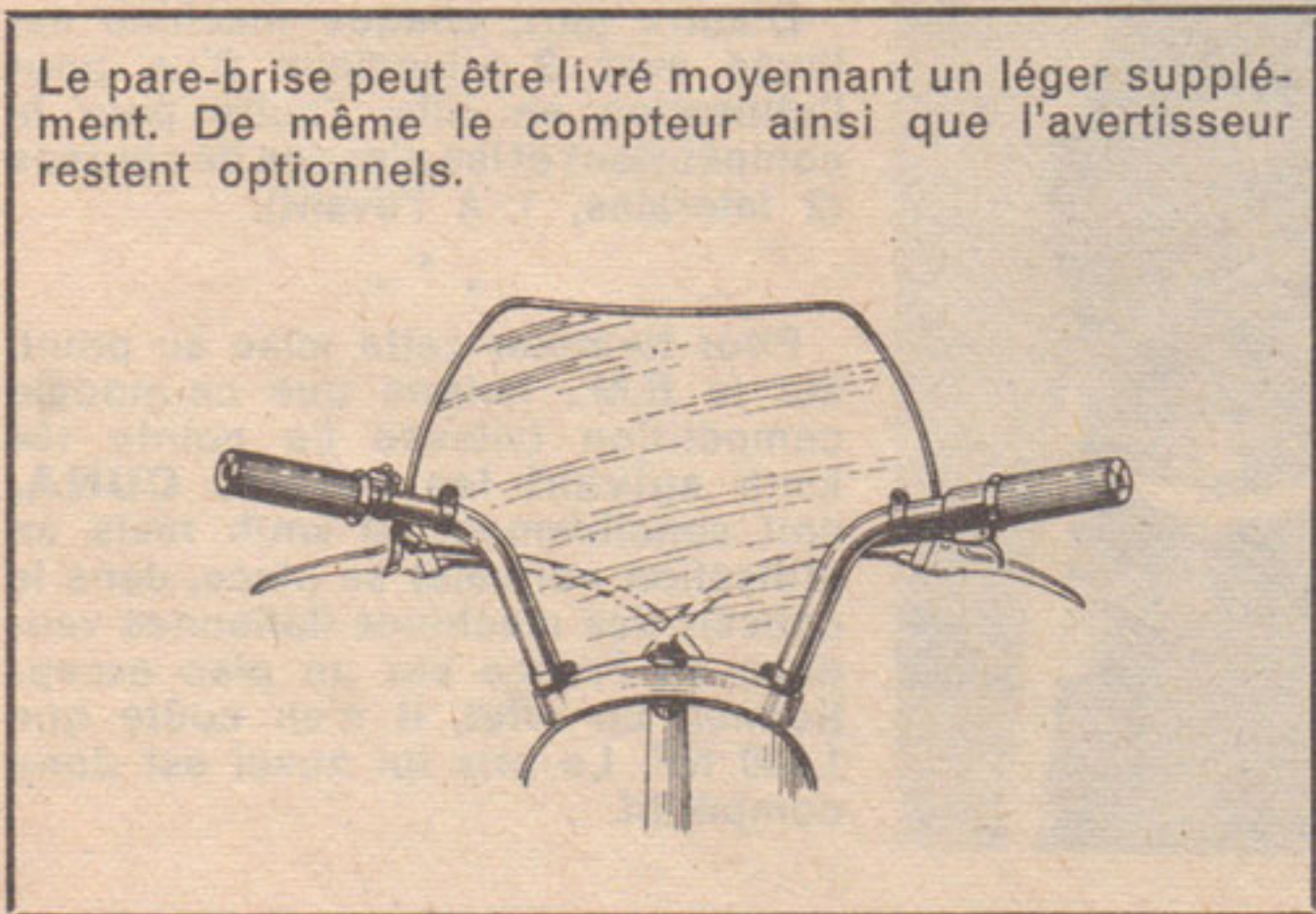


L'embrayage Duomatic du Skipper présenté en " éclaté ".



La forme rectangulaire du projecteur permet le montage d'un tableau de bord dans la partie supérieure.

Le pare-brise peut être livré moyennant un léger supplément. De même le compteur ainsi que l'avertisseur restent optionnels.



Par temps de pluie ou sur route mouillée, le "plancher" genre scooter permet de placer les pieds à l'abri des projections.

Nos essais se sont déroulés ensuite sur notre base habituelle, un fort vent soufflant latéralement n'avait d'ailleurs pas grande influence sur la tenue de route.

Nous avons réuni sur un tableau tous les résultats chiffrés enregistrés. Dans l'ensemble ils sont bons, et le freinage remarquable.

* * *

En dernière heure, nous apprenons que d'ici quelques semaines, un deuxième modèle Skipper sera présenté par Terrot. Sur ce dernier, un variateur automatique viendra compléter l'ensemble. Toutefois la production du modèle dont nous présentons l'essai sera poursuivie.

G.-E. BERNARD



La commande des vitesses s'effectue par poignée tournante au guidon. Notons ici l'équipement : phare, avertisseur, etc... qui est strictement homologué et en fait aussi un véhicule de ville.

LE B. M. 50 cm³

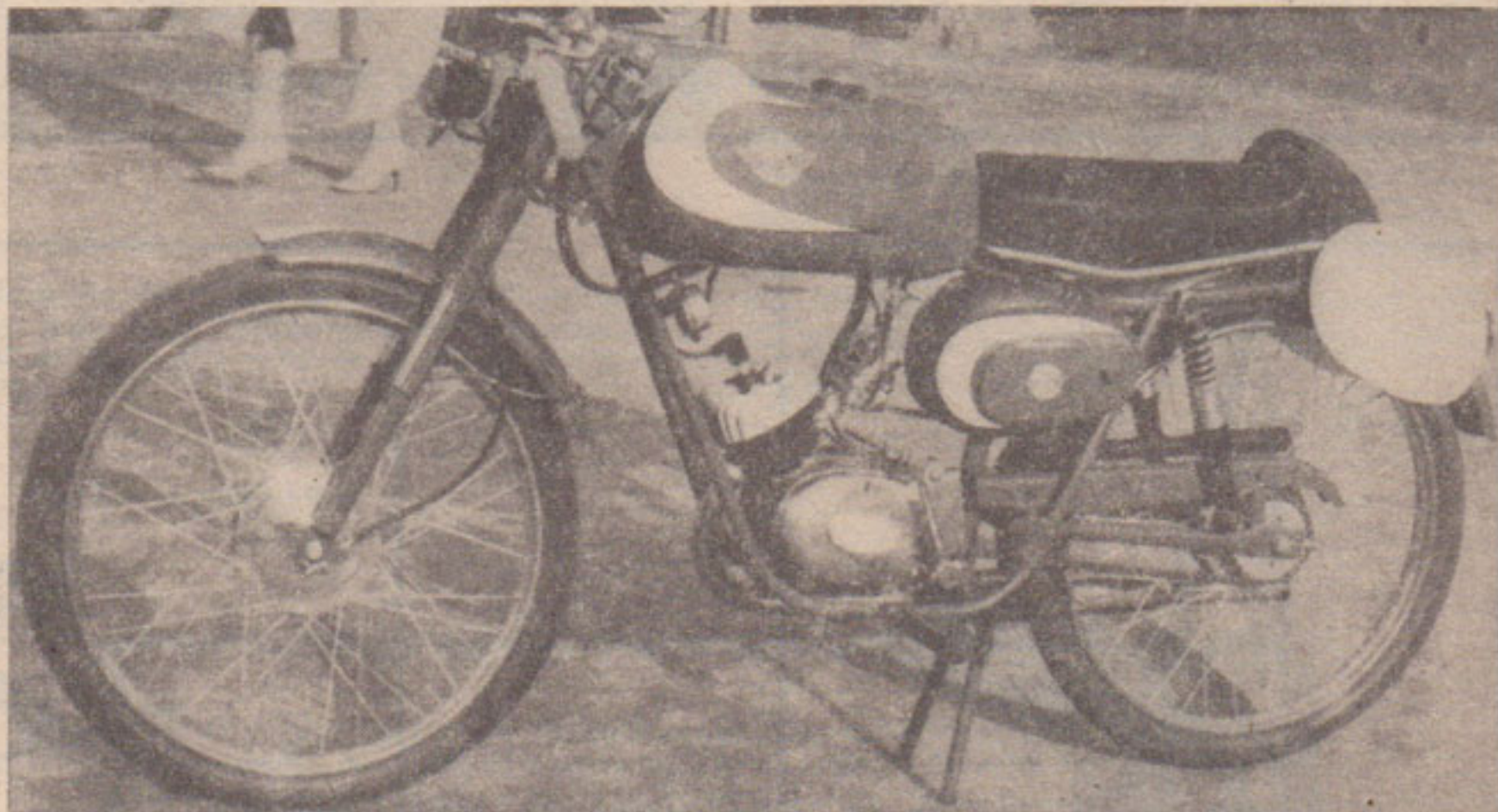
SPÉCIAL COMPÉTITION

Le B.M. 50 cm³ ou Bonvicino Marino est construit à Bologne en Italie. C'est un 50 cm³ compétition réalisé pour la France à la demande de M. Couturier l'importateur bien connu des motos Morini.

En Italie, il existe une sorte d'entente tacite sur le plan commercial entre la moto Morini et B.M. Le réseau d'agents de la première marque distribuent également dans la plupart des cas les cyclomoteurs B.M.

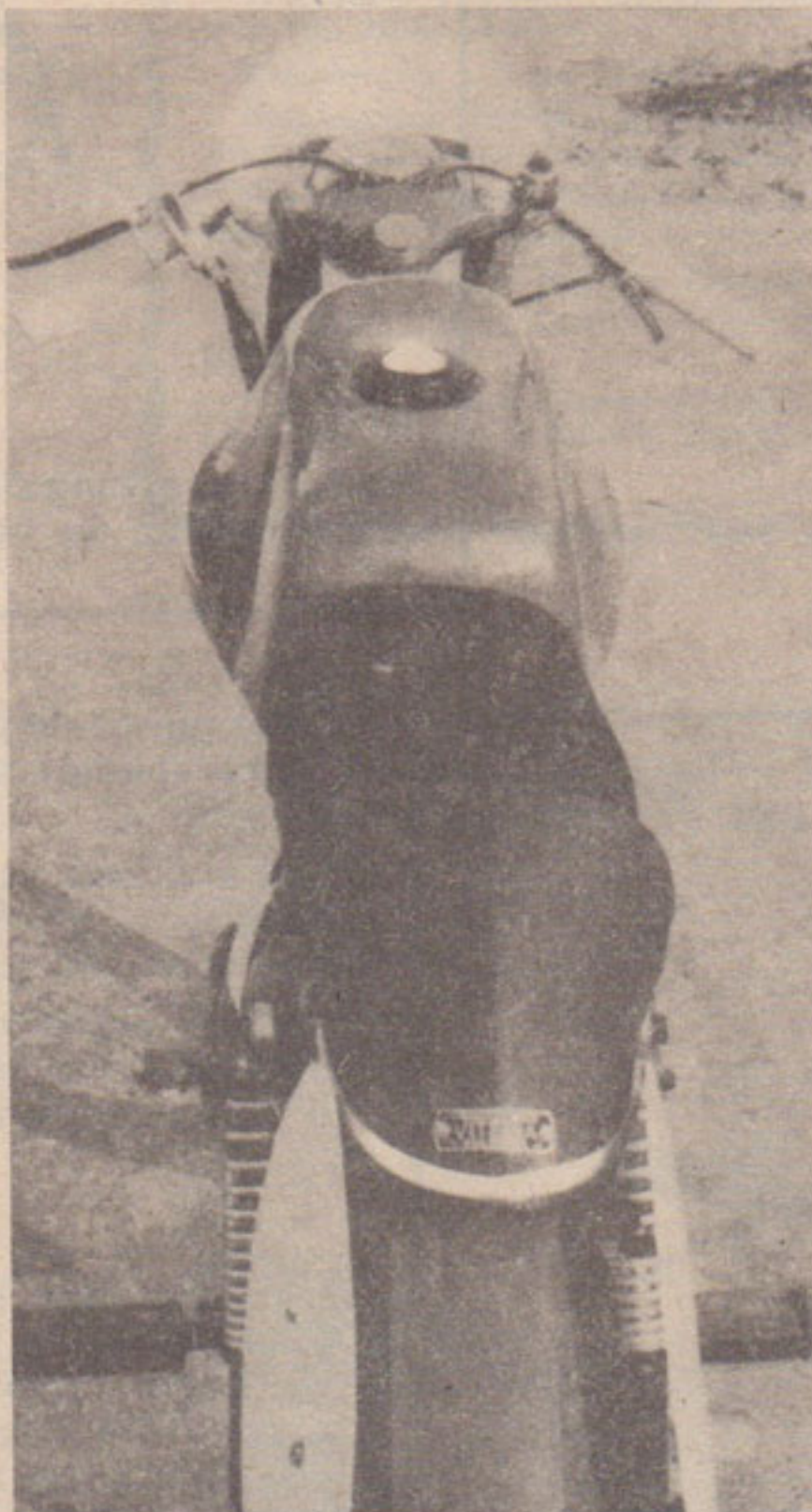
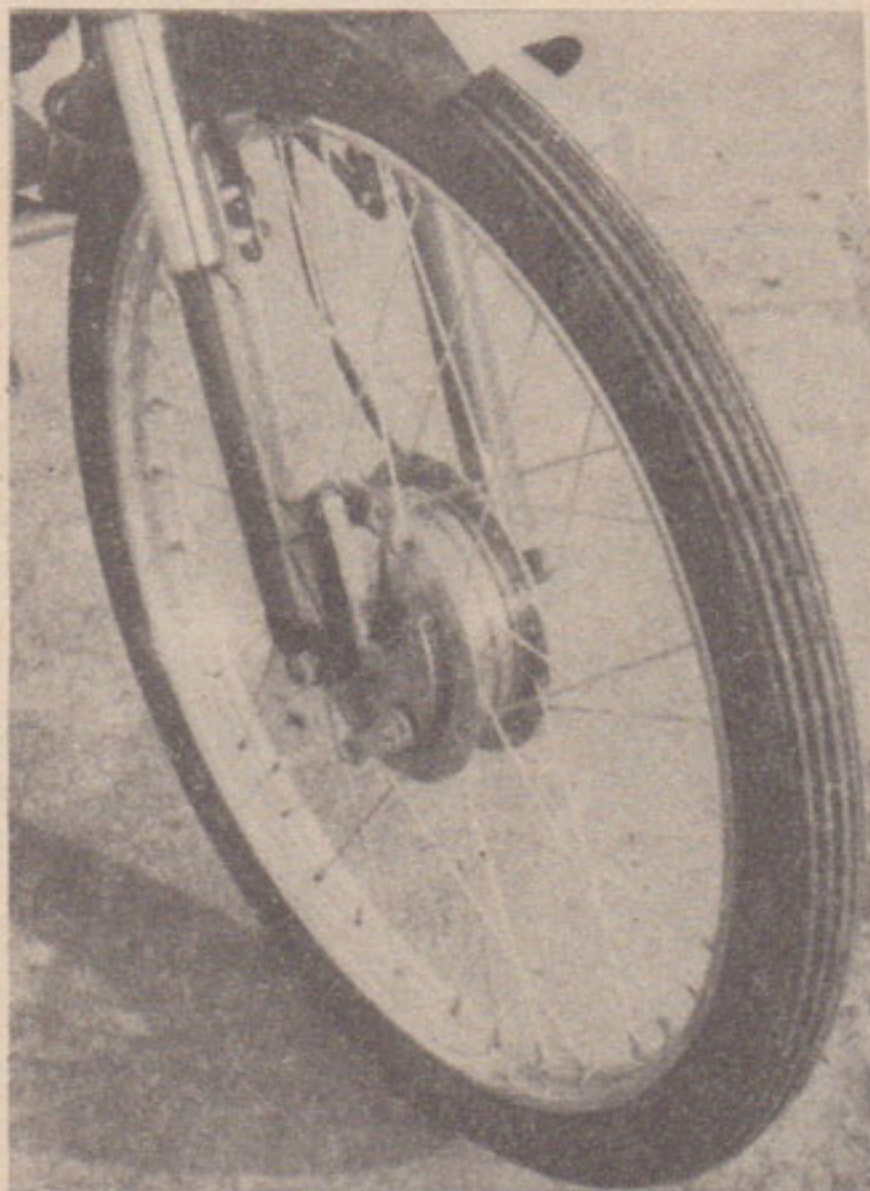
Entré en France quelques jours avant la grande première de Montlhéry que constitue la Côte Lapize, le B.M. s'adjugeait la première place piloté par Herranz.

Nous possédons en outre quelques résultats obtenus à Montlhéry, tou-



Bien profilé, vu sous cet angle, il est racé.

L'ancrage des freins avant solidement réalisé... à l'italienne évidemment.



Le B.M. dans son aspect général rappelle un peu la Moto Morini, si l'on examine le réservoir, le coffre à outils, etc... on ne peut s'empêcher de lui trouver "un air de famille".

jours avec Herranz au guidon qui fut chronométré à 75,280 km/h de moyenne sur le circuit routier de 9 km.

Au sujet de la côte Lapize, quelques précisions s'imposent puisque pour cette épreuve le B.M. bénéficiait de l'équipement normal avec lequel il est livré, c'est-à-dire silencieux accordé et réglage compétition.

D'autre part, chaque machine est livrée avec 2 silencieux (l'un pour l'utilisation en ville, l'autre pour la compétition) et les plaques de courses (2 latérales, 1 à l'avant).

* * *

Pour terminer cette mise au point, sur le B.M., notons que ce modèle compétition (vitesse de pointe 104 km/h suivant les normes CUNA, soit sensiblement 90 km/h réels en utilisation normale) se place, dans le concert des machines italiennes vendues en France sur un plan exceptionnel. En effet, il n'en coûte que 1.550 NF. Le prix lui aussi est donc compétitif.

Derrière le compte-tours

Toujours des tentatives de records à Montlhéry

Ces lignes auraient pu faire place à d'autres narrant comment Red Dearden et sa Norton Manx parvint à mettre un terme final à la chasse aux records des 24 heures. La Manx... ou le sort ne l'a pas voulu. Après 4 h. 30, le chronométrateur rangea précieusement ses chronos les pilotes ôtèrent leur combinaison, Reg Dearden, flegmatique ne trouva que "Bad Luck" à ajouter en manière de conclusion à cette expérience malheureuse. Peut-on vraiment parler de malchance comme le manager anglais ?

Cette tentative ne débuta pas sous les meilleurs auspices. Que quelques jours avant l'un des pilotes, Jacques Insermini se brisa la clavicule à Pau n'altéra en rien les préparatifs. Il tint son heure en selle le jour de la tentative, tout comme les autres pilotes : Graham Smith, Peter Bettisson, Keith Terrata et Eddie Crooks. Mais une semaine avant on savait déjà que Dearden aurait bien voulu reporter la date du record à cause d'un carénage spécial qui lui donnait quelques ennuis. Montlhéry étant retenu pour les Coupes Eugène Mauve, qui à cause des événements politiques furent annulées entre temps, il ne fut pas possible de repousser d'une semaine. D'autre part Jacques Insermini, ayant chuté à Pau, et par voie de conséquence n'ayant pu prendre le départ au Mans, tenait à courir à Bourg pour y marquer des points pour le championnat de France, ce qu'il fit en se plaçant 1^{re} des Français tant en 350 qu'en 500 cc, n'aurait pas été disponible ce dimanche.

Il fut donc décidé de conserver la date primitivement prévue, lorsqu'une autre difficulté surgit. Les pilotes anglais pressentis n'auraient pas de licences internationales. L'A.C.U. ne s'opposait pas à leur en délivrer mais ces coureurs ne pourraient plus s'engager dans les nombreuses épreuves nationales britanniques. Tout s'arrangea. L'équipée prit la route pour Montlhéry. Le malheur, un de plus, voulut qu'il y ait une douane entre nos deux pays. Et ce fut une même cause de retard. Ce n'est finalement que le vendredi soir, veille du départ que Reg Dearden son équipe et son matériel touchaient Montlhéry et procédaient aux essais.

L'une des deux Manx préparées se révéla bientôt hors service. Le malheur voulut encore que ce soit la spéciale dotée d'un moteur d'usine monté dans un cadre plus bas que le standard. La pompe à huile était défectueuse. Et c'est ainsi que le samedi matin on vit 5 pilotes se relayer chaque heure au guidon d'une classique Manx 500 cc pourvue d'un carénage ordinaire de course. Les pilotes maintinrent le régime vers 4600 t/m et les

4 premières heures fut couvertes à 186,825 kmh de moyenne. Une demi-heure plus tard une soupape imposa sa volonté et le moteur se tut ; Smith acheva l'ultime et dernier tour à pieds.

Bien avant, Dearden avait fait le deuil du record des 6 heures (193,3 kmh) et signifia l'intention de vouloir s'arrêter à la 12^e heure, négligeant les 24 h. Ce qu'il fit contraint et forcé.

Depuis que l'on parlait de ce record nous nous attendions à voir arriver une Norton réellement spéciale. Fallut-il tant de temps pour préparer finalement une Norton standard ? Peut-on dire comme Reg Dearden qu'il eut la malchance avec lui ?

Le Congrès de Printemps de la F.I.M.

Pendant ce temps Santa Margherita avait été le siège du Congrès de Printemps de la FIM. Un congrès comme tant d'autres où l'on règle avec diverses chances l'avenir du sport motocycliste. Chaque pays représenté essaye d'y imposer ses problèmes et cherche à les voir régler suivant ses désirs. Ainsi les Anglais au sein de la Commission sportive s'intéressèrent beaucoup aux six jours internationaux dont ils ont charge d'organisation cette année tandis qu'à la commission technique le règlement des machines de sport fut à nouveau mis sur le tapis. Une entente fut trouvée et cette réglementation internationale que la France et d'autres nations attendaient fut entériné par la commission sportive. M. Maillard-Brune qui a beaucoup travaillé à l'élaboration du règlement national, qui déjà au congrès d'automne persuada la CTI de trouver une solution aux "machines de sport" fut à Santa Margherita l'une des meilleures chevilles ouvrières. Les "sports" ont enfin leur règlement international. Celui-ci est indispensable au fonctionnement des "Coupes d'Europe d'endurance" qui ont vu le jour en 1960 et, fait incohérent, ont pu se dérouler sans réglementation ! C'était urgent car à la lecture du règlement des 500 miles de Thruxton, épreuve comptant pour ces coupes de la FIM on s'aperçoit que la façon de concevoir une "sport" n'est pas la même des deux côtés de la Manche. On imagine les surprises désagréables qui attendaient les concurrents étrangers. Le règlement français élaboré par notre commission technique fut une excellente base de discussion à Santa Margherita. Dans son ensemble le règlement FIM est

comparable au notre déjà en vigueur. Le nombre minimum de machines vendues a été fixé à 200. Les passages de gaz ont été délimités en diamètre et en surface. D'autres points ont encore retenus l'attention de la CTI, tels les freins qui peuvent être pourvus de prises d'air, le réservoir d'essence qui peut avoir une forme différente de celle d'origine mais dont la capacité ne peut excéder 5 % de celle fixée par le constructeur.

Laissons maintenant les machines sport se mesurer dans les Coupes d'Europe et dans toutes autres compétitions qui leur sont ouvertes et observons ce que ces confrontations vont nous apporter et nous enseigner.

Bien d'autres questions occupèrent les congressistes. M. Bouvet fut élu à la CSI en remplacement de M. Guénix décédé. Le cross fut à l'ordre du jour. Le trophée des Nations a été institué. La première édition aura lieu le 23 juillet à Avigliana. Ce trophée est aux 250cc de cross ce que le CP des Nations est au 500cc. Il se déroulera donc annuellement et se courra par équipe.

Puisque nous parlons GP il faut savoir que la FIM a ses appellations contrôlées. Grand Prix est une. Le MC Mayennais l'ignorait et n'avait pas hésité à baptiser leur cross du GP du million. Il lui a donc fallu trouver un autre titre, tout comme il a été nécessaire de réviser la façon de distribuer les prix aux crossmen. Sport, gros sous, fair play peuvent-ils cohabiter ? Histoire de Fair Play, celle qui se rapporte au sidecariste Beevers et à nos voisins d'Outre Manche qui inventèrent cette expression il y a longtemps ; si longtemps que depuis ils l'ont certainement oubliée.

Lors d'un précédent congrès les Anglais demandèrent à fixer une limite supérieure d'âge pour courir. 55 ans fut retenu. La FFM, bonne fille, aligna aussitôt sur cette règle internationale. A Santa Margherita les délégués anglais demandèrent que cette règle soit annulée. Personne ne s'y opposa, sans trop comprendre. Beevers soufflera 56 bougies cette année et se sent encore en pleine forme pour courir encore de longues années. Tout le monde a compris... et souhaitons de nombreux succès à Beevers.

Les courses pour 50 cc doivent à l'avenir se multiplier. C'est le vœux de la FIM qui remarqua que la Belgique et la Hollande en organisaient. Un délégué français aurait pu faire remarquer que la France n'est pas la dernière sur ce chapitre (Bourg, Clermont, etc...).

Autre vœux de la FIM : les courses de côtes qui disparaissent peu à peu. Un championnat international serait créé pour cette spécialité en 1962. Somme tout ce Congrès n'aura pas été inutile, surtout en ce qui concerne le sport. Souhaitons que le prochain qui se tiendra à Paris soit aussi bénéfique dans le domaine d'une aide aux usagers de la moto, question laissée en sommeil depuis trop longtemps. La FFM vient de créer une commission des usagers et à Santa Margherita notre fédération fut citée en exemple pour sa mutuelle.

Sur les circuits internationanx

Pendant ce temps l'usager du deux roues a eu l'occasion d'applaudir aux exploits des pilotes de vitesse.

Le lever de rideau fut Imola avec à la clé la rentrée de MV avec une 500cc pilotée par Hocking.

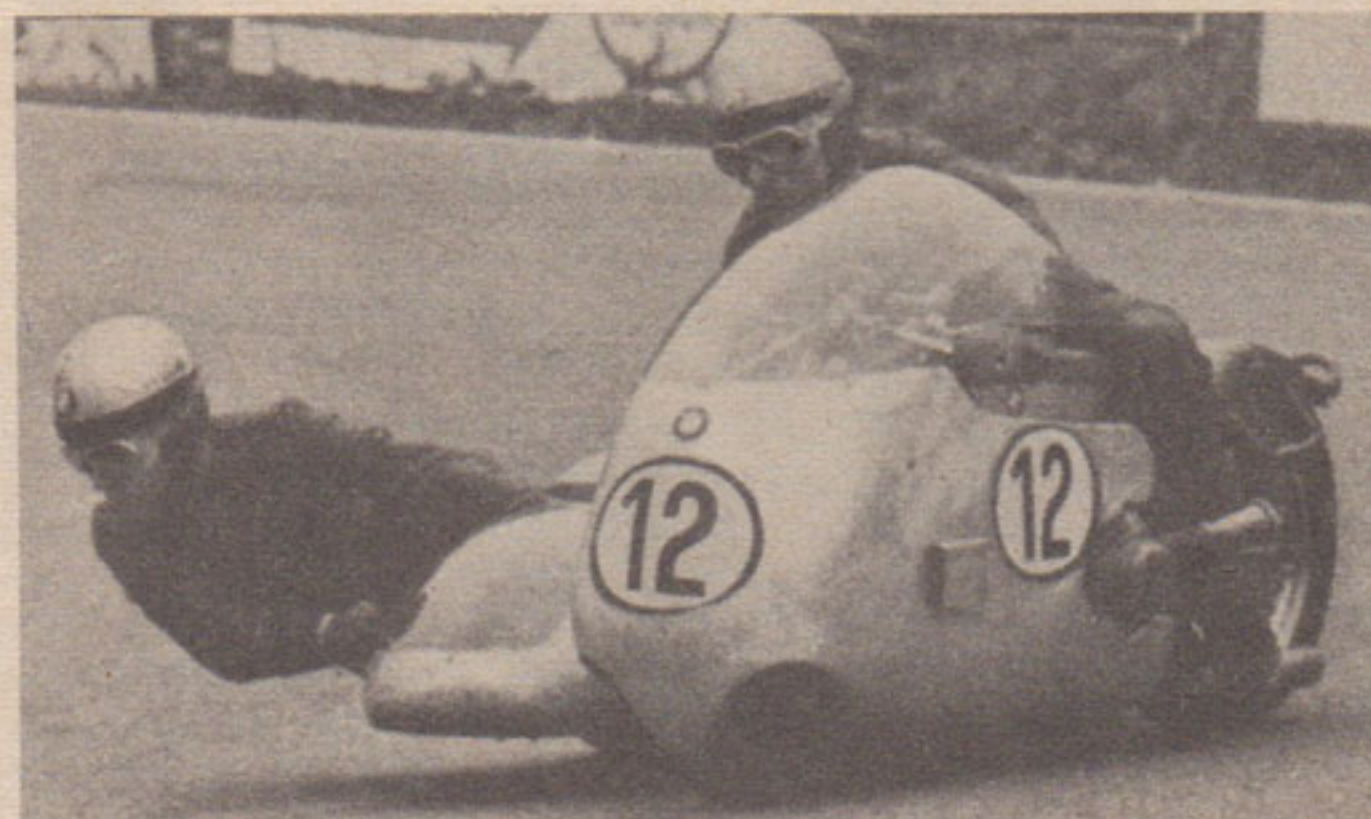
Vous croyez vous souvenir que MV a déclaré cet hiver ne plus vouloir courir. Vous avez raison ; MV aussi car la 4 cylindres d'Hocking est une machine privée. Vous n'en croyez rien ? Nous non plus, mais c'est ce que MV aurait affirmé. Hocking a donc acheté une MVA ? C'est ce qu'il faudrait conclure. Soulignons que pour le prix qu'il a payé ou pas, probablement pas, il a eut droit



Grassetto, officiel Benelli.

à Imola aux services des mécaniciens de l'usine. Tout cela est filandreux à l'exception d'un fait : il y a chez MV des comédiens qui s'ignorent. Il est néanmoins vrai qu'à Imola, Hocking eut évidemment raison des Norton - réellement privées celles-là - de Dale, Hartle et de Driver, qui furent 2^e, 3^e et 5^e, Langston se classant 4^e avec une Matchless. Adieu donc l'espoir de voir des courses ouvertes en 500cc. Hocking va donc succéder à Surtees. Bogaerdts va être déçu ! " Au risque de vous étonner, je serais satisfait si Surtees s'en va de la scène sportive motocycliste. Je m'explique : Tout en m'inclinant devant la classe insolente d'un tel pilote, j'estime que la présence des usines ne se justifie plus et est au contraire néfaste au déroulement régulier des compétitions. Je préfère de loin les bonnes bagarres entre indépendants qui donnent un sens à la course, alors que l'envolée isolée du coureur d'usine gâche le spectacle." Ainsi s'exprimait le champion belge cet hiver. C'est un point de vue qui pourrait être aussi et

Le champion du Monde Helmut Fath gravement blessé et son fidèle passager Wolgemuth qui trouva la mort dans l'accident.





Gary Hocking sur une MV privée mais avec un mécanicien d'usine.



Beevers - 56 bougies



Findlay, fidèle des circuits français de cette année.

surtout celui des spectateurs. Nous n'en sommes pourtant pas certain.

Imola réserva une autre surprise ; la présence d'une Ducati qui aux mains de Farné gagna en 125cc devant les machines d'usine de Honda, Bultaco et MZ. Ducati fera-t-il une rentrée officielle sur la scène des championnats du Monde ? C'est improbable. Celle qui gagna à Imola était une mono desmodromique. La course des 250cc fut aussi pour un Italien, Provini, et une machine transalpine, une Morini qui devancèrent les Benelli d'usine, les MZ et les Honda officielles. Derrière Provini la lutte pour la seconde place fut intense et revint à Grasetti (Benelli).

Après cette répétition, le GP d'Espagne ouvrit les championnats du Monde pour 3 classes : 125, 250cc et 3 roues.

D'entrée les 125 et 250cc apparaissent comme les classes les plus disputées par les usines. En 125, Honda avec Phillis et Redman ; MZ avec Degner et Fisher, EMC avec Hailwood et Avery et Bultaco avec Grace et Quintanilla sont autant d'usines qui convoitent le titre. Honda marqua des points à tous mais Hailwood avec sa EMC effraya tous ses adversaires. Dans cette catégorie il faut encore ajouter les Suzuki que pilotent Driver et Pawson.

En 250cc les concurrents officiels ne manquent pas non plus. Avec les Honda, les Suzuki et les MZ s'alignent les Benelli pilotées par Grasseti et Spaggiari et Hocking avec une MV que l'on peut considérer aussi privée que sa 500cc. A Barcelone, le Rhodésien enleva la victoire avec plus de 20 sec. d'avance sur le suivant Phillis.

Chez les sidecaristes, Barcelone a vu la rentrée de la traditionnelle meute de BMWistes où chacun essaye de tirer son épingle du jeu. Fath l'emporta devant Scheidegger tandis que Camathias dut s'arrêter. Fath semblait donc reparti pour un second titre de champion du Monde. Une semaine plus tard, au Nurburgring, un grave accident dans lequel son passager Wohlgemuth, trouva la mort, Fath était grièvement blessé. Son état ne lui permettait plus d'espérer remonter en selle.

Après cet accident qui prive l'Allemagne de son meilleur pilote actuel, la lutte est ouverte. Attendons-nous à de chaudes échauffourées au sein du trio suisse Camathias, Scheidegger, Strub. Le Nurburgring fut endeuillé par la chute mortelle d'un autre pilote, Dickie Dale.

Peu avant, il devait remporter sa dernière victoire dans la course des 350 cc. Dale était un vieux routier du Continental Circus. Son expérience et sa valeur lui avaient permis de servir comme pilote d'usine chez la majorité des constructeurs de 350 et 500cc.

Les événements gouvernementaux nous ont privés des Coupes Eugène Mauve. Nous y attendions surtout la confrontation des machines de sport. Sous la poussée de Murit, membre de la commission des circuits, les side-cars pourraient rallier cette catégorie. Compte tenu de l'inactivité quasi totale des constructeurs de paniers, et c'est là la conséquence du désintéressement des motocyclistes pour ce genre de véhicule, ces compétitions pourraient avoir la prétention de servir l'usager. Evidemment les side-cars sport fourniraient du spectacle mais mettraient en lumière la stagnation technique des paniers. Quel est le constructeur de side-cars qui voudra tenir compte des enseignements de ces courses ? Les GP n'ont pas servi les usagers du 3 roues ; on est en droit de douter que la formule sport fasse mieux pour ceux-ci.

Bourg n'a heureusement pas eu à souffrir des événements. Le championnat inter après Pau et Le Mans s'est donc logiquement poursuivi par le circuit international Bressois. Ce fut l'occasion pour Jacques Insermini de refaire une partie de son handicap consécutif à sa chute de Pau. Rensen y fit comme à Pau, un autre doublé. De temps à autre un pilote anglais découvre la France et y écume tous les circuits ; cette méthode assurant généralement de meilleurs revenus qu'une grande épreuve ou qu'un G.P. C'est ainsi qu'en cross on vit Archer et qu'en vitesse il y eut l'année Campbell, l'année Salt, etc. Rensen s'est réservé 1961.

Gardons-nous de juger trop rapidement tel ou tel pilote parce qu'il accumule quelques victoires en France pendant que Minter, Hailwood, Hartle se retrouvent roues dans roues chaque dimanche sur les circuits anglais et y collectionnent des victoires plus significatives. C'est sur le nouveau circuit de Magny-cours que se poursuivra le championnat inter le 11 juin pour atteindre son point culminant à Obernai le 23 juin et probablement s'achever à Vesoul le 23 juillet. Nous saurons alors si Roghardo et Insermini conservent leurs titres et le doute subsistera encore pour les 125, 175 et 250cc.

HENRI BIEL

MOTO-BALL

par Jacques BART

LE TRIANGLE MOTOR CYCLE CLUB

Nos lecteurs ont déjà fait la connaissance du BORDER M-C. et du WORCESTER A.C., aujourd'hui nous leur présentons un autre club anglais le "TRIANGLE (IPSWICH) MOTOR CYCLE CLUB".

Formé il y a environ 36 ans, ce club ne possède une section de MOTO-BALL que depuis 4 ans. Le Capitaine de l'équipe est Fred Cotton dont nous vous avons montré la VELOCETTE 350 dans notre numéro 222. Les joueurs sont Brian Booth, Bill Vinyard, Bob Pynchard, Eric Yallop, Barry Yallop et Harold Barfield. Pour les fêtes locales, les matches exhibitions, une quinzaine d'hommes peut être recrutée pour former deux équipes plus les joueurs de réserve. Le parc habituel est composé de deux Triumph 250 cm³ de 1936 et 1939, d'une Triumph 350 cm³ de 1939, de deux Velocettes M.A.C. 350 cm³ de 1938 et de deux A.J.S. 250 cm³ d'avant 1939. La plupart de ces machines ont été équipées de petits réservoirs d'essence de deux litres un quart environ, les garde-boue avant ont été supprimés, les pédales de freins doublées. Par contre, le guide-balle entourant le moteur n'a pas la faveur des joueurs du "Triangle".

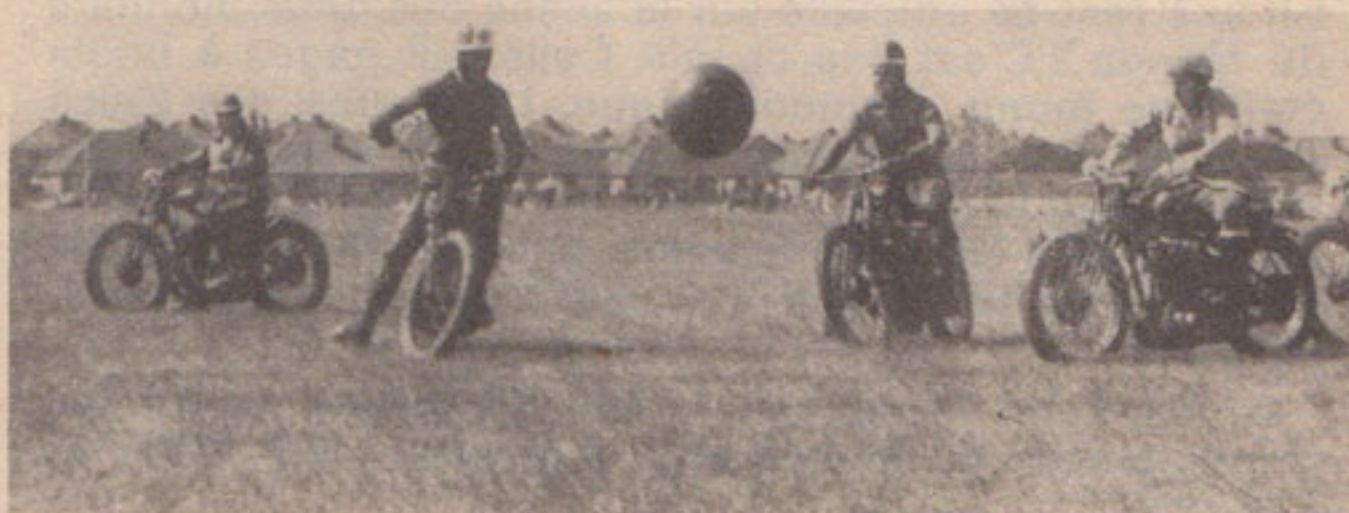
Les difficultés rencontrées par ce club sont celles de tous les petits clubs dans un pays qui possède peu d'équipe : c'est entre autres, l'obligation de parcourir 300 kilomètres pour rencontrer North Hants ou le Border Club. La question du transport des machines pose parfois un véritable problème. Le plus souvent, les sept ou huit motos sont placées dans une fourgonnette ou un camion obligamment prêté par un commerçant tandis que derrière, les coureurs suivent dans des voitures, formant un petit convoi ! Sur le plan financier, les recettes parviennent tout juste à équilibrer les frais.

Pour le terrain, dont on sait qu'il est au moins aussi difficile à trouver en Grande-Bretagne qu'en France, le "Triangle" a de la chance : il utilise tout simplement le gazon de l'aérodrome d'Ipswich !

Tous les soucis qui l'assaillent n'empêchent pas le club de poursuivre son action avec l'espoir qu'un jour le Moto-Ball Britannique prendra l'expansion qu'il mérite. C'est pour cette raison qu'il désire accueillir de nouvelles

recrues et jouer de plus en plus de matches, particulièrement avec des clubs étrangers. Nous désirons beaucoup, nous a dit Eric Yallop, jouer un jour contre quelques-unes de vos excellentes équipes, et il a jouté : "faites part de nos meilleurs vœux à tous les joueurs de Moto-Ball, à toutes les équipes de France". Voilà qui est fait. Souhaitons que, parmi nos clubs, l'un d'eux au moins puisse aller remercier lui-même le "TRIANGLE MOTOR CYCLE CLUB d'IPSWICH" de ses vœux et se mesurer amicalement avec lui ainsi qu'il le désire.

Une phase passionnante du match



Triangle Motor Club contre Border M. C.



En France la saison est maintenant assez avancée pour que nous donnions quelques résultats permettant de juger du déroulement des différentes compétitions.

En Championnat 1ère division Zone Nord c'est pour le moment Vitry qui est en tête avec 6 pts, suivi de Orly (5 pts) et de Châlons, Houlgate et Villefranche avec chacun 4 pts. Viennent après Troyes (3 pts), St-Denis (3 pts) et Courbevoie (2 pts).

En Zone Sud, Camaret est en tête avec 12 pts pour quatre matches joués. Cavaillon et Bollène ont 6 pts pour trois matches, Monteux 5 pts, et Caladois 3 pts pour trois matches, enfin viennent, avec deux matches joués : Carpentras 6 pts, Valréas 4 pts, Grenoble 2 pts, Marignane 2 pts.

En Challenge G. Lawdais (2ème division), St-Fargeau, Drancy, S.U.M.A. (Troyes) et Vitry ont chacun 2 pts.

Enfin, pour la Coupe de France dans le 1er tour réservé aux clubs de seconde Division, Suma a éliminé le Métro par 5 à 0, Vitry Drancy par 6 à 0 et St-Fargeau a battu Versailles par 3 à 0.



La vie des CLUBS



Sous cet emblème se sont rapprochés des BMWistes de toutes contrées de France, de l'Algérie, du Maroc et même des Etats-Unis. Différemment des autres associations motocyclistes, le BMW-Club est une confrérie réservée à tous ceux qui roulent sur une BMW.

★

Avez-vous reconnu le pilote de l'attelage BMW dont la photo fut publiée dans le n° 227 ? Ce père Noël n'est autre que Ted Devlet résidant à New York et membre de notre club.

★

Depuis plus d'un an Montlhéry a été témoin de plusieurs tentatives de record. Le record absolu des 24 heures demeure en la possession de BMW grâce à la dynamique MLG de Londres à qui vont toutes nos félicitations.

★

Nous vous avons indiqué comment reconnaître une R60 1961 d'une R60 des années précédentes. A la suite de ceci, on nous a demandé comment différencier les R50. Extérieurement ce n'est pas possible. Seul l'examen de l'intérieur du moteur peut le permettre.

Par contre, il est évident qu'il est aisé de distinguer une R27 d'une R27 ; une R50S d'une R50 et une R69S d'une R69.

★

A l'occasion du pont du 14 juillet, le BMW-Club en jettera un par-dessus la Manche pour visiter la capitale anglaise et rendre visite au Club BMW de Londres qui compte 200 membres.

Le départ aura lieu le 13 juillet, le retour le dimanche 16.

★

Saviez-vous que le BMW-Club a exporté 200 de ses insignes ? C'était à la demande du Club BMW de Londres.

★

L'utilisation du carenage sur les machines de tourisme est encore récente. Cet organe de protection a déjà fait des adeptes parmi les membres de notre club où l'on en compte actuellement 6 - soit environ une machine carénée sur 10 au BMW-Club. Les carénages de tête de fourche sont à ajouter à ces chiffres.

RALLYE NATIONAL VESPA

C'est le VESPA-CLUB de la Haute-Saône qui a été chargé, cette année, d'organiser un Rallye National Vespa avec demi-finale du championnat de France de Gymkhana.

S. M. N.

Le «Sport Motocycliste Nantais» se prépare activement à organiser son 10ème Moto-cross sur le terrain des Buttes de la Chéznie à Nantes. Sur ce terrain, qui est d'une visibilité sans pareil, les spectateurs pourront suivre du départ à l'arrivée la lutte qui se déroulera entre les meilleurs internationaux étrangers et français.

Pour ne pas décevoir son public habitué à voir de belles manifestations motocyclistes, le S.M.N. s'est efforcé de rechercher un plateau de valeurs équitables ; la liste des engagés ci-dessous laisse prévoir de belles empoignades.

Catégorie 250 cc : Charrier (Nantes ASPTT) ; Potereau (Nantes ASPTT) ; Deroin (Nantes ASPTT) ; Riou (Nantes ASPTT) ; Lebreton (M.C. Mayenne) ; Pinetti (ASPTT Nantes) ; Philippot (La Rochelle) ; Frémion (M.C. Vannes) ; Guillet (A.M. Nantes) ; Marçais (AS. PTT Nantes) ; Léon (M.C. Morlaisien).

Catégorie 500 Extra : Gibbes (Australie) ; Rasmussen (Danemark) ; Lee (Angleterre) ; Witberg (Hollande) ; Mazianis (France) ; Ledormeur G. (France) ; Julienne (France) ; Baumard (France) ; Mabo (France) ; Lamouroux (France) ; Chaberlot (France) ; Jugan (France).

Recommandez à vos a

" MOTOCYCLES

NOUVELLE

La plus documentée de

Le 4 Juin prochain, participation des internationaux à Vern en Maine et Loire

En effet, rare en France sont les compétitions où 45 pilotes sont au départ.

Vern verra à nouveau une course 500 cm³ série internationale avec :

la Suède : Lars Gustafsson, un nom prestigieux, 7^e du Champ. du Monde, en 1958, 1959 et 1960, un des meilleurs pilotes mondiaux.

Le Danemark avec Moegens Rasmussen, le champion du Danemark ; finaliste du Champ. du monde en 1958 et 1959, le plus rapide des pilotes Européens, dont la popularité dans l'Ouest est bien le fait de de l'U.M. Anjou.

La Belgique avec Frans Schelten, Champion de Belgique Juniors en 1958, Champion de Belgique Seniors en 1959 et 1960, Classé l'an dernier 3^e à Angers derrière Rasmussen et B. Dirks, Vainqueur tout récemment à Morlaix.

L'Angleterre avec Bill Gwynne, pilote d'usine Greevés, Champion d'Irlande.

La France avec Dugas, un des meilleurs pilotes inter. Français, Beaumard, Champion de France N. 1958, 3^e pilote Inter. 1960, actuellement leader du Champ. Inter. Lucas, un des meilleurs inters. du Sud. Champion des Pyrénées,

Melous

Hardy au palmarès formidable,

Malbec dont la réputation n'est plus à faire,

Decours l'espoir de la Ligue du Poitou,

Costich un bon pilote de l'Est,

Lefèvre Ex-Champion de France,

Brusauro au palmarès terrifiant, etc... etc...

Série Extra-Nationale 250 à 500 cm³ :

Chassaint de Périgueux,

Fillatreau de Périgueux,

Lafon de Belvès,

Brassmain d'Orléans,

Barat de Tours,

Callait d'Orléans, remplacé par Badier.

Gaborit d'Angers,

Laroyer de Daon,

Branger de Poitiers,

Jolliet d'Angers,

Bourdillat d'Angers,

Estrada d'Orléans,

Hardy de Colombiers

Beilleverd de Nantes,

Brosseau de Cholet,

Bill Gwynne Angleterre.

Deuxième épreuve de Champ. Juniors du Club :

au départ nous trouvons tous les jeunes du Club :

Chastel,

Chapeau,

Chevreuil,

Geslin,

Goshier,

Hacquin,

Jarry,

Imbert,

Landais,

Lehy,

Lemoine,

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^e



nps,
ISURE

é
e

avoir
n



**ON DEMANDE MECANICIEN MOTO-
RISTE COMPÉTENT, HAUT SALAIRE**

Lisez les journaux corporatifs :
ces annonces foisonnent. Mais

Attention! seul,

le mécanicien ayant de solides
connaissances techniques sera
retenu. Voulez-vous être candi-
dat avec toutes chances
de succès ?

★

**SUIVEZ NOS
COURS SUR LES MOTOCYCLES**

chez vous, sans quitter votre
emploi actuel. En quelques mois
d'études faciles, nous ferons
de vous le

**SPÉCIALISTE RECHERCHÉ
et surtout BIEN PAYÉ**

Préparation C.A.P. Mécanicien

★

Demandez **AUJOURD'HUI MÊME**
notre documentation gratuite N° 14.
Grandes facilités de paiement
accordées.

ÉCRIVEZ :

**COURS
TECHNIQUES AUTOS**

Pour la France :

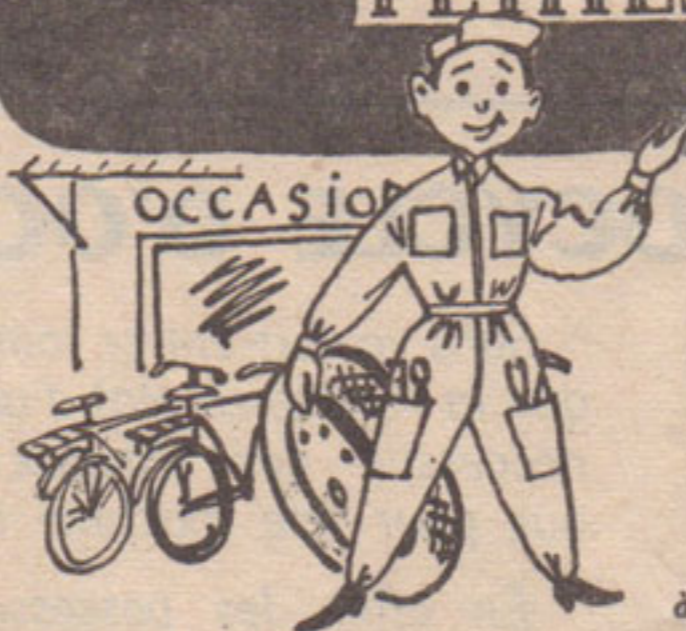
SAINT-QUENTIN (AISNE)

Pour la Belgique :

117, av. Henri-Jaspar - BRUXELLES

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.

Achète scooter RUMI, LAMBRETTA ou
moto BSA, NSU, PUCH JAWA, BMW,
TRIUMPH, ARIEL, etc... paie cptant.
GUT 02-98.

MOTO RECORD BMW, TRIUMPH,
BSA, NORTON, liste contre deux timbres
MOTO RECORD, 151 rue Marcadet,
Paris 18^e. MON 24-40.

Vends cause naissance BMW 600 cm³
Sport (R 68). Excellent Etat. 2.500 NF.
J. DUMAS, 69, rue Manin, Paris 19^e.
Tél. BOT. 30-51.

Vends VESPA 150. 4 vit. Tr. b. état.
Cause double emploi. Bas Prix. FOURRE
Guy, 150 r. J. Jaurès ST-FLORENT
(D.S.).

Part. vends 500 BSA A7 SS. 21.000 km
1.500 NF. GOHIER, 74, rue Gal Leclerc,
FRANCONVILLE (S.-et-O.) Tél. Eau-
bonne 12-76.

Vends Norton 88. Parfait état. Porte
Bagages. 2.000 NF. Ecr. NOYELLE Jean
3, rue de l'Avre, Paris 15^e.

Pour vos vacances sur la COTE D'AZUR.
LOUEZ Velosolex, Vespa, Derniers
Modèles. SCOOTER-DUBOUCHAGE, 22,
r. des Prés. NICE.

À vendre JAWA 350. 1958 avec carénage
Lecomte. 1.500 NF. Ecrire à Mr. Guenin
Jean 128, avenue de Paris, CHALONS-s-
MARNE (Marne).

Vends LAMBRETTA 58. T. bon état,
porte-bagages, sacoche, peu roulé. LAS
COUX C., 9, Avenue Pasteur, MON-
TREUIL, (Seine).

FN 250 JLO. Parfait état. LEPARQUIER
P.T. CABOURG (Calvados).

REPRISES!

VITESSE !

**ROYAL NORD
CYCLO SPORT 4 VITESSES**

PUISSANCE 3,25 CV

CRÉDIT

**N'ACHETEZ PAS SANS
L'AVOIR VU !...**

FINITION - ROBUSTESSE - MOYEUX FREINS
JANTES DURAL - LIGNE COMPETITION
TENUE DE ROUTE INCOMPARABLE
AGENCES DISPONIBLES

IMPORTATION A.J.S. - MATCHLESS
DISTRIBUTION
Sté ARIS - 11, rue Labie - PARIS 17^e

SENSATIONNELS PRIX PUBLICITAIRES



MODÈLE G.T.

Catalogue 1 NF en timbres.

Bulletin d'abonnement à MOTOCYCLES

14, rue Brunel, PARIS-17^e

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 :

ADRESSÉ :

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.)

L'ACHAT D'UN MOTOCYCLE D'OCCASION

Dans notre précédente édition (Motocycles & Scooters N° 228) nous avons traité des conditions de transactions effectuées entre particuliers; nous poursuivons ici par l'étude du Marché chez les Agents des Deux Roues, spécialistes en la matière.

L'ANNEE DE FABRICATION ET L'EVALUATION

L'évaluation d'une machine se fait en premier lieu d'après l'année de fabrication. Dans certains cas, il faut tenir compte de la date de la 1^{re} mise en circulation. En effet, il est courant de voir une machine neuve rester quelques mois en magasin avant de trouver un acquéreur. Cela se produit surtout pour des machines étrangères d'un prix élevé et de faible diffusion dans notre pays. Parfois, c'est le cas des modèles français qui ont une vogue moins grande que d'autres. Pour les véhicules soumis à l'immatriculation, nous aurons toujours l'indication de la date portée sur la carte grise. Quant aux cyclomoteurs, il sera nécessaire de se baser sur la facture qui constitue un acte officiel d'achat et en porte la date.

LES BAREMES DE REPRISES

Quelques-uns de nos confrères publient des barèmes de rachat dans des éditions plus confidentielles destinées aux professionnels (par exemple La REVUE DES AGENTS). Dans les prix moyens désignés, les réalisateurs de ces cotes doivent tenir compte ;

- 1°) de l'année de fabrication ;
- 2°) de l'état moyen des véhicules d'une même marque après plusieurs années d'utilisation ;
- 3°) des frais de remises en état.

Sans vouloir entrer loin dans les détails, nous savons que la remise en état d'un véhicule de faible cylindrée nécessite des travaux beaucoup plus importants que pour une machine de grosse puissance.

En effet, les possesseurs de 2 Roues de faible cylindrée tirent souvent le maximum de leurs mécaniques, même en utilisation urbaine (nous songeons ici aux cyclomoteurs et aux 125 cm³).

Il est donc logique que les professionnels qui pratiquent le rachat ferme de ces véhicules bénéficient d'une marge suffisante pour ne pas accuser de pertes. En nous reportant aux prix moyens indiqués, nous constatons que pour des modèles totalisant 4 ou 5 ans d'âge la valeur moyenne peut atteindre le tiers de la valeur de revente. Si l'on prend en considération le prix des pneus neufs, des chaînes, des pièces du moteur, de la réfection de la peinture et de la main-d'œuvre, on s'aperçoit qu'après tout les prix de revente indiqués sont plus que normaux.

Une autre précision s'impose. Nous savons que les experts des grandes compagnies d'assurances appliquent trop souvent, hélas ! pour nos lecteurs les barèmes minima qui ne sont pas ceux de véhicules en état parfait de marche. Lorsqu'un motorcycle a été volé ou détruit par accident, son propriétaire devrait pouvoir bénéficier d'une indemnisation suffisante qui lui permette d'effectuer le remplacement (ou la remise en état) de sa machine sans qu'il lui en coûte un centime. Or, ce n'est pas toujours le cas, ce n'est pas équitable.

(à suivre)



Robert Kiéne nous a présenté ses machines neuves et d'occasion toutes marques. En particulier de très bonnes occasions en BMW, Terrot, etc.

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


MOTO-HALL HABERT
78, Av. des Ternes 17° - GAL. 78-95
Agent officiel **VÉLOCETTE**
Occasions toutes marques
ÉCHANGE et CRÉDIT

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

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

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

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

MOTOBÉCANE

1, BOULEVARD BRUNE - PARIS 14^e

OCCASIONS : GARANTIE TOTALE
LAMBRETTA - NORD
145, Bd Magenta 10^e - TÉL. LAM 54-24

MARQUES	cylindrée ou type	1954	1955	1956	1957	1958	1959	1960
ARIEL	350 cm ³	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
	650 twin	1 400	1 500	1 750	2 250	2 400	2 600	2 800
B.M.W.	250 cm ³	1 400	1 600	1 700	1 900	2 200	2 800	3 200
	500 cm ³	2 000	2 900	3 100	3 300	3 750	4 150	4 500
	600 normale	1 850	2 450	2 700	3 000	3 450	4 000	4 200
	R 68	2 650	3 050	—	—	—	—	—
B.S.A.	R 69	—	—	3 300	3 700	4 250	4 500	4 800
	175 cm ³	—	—	—	—	1 300	1 400	1 700
	250 cm ³	650	750	950	1 050	1 300	1 500	1 800
	350 cm ³	900	1 000	1 100	1 200	1 300	1 500	1 800
D.K.W.	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	2 350	3 280	3 400
	Golden	1 580	1 750	1 900	2 300	2 600	3 000	3 600
HOREX	Road Rocket	—	—	—	2 650	3 000	—	—
	125 cm ³	—	—	—	—	—	—	—
	250 cm ³	1 350	1 500	1 650	1 700	—	—	—
I.F.A.	350 cm ³	1 050	1 250	1 300	1 600	1 800	2 300	—
	Regina	—	—	2 100	2 400	2 600	2 800	—
JAWA	Imperator	—	—	600	800	850	—	—
	250 cm ³	600	800	1 050	1 200	1 500	1 600	1 800
LAMBRETTA	350 cm ³	800	1 100	1 300	1 450	1 700	1 800	2 000
	125 LD	500	650	750	800	950	1 100	1 250
	150 LD	—	650	750	800	900	1 050	1 200
MANURHIN	Fourgon bâché	500	600	750	800	950	1 100	1 250
	Fourgon tôlé	700	950	1 050	1 250	1 450	1 700	1 900
	75 cm ³	—	—	200	300	350	400	—
	350 cm ³	—	—	—	—	—	—	—
MATCHLESS-AJS	G 3	1 300	1 450	1 700	1 800	2 200	2 400	2 500
	G 16	1 400	1 500	1 750	1 900	2 250	2 400	3 100
	G 18	1 800	2 050	2 400	2 500	2 900	3 100	3 300
	G 20	—	—	2 550	2 800	3 100	3 200	3 400
	G 31	—	—	—	—	—	—	—
MOTOBÉCANE	AV 32 S	100	110	130	150	170	190	—
	AV 51	120	140	150	180	190	220	—
	AV 78	—	—	250	300	320	390	420
	D 45	350	400	500	550	600	650	—
	Moby.	250	300	400	450	—	—	—
	Montagne	300	350	600	550	650	700	—
	Z 46	—	—	—	—	750	800	—
	Z 54	450	500	650	700	750	850	—
	Z 2 C	—	550	650	850	900	950	—
	Z 23 C	—	—	750	900	1 000	1 100	—
N.S.U.	350 cm ³	—	—	—	850	950	1 100	1 300
	Quickly	—	250	300	350	350	450	600
	125 cm ³	800	900	1 000	1 250	1 250	1 350	1 500
NORTON	250 cm ³	—	900	1 100	1 600	1 800	2 000	2 300
	16 H	—	—	—	—	—	—	—
	88	—	—	—	—	2 700	3 000	3 500
	99	—	—	—	—	3 000	3 300	3 800
Daytona	—	—	—	—	—	—	—	
Inter 30	—	—	—	—	—	—	—	

50 OCCASIONS

Garantie Totale

44, rue Paul-Barruel 15°
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 sport	—	—	—	—	—	350	—
	BB 2 sport	—	—	—	—	—	450	550
	Scooter	—	—	—	—	—	650	800
	125 Std	300	400	400	500	600	750	—
	125 select.	350	450	500	600	650	700	—
	175 cm ³	350	450	450	600	750	850	1 000
	250 cm ³	—	—	—	600	750	850	—
	TN	—	—	—	300	500	700	—
PUCH	125 SV	700	900	1 000	1 200	1 350	1 450	1 600
	175 SV	600	900	1 100	1 300	1 400	1 500	1 700
	175 SVS	600	1 000	1 150	1 350	1 450	1 500	—
	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	2 500	2 650	2 800
	Bullet cross 350	—	1 800	1 900	2 300	2 500	2 750	2 950
	Bullet cross 500	—	1 700	2 200	2 500	2 750	2 850	2 950
	Minor 500	—	—	—	—	—	—	—
	Super Meteor	—	—	1 700	2 200	2 750	2 800	2 900
	Constellation	—	—	—	—	—	3 050	3 500
	Formichino	—	750	950	1 100	1 300	1 500	1 600
RUMI	Form. sport	—	700	900	—	—	1 600	1 700
	Junior	—	—	—	—	—	—	—
SIMSON (Anc. AWO)	250 cm ³	—	—	750	850	950	1 100	—
	—	—	—	—	—	—	—	—
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	—	—	—	—	800	900	1 050
Ténon sport	—	—	—	—	—	1 000	1 200	
Tournol	—	—	—	—	1 050	1 100	1 250	
Rallye	—	—	—	—	1 180	1 300	1 600	
350 cm ³	450	450	—	—	—	—	—	
500 cm ³	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
VELOSOLEX	T 110	80	100	120	140	160	180	240
	—	—	—	—	—	—	—	—
VESPA	125 cm ³	400	550	650	800	900	1 000	1 200
	150 cm ³	—	750	850	900	950	1 080	1 250

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. IEC. 60-53

UTILITAIRES 200 Kg SOLYTO
OCCASIONS RÉVISÉES

Motocycles et scooters d'occasion
Toutes MARQUES

Roger DEGUSSEAU

58, rue de Buzenval - ROQ 98-311

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

Comme elle...



348 NF
+ T. L.
à crédit 1 NF par jour

AVENIR

Photo HOLTZ

*vous aurez toujours le sourire
en vendant*

VELOSOLEX

La bicyclette qui roule toute seule

LE KILOMÈTRE AU PRIX LE PLUS RÉDUIT

VELOSOLEX - COURBEVOIE (Seine)

MANIABILITÉ

passé et se gare partout

ÉCONOMIE

Peu d'essence, pas d'entretien.

GARANTIE

un an

SIMPLICITÉ

une seule commande

SÉCURITÉ

vitesse limitée à 30 km/heure

SOLIDITÉ

toujours prêt à rouler

Toujours pour le même prix!

1 chaîne
Qui en vaut



la *Spéciale Cyclo*
à traitement Delta Δ

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!

