

15^e ANNÉE - N° 228
MAI 1961

MOTOCYCLES et Scooters

Directeur :
J. LEGRAS
Directeur de la Publication
Max ENDERS

**CRITERIUM INTERNATIONAL
DE L'A.C.O. AU MANS**



**ESSAIS LAMBRETTA 175 Tv
MOBYLETTE AV 89**

1 NF

MAROC : 115 FM
SUISSE : 1,40 F
BELGIQUE : 14 F

Dans la gamme VAP 1961



SODICO

voici votre VAP



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



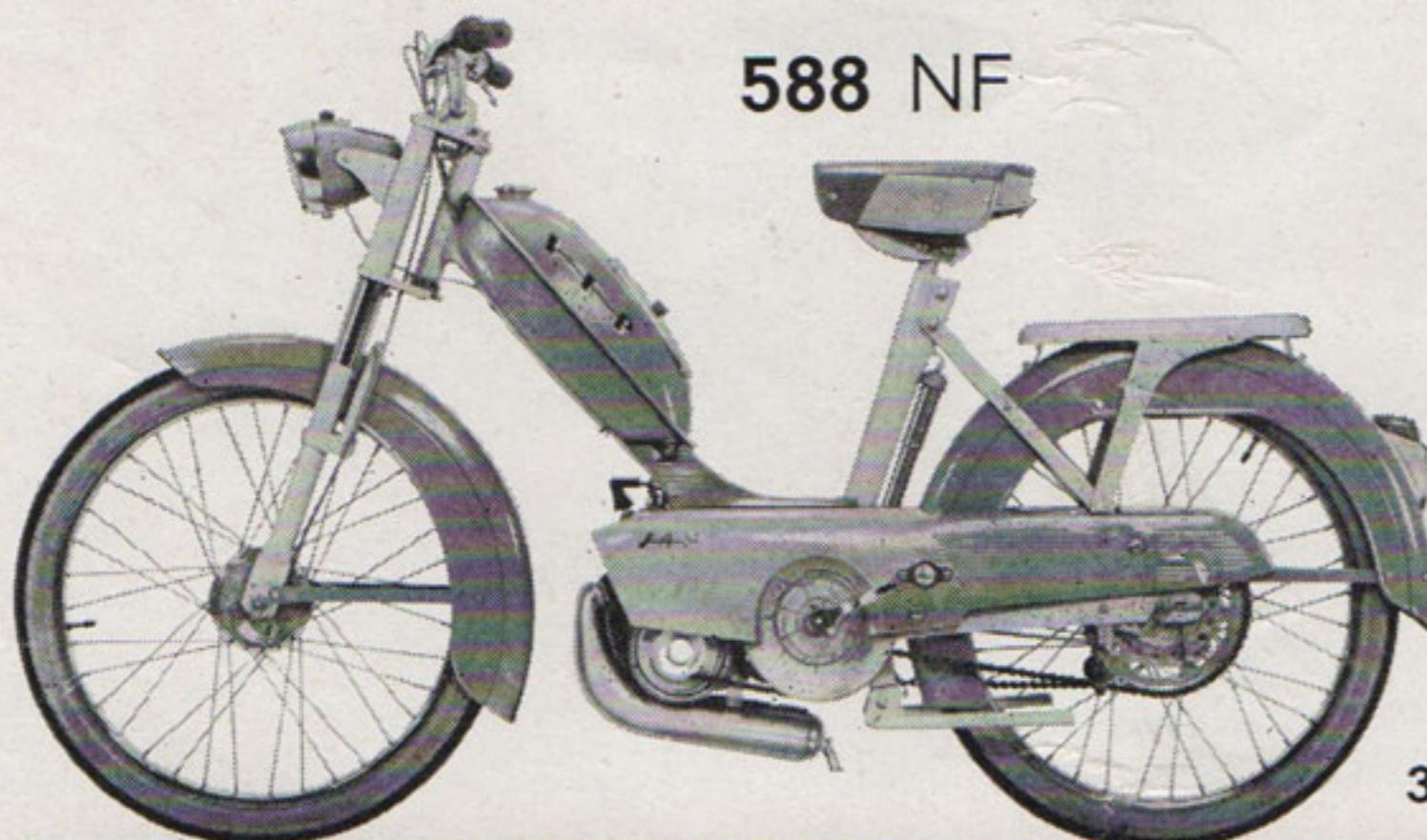
VAP GOËLAND	613	649 NF
VAP MOUETTE	M 10	579 NF
VAP TRITON	T 10	729 NF
VAP NEPTUNE	CF 2	549 NF
VAP SIRENE	CF 1	449 NF
VAP DAUPHIN	511	739 NF
VAP SQUALE	513	899 NF



VAP CORMORAN TYPE 612

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

588 NF



VAP

3 IMPASSE THORETON PARIS 15^e

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

Lambretta

Lambretta 175 tv deuxième série

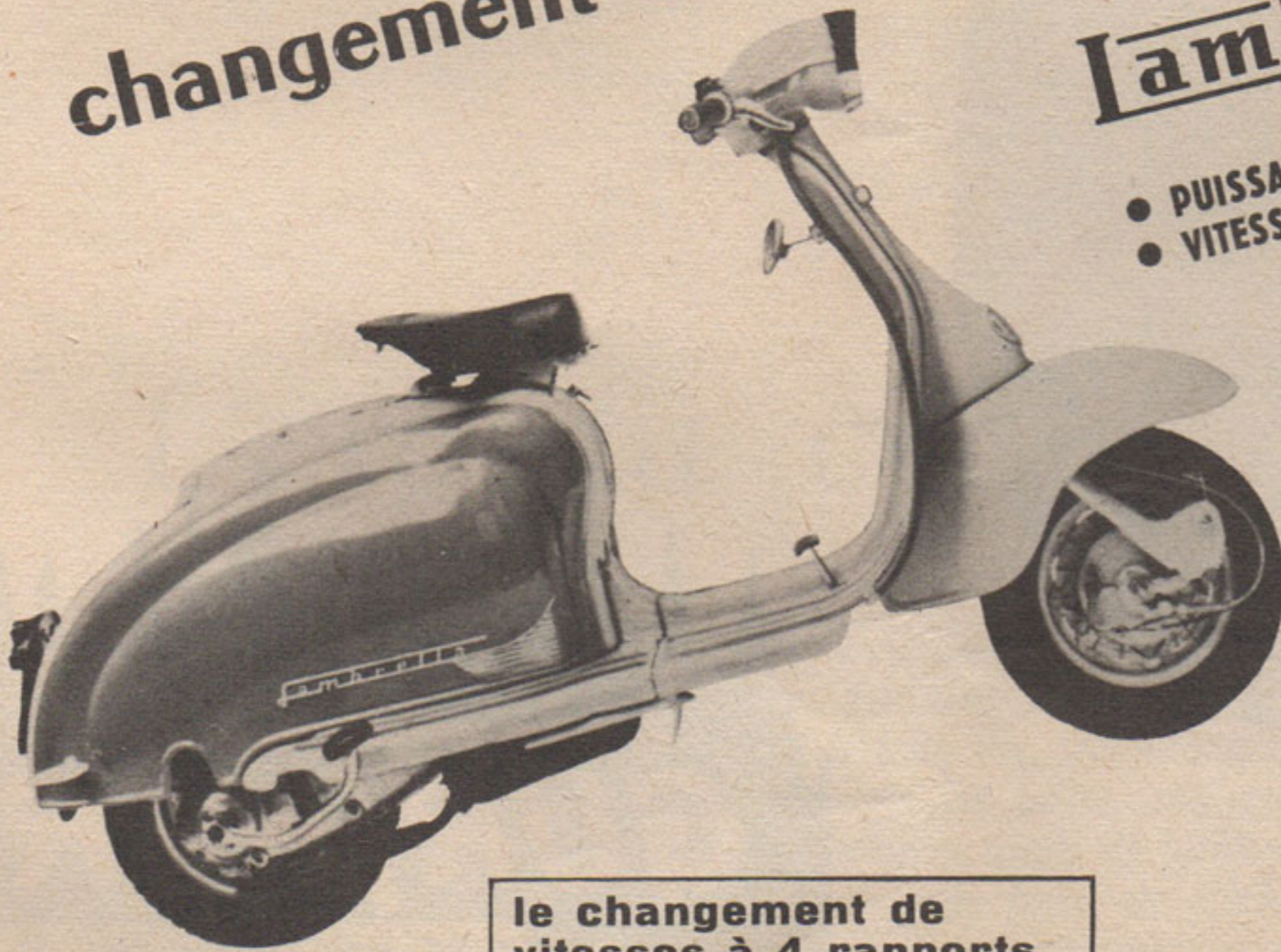
- PUISSANCE RÉELLE : 8,6 cv
- VITESSE : 104 K/h



changement de vitesses à 4 rapports

Lambretta 125 li deuxième série

- PUISSANCE RÉELLE : 5,2 cv
- VITESSE : 72 K/h



le changement de vitesses à 4 rapports

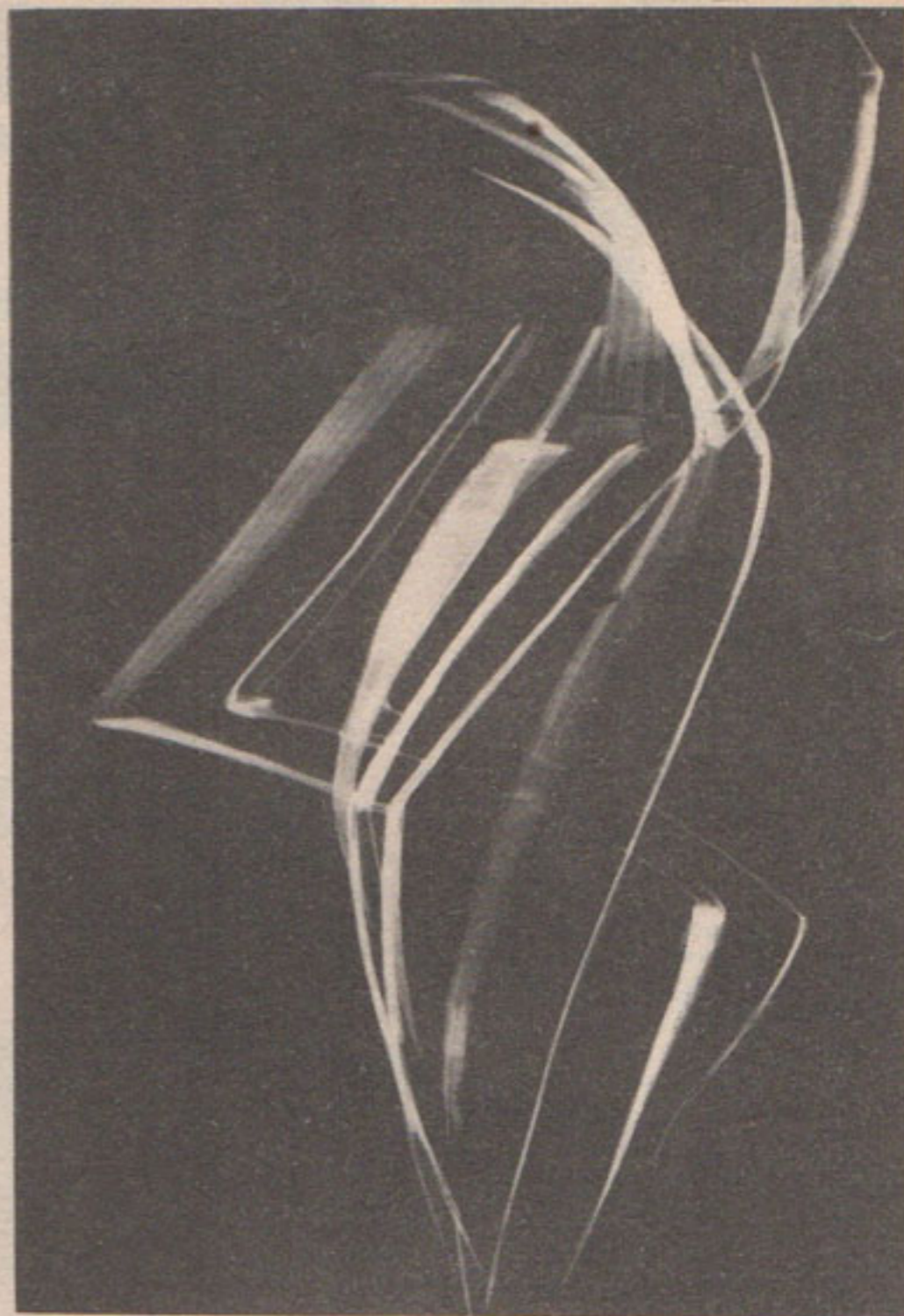
permet une exploitation complète de la puissance du moteur, sans fatigue pour celui-ci. La manipulation en est aisée et permet même de passer d'un rapport à l'autre sans utiliser l'embrayage

Lambretta

S.A.F.D

39
RUE OCTAVE MIRBEAU
PARIS 17°

GAL. 63-40



GURTNER
36 BIS, RUE GUERSANT, PARIS 17^e

MOTOCYCLES et Scooters



15^e ANNÉE - NUMÉRO 228 - MAI 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 :

RENSEN vainqueur à Pau et
Le Mans.

Sommaire

L'ère du cyclomoteur.....	5
Echos - Informations.....	9
Vu pour vous.....	11
G. P. de Pau et Critérium de l'ACO.	12
Records Vélocette et BMW	14
Trial de Nemours.....	16
XIV Lamborelle.....	17
Essai : Motobécane AV 89	18

Essai : Lambretta 175 TV.....	21
M.V. se retire de la compétition...	24
La 250 Jawa-cross	25
Réglementation du Moto-Cross....	27
Moto-ball en Bulgarie.....	28
La vie des Clubs.....	29
Chronique de l'occasion	32
Le marché de l'occasion	33

L'ère du cyclomoteur

Dans une émission radiodiffusée sur les problèmes ruraux, un spécialiste en la matière, traitant de la désertion des campagnes par ceux qui n'y gagnant plus leur vie, abandonnent la culture pour l'usine et viennent s'entasser dans les villes, souligna comme remède efficace à cet exode, le cyclomoteur ; agent de liaison économique et sûr, il permet aux travailleurs, la journée finie, de s'échapper des centres industriels fumeux et encombrés et de retrouver, quelques instants plus tard, le calme, l'espace et le bon air de leur village.

Bon pour le travail, bon pour les loisirs ! a-t-il ajouté : les distractions si rares dans les bourgades sont également mises à la portée

Eudes Hay

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



2T

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

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



SHELL BERRE

de chacun ; le dimanche, les abords des salles de spectacles ou des stades sont envahis par une nuée de ces petites machines ayant amené toute la jeunesse des environs.

Et de conclure : le cyclomoteur est, sur ce plan un vrai bienfait social. Applaudissons à ce juste hommage, si peu fréquent, hélas !

Il est de fait que si l'on dénombre actuellement en France plus de 5 millions de cyclomoteurs, c'est qu'aussi bien à la campagne qu'à la ville, il s'est imposé pour les services qu'il rend chaque jour ; aussi a-t-il définitivement sa place acquise jusque dans la plus modeste famille du hameau le plus reculé ; c'est un auxiliaire serviable dont on ne saurait plus se passer.

Il serait faux toutefois de déduire de tout ceci que le cyclomoteur n'a qu'un rôle strictement utilitaire ; c'était sans doute vrai dans les premiers temps, mais il a depuis si considérablement évolué, il présente aujourd'hui une telle diversité de modèles, du plus rustique au plus complet et au plus confortable, avec une puissance suffisante pour autoriser le duo, qu'il est en passe de reconquérir la clientèle des jeunes que l'on pensait à jamais perdue pour le motocyclisme alors qu'elle ne s'en était écartée qu'à la suite des contraintes et des frais d'assurance excessifs.

Ce déplacement de la clientèle vers les véhicules de faible puissance, il s'est depuis belle lurette exercé dans l'automobile : les deux, quatre et six chevaux ont la faveur de la masse, alors que les voitures surpuissantes, tout comme nos 350 et 500, ne peuvent plus s'adresser qu'à une minorité de fervents assez à l'aise pour que le prix ne soit pas un obstacle à satisfaire leur goût ou leur passion.

Même orientation dans la plupart des pays où la moto est en grande faveur ; à part l'Angleterre toujours fidèle aux gros « cubes » (quoiqu'on remarque la vogue naissante des 250 autrefois dédaignées), les motocyclistes allemands et italiens ont opté pour les machines légères, ou même ultra-légères ; les premiers ont leur « Moped », dans ses multiples versions, les autres toute une gamme d'étincelants et fougueux « pur sang » de 50 à 175, les Espagnols aussi, les Japonais de même.

Dans cette internationale compétition de poids plumes, les constructeurs français, créateurs de la formule « moins de 50 » demeurant à l'avant-garde, détiennent toujours le record mondial : production : un million par an, exportation : près de cent trente mille, à quoi il convient d'ajouter tous les cyclos qui, sur tous les continents, se fabriquent sous licence, Motobécane, Peugeot, VéloSolex.

E.M.

moi,
j'ai toujours les mains propres!



Un "pépin" :
chaîne sautée, bougie encrassée ?
C'est vite réparé,
et je garde les mains nettes, car j'emploie le savon



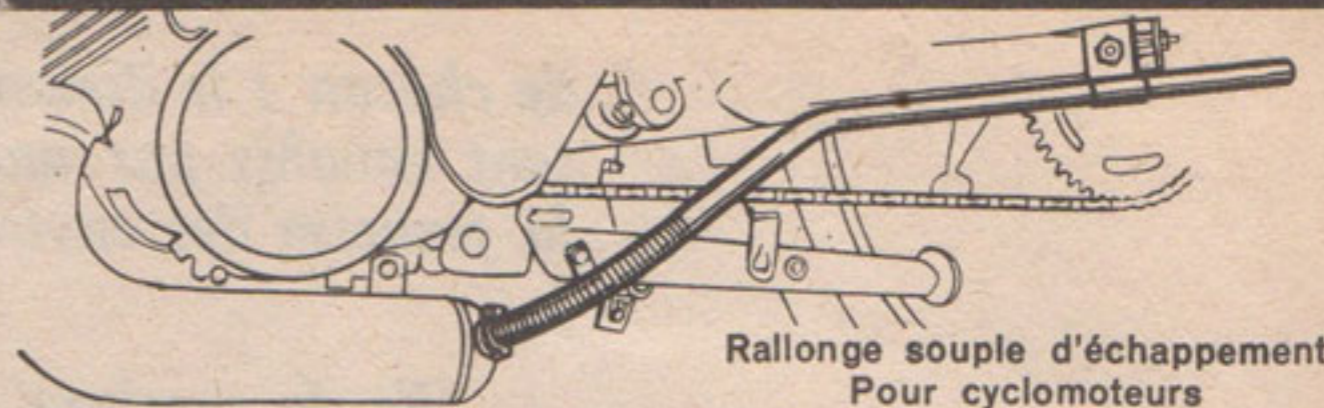
BRIOCHIN

CONFORME AUX PRESCRIPTIONS
DE LA MÉDECINE DU TRAVAIL

Sur la route, même sans eau,
il enlève intégralement
cambouis, graisse, huile, fuel, etc...

Échantillon et documentation gratuits sur simple demande :
Ets **RENAUD & Cie**
Service B 3 - 60, av. de la République - PARIS
(Tél. : ROQ. 78-52)

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



IDÉALO

imperméabilise

TOUS TISSUS

PRODUIT
TEINTURE
IDÉALE

**POMPES
MISTRAL**



POUR
MOTORIZÉS
SCOOTERS
MOTOS

Dimensions de
300x24
et 400x24

Pompe LUXE n° 991
Pour motos

Tout en Laiton chromé sur nickel brillant

E^{TS} J. DUNOIS et FILS - B.P. 51 VINCENNES (Seine)

HARLEY - DAVIDSON

AERMACCHI - HARLEY - DAVIDSON

Importateur : **P. BORIE**

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

DYNAMIC-SPORT 149, rue MONTMARTRE (2^e)
METRO : BOURSE - GUT. 19-30

Concessionnaire : JAWA - BSA - NSU - TERROT - PUCH - CAPRIOLO - TRIUMPH - RUMI - VESPA - LAMBRETTA
Cyclomoteurs : FLANDRIA - VIVI - PUCH - ITOM - PEUGEOT - NSU - PERIPOLI - GIULIETTA
OCCASIONS RÉCENTES : BMW, NSU, JAWA, BSA, PUCH, TERROT, MOTOBECANE, TRIUMPH, 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

Recommandez à vos amis

"MOTOCYCLES et SCOOTERS"

NOUVELLE FORMULE

La plus documentée des Revues Spécialisées

ECHOS-INFORMATIONS

LE GUIDE MICHELIN 1961

Chaque année depuis 61 ans, le Guide Michelin publie sa nouvelle édition, revue, corrigée et complétée par rapport à celle de l'année précédente.

Nous n'avons pas à présenter ici ce recueil si utile et si précieux pour les touristes, les itinéraires, les distances de ville à ville, les hôtels



et restaurants hiérarchiquement classés, garagistes et réparateurs... Cette année le Guide Michelin donne un bon conseil : prenez les petites routes, évitez les routes encombrées et grâce à ses cartes et ses indications il vous permet de les découvrir.

STATISTIQUES 1960 RESULTATS D'ENSEMBLE

Dans notre précédent numéro nous avons donné les chiffres de production des différentes catégories de motocycles, dépassant quelque peu le million.

Voici quelques autres précisions sur l'état de notre marché pour ce même exercice :

— Immatriculation, machines neuves françaises : vélomoteur : 8.530 ; scooters : 18.819 ; motos : 1.708 ; total : 29.057.

— Immatriculations, machines d'occasion françaises : vélomoteurs : 84.097 ; scooters : 99.708 ; motos : 25.583 ; total : 209.388.

Les cyclomoteurs qui ne sont pas immatriculés, donc difficiles à recenser ne figurent pas dans cet état, mais on remarquera l'importance des transactions de l'occasion par rapport au neuf, ce qui laisse supposer que les amateurs ne manquent pas, mais plutôt les fonds. Et comme les motos de moyenne et forte cylindrée nous viennent de l'étranger, l'importation s'en ressent grandement puisqu'elle se limite à 6.423 cyclomoteurs et seulement 3.724 véhicules de plus de 50 cc ; l'Italie venant en tête, suivie de l'Allemagne, la Grande-Bretagne étant en troisième position.

Par contre nous avons exporté 128.830 cyclomoteurs et 23.463 vélomoteurs, scooters et motos.

ET NOUS ATTAQUONS LES STATISTIQUES 1961

La production motocycliste française a largement atteint le million en 1960 ; nous l'avons d'ailleurs, dans ces pages, suivie mois par mois. Souhaitons pour cette année que ce chiffre soit maintenu, sinon dépassé ; janvier, mois généralement creux, nous le laisse espérer avec près de 73.000 unités dont 71.400 cyclomoteurs, 260 vélomoteurs, 1.000 et quelques scooters, et... 56 motos dont 12 Ratier destinées aux « Services Publics ».

Il en est de la moto comme de la voiture ; pour des raisons évidentes et maintes fois rappelées, la clientèle française est de plus en plus obligée de se reporter vers les plus petites cylindrées. Un autre fait à signaler en ce début d'année : des 70 constructeurs qu'on a pu dénombrer, il n'y a pas si longtemps, les statistiques officielles n'en mentionnent plus, actuellement qu'une quinzaine ; pas mal d'entre eux ont disparu définitivement, nous l'avons d'ailleurs prévu, d'autre se sont groupés ayant mis en commun leur atelier, leur organisation et leur réseau commercial ; et là encore le parallèle peut s'établir entre producteurs de deux et quatre roues...

PRODUCTION DE FEVRIER

77.154 motocycles ont été construits en février, soit : 75.583 cyclomoteurs, 439 vélomoteurs, 1.005 scooters, dont 601 de plus de 125 cc, enfin 127 motos dont 111 de 175 cc, 3 de 350 cc et 30 Ratier de 600 cc destinés aux Services Publics, les autres producteurs étant Motobécane Peugeot pour les 175 cc, et Motobécane pour les 350.

Pour les cyclomoteurs, on ne dénombre plus sur les statistiques publiées qu'une quinzaine de constructeurs, dont quatre accusent une production mensuelle inférieure à la centaine.

NOUVELLES MESURES CONTRE LE BRUIT

Le « Journal Officiel » doit publier un arrêté précisant les conditions de mesure du bruit pour les véhicules à moteur, les maxima admis et les caractéristiques des silencieux. Voici, en ce qui concerne les motos, les mesures envisagées :

1. L'unité de mesure scientifique du bruit a été modifiée par rapport aux textes antérieurs pour tenir compte des travaux des spécialistes internationaux. C'est le « décibel A » qui a été retenu.

2. Les maxima ont été fixés comme suit (niveau sonore maximum en « décibel A ») : cyclomoteurs : 76 ; vélomoteurs et véhicules assimilés : 80 ; motocyclettes : 83.

3. En ce qui concerne les silencieux, les conducteurs devront veiller au bon état des véhicules, notamment du dispositif d'échappement. En cas de remplacement de celui-ci, ils devront s'assurer que le nouveau dispositif porte une marque attestant, soit qu'il est conforme à celui qui a été soumis au contrôle des mines, soit qu'il a fait l'objet d'essais par un laboratoire agréé. Les silencieux de remplacement ne pourront être vendus qu'accompagnés d'une notice désignant les véhicules sur lesquels ils peuvent être



employés. Des contrôles pourront être effectués sur les véhicules en circulation.

Toutefois, des délais sont prévus pour l'application de ces textes.

Les dates d'entrée en vigueur sont les suivantes : 1^{er} octobre 1961 pour les véhicules neufs d'un type non encore présenté à la réception du service des mines ; 1^{er} avril 1962 pour les véhicules livrés après cette date, mais conformes à un modèle réceptionné par le service des mines avant le 1^{er} octobre 1961 ; 1^{er} janvier 1962 pour les véhicules munis d'un silencieux de remplacement neuf ; 1^{er} avril 1963 pour les cyclomoteurs, vélomoteurs et véhicules assimilés, motocyclettes en circulation.

L'arrêté qui sera publié précisera également que dans les agglomérations, il est interdit d'utiliser le moteur à haut régime, notamment au démarrage ou au point fixe, et de procéder à des accélérations répétées.

ENTREE LIBRE EN ANGLETERRE

L'obligation du passeport est supprimée depuis le 15 mars entre la France, l'Angleterre, les îles anglo-normandes et l'île de Man pour les séjours de moins de 3 mois.

L'INJECTEUR DEPASSE ?

Le remplacement du carburateur par un injecteur direct fait depuis longtemps l'objet de recherches et d'essais. Mercedes a résolu le problème sur l'un de ses modèles ; Peugeot vient d'annoncer une 404 pourvue de ce dispositif ; nous avons connu quelques motos de compétition alimentées par injecteur ; résultats satisfaisants, mais non réalisables commercialement. Mais voici qu'un autre procédé de carburation apparaît, aura-t-il raison des autres ? Il s'agit d'un générateur de gaz à « ultrasons ».

Voici ce qu'on dit à son sujet :

On sait que la production des gaz destinés à l'alimentation de moteurs à explosions est faite au moyen de dispositifs ordinaires tels que carburateurs et autres.

Dans de tels dispositifs, la qualité des gaz obtenus n'est pas régulière, et est en général fonction des conditions de marche du moteur. Il s'ensuit un rendement énergétique du carburant très inférieur au rendement théorique.

Afin de remédier à cette anomalie, on a été amené à concevoir un dispositif de vaporisation du carburant dont le fonctionnement soit absolument indépendant du régime du moteur.

L'emploi de certaines propriétés des ultrasons a permis de concevoir un générateur de gaz et d'assurer pour ceux-ci une stabilité et une qualité indépendante des conditions de marche du moteur.

C'est dans ce but que le générateur à ultrasons de gaz destinés à l'alimentation de moteurs à explosions a été réalisé et a fait l'objet d'un dépôt de brevet par la Société française d'Automotion.

VERS UN CODE EUROPEEN DE LA ROUTE

La sous-commission de la circulation de l'O.T.A. (Organisation Mondiale du Tourisme Automobile) s'est à nouveau réunie à Genève, sous la présidence de M. Edouard Taveirne, administrateur du Touring-Club de Belgique, et a poursuivi durant plusieurs jours ses travaux en vue de l'unification des codes de la route européens.

Les études ont porté notamment sur les principes généraux de circulation, ainsi que sur l'uniformisation des règles concernant les manœuvres.

REGLES NOUVELLES DONC ENCORE MAL CONNUES

En prévision de la belle saison et de l'intensification du trafic, la Prévention Routière a jugé opportun de rappeler, sous ce titre, certain nombre de règles récentes, mais essentielles suivant l'arrêté du 21 janvier 1961. Rappelons ci-dessous celles qui sont également applicables aux motocycles :

Pneumatiques : « Les pneumatiques doivent présenter une bande de roulement avec sculptures apparentes et des flancs ne comportant aucune déchirure ». Attention aux pneus usés.

Le panneau Stop est un signal d'arrêt absolu. En circulation normale la droite doit être obligatoirement et constamment tenue.

Il est interdit de stationner sur la chaussée chaque fois que l'accotement permet le stationnement.

EN DUO

Nous avons précisé dernièrement que rien n'interdisait le transport d'un passager sur un motocycle d'une cylindrée n'excédant pas 50 cc, à la condition qu'un siège soit prévu pour ce passager, tansad séparé ou selle biplace. Mais il est une autre obligation qu'il ne faut pas oublier : les repose-pieds, également prescrits pour la personne occupant la place arrière.

Les jambes ballantes du passager, sont, suivant le jargon officiel, passibles de contravention, mais n'oubliez pas que c'est le conducteur qui paye.

ECHOS-INFORMATIONS

CONCENTRATION

Autrefois, l'industrie automobile et l'industrie motocycliste étaient bien distinctes. Même Peugeot qui, sous cette marque commune, et réputée, construisait autos et motos était scindé en deux entreprises nettement indépendantes l'une de l'autre, l'une à Sochaux pour les quatre roues, l'autre à Beaulieu pour les deux roues motorisées ou non.

Depuis quelque temps ces industries s'interpénètrent ; c'est ainsi que désormais, Automoto abandonne la production de bicyclettes au profit de Peugeot, mais, continuant à fabriquer en accord avec Terrot, les différents motocycles de cette marque, entreprend la fabrication de pièces détachées pour le moteur Diesel 403 d'automobiles.

UN OU UNE AUTOROUTE ?

Le genre en principe importe peu. On préférerait adopter le pluriel, ce qui arrangerait tout, par exemple : des tas d'autoroutes. L'essentiel est qu'elles se multiplient car l'Académie a opté pour le féminin en établissant cette définition :

« Route spécialement aménagée pour les automobiles et réservée à leur circulation »... ça dit bien ce que ça veut dire et correspond à ce que l'on en pensait, mais, comme chez nous l'on se borne à dire : l'autoroute de l'Ouest, l'autoroute du Sud, ou, nous manquons d'autoroutes, le genre n'était pas bien défini... Le principal serait qu'on en ait beaucoup.

CIRCUITS DE VITESSE INTERNATIONAUX

La Commission Sportive Nationale rappelle tant aux organisateurs qu'aux coureurs que la réglementation des engagements a été définie dans la circulaire annuelle de la F.F.M. 1961 savoir :

1° Les organisateurs d'épreuves de vitesses internationales devront réserver des places aux coureurs Français, 50 % minimum.

2° La date de clôture pour les engagements de ces coureurs est fixée à 6 semaines au moins avant la clôture définitive prévue aux règlements particuliers. Les demandes d'engagement devront être envoyées par lettre recommandée.

3° Passé le délai de 6 semaines, les organisateurs pourront compléter si nécessaire par des coureurs étrangers la liste des engagés.

4° Les refus d'engagement par les organisateurs devront être signifiés aux intéressés par lettre recommandée dans les 48 heures qui suivront le délai de 6 semaines faute de quoi les engagements seront considérés comme acquis par les demandeurs.

5° Tout coureur non qualifié aux essais soit par élimination soit par temps minimum à réaliser ne pourra revendiquer aucune indemnité ni prime de déplacement.

6° En cas d'éliminatoire l'ensemble des

coureurs Français et Étrangers engagés devra y prendre part.

7° Aucun coureur Français ne devra être éliminé si sa performance est égale ou supérieure à celle réalisée par les coureurs étrangers.

UNE HEUREUSE INITIATIVE

Baisse spectaculaire sur les A.S.S. et Matchless vendues en France.

Afin d'intensifier la diffusion des marques anglaises A.S.S. et Matchless, et après de longs pourparlers avec la direction de ces usines, les importateurs distributeurs pour la France, nous annonçons qu'une baisse sensible est appliquée sur certains modèles. C'est ainsi que ces motocyclettes sont tarifées (provisoirement d'ailleurs) à des prix très intéressants, les 650 cc livrées aux prix généralement pratiqués pour les 500.

COMMUNIQUÉ

Le Bureau Permanent International des Constructeurs de Motocycles a tenu à Amsterdam le 28 février 1961 sa 27^e séance plénière, dans le nouveau bâtiment de la R.A.I. où il a été reçu par son Président M. A.-J. TEN HOEVE.

Étaient présents, sous la présidence de M. Eugène PEUGEOT, Président, assisté de M. H. COCHARD, Secrétaire Général, les délégués de l'Allemagne, de la Belgique, de l'Espagne, de la France, de la Grande-Bretagne, de l'Italie, des Pays-Bas et de la Suisse.

L'Assemblée a pris connaissance des résultats des travaux de la Commission Technique du Bureau International réunie la veille et concernant les méthodes de mesure de freinage et les méthodes de mesure du bruit.

Sur le freinage, l'Assemblée a approuvé les conclusions de la Commission Technique, qui considère en particulier que les scooters ne peuvent satisfaire pour des questions de sécurité aux conditions de freinage prévues dans le rapport de Genève, et a décidé de soumettre certaines modifications au Groupe de Travail de la Construction des Véhicules à Genève.

En ce qui concerne le bruit, a été précisé l'état de la question dans les différents pays représentés au Bureau International et jugé des résultats de l'application de la méthode de mesure des bruits adoptée à Rappallo, dans les pays où ont pu être effectués des essais.

Un échange de vue a eu lieu ensuite sur les moyens et mesures envisagés pour la protection des deux-roues et en particulier sur la construction de pistes cyclables.

Au sujet expositions, le délégué suisse a fait savoir qu'à titre d'essai une exposition de Cycles et Motocycles sera organisée à Zurich dans la deuxième partie de février 1962.

ROUTES A VITESSE LIMITEE

Entre 7 heures et 22 heures chaque samedi et chaque dimanche, du 15 juin au 15 septembre, la vitesse sera limitée à :



90 kilomètres/heure pour les voitures ;
60 kilomètres/heure pour les camions ;
75 kilomètres/heure pour les cars ;
et ce sur les itinéraires suivants :

● R.N. 3 : Metz-Forbach ; ● R.N. 4 : Toul-Sarrebourg ; ● R.N. 6 : Auxerre-Saulieu, Villefranche-sur-Saône - Lyon, Les Adrest - Les Echelles-Saint-Jean-de-Maurienne ; ● R.N. 7 : Paris-Fontainebleau (sortie autoroute de Corbeil), Saint-Vallier - Valence - Montélimar, Saint-Maximin-Féjus ; ● R.N. 10 : Paris-Rambouillet (sortie autoroute de l'Ouest), Saint-Geours-de-Maremnes - Saint-Jean-de-Luz, Saint-André-de-Cubzac-Bordeaux-Le Muret ; ● R.N. 12 : Rennes-Saint-Brieuc ; ● R.N. 13 : Paris-Evreux ; ● R.N. 13 bis : Rouen-Le Havre ; ● R.N. 20 : Paris-Étampes (sortie autoroute du Sud), Vierzon-Argenton ; ● R.N. 23 : Nogent-le-Rotrou-La Flèche ; ● R.N. 37 et 43 : Arras-Calais ; ● R.N. 66 : Carrefour R.N. 66 et 83-Frontière suisse ; ● R.N. 83 : Strasbourg-Colmar ; ● R.N. 108 et 113 : Sète-Montpellier-Nîmes ; ● R.N. 113 : Carcassonne-Narbonnes-Béziers ; ● R.N. 117 : Orthez-Tarbes ; ● R.N. 137 et 783 : La Rochelle-Royan.

Outre les « week-ends » du 15 juin au 15 septembre la vitesse sera limitée aux plafonds ci-dessus indiqués pour les diverses catégories de véhicules, lors des fêtes de Pâques (1^{er} et 2^e avril), Pentecôte (20 et 21 mai), vendredi 14 juillet et mardi 15 août.

On remarquera que dans la nomenclature des véhicules astreints à cette limitation de vitesse les motocyclettes ne sont pas signalées : d'après les indications puisées à bonne source, elles sont assimilées aux voitures, donc 90 kilomètres/heure.

MOTOBECANE EN ALLEMAGNE

D'aucun prétendent qu'on ne fait rien de bien qu'à l'étranger et que nous avons toujours des leçons à prendre de nos voisins.

Répondons-leur par ce bref communiqué : « La Société française Motobécane S.A. a fondé une filiale allemande à Brackwede, près de Bielefeld. Sous le nom de Mobylette Motorfahrzeug - Handelsgesellschaft, cette filiale vendra en Allemagne de l'Ouest quatre types de vélomoteurs. »

HONDA distribué en France le 15 mai prochain

Une information nous parvient en dernière heure, c'est-à-dire au moment où nous bouclons le n° 228 de « Motocycles et Scooters ».

Elle est d'importance puisque c'est l'annonce de l'entrée en France des motocyclettes HONDA dont nous avons présenté quelques modèles à différentes occasions (Salon de Bruxelles 1960, 1961).

Nous croyons pouvoir annoncer que les premières machines seront disponibles le 15 mai 1961 dans les cylindrées suivantes 125, 250, 309 cc.

Sur le plan compétition catégorie nationale la formule sport sera activement poussée. Toutefois, c'est l'usine japonaise qui assurera la participation inter. Au Grand Prix de France l'écurie HONDA sera présente. Il y a là de sérieux clients en perspective.

Mais HONDA ne veut pas dire courses de vitesse exclusivement, bien au contraire. C'est sur le plan de l'utilisateur courant et du tourisme sur 2 roues que la marque championne de la machine « presse-boutons » (démarreur électrique, clignotants AV et AR incorporés, embrayage automatique, A.C.T. etc. se place en tête de l'actualité.

L'an dernier nous avons eu le plaisir d'effectuer un court essai d'un 50 cc de la marque japonaise. Il fut très concluant mais ici une précision s'impose car il n'est pas question d'importation de cyclomoteurs.

D'ores et déjà un réseau commercial s'organise et nous sommes persuadés que les candidatures seront nombreuses pour s'assurer la représentation de la marque HONDA distribuée exclusivement par Psalty.

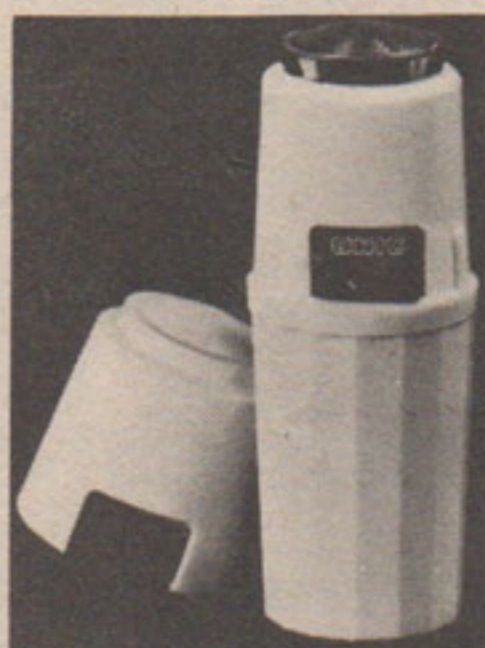


UNIC. RASOIR A PILES

Le rasoir électrique jouissant d'une vogue qui va en s'accroissant, plusieurs spécialistes en la matière ont pensé l'adapter aux besoins des touristes et campeurs qui n'ont pas toujours sous la main une prise pour le courant de l'E.D.F. D'où les rasoirs électriques alimentés par une pile de type courant et trouvable partout, ce qui lui donne une totale autonomie.

Un récent modèle du genre est le rasoir UNIC, d'origine suisse, donc de fabrication précise, distribué en France par Depannex; il est alimenté par une pile torche de 1,5 V logée dans le boîtier.

Supprimer savon et blaireau, c'est autant de place gagnée dans les bagages du campeur.



Bibliographie

Un Code de la Route 61 offert par Brampton

La Société des Chaînes Brampton a fait éditer une brochure à l'attention des usagers des deux roues.



Cette brochure constitue un document sur le Code de la Route et contient toutes les instructions utiles aux conducteurs de 2 roues. La diffusion en est assurée par les agents du Cycle et par les services de la Prévention Routière.

UN EFFORT NATIONAL POUR AIDER LES FRANÇAIS A ORGANISER LEURS VACANCES ET LEURS DEPLACEMENTS

L'Union des Syndicats d'Initiative de France, Reconnue d'Utilité Publique, met à la disposition de tous, l'ensemble de sa documentation nationale, publiée en 25 fascicules régionaux, avec le concours des Pouvoirs Publics.

Ces fascicules, dont l'édition 1961 vient de paraître, peuvent être consultés, gratuitement, au siège de l'U.F. ESSI, 127, Champs-Élysées à Paris. Leur liste, avec les conditions d'envoi, est adressée sans frais, sur simple demande.

L'Annuaire Officiel des Syndicats d'Initiative qui est formé de la réunion de tous les fascicules régionaux, peut être également consulté au 127, Champs-Élysées, ou bien au siège du plus grand nombre des Syndicats d'Initiative de France, des Associations de Tourisme, ainsi que de très nombreux bureaux de Tourisme, Chambre de Commerce, bibliothèque, etc., etc.

Carnet

A M. Louis Demaizière vient d'être décernée la rosette de la Légion d'Honneur, au titre du Corps des Ingénieurs Militaires de réserve de l'Air.

Après avoir été attaché plus de 25 ans à la Société du Carburateur Solex, il assume aujourd'hui la responsabilité de directeur de VeloSolex, succédant, comme nous l'avons annoncé, à M. Chapelle qui a pris sa retraite récemment.

Moto-Hall Habert a pris depuis bientôt 2 ans la position qu'occupait auparavant les Etablissements Revil, c'est-à-dire que cette maison bien connue des motocyclistes présente tout ce qui concerne l'équipement du motocycliste.

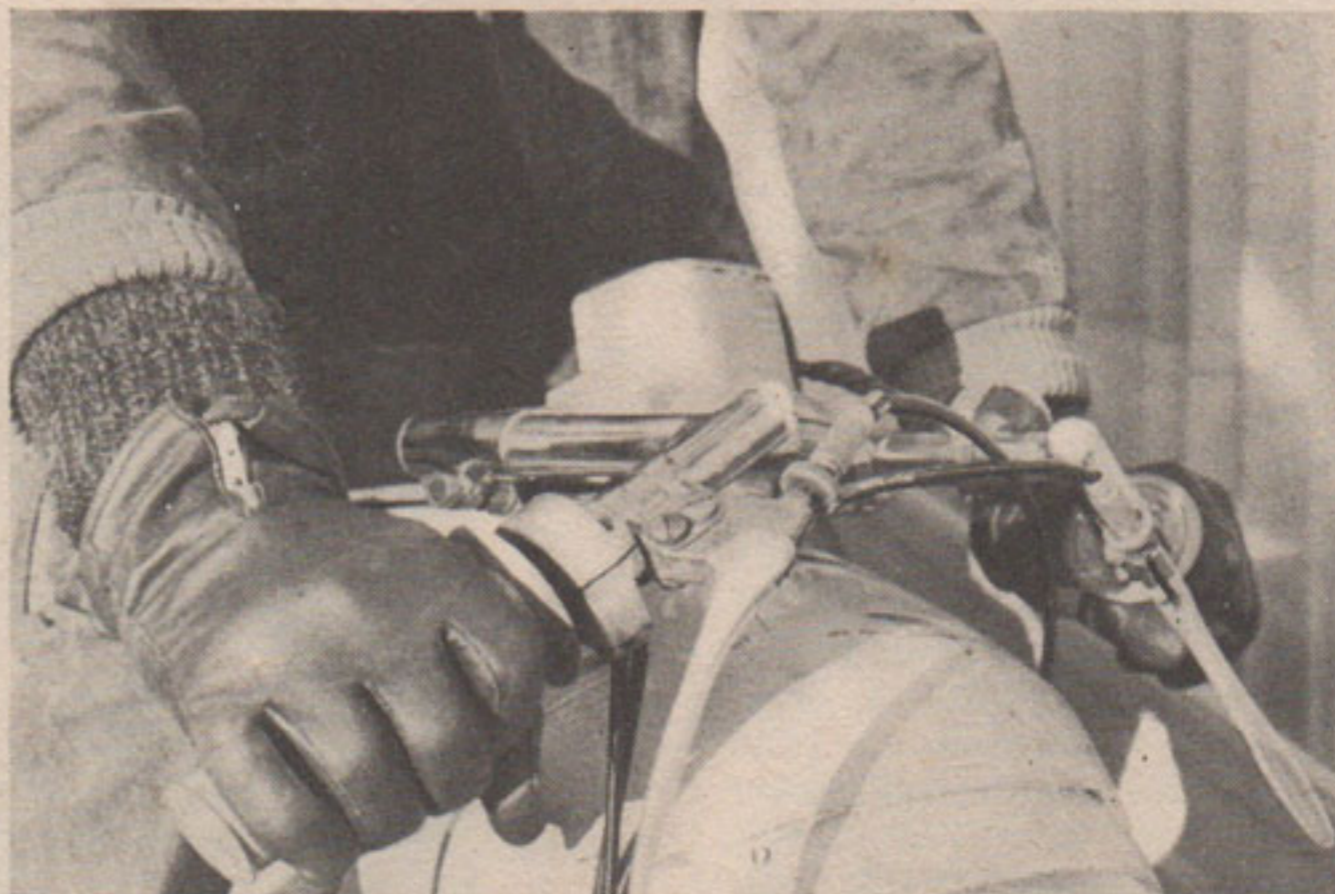
Parmi un choix important de survêtements imperméables nous avons établi une liste type afin d'obtenir une indication sur le prix moyen d'un équipement complet : ensemble Lohdi : 99,25 NF ; bottes allemandes (forme Saumur) : 55 NF ; gants cuir souple grandes manchettes : de 28 à 45 NF ; lunettes anglaises réglables : 3,5 NF ; casques homologués : de 40 à 69,50 NF.

Il ressort de ces prix que pour environ 250 NF il est possible de faire face au froid, à la pluie et souhaitons, pour cet été... au soleil.



Ce guidon adaptable au scooter rumi formichino permet de prendre toutes les positions en selle. Il se règle vers l'avant ou l'arrière selon la longueur des bras ou bien selon que l'on veuille adopter une position en "limande" ou se tenir très droit,

*(fabriqué et distribué par
Dynamic Sport)*



Rensen, deux fois vainqueur

PAU ET LE MANS

Pour les trois épreuves du circuit international de Pau le Moto-Club du Béarn réunissait le 2 avril dernier un sensationnel plateau de coureurs dans les catégories 350 cc, 500 cc et les side-cars 500 cc.

Les 350 cc devaient parcourir 82,800 km soit 30 tours du circuit, les 500 cc 110,400 km soit 40 tours, et les side-cars 500 cc 69 km ou 25 tours du circuit qui, rappelons-le, se déroule en pleine ville.

Dès le départ Insermini sur lequel reposaient les espoirs français fut mis hors course à la suite d'un accro-

chage avec l'Anglais Fitton. Insermini, la clavicule cassée, se trouve donc immobilisé pour un certain temps.

Alors que les pronostiqueurs misaient sur la victoire de Fitton, Rensen qui avait pris la tête dès le départ remportait la 1^{re} course, courant les 82,800 km en 53' 24" 1/10^e suivi de Findlay (53' 48") et de Pund (54' 56" 9/10^e).

En 500 cc, Rensen renouvelait son exploit. Menant dès le départ il enlevait la 3^e course (40 tours, 110,400 km en 1 h 10' 15" 3/10^e). Fitton accidenté à la première course se hissait à la seconde place (1 h 10' 50" 9/10^e),

suivi de Pound (1 h 11' 19" 3/10^e).

Belles victoires pour Norton avec Rensen, mais aussi excellente tenue de Fitton.

**

Dans la 2^e course les sidecaristes devaient se livrer une lutte spectaculaire sur le circuit tourmenté à souhait. Camathias, plaçait sa B.M.W. en tête du classement. L'Allemand Deubel qui l'avait talonné jusqu'au dernier tour abandonnait sur une rupture du câble d'allumage.

B.M.W. plaçait quand même 3 machines aux 3 premières places.

CLASSEMENT FINAL DU XIII^e CIRCUIT INTERNATIONAL DE VITESSE MOTOCYCLISTE DU 2 AVRIL 1961 A PAU

1^{re} Course. Catégorie 350 cc :

1. Rensen Ralph, 53' 24" 1/10 ; 2. Findlay Jack, 53' 48" ; 3. Pound Trevor, 54' 56" 9/10 ; 4. Bogaerd Raymond, 55' 01" 2/10 ; 5. Horton Peter à 1 tour ; 6. Nies Jules à 3 tours ; 7. Guignabodet Gilbert à 3 tours ; 8. Bernagozzi Louis à 3 tours ; 9. Offenstadt Eric à 3 tours ; 10. Horton Tomy à 3 tours ; 11. Montagne Albert à 3 tours ; 12. Meray Andrej à 3 tours ; 13. Vetillart Serge à 4 tours ; 14. Ciancio Rodolphe à 5 tours ; 15. Comy Georges à 5 tours ; 16. Besse Roger à 5 tours ; 17. Messerli Fritz à 10 tours ; 18. Hofmann Bruno à 13 tours.

Non classé : Bouillard Pierre (arrêt au 7^e tour).

Abandons : Fitton et Insermini par accrochage et chute à 200 m du départ.

2^e Course. Catégorie side-cars 500 cc :

1. Camathias Florian, 48' 50" 6/10 ; 2. Kölle Otto, 49' 53" 9/10 ; 3. Rogliardo Jo, 49' 56" ; 4. Luthringshauser Heinz, 49' 57" 1/10 ; 5. Salter Orrie, 49' 57" 6/10 ; 6. Deubel Max, 50' 49" 4/10 ; 7. Ritter Alwin à 1 tour ;

8. Sauzereau Guy à 2 tours ; 9. Lazard Maurice à 3 tours ; 10. Leclainche Patrick à 4 tours ; 11. Lambert Claude à 5 tours ; 12. Curchod Henri à 9 tours ; 13. Fourcade Raymond à 12 tours.

Non classés : Scheidegger Fritz (arrêt à 10 tours) ; Butscher Arsenius (arrêt à 1 tour).

3^e Course. Catégorie 500 cc :

1. Rensen Ralph, 1 h 10' 15" 3/10 ; 2. Fitton Robin, 1 h 10' 50" 9/10 ; 3. Pound Trevor, 1 h 11' 19" 3/10 ; 4. Paba Antoine à 2 tours ; 5. John Lothar à 2 tours ; 6. James Pierre à 2 tours ; 7. Horton Tomy à 4 tours ; 8. Bernagozzi Louis à 4 tours ; 9. Montagne Albert à 6 tours ; 10. Findlay Jack à 8 tours ; 11. Hofmann Bruno à 9 tours ; 12. Goetz René à 12 tours ; 13. Troncarelli Guy à 14 tours ; 14. Bouillard Pierre à 19 tours.

Non classés : Horton Peter (arrêt à 8 tours) ; Nies Jules (arrêt à 10 tours) ; Comy Georges (arrêt à 2 tours) ; Berthaud François (arrêt à 6 tours) ; Messerli Fritz (arrêt à 7 tours) ; Bogaerd Raymond (arrêt à 15 tours) ; Calledo Yvon (arrêt à 18 tours).

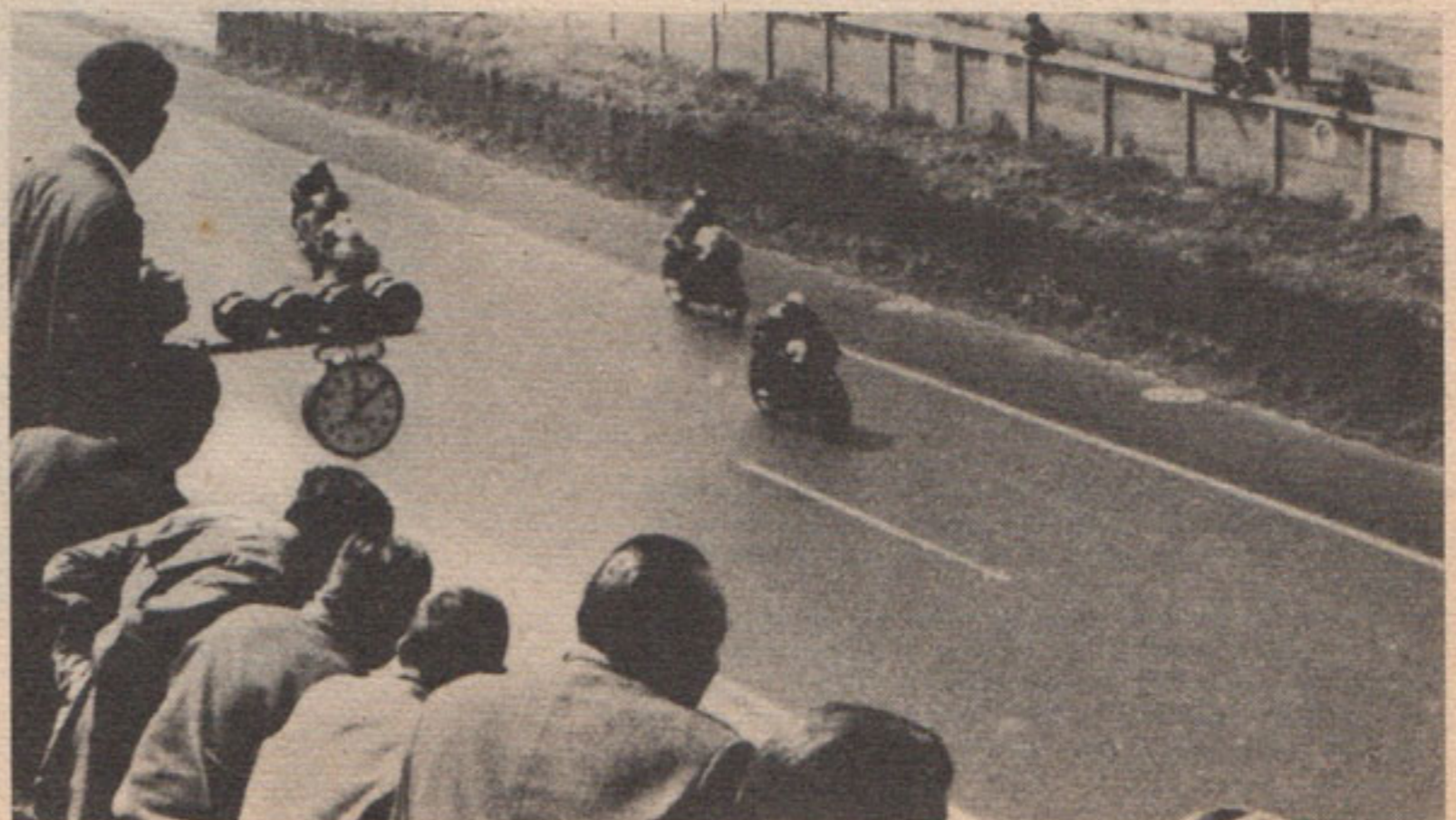
Le Critérium de l'A.C.O. a remporté un succès sans précédent ; 2 courses passionnantes se sont déroulées devant une foule de spectateurs, que l'on ne pouvait pas espérer. Le public s'intéresse donc à la compétition et la vitesse pure peut réunir autant et même plus de spectateurs que n'importe quel moto-cross. Voilà qui nous change des gradins vides de Montlhéry.

12 h 10, départ de la 1^{re} manche

Les 2 manches réservées aux machines de 350 à 500 cc se couraient sur le circuit permanent de la Sarthe sur 10 tours, soit 134,610 km.

L'importante participation de machines anglaises (26 Norton, 5 Matchless, 1 A.J.S.) laissant prévoir une victoire des Norton. Cependant les 3 B.M.W. alignées au départ possédaient de grosses chances de se placer dans le peloton de tête.

La participation française se ressentit durement de l'absence d'Insermini, blessé à Pau et qui assistait en spectateur au critérium de l'A.C.O.



Pour Rensen, déjà deux fois vainqueur à Pau, le circuit du Mans, présentait un caractère tout à fait différent qu'il allait assimiler rapidement. En effet, appliquant une technique identique, il prenait la tête dès le départ de la première manche et conservait sa place pendant les 10 tours.

Jager (B.M.W.) manquant le départ devait remonter tout le peloton et au 3^e tour il passait devant les tribunes en 5^e position. Poursuivant sa sensationnelle remontée, il terminait second à 10" de Rensen, talonné d'ailleurs par Bogaert à 1" 1/10". Anderson terminait 4^e et Findlay 5^e.

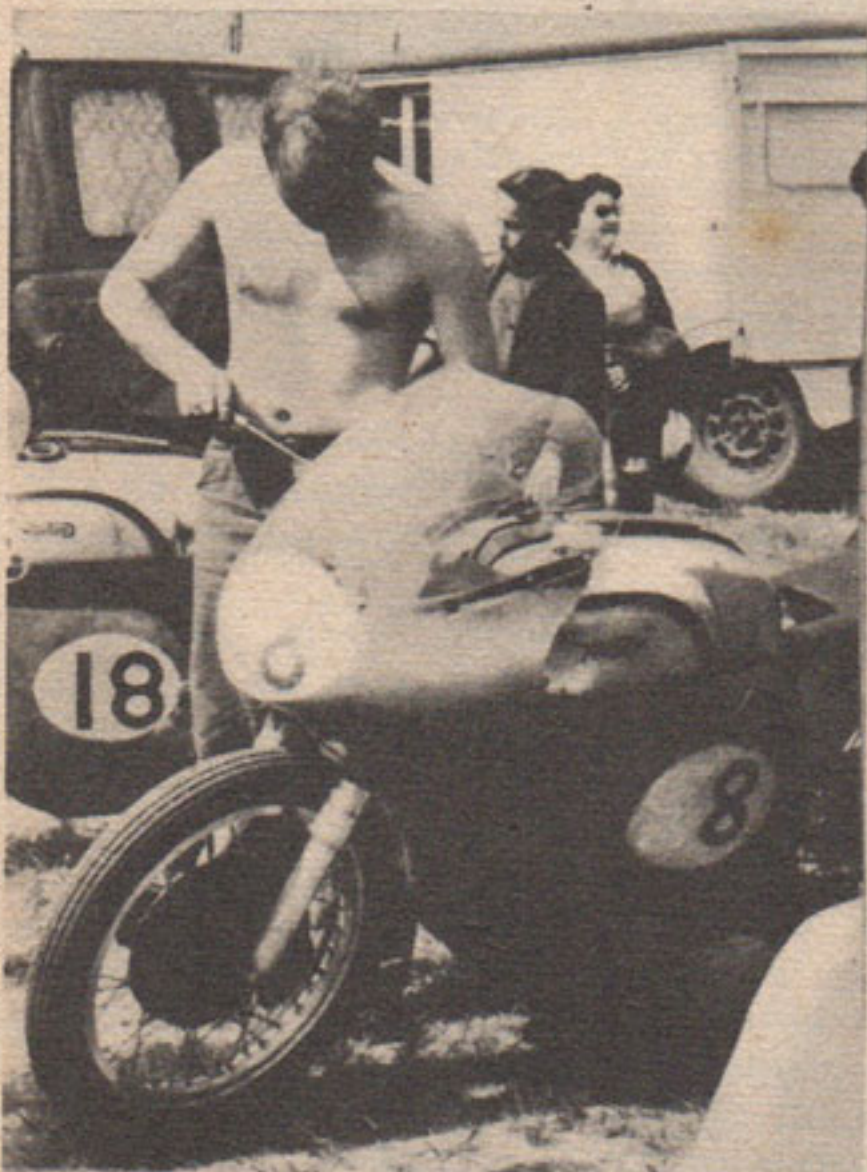
Une violente averse quelques minutes avant le départ semblait vouloir compromettre le succès de la 2^e manche.

Mais dès le 1^{er} tour, le soleil ayant refait son apparition, la piste était sèche à nouveau.

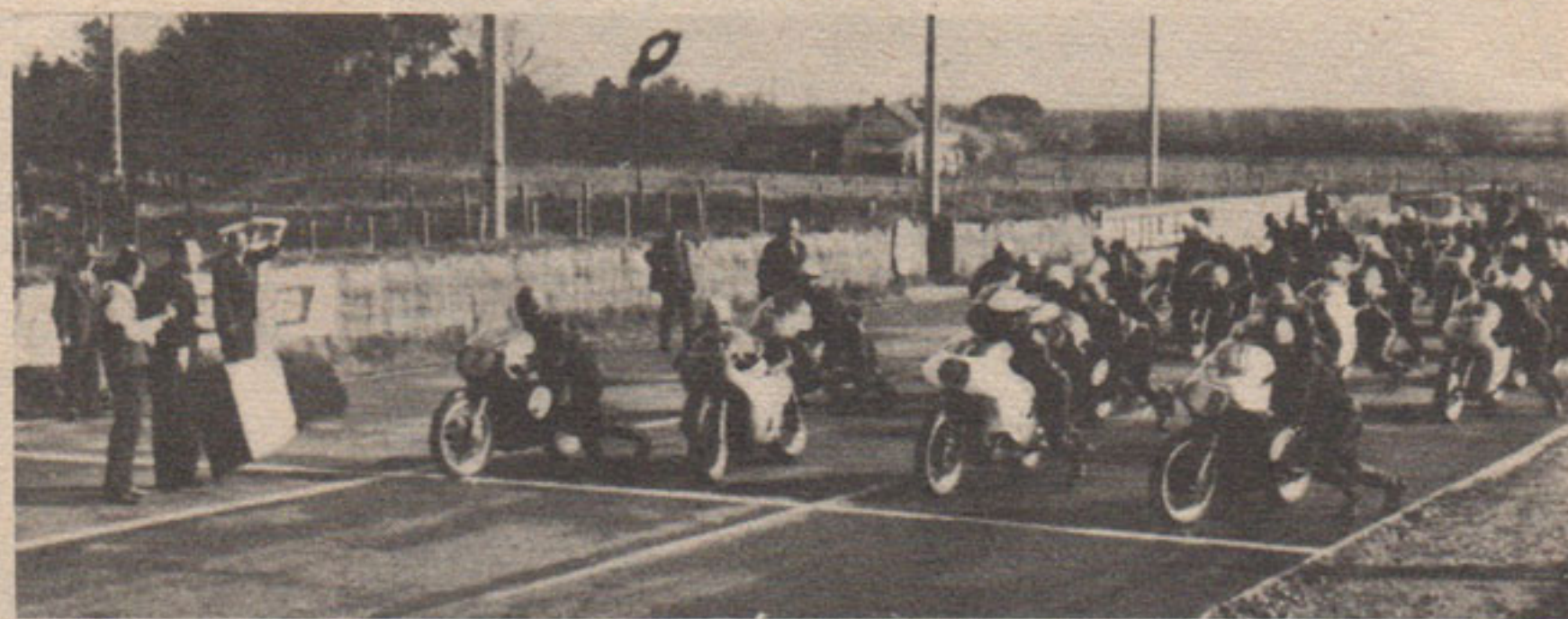
Au premier passage Rensen était encore en tête devant Jager et Findlay. Ce dernier, au second tour, précédait Rensen. Jager retardé par deux arrêts successifs à son stand de ravitaillement se plaçait alors en queue du peloton.

Signalons qu'au cours de la 2^e manche, les passages, de Rensen et Findlay, devant les tribunes étaient chronométrés à 215 km/h et que la moyenne sur 1 tour de circuit oscillait autour de 175 km/h (exactement 174,750 km/h), alors que dans la 1^{re} manche Rensen tournait à 170,034 km/h de moyenne, couvrant les 13,461 km en 4' 46".

Au parc après la 1^{re} manche, Rensen change un câble de gaz. Au second plan la machine de Findlay.



Ouverture officielle du circuit par M. le Préfet de la Sarthe précédé des motards en grande tenue, bleue, blanche et rouge.



Départ de la 2^e manche, M. le Préfet de la Sarthe vient d'abaisser le drapeau tricolore. A la corde nous reconnaissons Ralph Rensen qui pousse sa Norton.



Pierre Monneret, directeur de la course donne le signal de fin de course.

Ainsi Rensen a pu consolider sa place de grande vedette sur notre continent. Vainqueur 2 fois à Pau et Le Mans, ce spectaculaire coureur n'en est pas moins un grand garçon sympathique. Nous l'avons vu au parc faire lui-même sa mécanique. Qui aurait pu penser que ce « mécano » souriant et tranquille soignant sa machine, vérifiant la mise au point dans ses moindres détails, montant lui-même ses pneus, allait cinq minutes plus tard passer à nos pieds à 215 km/h. Belle leçon pour les amateurs de mécanique toute faite. Mais Rensen n'était pas le seul au parc, occupé entre les 2 manches à la vérification de son matériel. Nous avons les Allemands et la plupart des Anglais préoccupés par les mêmes soucis.

Ils semblent vérifier le vieil adage, qu'en course comme ailleurs on n'est jamais si bien servi que par soi-même.

O. LIVO.

Les classements

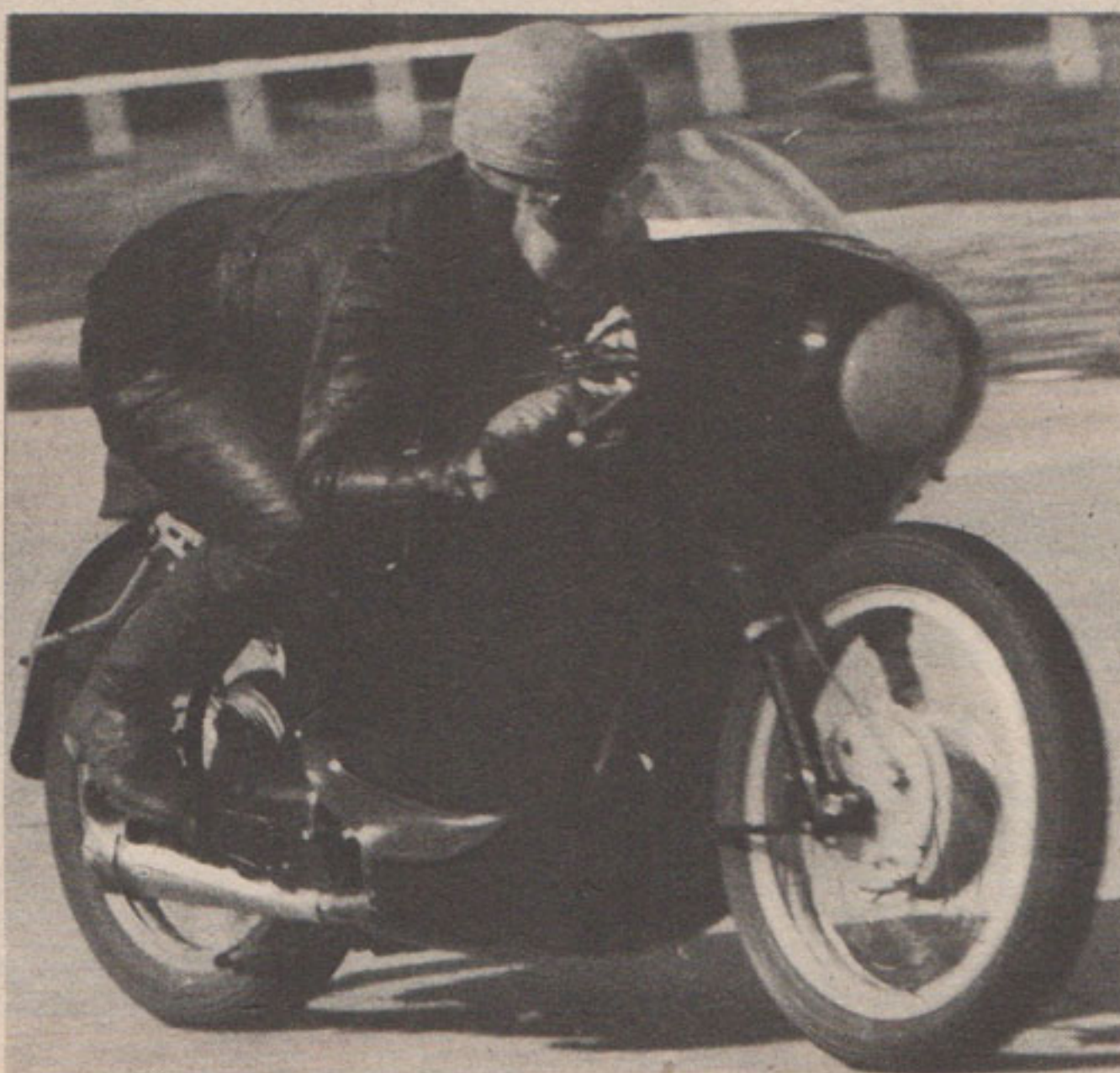
Première manche : 1^{er} Rensen 48'1"6/10 ; 2^e Jager 48'11" 6/10 ; 3^e Bogaert 48'11" 7/10 ; 4^e Anderson 48' 14" 6/10 ; 5^e Findlay ; 6^e Fitton.

Deuxième manche : 1^{er} Findlay 47' 8" 9/10 ; 2^e Rensen 47' 9" 6/10 ; 3^e Bogaert 47' 58" 9/10 ; 4^e Smith 48' 13" 4/10 ; 5^e Perris.

Classement final

1^{er} Rensen ; 2^e Findlay ; 3^e Bogaert ; 4^e Smith ; 5^e Perris.

NOUVEAUX RECORDS DU MONDE POUR VELOCETTE ET BMW



M. Goodman, l'un des directeurs de la firme anglaise faisait partie de l'équipe des records Velocette

Coup sur coup, à une semaine d'intervalle, le record du monde absolu des 24 heures fut l'enjeu de deux équipes.

La première, l'équipe Velocette le porta avec une 500 cc à 161,009 km/h, la seconde, l'équipe M.L.G. le fit monter à 175,806 km/h avec une B.M.W. 600 cc.

L'une comme l'autre, chacune de ces deux équipes mûrissait ce projet depuis plusieurs mois. Georges Monneret, l'animateur de la tentative Velocette tenait à achever un programme commencé avec une 75 cc Ceccato, continué avec une 175 cc Bultaco et visait à battre tous les records de longue durée — 24 heures — de 75 cc à 1.000 cc. Tiercé qu'il mena à bien. De son côté, l'équipe M.L.G., après deux tentatives infructueuses, ne voulant s'avouer vaincue, tenait depuis mars 1960, date de son dernier échec, à réussir pleinement.

Tandis que chacun menait à bien ses préparatifs on se demandait qui attaquerait le premier avec les avantages et les inconvénients que cela comportait. La Velocette fut la première en piste. Et comme nous le présumions en janvier dans ces pages, Monthléry, avec ces records, est revenu au premier plan de l'actualité internationale.

Pour cette tentative Georges Monneret fixa son choix sur une Velocette 500 cc et demanda à l'usine de la lui préparer. Ce n'est qu'ensuite que les dirigeants de la firme de Hall Green séduits par ce projet qui ne pouvait que redorer le blason de la marque — en cas de réussite — pour des frais relativement peu élevés pour une usine, reprirent à leur compte cette tentative. La firme imputa alors à Georges les frais de préparation qui portaient la machine à un prix bien supérieur à celui qui avait été convenu. Berhe Goodman, l'un des directeurs de l'usine anglaise, prit la direction des opérations et par la même occasion, fait rare, le guidon de la Velocette lors du record. Jugeant la partie plus difficile

que pour les records précédents, Georges Monneret s'assura le concours de 5 pilotes français : son fils Pierre Monneret — où l'on ne verra par ce retour en selle qu'un service rendu par esprit de famille et non une reprise d'activité — Alain Dagan, Pierre Cherrier, Robert Leconte concessionnaire à Paris de la marque et André Jacquier-Bret. A Bertie Goodman s'ajoutait encore Bruce Main-Smith pour former une équipe forte de 8 hommes.

Seuls les ravitaillements et changements de pilotes qui s'effectuaient simultanément toutes les heures interrompirent la course de la Velocette et sans incident le premier tour de cadran fut bouclé à la moyenne record de 168,431 km/h. 2.021,181 km avaient été couverts. Le record des 12 heures appartenant à Guzzi et que Anderson, Dale et Lomas avaient établi en 1955 avec une 350 cc de course tombait. L'excédent se chiffrait à 3,831 km/heure.

Tandis que la nuit avait envahi le plateau de St-Eutrope et aussitôt ce premier succès acquis, un incident mécanique immobilisa la Velocette durant plus d'une demi-heure. Un rivet de la commande de sélecteur avait choisi la liberté et avait eu l'élégance de ne le faire qu'après la 12^e heure, sinon ce triple record — puisque valable en classe 500, 750 et 1.000 cc — n'eut pu être



M. Goodman et Georges Monneret se félicitent réciproquement des résultats obtenus

FICHE DE LA VELOCETTE

Modèle Venom-Clubman.

Monocylindre de 499 cc de 86 × 86 mm.

Rapport volumétrique 8,75 à 1. Puissance 40 CV (environ) à 5.800-6.000 tr/mn. Allumage par magnéto Lucas.

Bougie Marchal RR 32 HS (degré therm. 310).

Carburateur Amal G.P. de 30,9 mm de passage.

Réservoir de 15 l (Esso super commercial 93 octanes).

Réservoir d'huile de 3 l (Esso Extra Motor Oil HD 20/30/40 commerciale). Chaînes primaire et secondaire Renold. Jantes alu. Pneus Dunlop racing de 3,00 et 3,50 × 19. Carénage commercial Avon Type Avonaire livré en supplément par Velocette sous l'appellation Vee-Line.

Quatre pneus arrière furent changés.

Le pneu avant fut changé une fois.

La chaîne secondaire fut remplacée.

La commande de sélecteur fut réparée.

décroché. C'est au cours de cet arrêt que la chaîne secondaire fut changée pour une neuve. Cet arrêt fit sérieusement chanceler la moyenne qui descendit jusqu'à 160,635 km/h à la 16^e heure. Compte tenu des difficultés de visibilité malgré les 50 phares Marchal connectés sur autant de batterie Baroclem disposés le long de la piste, les pilotes avec des chances diverses s'employèrent à faire remonter la moyenne. Pierre Monneret et Alain Dagan furent particulièrement efficaces. La moyenne s'éleva et tandis qu'une petite pluie survint le dernier coup de collier fut donné pour atteindre le fatidique 100 miles à l'heure si éloquent pour les Anglais.

La Vélocette durant 24 heures avait parcouru 3.864,223 km à une moyenne de 161,009 km/h. L'équipe Jean Murit était dépossédée de son record que la Vélocette avait amélioré de 5,742 km/h en parcourant 137,812 km de plus.

Ces 6 records n'avaient pas le temps d'être homologués que 4 d'entre eux étaient pulvérisés par la B.M.W. de l'équipe londonienne M.L.G., concessionnaire de la marque Munichoise en Angleterre. La B.M.W. cubant 600 cc elle ravissait à la Vélocette les records des 12 et des 24 heures valables en classe 750 et 1.000 cc. V.J. Motler et C.A. Lock, les managers de la M.L.G. Motorcycles s'étaient assurés les services de seulement 4 pilotes : Sid Mizen, George Catlin, John Holder et Ellis Boyce dont le talent et le moral ne pouvaient être contestés. Le moteur, un R 69 S, avait été préparé à l'usine. Quant aux deux associés ils s'étaient surtout préoccupés de la préparation de la machine dans ses moindres détails. Durant une semaine, méthodiquement ils avaient essayés différents amortisseurs (Girling) et ressorts de suspension.

Un défaut d'alimentation se produisant par intermittence entre la 6^e et la 9^e heure fut le seul incident. Après des hésitations les recordmen découvrirent que lorsque le réservoir ne contenait plus assez de carburant, le peu qui restait était rejeté du côté opposé au robinet par la force centrifuge produite dans les virages. Néanmoins les ravitaillements, changements de pilote — chaque heure — et les remplacements de roue arrière — toutes les trois heures — s'effectuant avec rapidité et méthode et les pilotes tournant avec une régularité remarquable, le record des 12 heures fut porté à 175,968 km/h soit un gain de 7,537 km/h sur la Vélocette.

Les difficultés de la nuit n'eurent guère de prise sur les pilotes et malgré l'abandon forcé de Catlin qui souffrait des reins, la moyenne à l'issue de la 24^e heure n'avait fléchi que de 0,162 km/h par rapport à celle des 12 heures. Régularité qui à elle seule met en valeur les pilotes et la machine.

Ainsi le record des 24 heures était accroché à 175,806 km/heure.

La Vélocette avait la première franchie le cap des 100 miles à l'heure, la B.M.W. avait passé le mur des 4.000 km (4.219,353 km). Chiffre jusqu'alors inconnu dans les tablettes de la F.I.M.

FICHE DE LA B.M.W.

Modèle R 69 S.

Bicylindre flat twin de 590 cc (72 x 73 mm).

Rapport volumétrique 9,5 à 1. Puissance 45 CV (environ) à 6.700-6.800 tr/mn. Allumage par magnéto.

Bougies Marchal RR 32 S (degré therm. 310).

Carburateurs Bing de 26 mm de passage.

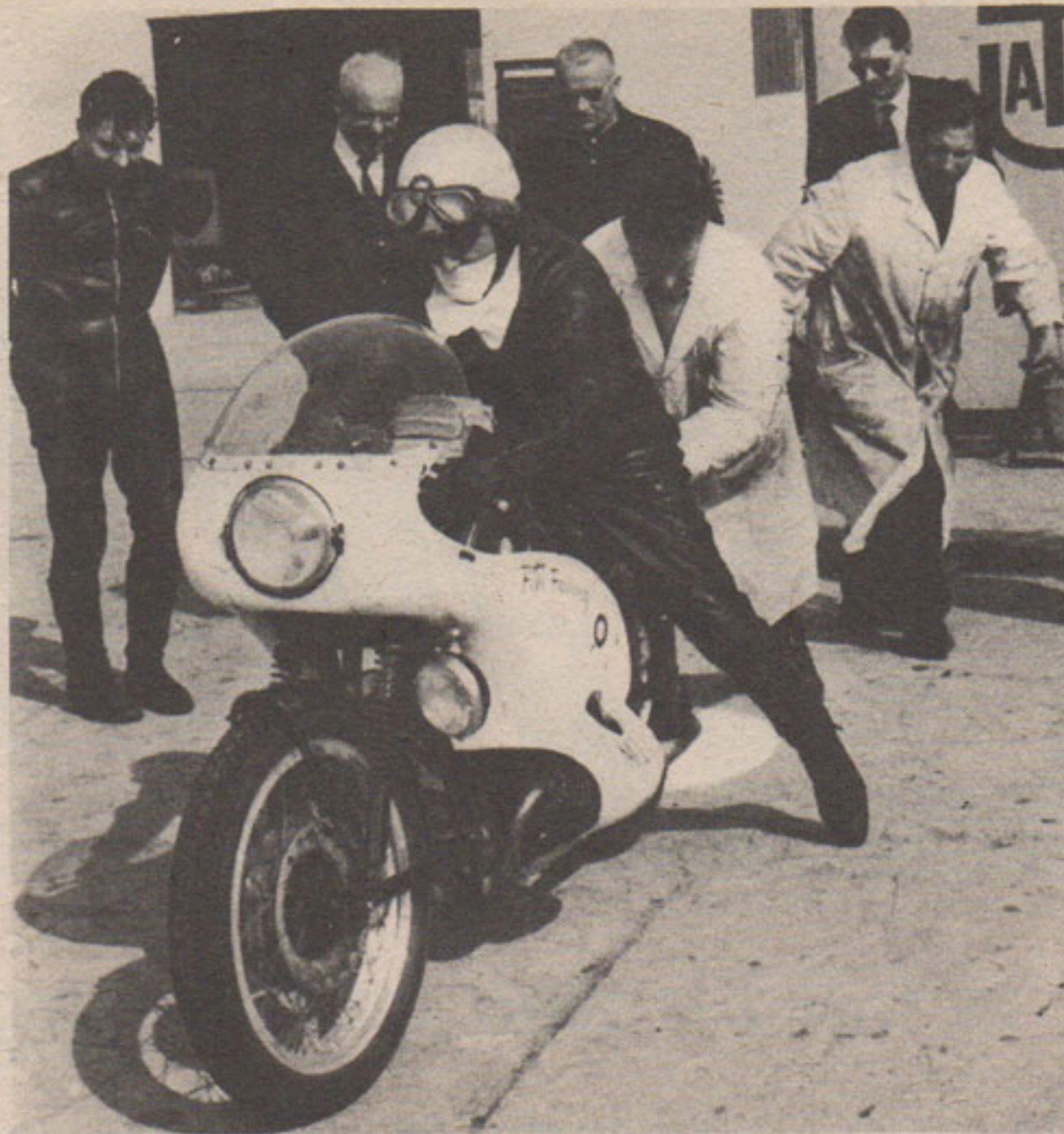
Dynamo Noris. Batterie Bosch 6 V 12 AH Type 6/12/2.

Phare Marchal 662 Fantastic et un antibrouillard Marchal 672.

Réservoir Georges Meier de 27 l (Esso Golden Extra, super carburant commercialisé en Grande-Bretagne, 100 octanes). Carter d'huile de 3 l (Esso Extra Motor Oil HD 40/50). Jantes de 19 pouces. Pneus Avon Racing 3,00 et 3,50 x 19. Amortisseurs Girling. Carénage commercial Peel en polyester.

Les pneus arrière furent changés toutes les 3 heures. Le pneu avant fut changé une fois.

Les bougies furent changées pour contrôle de la carburation.



Les changements de roue s'effectuent avec dextérité et rapidité.

A eux seuls ces chiffres, ces records sont tout à l'honneur de la Vélocette et de la B.M.W. Un record est une épreuve difficile, ceux-ci sont des exploits. Mais en marge de l'acte sportif, ces performances accomplies par des machines de sport n'ayant subies que peu de transformations sont de significatives démonstrations pour l'usager, d'autant plus qu'aussi bien la Vélocette que la B.M.W., ces motos étaient alimentées avec un carburant commercial Super Esso pour la première, Esso Golden extra (super Anglais) pour la seconde et toutes deux lubrifiées avec de l'Esso Motor Oil HD (détergente) commercialisée également.

Il est probable que ces records peuvent être détrônés et le seront peut-être bientôt. Ces chiffres sont à la portée d'une machine de course bien préparée. Les futurs recordmen seront dans cette hypothèse dignes d'éloges. Mais la Vélocette Kenom Clubman et la B.M.W. R 69 S des records actuels, descendantes de la série, n'en auront pas démérité pour autant aux yeux de ceux qui roulent encore à moto.

Henri BIEL.

Le TRIAL

De Nemours

Un Trial à la portée des Inter-Experts, mais très difficile pour les Juniors

Le Trial de Nemours organisé par l'Union Motoriste Nemourienne qui se déroulait le 12 mars dernier sur un parcours très difficile était à la portée des Inter-Experts, mais réellement trop accidenté pour les Juniors. De l'avis même des meilleurs spécialistes français, le trial ne doit pas tourner au « rodéo ». Certaines zones étaient dangereuses même, dont la zone de sable qui ne fut passée sans difficultés apparentes que par Brusch, Bohec et quelques champions chevronnés.

Notons cependant que l'épreuve des Juniors se déroulait sur 2 tours de circuit (50 km environ) et sur 3 tours pour les Experts (75 km environ). Le « temps » idéal calculé sur une moyenne horaire de 20 km avec repos de 15' entre chaque tour pouvait permettre (théoriquement) aux concurrents de prendre un peu de repos.

Pour le pointage, l'U.M.N. innovait un système de cartes que les concurrents rendaient au contrôle à la fin de chaque tour. Bonne initiative, mais qui devrait se compléter par des cartes de couleurs différentes pour simplifier encore les calculs de classement.

Dans la catégorie Inter-Experts, Brusch fit preuve d'une grande habileté. Quant à Hitchcock, il est



Les 2 vainqueurs du Trial de Nemours.
A gauche : Brusch, 1^{er} des Inter-Experts. A droite : Remi Julienne, 1^{er} des Juniors.

Les classements :

Catégorie Juniors : 1. Julienne, 31 pts ; 2. Colpaert, 45 pts ; 3. Wilvert Denis, 49 pts ; 4. Metier, 50 pts ; 5. Levieux, 53 pts ; 6. Mignot, 54 pts ; 7. Couturié, 55 pts ; 8. Masson, 63 pts ; 9. Naudot, 65 pts ; 10. Salmon, 66 pts ; 11. Rivière, 70 pts ; 12. Wilvert A., 72 pts ; 13. Barberi, 72 pts ; 14. Forest, 72 pts ; 15. Sacareau, 81 pts.

Catégorie Inter-Experts : 1. Brusch, 18 pts, sur Triumph ; 2. Bohec, 31 pts, sur Motobécane ; 3. Hoover, 50 pts, sur Triumph ; 4. Delaune, 51 pts, sur Motobécane ; 5. Barraud, 84 pts ; 6. Auroux, 85 pts ; 7. Hitchcock, 89 pts ; 8. Prigent, 109 pts ; 9. Kotolewsky, 109 pts ; 10. Coutaud, 113 pts ; 11. Kerviel, 113 pts ; 12. BouSSION, 113 pts.

surprenant de voir ce colosse piloter sa « petite » Triumph avec autant de souplesse.

Malgré les trop grandes difficultés réunies sur le parcours, les organisateurs avaient parfaitement mis au point leur épreuve. La rapidité avec laquelle furent réalisés les classements mérite des félicitations qui vont au service du contrôle du Trial de Nemours.

O. LIVO.

XIV^e TRIAL LAMBORELLE

En Belgique, c'est le « Lamborelle » qui a mis fin aux ébats dominicaux motocyclistes pour le Trial.

Par cette journée ensoleillée, il n'est pas étonnant de voir le trial remporter un succès populaire sans précédent. Les organisateurs étaient satisfaits puisque 167 pilotes avaient fait parvenir leur engagement.

Pour bien situer le rôle qu'ont joué les pilotes français, nous avons noté que 143 machines ont pris le départ dont 124 ont droit au diplôme attestant leur performance.

En Experts Grosses Cylindrées dont le vainqueur est Miller S. qui s'octroie définitivement le challenge Lamborelle pour deux victoires consécutives, Kotolevsky P. du Moto-Club de Paris se classe 12^e sur B.S.A. précédant Nic Jansen, le motocrossman belge bien connu.

En Experts Petites Cylindrées c'est l'Anglais Wilkinson qui termine en vainqueur. Signalons la magnifique performance obtenue par Bohec J. de l'U.M. Nemours qui, sur Motobécane, se classe 16^e devant ses compatriotes Prigent, Barraud, Auroux, Beaumarie, Schooman

(de l'A.M. St-Cloud), ainsi que Boussion du M.C. Châtillon.

Les Juniors Grosses Cylindrées ont vu la participation de Forest (A.M. St-Cloud) qui obtient la 22^e place avec sa B.S.A. 350.

Parmi les Cyclomoteurs, Rivière de Châtillon a conquis la 3^e place. Nous n'hésitons pas à pronostiquer un bel avenir pour ce pilote fort doué.

Seize Juniors Petites Cylindrées se sont mesurés avec les Hollandais et Belges. La belle tenue de Julienne (A.M.C. Châtelloise) a valu des applaudissements nourris de la part du public à plusieurs non-stop. Il obtient une 5^e place au détriment de Levieux (A.M. St-Cloud).

Lors de la remise des prix, M. Metivet du M.C. Nemours eut la délicate attention d'offrir une coupe, pièce unique créée spécialement par un amateur motocycliste de Nemours, en remerciement pour le bon accueil reçu par la délégation française.

J. DURAN.

LES CLASSEMENTS

CYCLOMOTEURS

1. WIERTZ	D.M.C.	Demm	31
2. SAMO	R.L.M.O.A.	Ifom	32
3. RIVIERE	M.C. Châtill.	Motobec.	36
4. DEBONTRIDDER	R.A.M.C. SCH.	Demm	40,9
5. MACHTELINCKX	R.A.M.C. SCH.	Demm	43,5
6. BERNARD	F.M.B.	Guilletta	44,7
7. DETIENNE	A.M.C. A.B.	Flandria	51,8
8. DHAESE	K.M.S. GENT		54

EXPERTS GROSSES CYLINDREES

1. MILLER	SUNBEAM	Ariel	10
2. JACKSSON	SUNBEAM	A.J.S.	19
3. SMITH	A.C.U.	B.S.A.	32
4. Mc. LAUGHLAN	A.C.U.	A.J.S.	48
5. COLIN	A.M.C. NAMUR	A.J.S.	64
6. FLECHER	W.L.C.	Royal Enfield	68
7. SLICHT	Nurnberg	A.J.S.	77
8. LHENER	NURNBERG	A.J.S.	90,1
9. GRAINDORGE	A.M.C. NAMUR	F.N.	96
10. GUERLACHE	R.L.M.O.A.	Triumph	122
11. DEHOUSSE	R.L.M.O.A.	Matchless	126
12. KOTOLEVSKY	M.C. PARIS	B.S.A.	139
13. JANSEN	F.M.B.	A.J.S.	146
14. BREL	A.M.C. ANDERLECHT	A.J.S.	147,7

JUNIORS GROSSES CYLINDREES

1. BREYER	E.R.M.		22
2. COLLAER	R.L.M.O.A.		28,3
3. VERLIEFDEN	E.R.M.		31,6
4. JALOUX	R.E.R.M.		32
5. JOURET	A.M.C. MONS	(14,3)	34
6. MARCORS	A.M.C. HERSTAL	(16,8)	34
7. KETELS	A.M.C. ANDERLECHT		34,1
8. DEPRET	E.R.M.		35
9. DAPHNE	A.M.C. NAMUR		35,7
10. MOERKERKE	A.M.C. ANDERLECHT		36,7
11. QUIEVREUX	A.M.C. MONS		37,8
12. BEMELÉN	R.L.M.O.A.		39,5
13. VAN PUT	A.M.C. NAMUR		41,3
14. HAUWAERTS			44,7
15. VANDEBROEK	E.R.M.		46
16. VANDERUSE	A.M.C. NAMUR		46,7
17. TRINE	R.A.M.C. SCHAEERBEEK		48
18. LENOIR J.	METTET.		49
19. NACHTERGAELE	MORTSEL		49,7
20. FOREST	A.M.C. ST. CLOUD		51,5
21. LENOIR J.M.	METTET		56,1
22. FINET	A.M.C. MONS		58

INTERS CLUBS

EXPERTS BELGES

1. ARDENNES BRABANCONNES	143,2
2. A.M.C. DYLE	199,2
3. M.E. SCHAEERBEEK	260,1
4. R.L.M.O.A.	385,
5. A.M.C. SCHAEERBEEK.	407,6

INTERS CLUBS

EXPERT ETRANGERS

1. SUNBEAM	60,9
2. BURY	168,2
3. M.V.N. NURENBERG	289,9
4. A.M.C. ST. CLOUD	385,1

INTERS MARQUES

1. TRIUMPH	95,5
2. B.S.A.	119,5
3. A.J.S.	131
4. GREEVES	166,6
5. ZUNDAPP	240
6. F. BARNETT	247,1

INTERS NATIONS

1. ANGLETERRE I	60,9
2. ANGLETERRE II	87,6
3. BELGIQUE I	151,2
4. BELGIQUE II	172,8
5. ALLEMAGNE	216
6. FRANCE I	319,2
7. FRANCE II	407,5

INTERS CLUBS JUNIORS

1. AMC. MONS	73,3
2. ECOLE MILITAIRE ROYALE	85,6
3. R.L.M.O.A.	102,8
4. ST. CLOUD.	108
5. A.M.C. NAMUR	112,1
6. A.M.C. SCHAEERBEEK.	127,3
7. METTET.	141,1

EXPERTS PETITES CYLINDREES

1. WILKINSON	Greeves 250cc	24
2. PEPLOW	Triumph 199cc	25,6
3. GILLES	Triumph 199cc	31,9
4. SAYER	Triumph 199cc	38
5. VANDERBECKEN	Triumph 200cc	38
6. SANDIFORD	B.S.A. 249cc	38,7
7. PIRON	Greeves 250cc	40,4
8. ANDERSON	H.V.A. 175cc	43,8
9. SELLMAN	H.V.A. 175cc	44,6
10. POVEY	B.S.A. 249cc	48,8
11. DECORTE M.	Triumph 200cc	49,2
12. MATHEYS	Triumph 200cc	56
13. TROISIEME	Triumph 200cc	60
14. CLEGG	Fr. Barnett 247cc	61
15. SENGELDER	Zundapp 175cc	64
16. BOHEC	Motobec 200cc	67
17. WILIAMSON E.	Barnett 249cc	68,5
18. VANSTENAGEN	Triumph 200cc	72,4
19. SPECHT	Zundapp 75cc	75
20. WHITE	Dot 246cc	78
21. DEROM	B.S.A. 250cc	81
22. SCHRIJVERS	Triumph 200cc	88
23. DEBECKER	Triumph 200cc	91,1
24. KAMPER	Maico 250cc	93
25. VINCK	Triumph 200cc	94,4
26. MARCHAND	Triumph 200cc	98,8
27. KRAMER	Zundapp 75cc	100
28. COLSON	Greeves 250cc	102,2
29. DECAT	Triumph 199cc	105
30. COLSON A.	Greeves 250cc	106

JUNIORS PETITES CYLINDREES

1. DELCOURT	A.M.C. MONS	20
2. MENU	A.M.C. MONS	25,8
3. DEPESTELLE	A.M.C. MONS	27,5
4. JULIENNE	A.M. CHALET	27,8
5. LEVIEUX	A.M.C. ST. CLOUD	29
6. REGNIERS	R.M.S. GAND	29,1

ESSAIS *MOTOCYCLES*

UN CYCLOMOTEUR BI-PLACE

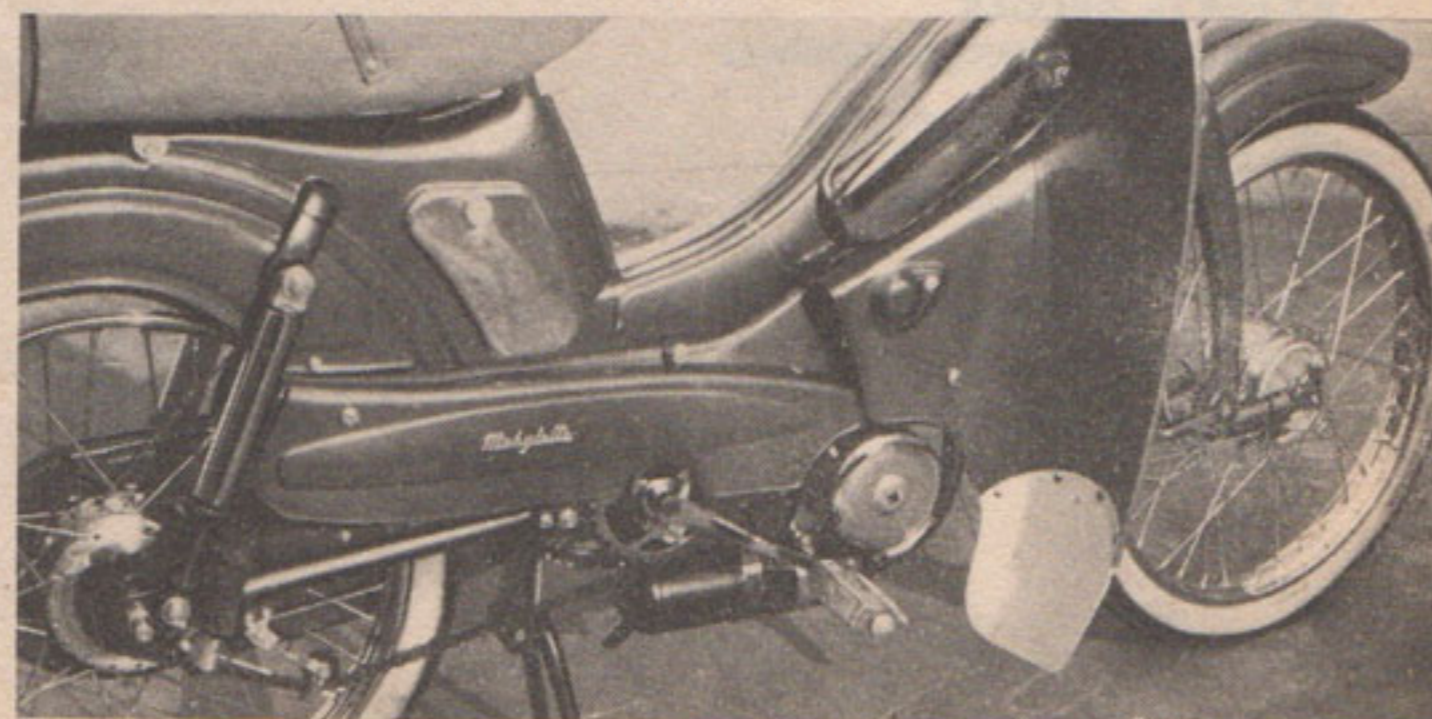
La Mobylette AV 89

Nous avons remarqué que de plus en plus les possesseurs de cyclomoteurs et de Mobylettes en particulier utilisent leurs machines en duo. Certes, rouler à deux sur un cyclomoteur prouve que les moteurs développent une puissance suffisante pour supporter les efforts pour lesquels ils n'ont pas été spécialement conçus. A l'étranger, et surtout dans les pays du Benelux, les cyclomoteurs sont étudiés et réalisés pour cette utilisation particulière en duo. En France, aucun règlement n'interdit de rouler à deux sur un cyclomoteur à condition que la machine comporte 1 siège biplace (avec poignée pour le passager) et 2 repose-pieds arrière, il n'en reste pas moins que le fait de transporter deux personnes sur un cyclomoteur conçu pour n'en transporter qu'une présente certains risques et que la sécurité des utilisateurs se trouve compromise. Cela, les techniciens de la Motobécane l'ont compris et c'est ce qui a amené la fabrication d'un modèle de Mobylette étudié spécialement pour le duo.



Côté transmission auxiliaire l'on remarque le ressort en épingle du variateur automatique.

Le montage d'un tablier fait de la mobylette un cycloscooter.



La Mobylette peut être adaptée à toutes les disciplines. Nous avons présenté dans notre précédent numéro comment Rivière l'adopta au trial. Dans un domaine plus classique nous trouvons dans la gamme Motobécane une forme de cycloscooter : le type AV 89.

Les caractéristiques générales de la gamme mobylette sont à quelque chose près les mêmes pour tous les modèles. Toutefois le moteur, suivant les versions, présente quelques différences intéressantes à noter que nous avons réunies dans le tableau présenté page 20.

La mobylette AV 89 est la réplique française des nombreux modèles qui connaissent maintenant une très grande diffusion en Allemagne et

Le tablier change totalement l'allure de la mobylette.



dans les pays du Benelux. De ces modèles nous avons présenté quelques échantillons à l'occasion du Salon d'Amsterdam. A notre avis cependant si les caractéristiques générales de la partie cycle et de l'équipement correspondent, la mobylette se singularise par son automatisation totale.

A titre documentaire sur les possibilités de maniabilité nous pouvons attester que le fils d'un de nos meilleurs trialistes de l'année, pilote (en terrain privé et fermé) la mobylette de son père. A 7 ans avouons que si le jeune pilote fait preuve d'une certaine hardiesse, la machine qu'il dirige fait preuve de beaucoup de souplesse et de docilité.

Nous l'avons souligné au début de cet article, la mobylette AV 89 est dotée du Dinoby, variateur automatique et de l'embrayage automatique double. L'un est solidaire de la roue arrière, le second, concentrique au premier, fonctionne suivant la vitesse de rotation du moteur. Il entre en action vers 2.500 tr/minute.

Cependant la mobylette AV 89 peut être utilisée comme un simple vélo. Il suffit de faire pivoter un bouton monté sur la poulie concentrique à l'axe de pédalier. Le bouton commande un verrouillage qui entraîne (ou libère à volonté) le pignon de 12 dents.

Certains avantages du variateur automatique sont à signaler : la courroie crantée de 18 x 8 entraînant une poulie réceptrice de grand diamètre, permet d'utiliser une faible démultiplication secondaire d'où découle une vitesse de chaîne réduite qui contribue à accroître le silence de fonctionnement.

Le silence de fonctionnement étant à l'ordre du jour, les éléments essentiels qui y contribuent ont été particulièrement étudiés : silencieux d'échappement de conception nouvelle,

silencieux d'admission de grandes dimensions en matière plastique. L'ensemble étant conçu pour répondre aux normes sur le silence.

Parmi les plus récentes adaptations, notons en outre le carter de chaîne secondaire complètement fermé, enveloppant totalement la couronne arrière se raccordant sur le moyeu à flasque spécial.

L'allumage

Bien entendu, l'allumage est produit par un volant magnétique Novi. Sur le type AV89 le volant ne comporte que les enroulements basse tension, la bobine haute tension est fixée sous le réservoir poutre.

A propos du volant magnétique nous soulignons un détail technique important, en effet, sur les premiers modèles de mobylette, lorsqu'une intervention à la bobine s'avérait nécessaire il fallait extraire la came solidaire de la plaquette circulaire porte-rotor. Depuis au moins deux ans une légère modification de la fixation de la bobine haute tension, en utilisant des épaulements de dimensions différentes, il est possible de déposer la bobine sans décaler l'avance à l'allumage.

Précisons ici que cette modification ne concerne pas le modèle AV 89, mais seulement les modèles dont la bobine H.T. se trouve sur le stator.

Sur cette vue d'ensemble notons la selle biplace, les repose-pieds du passager, le coffre à outillage, la fourche à balanciers (fourreaux quadrangulaires) et enfin le carter de chaîne fermé.

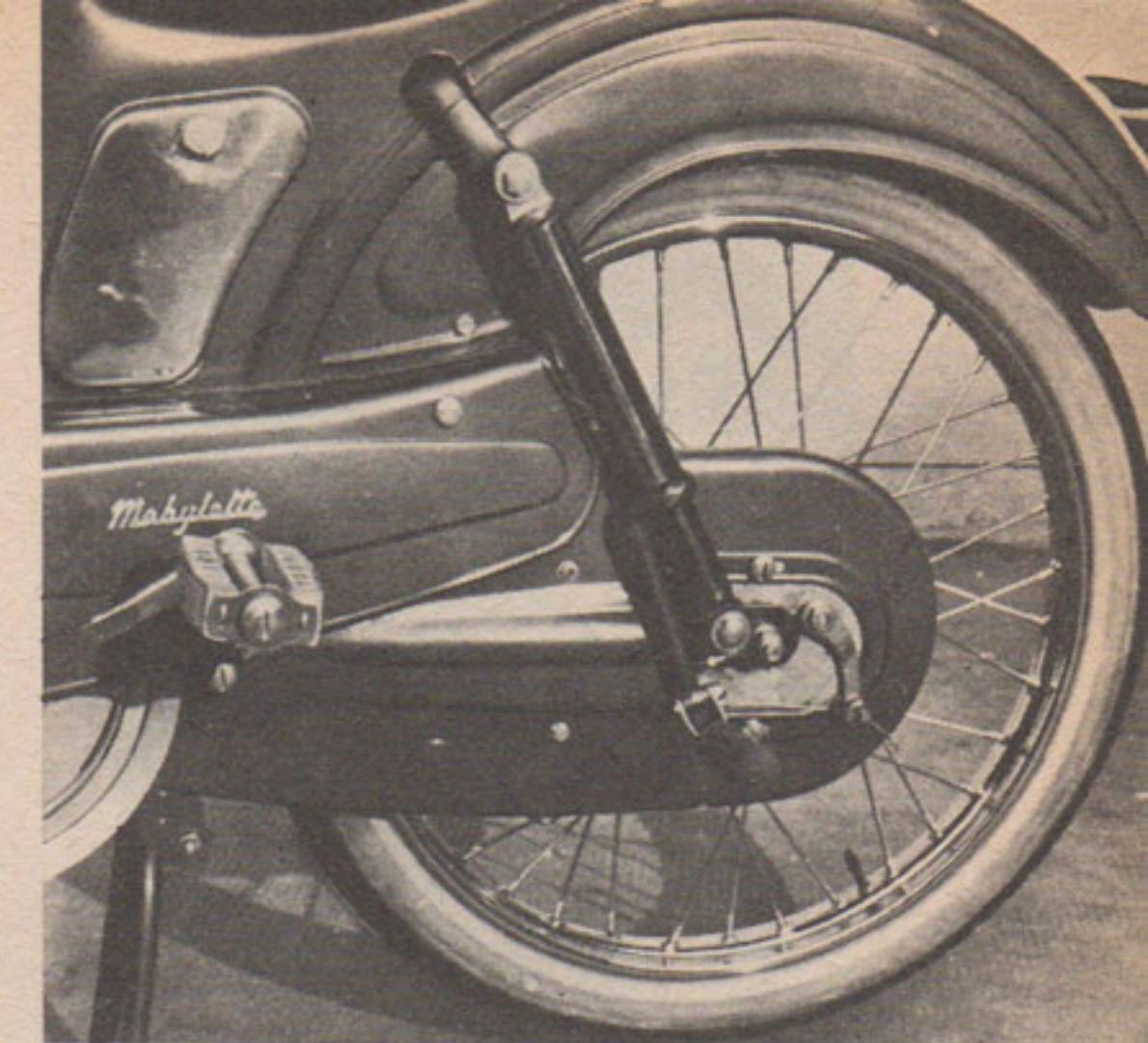
La mobylette AV 89 peut recevoir un coussin biplace très en harmonie avec l'esthétique générale de la machine. Elle permet le transport éventuel d'un passager (ou d'une passagère).

La présentation en émail chaudron n'enlève rien à l'élégance de l'ensemble.

Quant au conducteur, il bénéficie d'une protection sensiblement égale à celle d'un scooter d'une cylindrée plus forte et d'un prix plus élevé tant à l'achat qu'à l'entretien.

La machine d'essai

La machine d'essai est une AV 89 de série rodée au préalable et dont nous avons disposé pendant quelques jours, juste le temps de la prendre



Le carter de chaîne étanche était couramment monté sur les productions allemandes et hollandaises. Nous n'avons plus rien à leur envier.

en mains et de réaliser les chiffres. Le mélange étant toutefois composé de carburant ordinaire et du pourcentage d'huile préconisé par le constructeur.

Sur le plan de la présentation, notons la qualité de l'émaillage en teinte « chaudron ».

Les « temps » réalisés

Les « temps » ont été pris sur une base qui nous permettait de disposer de 500 m en ligne droite sans pente ni dans un sens ni dans l'autre. L'importance de ces essais routiers consiste surtout dans le fait que par addition de temps sur 500 m il est possible d'obtenir des « chiffres vrais ». Sur un circuit fermé, il faut au contraire tourner toujours dans le même sens et l'effet du vent influe considérablement sur les résultats enregistrés. Afin d'être plus précis, nous indiquons les résultats obtenus dans chaque sens.

Le tablier protège avec efficacité le conducteur. Notons les bavettes inférieures.





Essai solo

L'essai solo a été réalisé en position effacée dont témoigne l'illustration prise pendant l'essai de vitesse maximum. Précisons qu'il s'agit d'un essai départ lancé, au cours duquel nous avons enregistré sur 500 m : 1^{er} essai 29" ; 2^e essai 29" 4/5, soit une moyenne de 29" 2/5, d'où ressort une vitesse de 61,224 km/heure.

*
**

En duo, le poids transporté nécessite quelques explications complémentaires. A deux, nous totalisons 80 + 67 = 147 kg. L'essai de vitesse maximum en duo a donc été réalisé départ lancé et nous avons noté : 1^{er} essai 32" ; 2^e essai 33" ; moyenne 32" 5/10^e, soit une vitesse de 55,4 km/h.

*
**

Les accélérations

Les accélérations réalisées en solo (départ arrêté) également dans les deux sens nous indiquent des vitesses moyennes de :

100 m, 13" soit 27,7 km/h ;
200 m, 19" 1/5 soit 37,500 km/h ;
300 m, 27" 2/5 soit 39,100 km/h ;
400 m, 33" 2/5 soit 43,200 km/h ;
500 m, 40" 2/5 soit 44,300 km/h.

Pour obtenir un résultat supplémentaire, nous avons sur une distance de 200 m, effectué un essai d'accélération en duo qui nous a permis de noter :

200 m, en 24" 2/5 soit 29,3 km/heure.

Le freinage

Au chapitre du freinage il y a beaucoup à écrire étant donné l'exceptionnel dispositif qui permet d'obtenir une décélération record.

Sans vouloir épiloguer sur un étalonnage du compteur (qui exagère évidemment un peu) nous avons obtenu avec l'aiguille stabilisée à 50 km/h sur le cadran du Veglia équipant la Mobyette AV 89, les distances d'arrêt suivantes :

en solo à 50 km/h compteur = 8 m, (avec 147 kg), en duo à 50 km/h compteur = 8,75 m.

CARACTERISTIQUES COMPAREES DES MOTEURS

Puissance : 1,5 CV ; 2 CV ; 2,7 CV.

	Hauteur admission	Echappement	Transfert
1,5 CV	7	7	5,5
2 CV	8,5	8,5	5,5
2,7 CV	10	11	9,3-7,7 dont 8,3-7,7 utilisé sur les lumières trapézoïdales

Puissance	Avance	Taux de compression	Carburateur (Gurtner, passage de)
1,5	2,8	6,7	10
2	2	7,7	13
2,7	1,5	9	14

CARACTERISTIQUES DES CARBURATEURS UTILISES SUR LES DIFFERENTS MODELES MOBYLETTE

types	Carburateur (marque et type)	Réglage	Gicleur
Service utilitaire	Gurtner B 10	N° 516	N° 5012-20
Service Dimoby et Standard télescopique	Gurtner BR 10	N° 515	N° 5012-19
Autres modèles Dimoby	Gurtner BA 10	N° 540	N° 5012-20
Mobymatic Super	Gurtner BA 10	N° 549	Rodage : 5012 B 20 Après : 5012 B 19
Super luxe	Gurtner AR 10 DSF	N° 501	Rodage : 3983-22 Après : 3983-21
Grand luxe et Tourisme luxe	Gurtner AR 13 DSF	N° 488	Rodage : 3983-22 Après : 3983-21
Grand Tourisme	Gurtner H 14	N° 569	N° 3983-25

Progressivité, efficacité, il y a peu de superlatifs capables d'exprimer la qualité du freinage.

Ce qui manque à la Mobyette AV 89

En scrutant bien la machine dans tous ses détails nous lui reprochons en bref :

1° de ne pas comporter un robinet d'essence avec réserve ;

2° l'absence d'antivol sur la direction, d'où l'obligation d'utiliser un câble antivol disgracieux et encombrant.

3° la raideur des suspensions en solo sur les pavés. Toutefois en duo les suspensions sont parfaitement au point. Il répond donc exactement à l'emploi pour lequel il est destiné : le duo.

Tout ceci n'est pas de première importance et nous savons bien que le montage d'accessoires supplémentaires entraîne une augmentation sensible du prix de revient. Si ces détails n'ont qu'une importance secondaire en France, ils en ont beaucoup plus dans les pays d'exportation.

*
**

Que l'on se place sur le plan performances, freinage ou suspension, il faut bien convenir que l'AV 89 est une machine exceptionnelle destinée à l'utilisation en duo. Pour cela précisons enfin que tout est prévu : axe de 12 Ø mm à l'arrière, pneus renforcés, rayonnage et jantes spéciales, selle suffisamment longue et confortable même à deux, repose-pieds suspendus. Avec de tels modèles, la Motobécane peut affronter la construction étrangère sans craindre de comparaison à son désavantage.

D'autre part, l'embrayage automatique et le variateur automatique font de cette Mobyette un engin réellement « automatique » qui se conduit " presque " seul, le pilote n'intervenant plus que pour la direction, le freinage et l'ouverture de la poignée des gaz.

G.-E. Bernard

LE LAMBRETTA 175 TV

Sur notre base d'essais

Lors de la présentation du nouveau programme Lambretta (Motocycles et Scooters N° 225), nous avons annoncé l'essai du 175 TV. L'essai nous l'avons réalisé et nous vous écrivons tout d'abord nos impressions de conduite.

Tout d'abord un bon rodage

C'est en effet par un patient rodage qu'a débuté notre essai du 175 TV. Rodage facile s'il en fut car, en dehors des kilomètres à totaliser à vitesse réduite, aucun incident n'est à signaler. Dès les premiers kilomètres, le graissage au pourcentage indiqué (4 %) s'est révélé toujours suffisant. Jusqu'aux 500 premiers kilomètres la vitesse indiquée fut toujours respectée mais, par la suite, le temps pressait et nous nous sommes trouvés dans l'obligation d'obtenir des résultats. Donc à partir de 500 km c'est un rodage très accéléré que dut subir notre machine d'essai, procédé que nous ne recommandons pas à nos lecteurs s'ils ne sont pas spécialement préparés à cet exercice.

Il semble toutefois utile de préciser que la machine qui nous a été confiée pendant 6 semaines par la S.A.F.D. avait été préparée par les Ets Chatelet Scooters dont le personnel connaît bien les Lambretta et sait évidemment appliquer le « petit rien » qui parfait la mise au point. Précisons encore que le Lambretta 175 TV avait été prélevé dans le stock du magasin et n'avait bénéficié d'aucune mise au point spéciale.

Afin de mieux analyser qualités et défauts de la 2^e série Lambretta, nous avons classé les différents tests. Nous en dégagerons mieux l'impression d'ensemble.

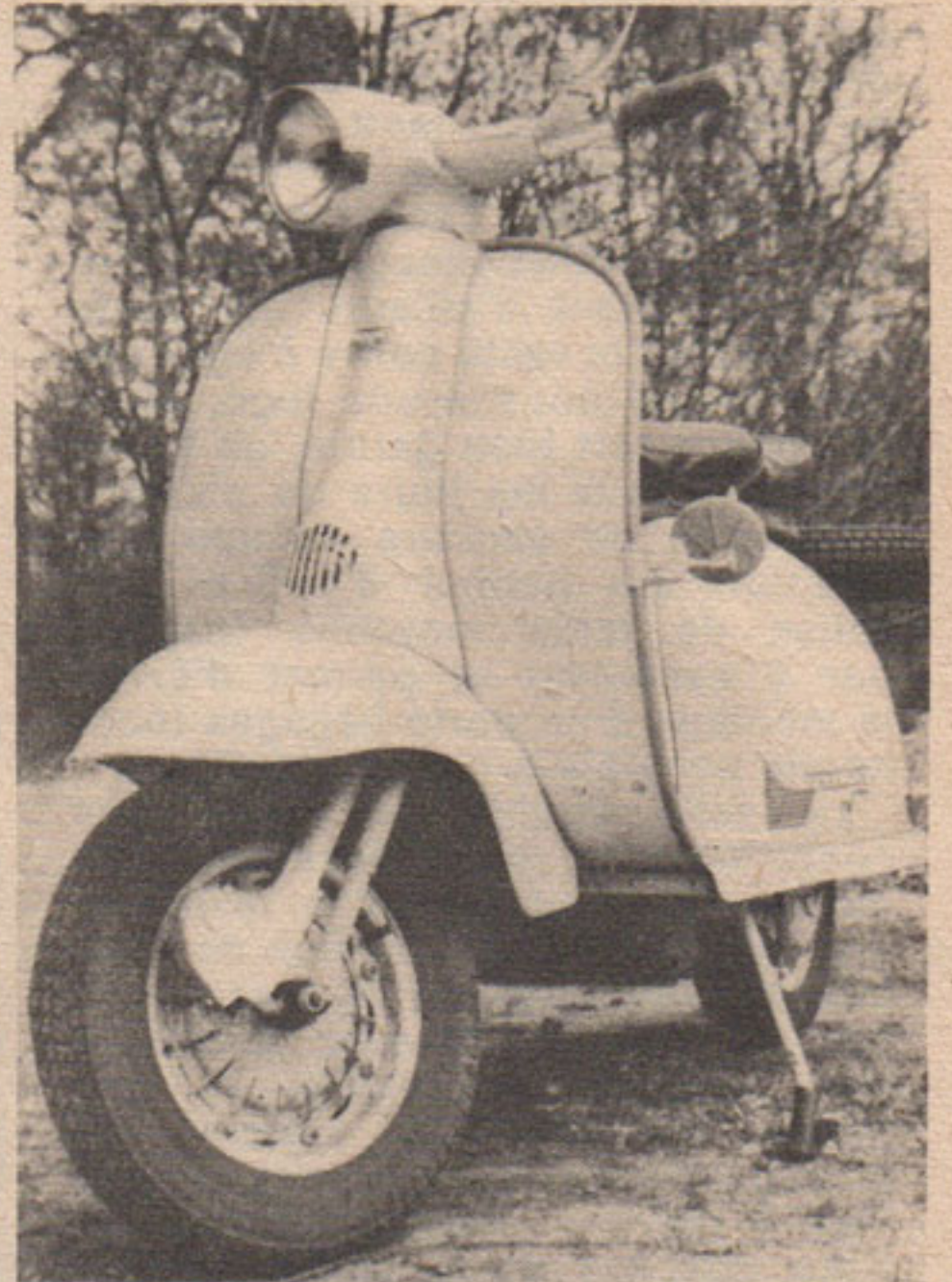
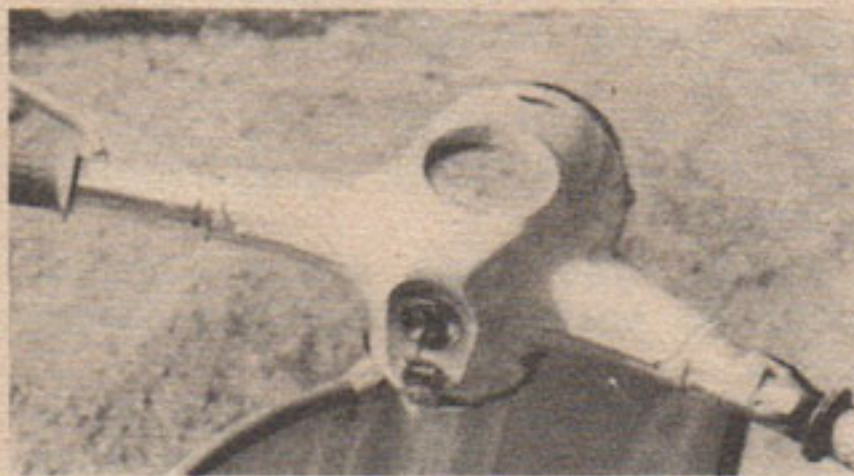
Prise de contact avec la 175 TV

Bien avant l'essai du 175 TV, un ami d'un service technique d'une grande maison française prétendait que ce modèle apportait au scooter quelque chose de nouveau. Cela est vrai car il se comporte presque comme une moto classique.

En ville, le gros progrès se fait sentir en particulier sur les revêtements de pavés où le mouvement de galop si souvent critiqué se trouve radicalement supprimé. Il est vrai qu'un

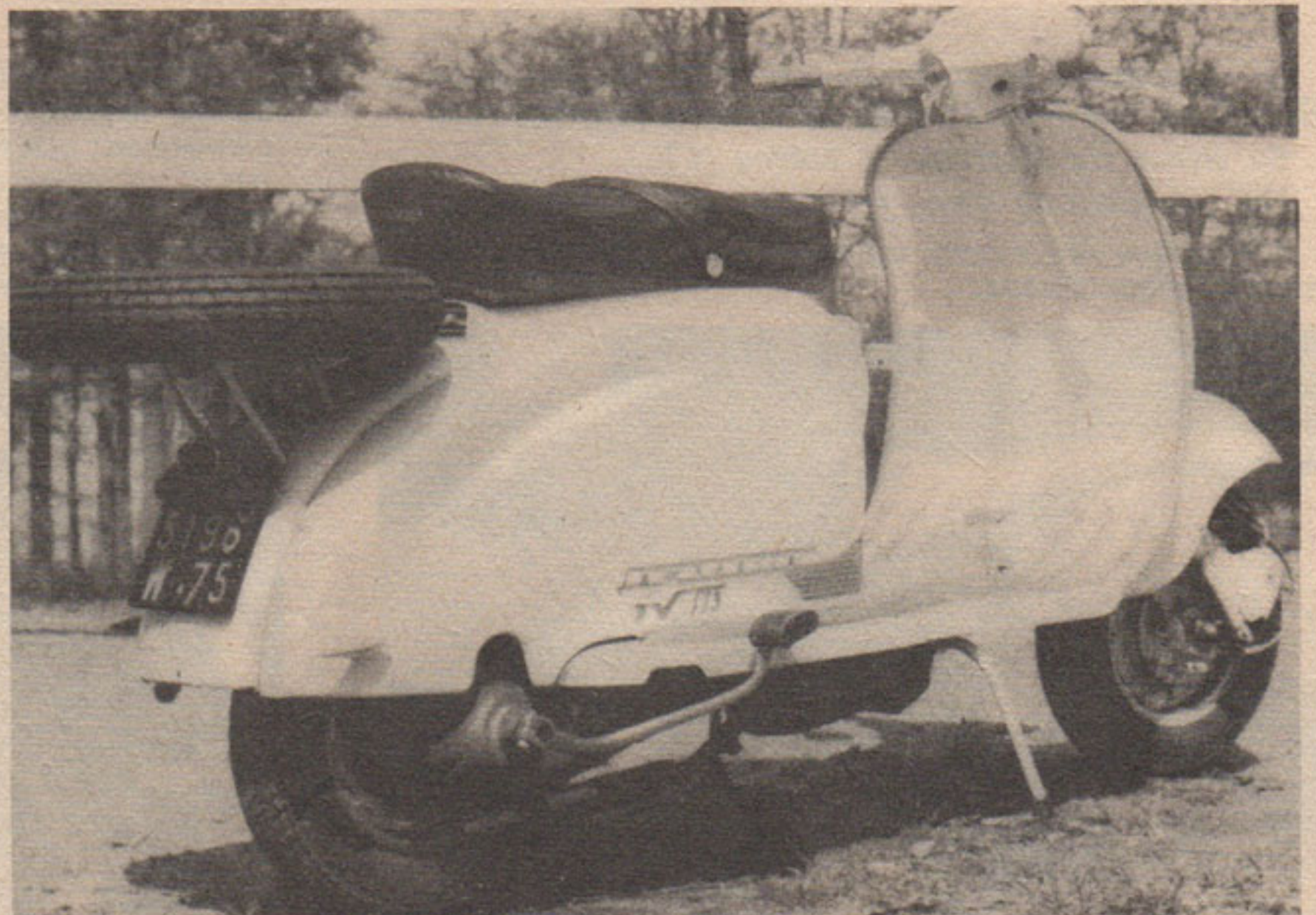
coup d'œil sur les suspensions suffit pour comprendre que ce problème a dû longuement arrêter les réalisateurs.

La boîte de vitesses constitue une réussite dans le genre car l'embrayage peut ne pas être utilisé, pour peu que l'on sache doser le régime du moteur au moment du passage des rapports. Le verrouillage doux mais précis permet de récupérer le point mort sans jamais poser un regard sur la poignée tournante. Celle-ci comporte des index 1, 2, 3, 4 et une flèche rouge pour le point mort.



Le phare en forme d'aileron comporte tous les dispositifs de commande, au centre la clé de contact et au-dessous la clé de l'antivol par blocage de la direction. A droite le bouton d'aver-

tisseur et le commutateur code-phare. La fourche à roue tirée a reçu des amortisseurs télescopiques. Sur le tablier, un rétroviseur qui sert à quelque chose.



La tenue de route, même sur un sol mouillé, n'a pas encore été égalée et pourtant nous avons eu l'occasion d'essayer au cours des années passées les Zundapp Bella, les Tessy et Contessa, T.W. N., etc.

A propos de tenue de route, c'est la seconde fois que nous constatons la supériorité des pneus Michelin italiens sur ceux de fabrication française. L'usine française ne pourrait-elle pas copier un peu la structure de la bande de roulement des modèles italiens ? Les utilisateurs de scooters de toutes marques applaudiraient certainement à cette décision...

Sur le plan de l'équipement, il est indispensable de signaler la présence de la batterie et d'une clé de contact qui dans différentes positions commande : l'allumage, l'éclairage ville, l'éclairage route ; le feu stop indispensable pour notre sécurité autant d'ailleurs sur route qu'en ville ; le vaste coffre à outillage dans lequel nous avons logé, outre la trousse fort bien garnie, un Lohdi complet (pour les jours de pluie).

La roue de secours occupe une position qui permet d'y fixer une valise de taille moyenne (fixation par 2 sandows) et permet d'éviter le montage d'un porte-bagages (économie sensible à ne pas négliger).

La selle double se révèle très confortable et bien dessinée. Elle bascule pour permettre le ravitaillement en carburant. L'orifice de remplissage ne suinte pas car il se trouve protégé par une double fermeture (un bouchon accessible et une trappe d'accès). Un système de blocage à ressort en assure la fixation à l'arrière pendant la marche.

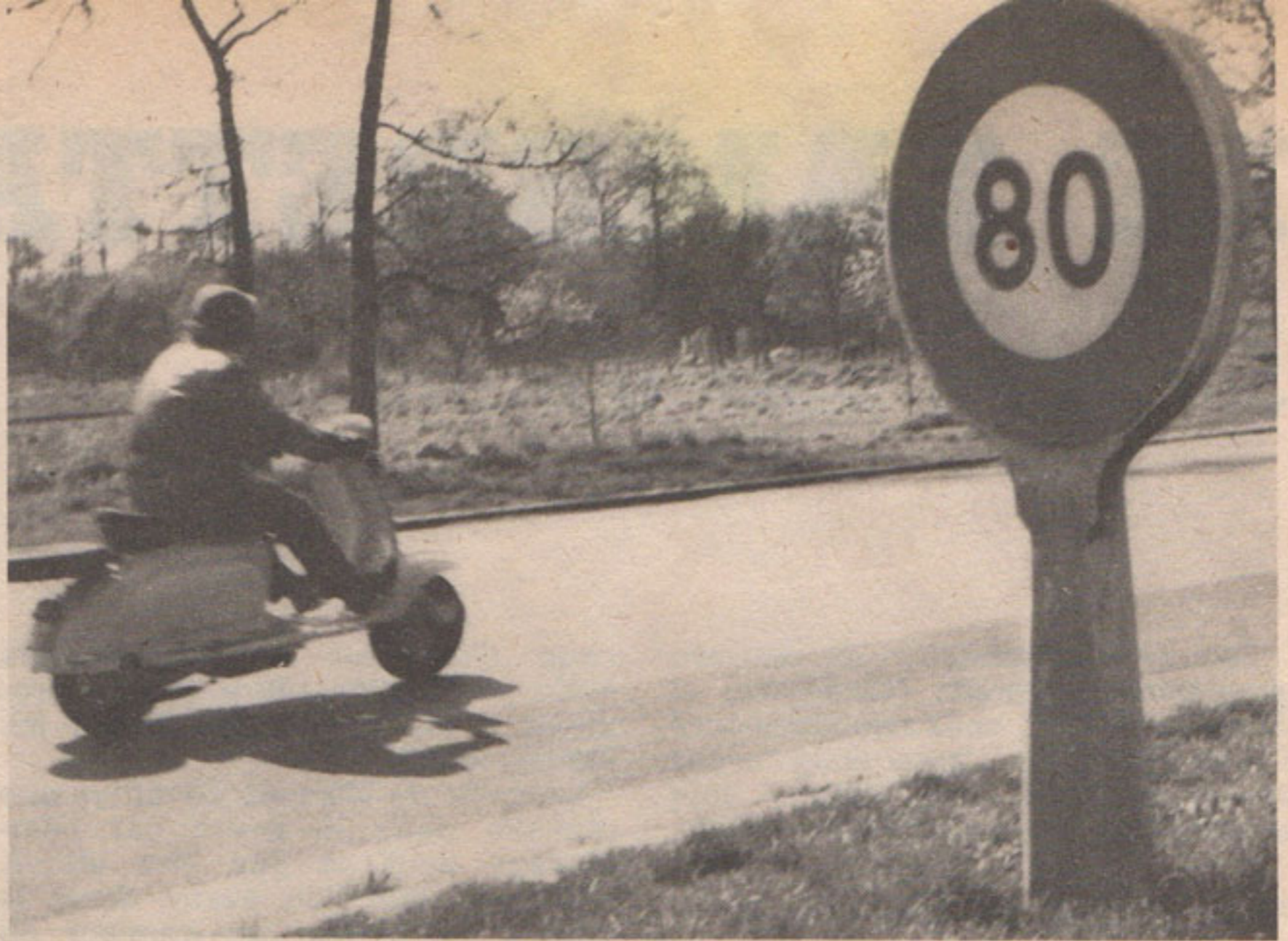
Au chapitre de la consommation nous pouvons inscrire 4 l aux 100 km dans Paris ce qui doit correspondre à peu près à la consommation maximum que l'on peut enregistrer sur la route en roulant constamment à plein régime. A allure moyenne, la consommation s'est révélée nettement inférieure.

Le manchon « accordéon » sert à la jonction entre le filtre à air (au-dessus) et le carburateur (au-dessous).

En arrière du réservoir, la bobine H.T.

Les tambours de freins refroidis par des ailettes.

Mécanique rationnelle du Lambretta, tout est généreusement dimensionné.



Peu esthétique certes, mais efficace, cette position permet d'atteindre la vitesse maximum en position assise et en toute sécurité.

Les essais

Sur notre base d'essais routiers nous avons enregistré les temps suivants :

100 m, 8" 2/5 ; 200 m, 14" ; 300 m, 17" ; 400 m, 25" ; 500 m, 30" (départ arrêté).

Tandis que nous avons chronométré 88 km/h sur kilomètre départ lancé.

Cette vitesse situe exactement le 175 TV dans la gamme des vitesses indiquées par le constructeur et ici il nous faut donner quelques explications :

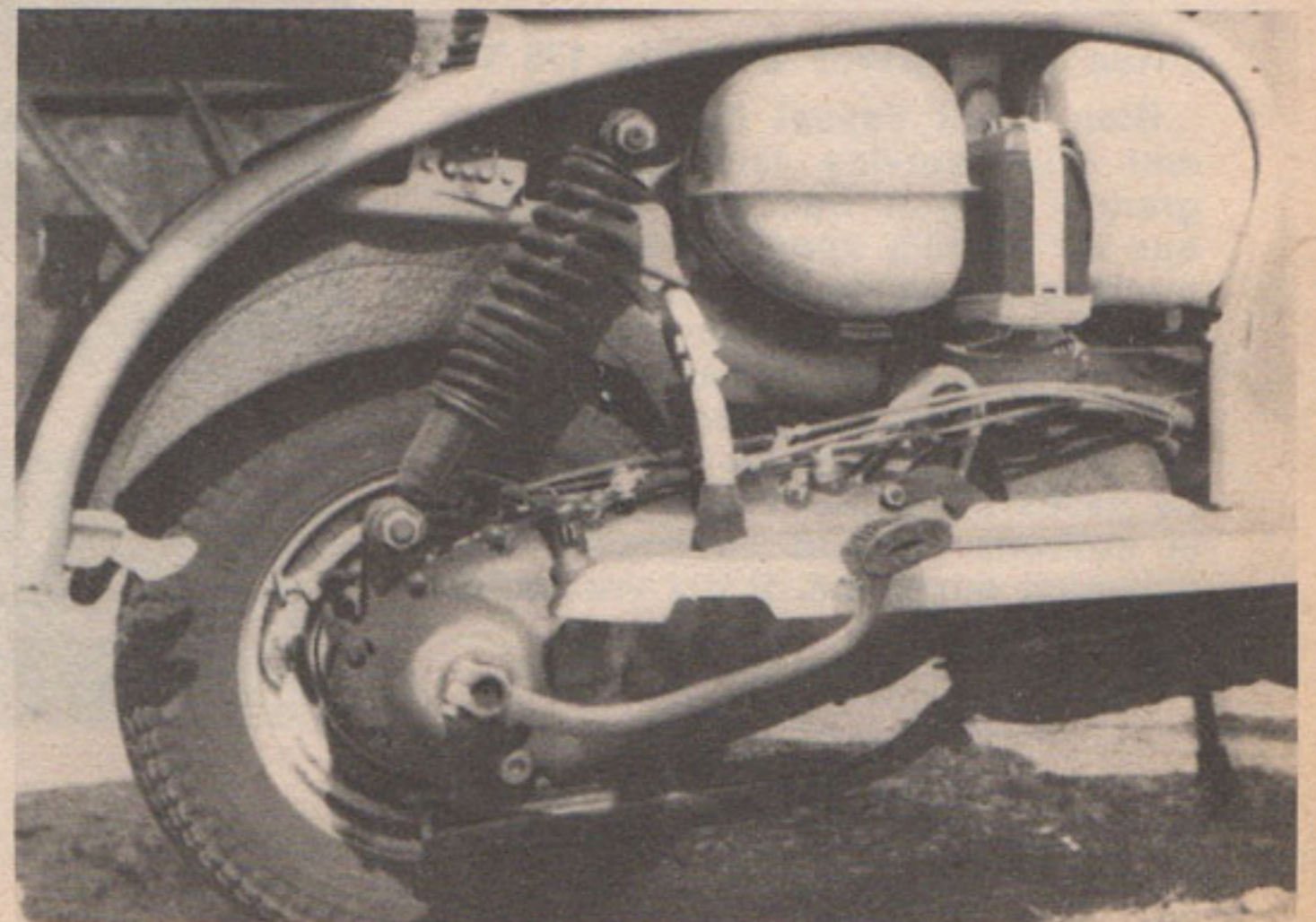
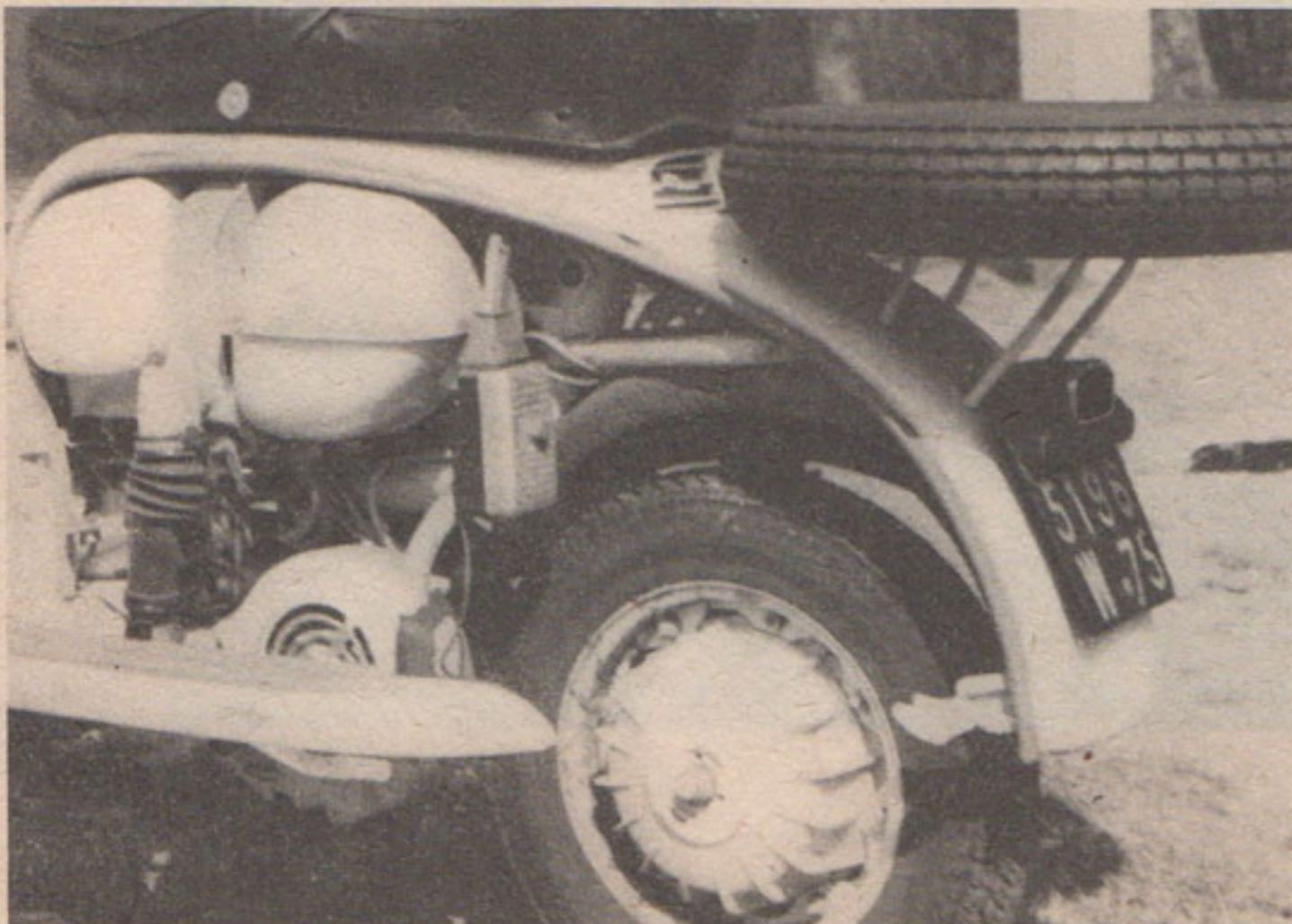
Les vitesses annoncées sont de : 104 km/h en position couchée et 90 km/h en solo position assise, la seule qui soit rationnelle sur un scooter.

Mais les essais qui ont permis la réalisation de ces résultats ont été faits suivant les normes C.U.N.A., qui ne correspondent pas à nos indications purement pratiques, lesquelles sont, en réalité, le reflet de ce que l'utilisateur moyen sera capable d'obtenir.

Le 104 km/h est obtenu avec des modifications de réglages de carburateur, suppression du filtre à air, etc. Donc si un possesseur de 175 TV le veut, il peut toujours obtenir la vitesse indiquée.

Le 90 km/h est obtenu dans les mêmes conditions mais en position assise. Donc à 2 km près nous avons un résultat identique car le moteur au moment des essais ne totalisait pas 2.000 km et un complément de

Le kick en bout d'arbre, la béquille très dégagée mais solide, le plancher bien dessiné, la pédale de frein judicieusement placée, sont à noter à l'actif du 175 TV. A son passif une garde au sol assez faible qui permet de descendre facilement un trottoir, mais, pour le remonter, le tube d'échappement accroche et rend le passage difficile sans soulever l'arrière.



CARACTERISTIQUES TECHNIQUES

Longueur maxima	1.830 mm
Largeur maxima	710 mm
Hauteur maxima	1.060 mm
Garde au sol minimum	165 mm
Empattement	1.290 mm

Châssis central en tube d'acier.
Carénage en embouti.
Suspension avant à biellettes oscillantes amortie par deux ressorts hélicoïdaux à pas variable.
Amortisseurs télescopiques.
Suspension arrière à carter oscillant amortie par deux ressorts hélicoïdaux à pas variable.
Béquille centrale.

Poids	110 kg
Capacité du réservoir	8,6 l
Vitesse maximum :	
— avec conducteur couché en avant (selon normes CUNA)	104 km/h
— avec conducteur assis	90 km/h
Consommation	2,3 l aux 100 km à la vitesse de 45/50 km

Aptitude en côtes :	
En 4°	9 %
En 3°	15 %
En 2°	24 %
En 1°	36 %

Moteur

Monocylindrique; deux temps; refroidissement par turbine	
Alésage	62 mm
Course	58 mm
Cylindrée	175 cc
Rapport de compression	7,6
Puissance	8,6 CV à 6.000 tr/mn
Lubrification	par mélange à 4 %
Mise en route	Kick-Start

Carburateur

Type Dell'Orto MB 23-BS 5. Filtre à air : cartouche du filtre dans la boîte d'aspiration. Prise d'air sous la selle double.

Allumage

Par volant magnétique. Bobine H.T. extérieure. Avance fixe.

Bougie :

— en rodage : degré thermique 225 Echelle Bosch ;

— après rodage : degré thermique 225 à 240 Echelle Bosch selon les conditions d'utilisation (préconisé par le constructeur).

Embrayage

A disques multiples fonctionnant dans l'huile.

Transmission

Par chaîne Duplex avec deux butées de chocs.

Boîte de vitesses

A 4 rapports. Type à engrenages toujours en prise alternativement assemblés sur l'axe arrière par un système à curseurs.

Rapport de démultiplication tours de roue arrière/tours moteur :

1 ^{re} vitesse	1/12,522
2 ^e vitesse	1/ 8,762
3 ^e vitesse	1/ 6,304
4 ^e vitesse	1/ 4,819

Roues et freins

Roues interchangeables.

Jantes : en tôle emboutie démontable en deux parties.

Freins : mécaniques à expansion.

Dimension des pneus - 10 x 3 1/2".

Pression de gonflage pneu AV : 0,9 kg/cm².

Pression de gonflage pneu AR (solo) : 1,25 kg/cm².

Pression de gonflage pneu AR (duo) : 2,25 kg/cm².

Installation électrique

Génératrice : alternateur 27 W 4 pôles.

Fusible : 8 A.

Batterie : 6 V - 8 A/h.

Phare AV : 1 veilleuse 6 V - 5 W, 1 lampe code-phare 6 V - 25/25 W.

Feu AR et stop : 1 lampe 2 plots 6 V - 5/20 W (5 W pour stop avec interrupteur commandé par la pédale de frein arrière).

Compteur kilométrique : 1 lampe 12 V - 2,5 W.

Lubrifiants préconisés par le constructeur :

Dénomination des Lubrifiants BP dans les différents pays de langue française.

BP - Energol 2 Temps HV

BP - Energol 2 Temps/Zweitakter.

BP - Energol Two Stroke

BP - Energol Transmission SAE 90.

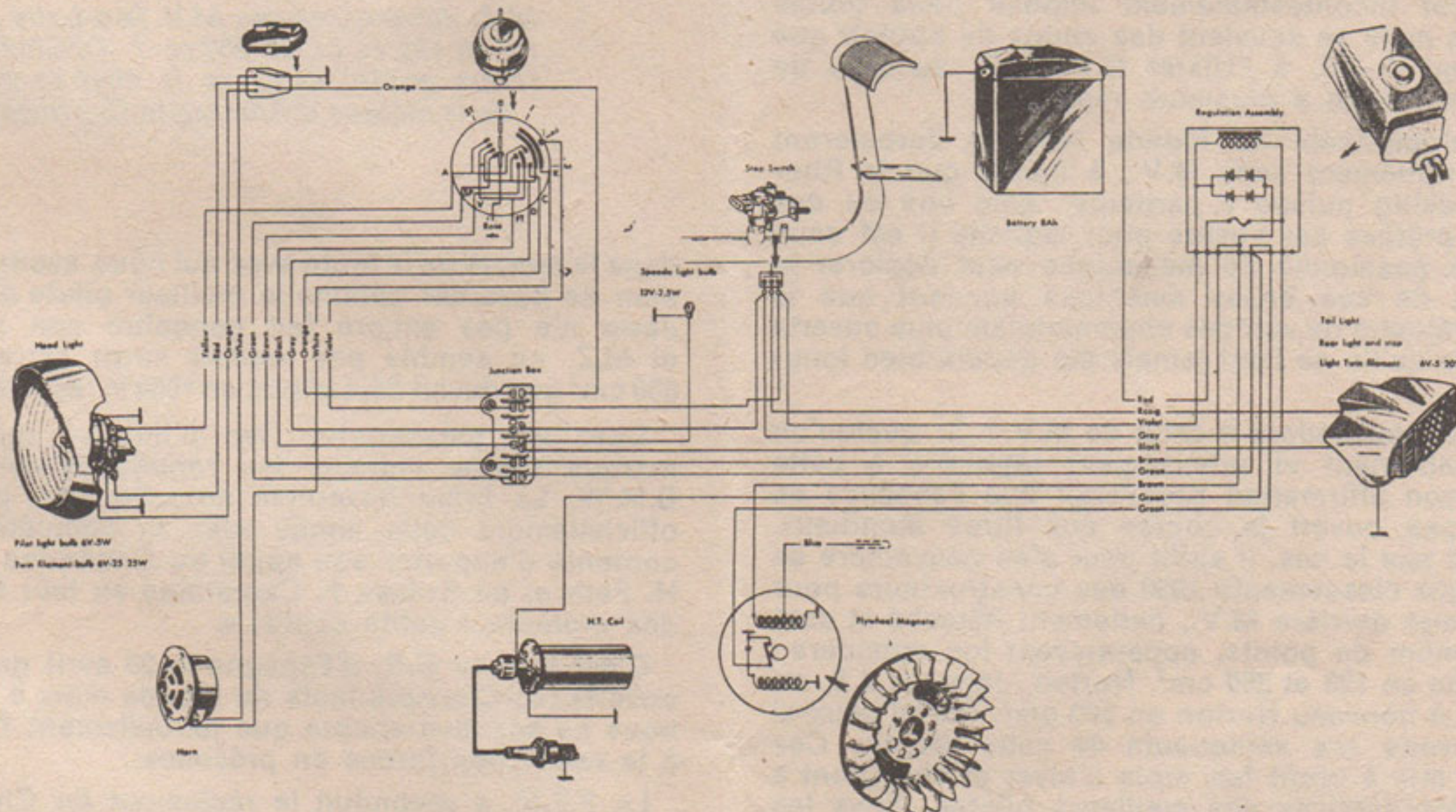
BP - Energol Transmission SAE 90.

BP - Energol Grease A 1.

BP - Energol LC 2.

BP - Energol Grease L 3.

BP - Energol Grease NV 2.



rodage devrait permettre d'atteindre les chiffres indiqués et peut-être de faire mieux.

Notons cependant que pour rouler au-dessus de 80 km/h sur un scooter il est indispensable de prendre une position en selle un peu spéciale et pas très esthétique. Incliner légèrement le buste et poser les pieds dans l'angle du tablier et du plancher. En appuyant assez fortement sur l'avant on obtient une parfaite stabilité à grande vitesse. Ceci n'est nécessaire que lorsque le vent souffle violemment.

Le freinage a été fort étudié et ne présente pas de perte d'efficacité après plusieurs heures d'utilisation en ville.

Quelques critiques

Nous venons d'analyser tout ce qui est bon sur le 175 TV, voyons maintenant ce que l'on peut reprocher à ce scooter de grande classe.

Lorsque l'on monte les régimes sur les rapports intermédiaires, des vibrations assez importantes se font sentir à l'arrière et l'ensemble de ces vibrations entrant en résonance sous les éléments de tôlerie ont un niveau sonore parfois important. Il serait bon de revoir les joints caoutchouc qui reçoivent les panneaux latéraux et d'enduire la tôlerie d'une couche plus épaisse de produit insonorisant.

Toutefois, ces critiques ne représentent pas un inconvénient sérieux

puisque la sonorité ne devient désagréable qu'en sursrégime.

EN CONCLUSION

En dépit des quelques reproches formulés, le 175 TV représente un très net progrès dans la réalisation des motocycles carrossés et munis de roues de petites dimensions. C'est un véhicule sérieux, construit pour durer et capable de donner satisfaction aussi bien sur route que dans la circulation urbaine.

Suffisamment rapide, il permet de rouler vite tout en conservant une très grande sécurité. Ce dernier point est aussi très important.

G.E. BERNARD.

Les Championnats du Monde après le retrait de M.V.

Alors qu'elle venait d'enlever pour la troisième fois consécutive les quatre titres Soli, 125, 250, 350 et 500 cm³, du championnat des constructeurs, rien ne laissait présager que la firme transalpine M.V. allait se retirer de la compétition.

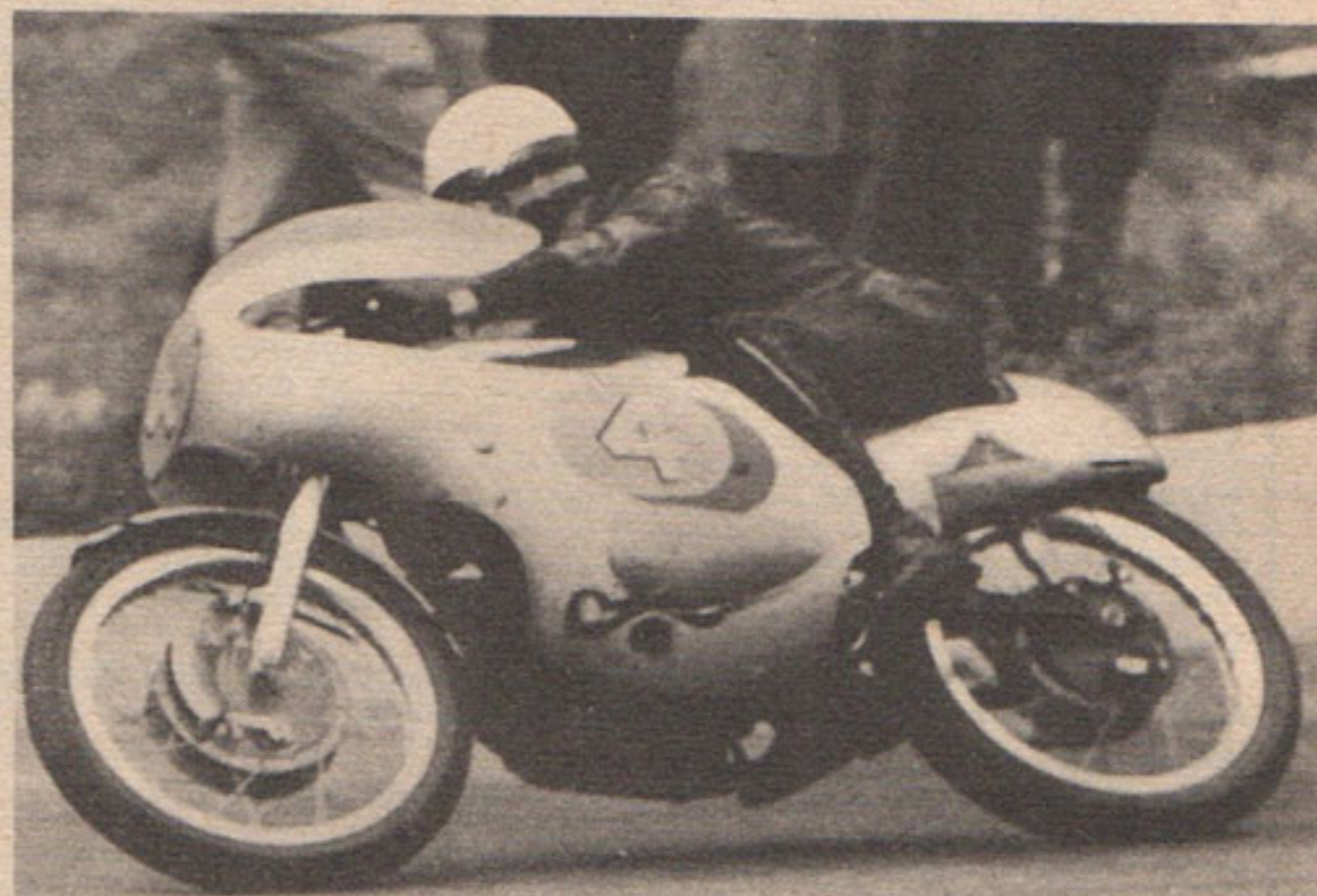
Nous pouvons nous contenter des prétextes et des raisons avancées par le comte Agusta pour motiver son retrait. Nous ne pouvons toutefois pas en dissocier la retraite motocycliste des deux hommes qui contribuèrent à la gloire de cette marque, Surtees et Ubbiali. Et de fil en aiguille rien ne nous interdit de penser que devant la menace asiatique, concrétisée dans le cadre du championnat du Monde par les machines d'usines japonaises Honda et Suzuki, M.V. a préféré se retirer avec tous les honneurs que de multiples victoires lui ont apportés que d'avoir à le faire en partageant les lauriers. Ensuite les dirigeants de la M.V. n'ont pas manqué de suivre les transferts et les engagements de pilotes renommés pour des usines concurrentes.

M.V. s'est incontestablement imposé dans toutes les classes mais se souvient des coups de boutoir que lui portèrent A.J.S. à l'Ulster G.P., M.Z. au G.P. de Belgique et Honda à plusieurs reprises.

Les Championnats du Monde 1961 se dérouleront donc théoriquement sans M.V., à moins que le Rhodésien Hocking puisse y participer avec une ou des machines prêtées par l'usine pour laquelle il est sous contrat. Le passionné de mécanique peut déplorer la disparition de ces belles machines pendant que le sportif se réjouira de voir ces championnats plus ouverts cette année qu'ils ne l'ont jamais été depuis bien longtemps.

Quel règne succédera à celui de M.V.? Si quelqu'un pouvait clairement et précisément répondre à cette question, son affirmation prouverait que l'absence de M.V. n'a pas ouvert la course aux titres mondiaux. Or ce n'est pas le cas. Il suffit pour s'en convaincre de reprendre les classements 1960 des constructeurs pour constater que derrière M.V., nettement détaché et doté d'un maximum de points, apparaissent les outsiders : M.Z., Honda en 125 et 250 cm³, Norton, Jawa, A.J.S. en 350 cm³ et à nouveau Norton en 500 cm³. Parmi ceux-ci nous trouvons les vainqueurs de cette saison. Ces firmes ont mis à profit les mois d'hiver et cherchent à s'assurer les services des meilleurs pilotes. Tous les atouts sont bons, chaque usine ayant fait figure de second plan en 1960 a sa carte à jouer cette année.

Honda a déjà prouvé qu'il avait de larges moyens à sa disposition et les utilisera pour se débarrasser de M.Z., moins bien pourvu dans ce domaine. Plusieurs pilotes étrangers seront à son service. Paddy Driver a signé chez Suzuki, tandis que Shepherd est engagé par M.Z. La lutte sera donc circonscrite principalement entre Honda et M.Z. dans les courses de 125 et de 250 cm³, mais on ne sait encore si Morini et Ducati viendront se mêler à ce duel, ce qui ne manquerait de rendre plus intéressantes ces courses. En 350 cm³ et 500 cm³, les privés pilotant des A.J.S. ou Norton seront les plus assidus et entre eux ce sera une lutte d'équipes privées que dirigent des hommes comme Francis Beart, Reg Dearden et autres. Mais si l'on en croit les rumeurs non encore confirmées, Bianchi lancerait sa 350 cm³ dans les championnats. Elle serait pilotée par Mc Intyre qui passe, aux dires de plusieurs Anglais bien placés



M.Z. débarrassée des M.V. fera-t-elle la loi en 125 cc ou en 250 cc ? DEGNER (notre photo) demeure le chef de file de la marque d'Allemagne Orientale

dans le monde de la moto avec qui nous avons eu l'occasion de bavarder comme le meilleur pilote du moment. Jawa n'a pas encore fait connaître son programme et M.Z. ne semble pas vouloir sortir cette année sa 350 cm³ que devait déjà piloter en 1960 le regretté Chadwic.

Chez les sidecaristes rien n'indique qu'une autre marque vienne entraver les rondes victorieuses des B.M.W. La firme Bavaroise ne renoncera pas encore officiellement cette année avec la compétition et se contente d'apporter son appui au Champion du Monde H. Fath et au Suisse F. Camathias en leur fournissant des moteurs « petite course ».

C'est avec le G.P. d'Espagne le 23 avril que se sont ouverts les Championnats du Monde mais à cette date nous ne sommes encore que partiellement fixés quant à la valeur des forces en présence.

La F.F.M. a reconduit le règlement du Championnat de France International. Le succès et l'intérêt de ce dernier sont en partie liés à l'organisation des circuits de vitesse inter en France. Après l'annulation d'Aix-les-Bains, six restent à l'affiche, chiffre que nous ne serions pas étonné de voir passer à cinq. Nous en reparlerons.

Sur le plan national on sait que la F.F.M. a une nouvelle fois opté pour l'épreuve unique qui est théoriquement prévue pour le 26 septembre à Obernai sur le circuit de 2,648 km. Si le circuit choisi est conservé il n'est pas certain que la date ne soit pas modifiée. Par ailleurs, c'est en ouvrant ce championnat uniquement aux machines de sport que la F.F.M. se tourne résolument vers cette formule qui a également reçu droit de cité à l'échelon international avec les nouvelles Coupes d'Endurance de la F.I.M. qui mériteront un intérêt certain mettant en compétition des machines plus proches, techniquement parlant, de celles utilisées par l'usager.

Henri BIEL.

la 250 JAWA

Dans notre dernière édition (Moto-cycles et Scooters N° 227) nous avons donné un aperçu des possibilités de la 250 Jawa de cross que nous avons vu remporter la catégorie « 250 » du moto-cross de La Haye-Fouassière organisé par l'A.S.P.T.T. et l'A.M.N.

Nous aurions voulu pouvoir compléter cette information par une présentation de la machine, mais devant l'abondance des matières nous avons dû en reculer la description technique.

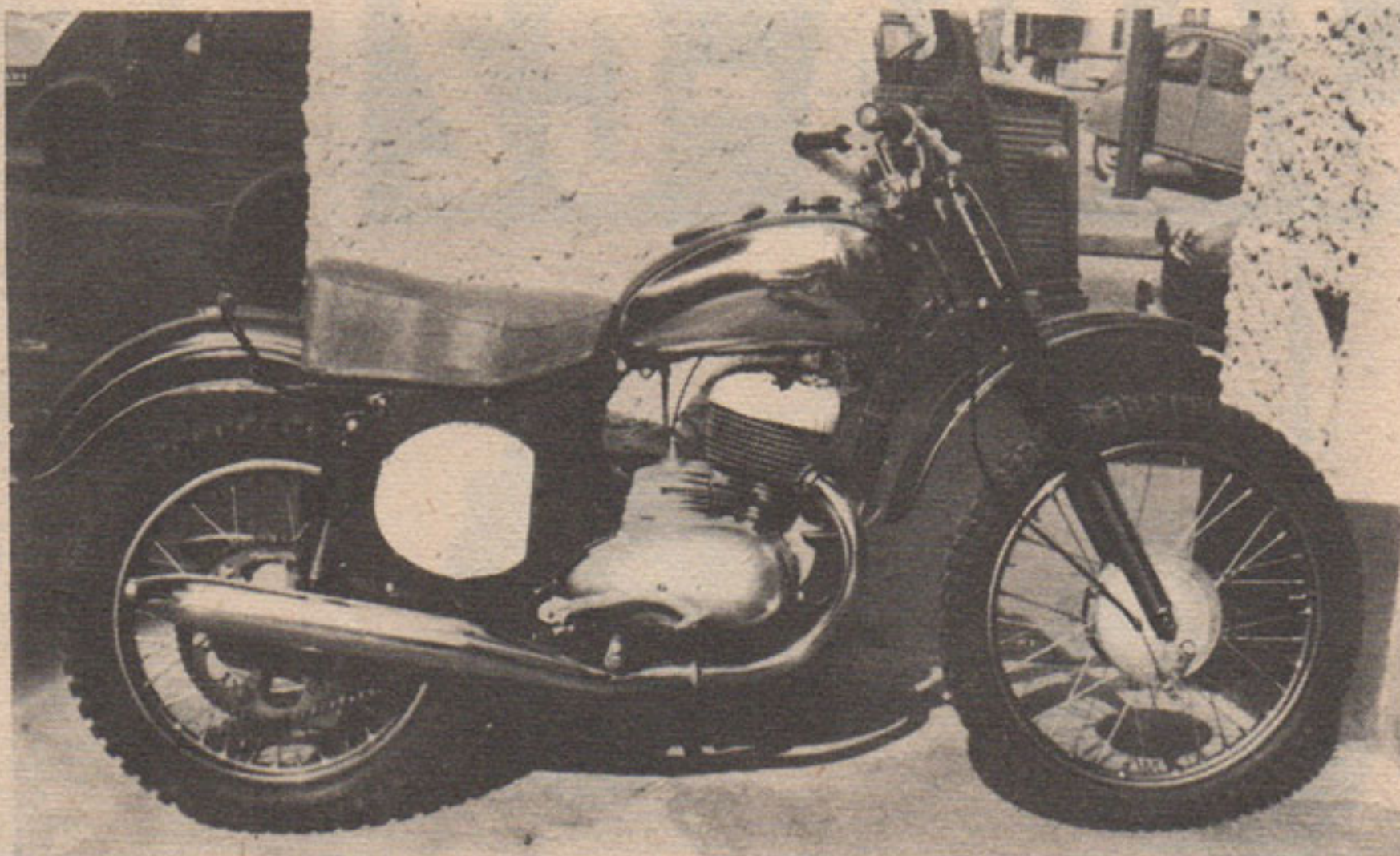
* * *

La 250 Jawa-cross présente, en effet, un gros avantage dans la catégorie des « quart de litre » par son prix d'abord, puis par ses possibilités et sa robustesse.

Dans tous les pays du monde, la Jawa est utilisée par les meilleurs pilotes et l'énumération du palmarès mondial serait superflue.

De par leur conception, les motocyclettes Jawa 250 de cross sont dérivées des modèles compétition de la marque produite par les usines Motokow. Toutefois, le taux de compression est plus élevé et le carburateur présente un diamètre de passage de gaz supérieur. Une modification apportée à la culasse permet de monter un système à double allumage, constitué en fin de circuit par 2 bougies entre les électrodes desquelles jaillissent simultanément 2 étincelles.

Toutes ces dispositions ont une heureuse influence sur le rendement qui se trouve considérablement augmenté.



Sur cette vue d'ensemble de la Jawa-cross 250 cc nous remarquons : l'important débattement de

la suspension avant, la forme du silencieux relevé vers l'arrière. Les 2 roues sont fixées par broche.

La boîte de vitesses comporte 4 rapports, très courts, comme l'exige le caractère spécial du moto-cross.

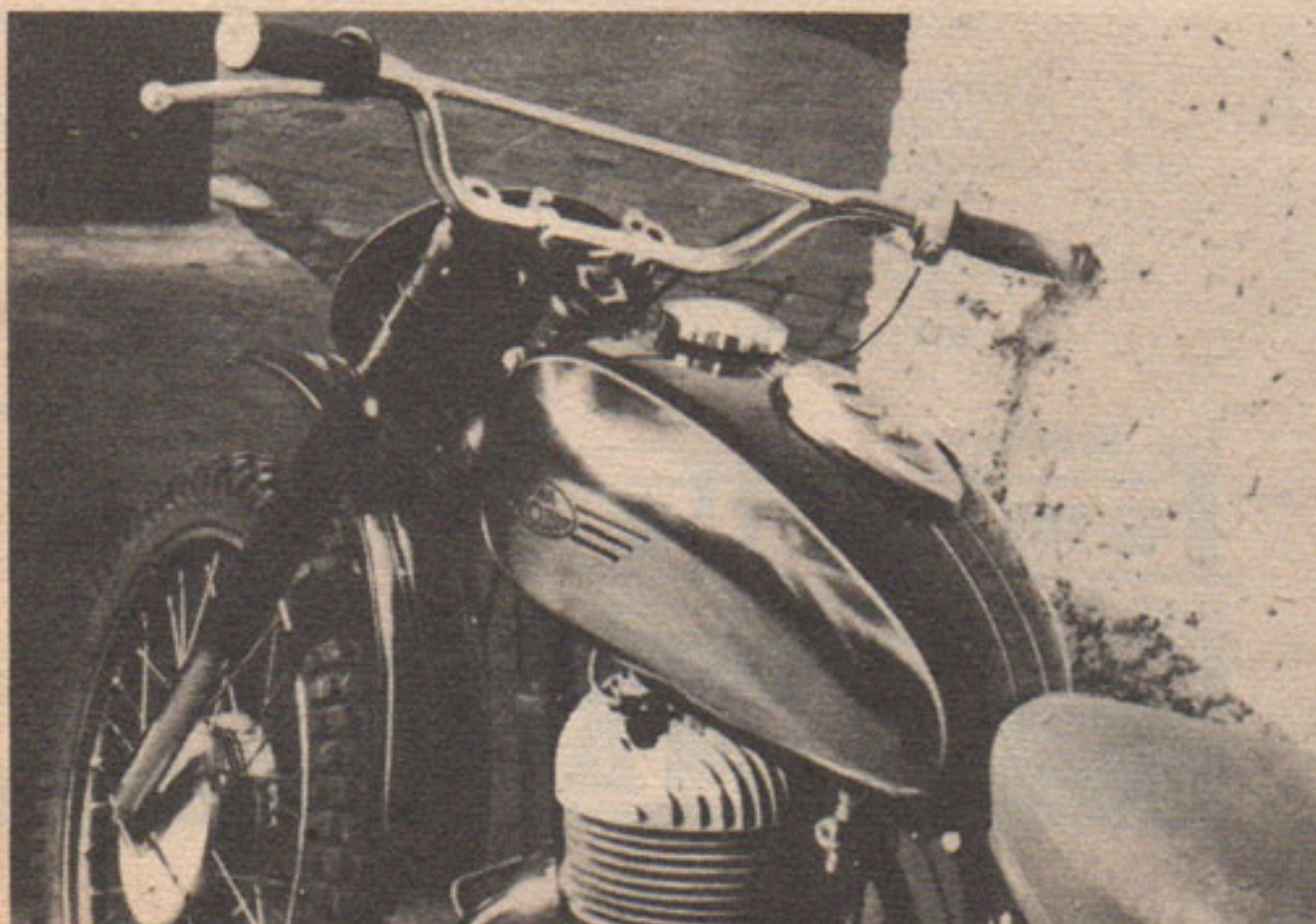
Les caractéristiques principales de la 250 Jawa-cross sont les suivantes :

Moteur 2 temps, refroidissement par air, monocylindrique, alésage 65 mm, course 75 mm, cylindrée 248,5 cm³. La puissance effective s'établit à 20 CV pour le régime de 5.250 tours/minute.

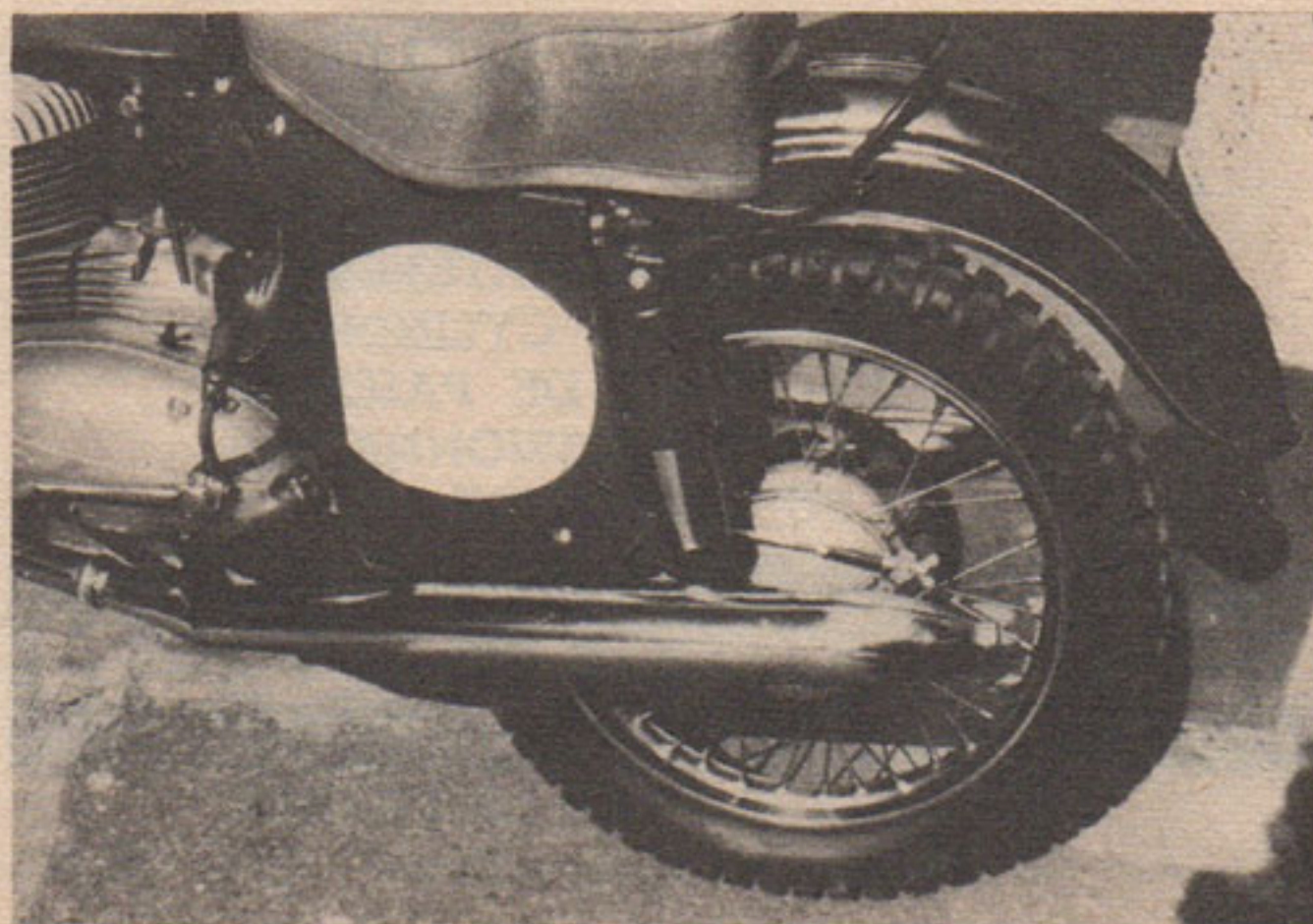
L'allumage réalisé par dynamo-batterie comporte sur ce modèle une petite modification. Afin d'alléger au maximum le poids de l'ensemble (total 125 kg) une batterie de dimension réduite est montée au lieu de la batterie normale.

Tous les autres détails techniques se trouvent mentionnés dans les légendes des illustrations de cette présentation rapide de la 250 Jawa-cross.

Un guidon bien dimensionné et entretoisé.

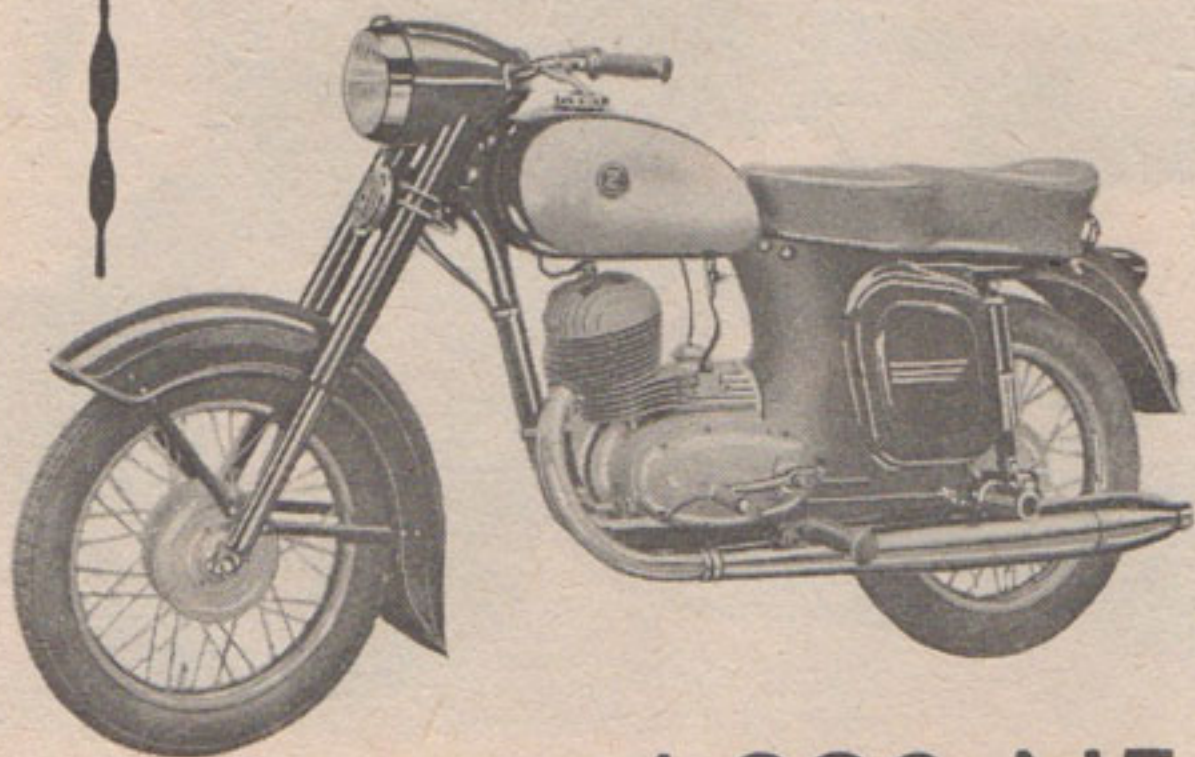


Le kick starter à pédale articulée, l'amortisseur de grand diamètre et le réglage rapide du frein arrière.



de 50 cc.
à 350 cc.

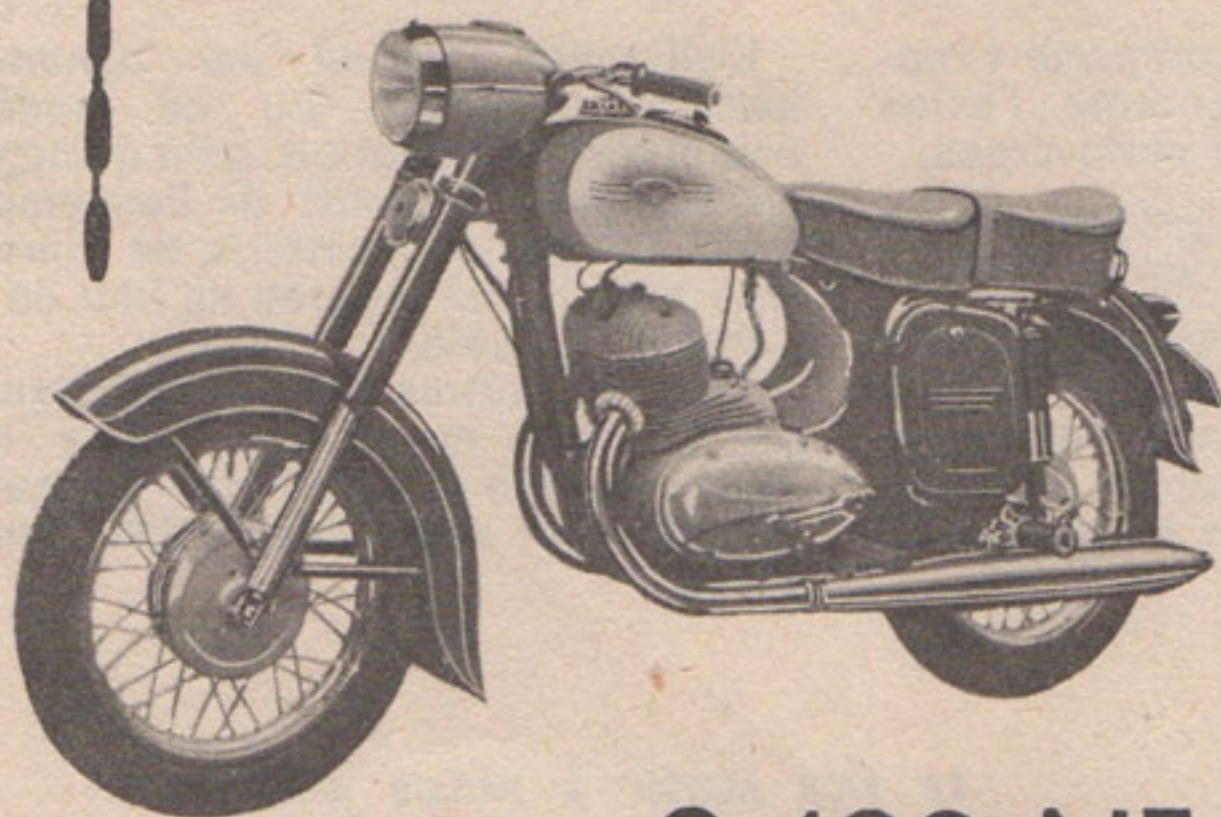
JAWA-CZ



125 cc. 1.830 NF

175 cc. 2.050 NF

+ T. L.



250 cc. 2.490 NF

350 cc. 2.820 NF

+ T. L.

LIVRABLES IMMEDIATEMENT
DANS TOUTES LES CYLINDREES
LARGES FACILITES DE PAIEMENT
LISTE DES CONCESSIONNAIRES
SUR DEMANDE

Ets Jacques POCH

IMPORTATEUR POUR LA FRANCE
127, Av. de Neuilly - Neuilly-s-Seine - MAI 61-70

Le calendrier sportif de
la **F.F.M.**

(suite des manifestations en 1961
dans les nos 226 et 227)

Mai 1961

28	INTER. SPEEDWAY ABENSBERG	O.M.K. ALLEMAGNE FED.
28-29	CIRCUIT DE VITESSE - KOPAR	A.M.S.J. YOUGOSLAVIE
28	MOTO-CROSS 250 CC CHAMPIONNAT (POLOGNE)	P.Z.M. POLOGNE
28	INTER. GRASENRENNEN BIENNE	F.M.S. SUISSE
28	Circuit de Vitesse	M.C. Cannes
28	Concentration	M.C. Forez-Donzy
28	GRAND PRIX DE FRANCE DE MOTO-CROSS A JONZAC	M.C. JONZACAIS
28	Moto-Cross Extra National Nozay, Championnat Petites Cylindres	C.M. Sucéen
28	Moto-Cross Extra National ..	M.C. Marcigny
28	Moto-Cross Extra National ..	Flèche Mot. Beynost
28	Moto-Cross Extra National ..	M.C. Montargois
28	Moto-Cross Extra National Méru	M.C. Méruvien
28	Moto-Cross Gauchin	M.C. Artois
28	Moto-Cross à Graulhet	M.C. Vauréen
28	Moto-Cross	M.C. El Biar

Juin 1961

Dimanches 4 - 11 - 18 - 25

1	CIRCUIT INTER. DEL LIDO GENOVA	F.M.I. ITALIE
1	INTER. SPEEDWAY OLEHING	O.M.K. ALLEMAGNE FED.
1-4	INTER. GST-VIERTAGEFAHRT REG.	A.D.M.R.V. REP. DEM. ALLEMANDE
1-4	INTER. ALPES AUTRICIENNES REG.	Æ.A.M.T.C. AUTRICHE
2	WORLD CHAT. SPEEDWAY (NORDIE FINAL)	S.V.E.M.O. SUEDE
2-3-4	XIV* VALLI BERGAMASCHE REG. INTER.	F.M.I. ITALIE
3-4	XII* RADUNO INTER. REPUBBLICA DI SAN MARINA - CITTA DI RIMINA	F.M.I. ITALIE
4	CIRCUIT DE BOLDERBURG	F.M.B. BELGIQUE
4	INTER. SCHLEIZER DREIECKRENNEN	A.D.M.R.V. REP. DEM. ALLEMANDE
4	INTER. SPEEDWAY OSIJEK	A.M.S.J. YOUGOSLAVIE
4	COURSE DE COTE DE LA FAUCILLE	A.C. HAUT-JURA
4	29* CIRCUIT DE REGULARITE DE L'AIN	U.M. AIN
4	2* Circuit de Régularité de la Bressaude	Ste Om. La Bressaude
4	Circuit de Vitesse des Essarts	M.C. Normandie
4	Côte de Chréa	M.C. Algérie
4	Circuit de Régularité de Provence	M.C. Marseille
4	Concentration	M.C. Gueugnonnais
4	Concentration	M.C. Montluçon
4	GRAND PRIX MOTO-CROSS 500 CC	U.A.M.K. TCHECOSLOVAQUIE
4	GRAND PRIX DES 250* CC CHAMPIONNAT	M.U.L. Grand Duché de LUXEMBOURG
4	XIV* MOTO-CROSS DE LA THUDINIE	F.M.B. BELGIQUE
4	INTER. MOTO-CROSS PREVOY	U.A.M.K. TCHECOSLOVAQUIE
4	INTER. GRASBAHNRENNER SCHEESSEL	O.M.K. ALLEMAGNE FED.
4	SAND TRACK RACE (CHAMPIONNAT EUROPE)	U.A.M.K. TCHECOSLOVAQUIE
4	MOTO-CROSS POULANGY, CHAMPIONNAT PETITES CYLINDREES ..	M.C. HAUT-MARNAIS

Les scooters

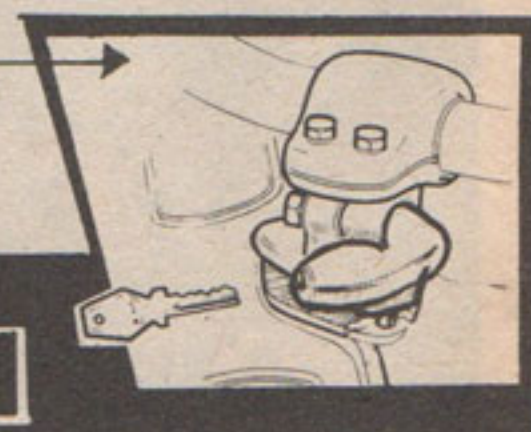
Lambretta

sont équipés en série avec

L'ANTIVOL



NEIMAN



du

MOTO-CROSS

Jusqu'à présent seules les épreuves et manifestations organisées dans les lieux ouverts à la circulation étaient dotées d'une réglementation. Celles qui sont organisées dans des lieux non ouverts à la circulation viennent de subir le même sort (« Journal Officiel » du 22 février 1961).

Motocycles qui en avait brièvement informé les clubs organisateurs dans son dernier numéro, y revient plus longuement ici.

Les épreuves, compétitions et manifestations sont classées en trois catégories :

1° Celles concernant les véhicules pouvant atteindre en un point quelconque du parcours une vitesse supérieure à 70 km/h.

2° Celles qui concernent des véhicules qui, compte tenu des caractéristiques du circuit ne peuvent atteindre une vitesse de 70 km/h et qui mettent en jeu soit pour un classement entre plusieurs concurrents, soit pour une performance isolée, la vitesse du véhicule ou l'habileté du conducteur (moto-cross, stock-cars, karting, trials, gymkhanas, etc.).

3° Celles comportant : soit la participation de véhicules qui, par construction ne peuvent dépasser 30 km/h, soit la participation de véhicules ne considérant pas l'habileté et l'adresse des conducteurs comme éléments d'appréciation (concours d'élégance, présentation de modèles, etc.).

Pour les moto-cross (2° catégorie) l'homologation du terrain est accordé par arrêté préfectoral. Elle peut être assujettie à la conclusion d'une enquête de commodo et incommodo, enquête obligatoire si la manifestation se déroule à l'intérieur d'une agglomération ou à proximité d'un ou plusieurs immeubles d'habitation.

La période pour laquelle l'homologation est accordée ne peut dépasser deux ans, mais elle est renouvelable. Par contre elle est toujours révocable.

Il est à noter que tous les terrains homologués par la F.F.M. sont considérés comme tels jusqu'au 31 décembre 1961.

L'homologation ne permet de disputer des épreuves sur le terrain choisi que si l'autorisation en a été accordée pour une ou plusieurs manifestations (de même nature). Eventuellement une autorisation, dite exceptionnelle, peut être délivrée pour une seule manifestation ayant

lieu sur un circuit non homologué mais occasionnellement aménagé à cet effet.

Pour que les intéressés ne risquent pas d'être pris de court, voici les délais à respecter :

Pour une demande d'homologation d'un terrain : trois mois avant la date de la première manifestation devant s'y dérouler.

Pour une demande d'autorisation sur un terrain homologué : 1 mois avant la première manifestation.

Pour une demande d'autorisation exceptionnelle sur un terrain non homologué : deux mois avant.

Quant aux pièces à fournir pour les dossiers correspondants, se reporter au numéro du « Journal Officiel » cité plus haut.

Police d'assurance

Les autorisations prévues ci-dessus ne prennent effet que lorsque l'organisateur a remis à la mairie une attestation prouvant qu'il a souscrit une police d'assurance.

Cette assurance garantit en cas d'accident, d'incendie ou d'explosion survenue au cours de la manifestation, les conséquences pécuniaires de la responsabilité civile de l'organisateur ou des concurrents envers le public et les membres du service d'ordre, ainsi, notons-le, que celles de la « responsabilité civile pouvant incomber à l'Etat, aux départements et aux communes pour tous les dommages causés par les fonctionnaires, agents ou militaires, ou leur matériel, mis à la disposition de l'organisateur ».

Par contre elle ne garantit pas la responsabilité d'un concurrent « à l'égard d'un dirigeant statutaire du club organisateur lorsque ce dirigeant est chargé d'une fonction quelconque pendant le déroulement de l'épreuve ou les essais préalables, pas plus d'ailleurs que la responsabilité de l'organisateur à l'égard des concurrents ou des concurrents entre eux, ou de deux-ci à l'égard de leurs préposés, salariés ou auxiliaires, lorsque ces derniers bénéficient, à l'occasion de cet accident, de la législation sur les accidents de travail ».

Limite de la garantie

La garantie est accordée, en ce qui concerne les dommages corporels, sans limitation de somme. Pour les dommages matériels elle est, pour chaque sinistre au cours d'une manifestation sportive, au moins égale à 500.000 NF s'il s'agit de véhicules à deux roues, et à 2 millions de NF s'il s'agit de véhicules à trois roues.

Calendrier de la F.F.M. (suite)

4	MOTO-CROSS DOMART-EN-PONTHIEU	M.C. PICARD
4	MOTO-CROSS D'AYEN	M.C. AYEN
4	Moto-Cross Extra National Vern d'Anjou	U.M. Anjou
4	Moto-Cross Extra National à Soucy	Sp. M.C. Sens
4	Moto-Sidecar-Cross Extra National Longwy	G.M.A.C. Lorrain
4	Moto-Cross Menez Bre-en-Pedernec	A.S.P.T.T. Saint-Brieuc

4	Moto-Cross Fontenay-le-Comte	M.C. Yonnais
4	Moto-Cross Meaux	M.C. Meaux
4	Moto-Cross	M.C. Cavailon
4	Grass-track Cyclomoteurs Villeneuve-St-Georges	Chots Sp. de Paris
10-11	24 HEURES DE WARSAGE ..	F.M.B. BELGIQUE
10-11-12	CONCENTRATION INTER. DE LANGENTHAL	F.M.S. SUISSE
11	INTER. SPEEDWAY ZRENJANIN	A.M.S.J. YOUGOSLAVIE
11	INTER. SPEEDWAY ZAGREB	A.M.S.J. YOUGOSLAVIE

MOTO-BALL

par Jacques BART

Regards sur la Bulgarie

Nos précédentes visites à ceux de nos voisins qui pratiquent le moto-ball nous ont montré les difficultés rencontrées par ce sport pour s'y développer. Cette fois nous aurons l'exemple d'une belle réussite qui encouragera ceux qui luttent à persévérer pour la progression du moto-ball dans leur pays.

Les débuts du moto-ball en Bulgarie eurent lieu en 1957 à Pomdrié, petite ville ancienne au bord de la mer Noire. C'est là qu'un jour de fêtes, quelques membres du club local se rassemblèrent et après avoir essayé plusieurs jeux, s'amusèrent à taper dans un ballon, montés sur leurs motos. La même année des essais eurent lieu en un ou deux autres endroits, mais le tout sans résultat ; ce n'est que le 6 juin 1958, à Sofia, que fut organisée la première compétition entre deux équipes comprenant des motocyclistes connus de la capitale et désireux de montrer la qualité de leur technique.

L'intérêt manifesté fut bientôt si grand que la Fédération Bulgare de Motocyclisme dut s'y intéresser et étudier les conditions nécessaires au développement de ce sport.

Les clubs organisaient des visites et des rencontres réciproques, comme, par exemple, Varna, Bourgas, Roussé, Blagoedgrad, Haskovo, etc. ; cependant au mois de mai 1960 fut institué le championnat de moto-ball de Bulgarie. L'équipe gagnante reçoit une Coupe qui devient sa propriété si elle la conserve trois ans.

Le championnat se dispute par zone comme en France, toutefois il y en a quatre au lieu de deux : les deux zones Nord et Sud sont en effet subdivisées chacune en deux demi-zones : Nord-Est - Nord-Ouest - Sud-Est - Sud-Ouest.

C'est ainsi qu'à la fin du mois de septembre 1960 Razgrad, Pavlikéni, Haskovo et Madan arrivaient à la première place dans les zones citées. Ils se rencontrèrent donc à Haskovo les 1 et 2 octobre pour le classement final. Le premier jour Razgrad l'emporta sur Pavlikéni tandis que Madan perdait contre Haskovo qui enleva finalement le championnat le lendemain.

La victoire d'Haskovo n'est pas tellement surprenante lorsqu'on connaît l'engouement dont est devenu l'objet le moto-ball dans la région de cette ville où il est maintenant le sport n° 1 après avoir détrôné le foot-ball.

D'ailleurs en 1959, avant la création du championnat, Haskovo sur 24 matches joués, en avait gagné 23, ne concédant la nullité que pour une rencontre.

On voit que le moto-ball a pris, en Bulgarie, un départ foudroyant.

L'équipe de l'Auto-Moto-Club de Haskovo, premier possesseur de la Coupe en 1960.



Il ne rencontre pas de difficultés notoires dans son développement, le souci d'obtenir un nombre suffisant de machines du type souhaité étant la plus grande préoccupation.

La très grande majorité des motos appartient aux auto-moto-clubs, qui pourvoient complètement à leurs propres besoins grâce à leurs revenus provenant de cours pour chauffeurs, de compétitions, etc. De ce fait les équipes n'ont pas de difficultés financières ou matérielles.

Les machines utilisées font 125 à 250 cc : ce sont des monocylindres de 8 à 15 CV. De nombreux types sont employés : Jawa vieux modèle, K 55 de 125 cc (U.R.S.S.), MZ 175 cc (R.D.A.). Certaines équipes ou clubs préfèrent des motos de moindre dimensions à cause de leur plus grande légèreté et de leur mobilité supérieure. D'autres se servent de machines de 250 cc, plus puissantes, pour le trio d'attaque, et de 125 cc pour la défense.

Les seules modifications apportées aux machines consistent dans le retrait des accessoires superflus, de même les garde-boue sont diminués.

Les équipes utilisent les stades et les terrains de foot-ball. Les journaux locaux illustrent par des photos toutes les rencontres de moto-ball et la presse de la capitale donne de brèves informations, mais sans fournir de détails.

Le nombre des spectateurs augmente continuellement, particulièrement dans les petites villes où le choix des compétitions est faible. Pour certains matches on enregistre 7, 8.000 et même jusqu'à 15.000 entrées.

Pour améliorer sans cesse leur jeu, les équipes s'entraînent très sérieusement. Cet entraînement se déroule généralement de la façon suivante : préparation des machines, jeu individuel avec la balle pour acquérir la technique et la maîtrise du ballon avec les deux pieds, exercice de tir au brif, entraînement à deux ou trois et jeu d'ensemble avec tous les joueurs pour progresser au point de vue tactique.

Pour parfaire leur technique, les joueurs bulgares aimeraient rencontrer des équipes étrangères ce qui ne leur a pas été possible jusqu'à présent car le moto-ball n'est pas répandu dans les pays avoisinants. Aussi les équipes françaises désireuses de se rendre en Bulgarie pour y disputer des matches seront-elles les bienvenues. Et nous espérons que les dirigeants de l'U.F.C.M.B., qui s'y emploient, parviendront avec la Fédération Bulgare de Motocyclisme à organiser une rencontre pour cette saison.

Passé du ballon entre deux joueurs de Razgrad lors du Championnat Républicain à Haskovo.





EN ALGÉRIE

de notre correspondant : Y. CHEVALIER

LE RALLYE ALGER-HASSI-MESSAOUD-ALGER

Pour la 3^e fois consécutive, le Moto-Club d'Algérie a fait disputer son concours de régularité annuel Alger-Hassi-Messaoud (Sahara). C'est une épreuve extrêmement difficile, patronnée par les firmes B.P., Total, Esso, Shell, Thomson-Houston et Pernod et qui n'est pas à la portée de tous.

Outre la chaleur et les vents de sable que l'on rencontre sur certains parcours, les pilotes ont à soutenir une moyenne variant entre 80 et 110 km/heure.



La première année, 20 concurrents prenaient le départ, 8 seulement terminaient l'épreuve.

Cette année, le déchet fut moins important, puisque sur 38 partants, comprenant plusieurs militaires et C.R.S., 22 parvenaient à Alger où les participants devaient disputer une épreuve d'accélération freinage pour départager les ex-aequo. On a peut-être tendance à critiquer cette particularité du règlement, où certains voient leurs efforts compromis, à la suite d'un mauvais départ sur quelques dizaines de mètres.

Gillet vainqueur l'an passé sur 500 B.M.W., n'eut pas, en raison de ce qui précède, la place à laquelle il pouvait prétendre.

Cela n'enlève rien, au contraire, à la magnifique performance réalisée par Robert Assante sur 500 cc Matchless, vainqueur au classement général.

Pierre Vrillon et madame, firent, comme l'an passé, une excellente démonstration sur leur side 500 B.M.W.

Le club Motocycliste de la Sûreté Nationale a 8 concurrents classés dans les dix premiers sur 750 cc Ratier.

Classement général

1. Roland Assante Matchless 500 cc ; 2. Gillet ; 3. Marchetti ; 4. Gosp ; 5. Benabdallah ; 6. Chinchilla ; 7. Dura ; 8. Hebmann ; 9. Pécourt ; 10. Ascensi ; 11. Erny ; 12. Sauvaire ; 13. Guiot ; 14. Buttigieg ; 15. Guillet ; 16. Toutain ; 17. Belgrange ; 18. Danot.

La coupe Esso et la Coupe du Délégué Général de l'Algérie sont attribuées à Assante Robert.

En l'absence du président Ciancio qui disputait le circuit de vitesse de Pau, la direction de la course avait été confiée à René Rovira, qui s'est fort bien acquitté de sa tâche.

CONCOURS TECHNIQUE DE LA PETITE CYLINDRÉE

Nous rappelons à nos lecteurs que le VI^e Concours Technique International de la Petite Cylindrée aura lieu les 19, 20, 21 mai prochain.

Les organisateurs ont obtenu la participation effective de nombreuses marques étrangères. Espérons que cette fois les constructeurs français sauront saisir l'occasion de confronter leurs productions avec celles des pays voisins.

L'épreuve de nuit du Moto-Club des cheminots sera placée sous le contrôle de la Prévention Routière, afin de permettre le contrôle de l'efficacité de tous les moyens susceptibles d'accroître la sécurité des usagers sur les routes la nuit : vêtements, casques à bandes lumineuses et tous accessoires.

D'autre part les services techniques de la Préfecture de Police de la Seine assureront le contrôle du son.

En outre les Etablissements Cibié seront chargés du contrôle de l'éclairage.

Ainsi le VI^e Concours Technique prend une signification encore plus précise que les années passées.

FEDERATION FRANCAISE DE MOTO- CYCLISME

L'Assemblée Générale de la F.F.M. s'est tenue le samedi 25 Février 1961 à 9 h. 30 à l'Automobile Club de France 8 Place de la Concorde, sous la Présidence de Monsieur PEROUSE Président du Comité de Direction.

L'Assemblée Générale a d'une part approuvé les comptes de l'année écoulée et le projet de budget pour 1961 et d'autre part procédé à des élections pour renouvellement partiel au Comité Directeur.

Tous les membres sortants ont été réélus savoir :

MM. BOUVET L.M.R. Ile-de-France, BROYER L.M.R. Algérie, DERIEN L.M.R. Poitou, FIGAREDE L.M.R. Flandres, FRAGNAUD L.M.R. Guyenne, SINEGRE-DAVID L.M.R. Pyrénées.

En outre ont été élus : MM. GAUTIER L.M.R. Anjou, GIROUD L.M.R. Dauphiné, GOUET L.M.R. Bourgogne, PAQUET L.M.R. Franche-Comté.

Au cours de la réunion du Comité Directeur qui a suivi l'Assemblée Générale, les membres du Bureau ont tous été réélus :

Président : M. A. PEROUSE
Vice-Présidents : MM. R. BOUVET, L. BROYER, M. CORNET, M. VIOLET.
Secrétaire Général : M. G. CANTALICE
Trésorier M. M. GRAVEREAUX.

Le Comité Directeur a décidé de la création de deux grandes Commissions qui prendront la direction effective l'une des Sportifs et l'autre des Usagers.

Monsieur Roger BOUVET a été élu Président de la Commission Sportive Nationale.

Monsieur Michel GRAVEREAUX a été élu Président de la Commission des Usagers.

En dehors des Membres du Bureau qui font de droit partie de toutes les Commissions les personnes suivantes ont été élues dans ces deux Commissions :

COMMISSION SPORTIVE NATIONALE :
MM. ACAT, DERIEN, FRAGNAUD, GAUTIER, GOUET, LENOBLE, LESUEUR, MOREAUX, PAQUET, RION, SIMEON.

COMMISSION DES USAGERS : MM. DOTTO, FIGAREDE, GIROUD, LARTIGA, MASSON, ROY, SINEGRE-DAVID.

MOTO-CLUB DE THOMER-LA-SOGNE

C'est le M.C. de Thomer-la-Sogne qui est chargé d'organiser le Championnat d'Europe des 250 cc ainsi que le Championnat National de cette catégorie.

Thomer le 7 mai prochain sera le rendez-vous de tous les sportifs amateurs de moto-cross.

GRAND PRIX DE LA SARRE A SAINT-WENDEL

Le IX^e Grand Prix de la Sarre se déroulera le 7 mai sur le circuit de Saint-Wendel. C'est la deuxième épreuve comptant pour le Championnat d'Allemagne de vitesse toutes catégories. Parallèlement et pour la première fois les 50 cc participeront à la Coupe d'Europe des 50 cc.

Ces dernières devront couvrir 15 tours du circuit.



Sous cet emblème se sont rapprochés des BMWistes de toutes les contrées de France, d'Algérie, du Maroc et même des Etats-Unis.

Différemment des autres associations motocyclistes le B.M.W.-Club est une confrérie réservée à tous ceux qui roulent sur une B.M.W.

ACTIVITES

C'est le dimanche 14 mai prochain que le B.M.W.-Club participera à une sortie-promenade organisée par le Moto-Club Châtillonnais. Cette sortie commune dont l'initiative revient à nos amis de Châtillon aura pour but le village de Freneuse situé en bordure de la Seine près de Bonnières et sera agrémentée d'un rallye-surprise.

De plus amples détails quant aux horaires et lieu de rendez-vous seront fournis lors d'une prochaine réunion.

STRASSEN FREI FÜR B.M.W.

La sortie majeure de cette année sera la participation du B.M.W.-Club de France au rallye concentration organisé par l'usine B.M.W.

Fière et encouragée du succès de la concentration qu'elle organisa à l'occasion du Salon de Francfort en septembre dernier et qui rassembla quelques 400 motos (plus que lors du dernier rallye international de la F.I.M.) l'usine bavaroise espère regrouper des B.M.W. de tous les pays d'Europe à Kempten (Bavière) les 20 et 21 mai prochain.

« STRASSEN FREI FÜR B.M.W. » (route libre pour B.M.W.), tel est le thème de cette concentration à laquelle chaque B.M.Wiste ne peut manquer de participer.

Saluons l'heureuse initiative de l'usine allemande qui a compris qu'il est du devoir des constructeurs d'encourager et de favoriser le tourisme à moto ainsi que de provoquer les contacts et échanges internationaux entre motocyclistes de tous pays.

Soulignons que pour participer à ce rallye il est nécessaire de s'y être préalablement engagé et évidemment de posséder une B.M.W.

De plus amples précisions seront fournies lors d'une prochaine réunion.

LONDRES LE 14 JUILLET

A la suite des records B.M.W. de l'équipe M.L.G. des contacts ont été pris.

A la suite de la venue à Paris de l'équipe M.L.G. pour les records, des contacts ont été pris avec MM. Lock et Motler animateurs de la B.M.W. à Londres. Par leur intermédiaire notre club entre en rapport avec le B.M.W.-Club de Londres afin de mettre sur pied une sortie dans la capitale anglaise.

Cette randonnée prévue pour le 14 juillet, ne manquera pas d'attrait et dès lors nous demandons à nos membres de retenir ce week-end qui bénéficie d'un pont.

CARENAGE POUR B.M.W.

Le carénage n'est plus strictement réservé aux machines de course et à la compétition. Depuis que le polyester est devenu une matière industrielle, le carénage peut être fabriqué en série.

Celui que nous présentons est fabriqué dans l'île de Man par Peel. Cette firme s'est spécialisée dans la fabrication des carénages. Géographiquement bien placée cette usine s'est ingéniée à produire des carénages pour la course. Comment ne pas être gagné par la compétition lorsque l'on demeure sur le circuit même du T.T. Peel équipe la majorité des pilotes anglais et c'est Geoffrey Duke — autre résident de l'île de Man — qui essaye les nouveaux modèles. Puis Peel entreprit la fabrication de carénages pour machines de tourisme.

Ce modèle est spécialement destiné aux B.M.W. R 50, R 50 S, R 60 et R 69 S. Les avantages d'une carène bien conçue sont bien connus: protection, gain de vitesse, diminution de la consommation. Néanmoins nous avons tenu à « tester » le Peel. A Monthléry nous avons obtenu un gain de vitesse de 5% avec une R 50 et une diminution de la consommation de près d'un litre (0,9 litre à 100 km/heure).

A CLERMONT-FERRAND

les 19-20-21 Mai

GRAND PRIX DE FRANCE DE VITESSE

Organisé par le M.C. d'Auvergne, le Grand Prix de France se déroulera sur le circuit de Montagne d'Auvergne les 19, 20, 21 mai prochain.

Le Grand Prix de France est une manifestation sportive internationale par invitation réservée aux conducteurs invités par le club organisateur.

Les motocycles admis sont les motocycles ou trois roues des classes ci-après, telles que définies à l'article 48 du Règlement National de la F.F.M. et dans l'annexe B du Code Sportif International de la F.I.M.

Catégorie A. — Motocyclottes (véhicules à deux roues en ligne).
Classe 125 cc au-dessus de 100 et jusqu'à 125.

Classe 250 cc au-dessus de 250 et jusqu'à 350.
Classe 500 cc au-dessus de 350 et jusqu'à 500.

Catégorie B. — Motocyclottes (véhicules à trois roues, side-cars, cycles-cars).

Classe 500 cc au-dessus de 350 et jusqu'à 500.
Le circuit de montagne d'Auvergne à Clermont-Ferrand représente 8.055 m.

Le nombre maximum de partants autorisé pour chaque course est fixé à 25 en solo et 25 en side-cars.

Les distances imposées pour chaque classe sont les suivantes :

Classe 125 : 13 tours du circuit soit 104,715 km
Classe 250 : 15 tours du circuit soit 120,825 km
Classe 500 : 16 tours du circuit soit 128,880 km
Classe 3 roues : 13 tours du circuit soit 104,715 km.

REGLEMENT PARTICULIER DE LA COURSE RESERVEE AUX MACHINES DE LA CLASSE 50 CC

Article premier — Dans le cadre du Grand Prix de France de Vitesse le Moto-Club d'Auvergne organisera le 20 mai 1961 sur le Circuit de Montagne d'Auvergne à Clermont-Ferrand une épreuve pour motos de 50 cc.

Art. 2 — La longueur du circuit est de 8.055 m, largeur 7 m.

Art. 3 — Motocycles admis :
Classe 50 cc : jusqu'à 50 cc.

Art. 4 — Capacité nationale.

Art. 5 — Engagements (course par invitation).
Ouverture à partir de la publication du présent règlement, clôture le 5 mai 1961.

Droits : 20 NF remboursable aux concurrents ayant accompli 1 tour en course.

Lieu de réception : Moto-Club d'Auvergne, 77, boulevard Gergovia, Clermont-Ferrand (Puy-de-Dôme).

Le M.C.A. se réserve le droit d'annuler cette course si le nombre des partants était inférieur à 15.

Vérification : le samedi 20 mai à 10 heures.

Art. 6 — Entraînements : le 19 mai 1961 entre 13 heures et 18 heures.

(Pendant les essais les machines devront être munies de plaques numérotées réglementaires qu'elles porteront pendant la course.)

DISQUES NOIRS, LETTRES BLANCHES

Art. 7 — Courses : classe 50 cc : 4 tours soit 32,220 km.
Départ à 15 h 20 le 20 mai 1961.

Art. 8 — Classement : nombre de tours pour être classé : 2.

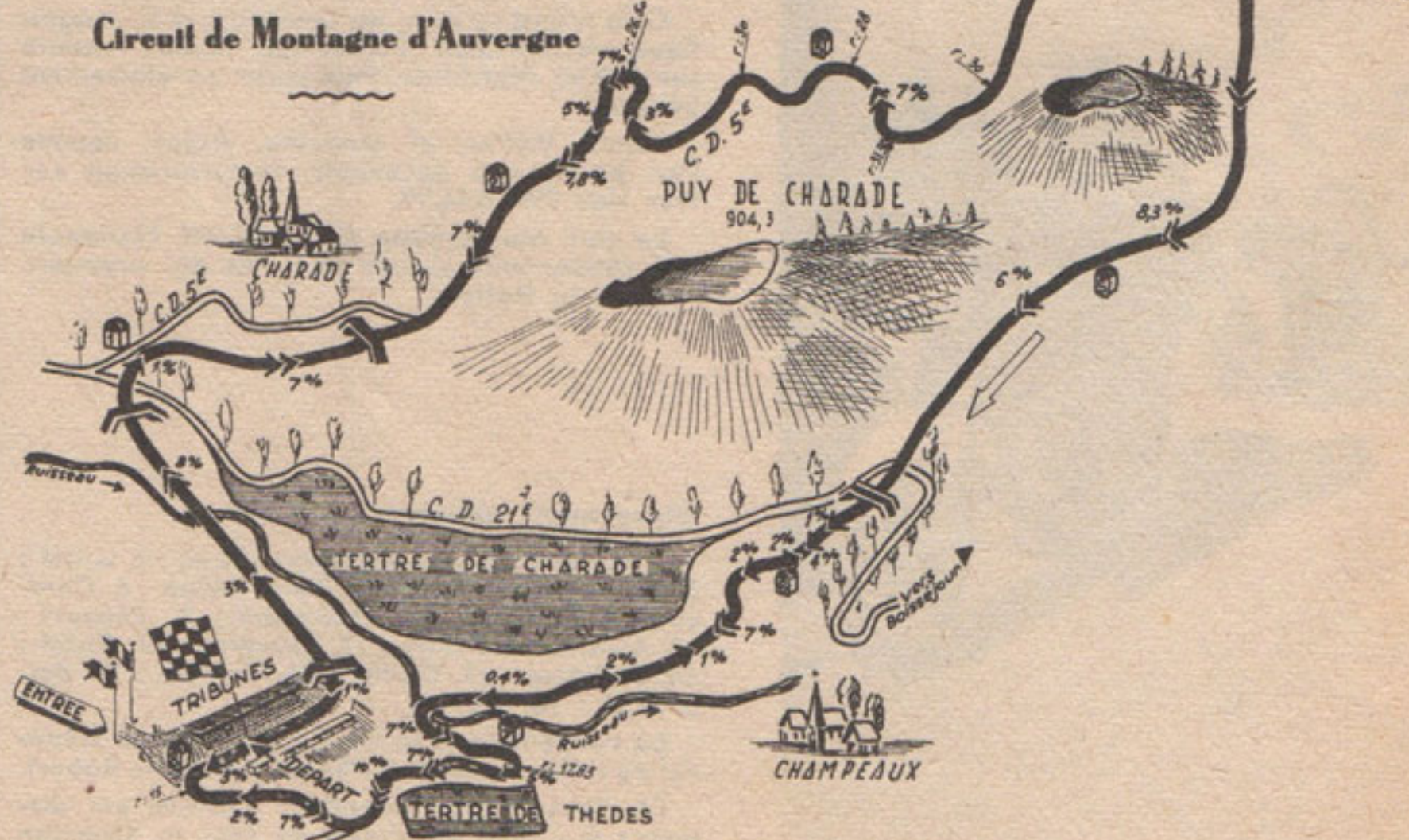
Art. 9 — Assurances : conformes aux prescriptions de l'arrêté du 18 octobre 1955 (police modèle A).

Le circuit est situé au Sud-Ouest de Clermont-Ferrand à 4 km à vol d'oiseau de la ville.

Longueur	8.055 m
Largeur minima	7 m
Plus grand alignement	587,60 m
Rampe maximum	10 %
Pente maximum	7,8 %
Nombre de virages	52

1.500 m à 2.500 m de route se déroulent sous les regards des spectateurs dont la sécurité est totale grâce aux tertres naturels qui bordent la route.

Grand Prix de France Motocycliste



RENOUVELLEMENT DU COMITE DE L'A.M.C.F.

Voici la composition du nouveau Comité de l'A.M.C.F. à l'issue de l'Assemblée Générale du 15 février dernier.

Président : M. VIMONT ; Vice-Présidents : MM. G. MIENEE, R. LESNE, R. DOUX ; Secrétaire Général : M. G. LAUNAY ; Secrétaire adjointe : Mme M.-L. LAUNAY ; Trésorier : M. M. LE ROY ; Trésorière adjointe : Mme S. LE ROY ; Administrateurs : MM. P. ROSIGNOL, M. DELACHERCHE, G. COUTURIER ; Chef des Commissaires : M. J. COGNÉRAS - Commissaires techniques A.M.C.F. : MM. L. MELOUA, L. CHAUVIGNON ; Délégué à la Commission Touristique : M. P. MACLE ; Délégué à la Presse : M. M.-L. LAUNAY ; Délégué à la L.M.I.F., titulaire : M. G. MIENEE ; Délégué à la L.M.I.F. suppléant : M. M. LE ROY ; Comité d'Honneur de l'A.M.C.F. Président : M. F. ULMER.

★

LES COUPES EUGÈNE MAUVE

Les « Coupes E. MAUVE » seront organisées à la date du 30 avril, en matinée seulement, avec le concours de l'U.S.A.

Ces courses auront lieu sur l'autodrome de Linas-Monthléry, sur le 3,333 km avec une chicane Goulet Nord, sur 20 tours de circuit.

Les catégories admises, 125, 175, 250, 350 et 500 en course et sport.

Les engagements seront reçus ainsi que les demandes d'engagement, chez M. le Président VIMONT, jusqu'au 22 avril, 83, rue Lamarck, PARIS-18^e. CLI. 26-57 accompagnés des droits d'assurance soit : 40 NF par inscription.

★

MOTO-CLUB DU MORBIHAN 18^e Moto-Cross de Vannes

Le Moto-Club du Morbihan organisera le 14 mai prochain son grand moto-cross annuel sur le terrain du Pont-d'Argent.

Rappelons que c'est sur ce même terrain du Pont-d'Argent que se déroulèrent le 6 septembre 1959 les épreuves du Championnat de France catégorie 250 cc. Le tracé répond donc précisément aux normes imposées pour les grandes épreuves. Crossmen anglais et allemands connaissent bien le circuit, l'Anglais Lee en particulier.

L'épreuve sera réservée aux catégories 250 cc (catégorie a) et 500 cc (catégorie b). Le déroulement des épreuves se fera dans l'ordre suivant et comportera deux manches et une finale pour chaque catégorie (longueur du circuit 1.018 m).

Catégorie a (250 cc) - 1^{re} manche : 10 tours ; 2^e manche : 13 tours ; finale : 13 tours.

Catégorie b (500 cc) : 1^{re} manche : 12 tours ; 2^e manche : 12 tours ; finale 15 tours.

De nombreux spécialistes du moto-cross ont fait parvenir leur demande d'engagement et lors d'une récente visite au Moto-Club du Morbihan nous avons rencontré le Président Le Hir qui était bien embarrassé pour sélectionner un plateau homogène.

Parmi les champions retenus nous avons noté Trémion Laurent, Charrier Robert, Desbois Michel, Goussard Pierre, Lebreton Raymond, Godey, Houdoux, Challet, Valent et René Norbert pour la catégorie 250 cc.

Et :

John Hall (Australie), Russ Backer (U.S.A.), Rasmussen (Danemark), Andrew Lee (Grande-Bretagne) et nos meilleurs internationaux français dont Hazianis, Godey, Chaberlot, Desbois, Despretz, Pasquiou, Julienne, en catégorie 500 cc.

En outre il est probable que l'espoir local Guillo, actuellement en A.F.N., fera à cette occasion une brillante rentrée.

Le comité directeur du Moto-Club du Morbihan est composé comme suit :

Président : M. André LE HIR ; Vice-Présidents : MM. LE BRUN et Louis MAHEO ; Secrétaire Général : M. ADAM Denis ; Trésorier général : M. PATEK François ; Commissaires sportifs : LE PENVEN Francis, DUCHESNE Louis, ROUXEL Ferdinand ; Délégué au tourisme : M. FOSSARD ; Délégué au matériel : GUILLO Armel.

Souhaitons que le moto-cross du 14 mai connaisse un succès au moins égal à celui des manifestations passées qui réunirent jusqu'à 12.000 spectateurs...

G.E.B.

LES ACTIVITES DU SCOOTER-MOTOCYCLE-CLUB DE NICE COTE-D'AZUR

Nous parlions il y a quelque temps (à l'occasion de la remise des casques de champions de Provence) de l'activité et des projets du Scooter-Motocycle-Club de Nice. Nous pouvons dire aujourd'hui que le programme se réalise dans les meilleures conditions.

Le point principal qui mérite d'être signalé est l'heureuse issue d'un litige qui l'opposait à un autre Club de Nice dont le titre offrait quelques similitudes avec le nôtre et pouvait prêter à confusion. A la suite d'un arrangement entre les deux Comités directeurs, le Moto-Scooter-Club de Nice prendra désormais l'appellation suivante : Scooter-Motocycle-Club de Nice Côte-d'Azur.

Sur le plan purement sportif ; nous annonçons la participation à différentes concentrations et rallyes.

Le bilan est des plus encourageants.

CONCENTRATION DU CENTAURE CLUB DE NICE (5 mars) : 1^{er} des Alpes-Maritimes et plus grand nombre de machines ; 3^e au classement général.

RALLYE FOIRE DE NICE (12 mars) : 11 engagés, 11 à l'arrivée dont voici le classement :

Scooter 125 cc : 2^e PIGNON (Rumi) ; 3^e DAUCHE André (Lambretta-Bernardi) ; meilleur temps course de côte, 4^e DAUCHE Michel (Lambretta-Bernardi).

Moto 125 cc : 2^e PORION (Guillet) ; 3^e TOSELLO (Terrot) ; 5^e CARLOTTI (Guillet).

Moto 175 cc : 1^{er} KROUKOSKI (Terrot) ; 2^e LEMBLE (Terrot) ; meilleur temps course de côte,

Moto 250 cc : 2^e ANDREOTTI (Peugeot) ; 3^e MARTIN (Puch) ; 5^e CHIANEA (N.S.U.).

RALLYE PARIS-NICE (18 et 19 mars) : le seul engagé LEMBLE (175 Terrot) termine 3^e de la catégorie et 4^e au classement général.

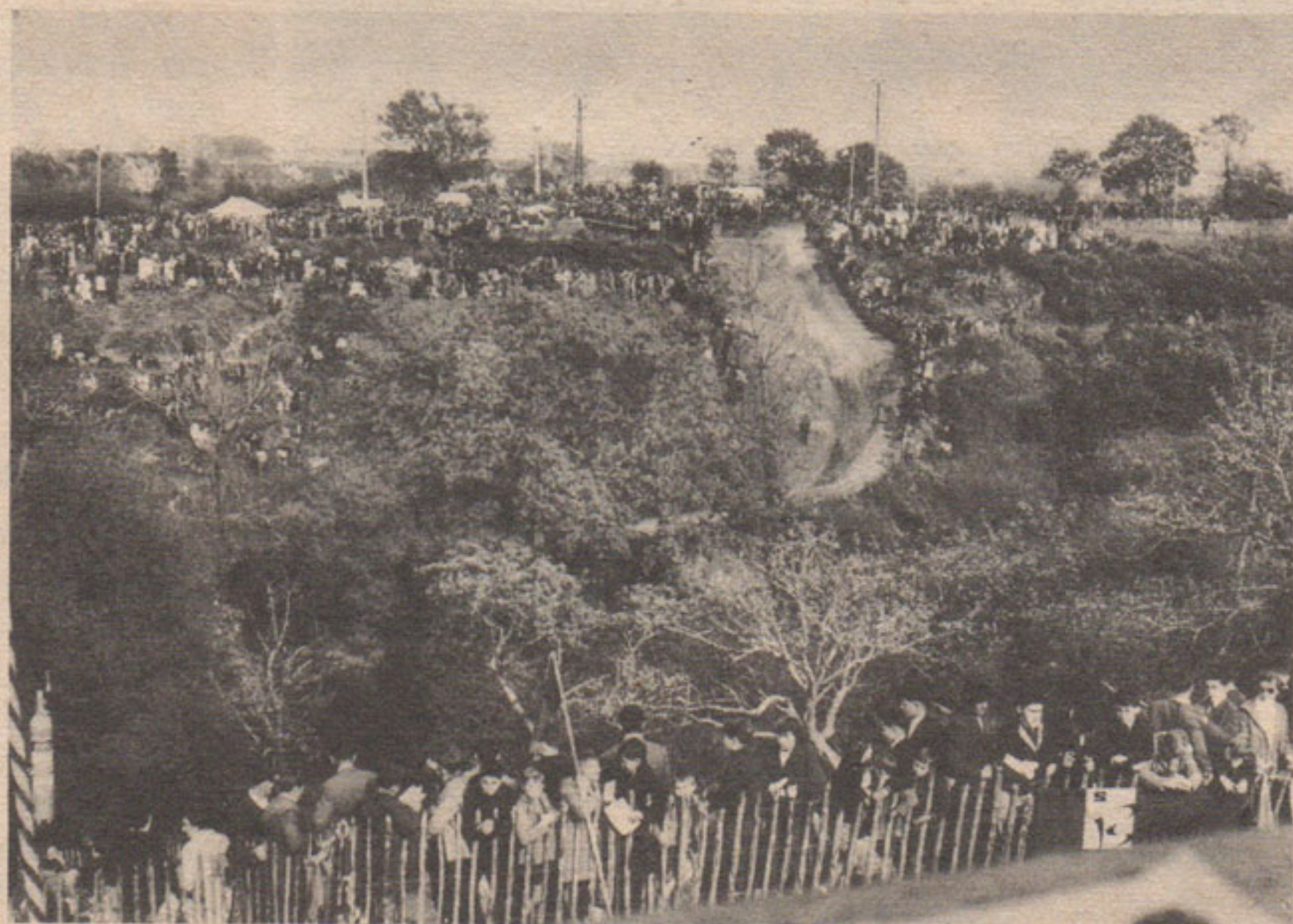
CONCENTRATION DE GRASSE (19 mars) : 33 participants. Premier Club des Alpes-Maritimes.

Au gymkhana par équipe de trois, le M.S.C.N.C.A. remporte la 4^e place avec MM. SICART, VIANO, BELIARDO. Une équipe de jeunes qui promet !

Dans les projets futurs : une sortie de deux jours pour les fêtes de Pâques : visite au barrage de Serre-Ponçon avec retour par le mont Ventoux, Fontaine du Vaucluse et les gorges du Verdon. Une belle journée en perspective.

Ci-dessous :

Vue générale du terrain du Pont d'Argent à Vannes sur lequel se disputèrent en 1959 les éliminatoires et la finale du Championnat de France 1959 catégorie 250 cm³.



MOTO-CLUB PHOCÉEN

A l'issue de l'Assemblée Générale du 12 mars, la composition du bureau 1961 est la suivante : Présidents d'Honneur : MM. Roger LEBERT, Jean PIERY, Marius OLIVA, Humbert PISCAGLIA, Umberto DELBONO ; Membres d'Honneur : MM. Otto, Werro, Antoine RESTORI, Joseph SIFFREDI, Jean-Pierre GALY ; Président : M. Jean TAVAN ; Vice-Présidents : MM. Marcel AYMARD ; Gilbert DELLAVALLE, Louis BLANC ; Secrétaire Générale : Mlle Jeanine TAVAN ; Secrétaire : Mme Lucienne VENCHI ; Trésorier : M. Paul GAGNEUX ; Vice-Trésorier : M. Lucien GARDET ; Directeur sportif : M. Emile ROUBAUD ; Directeur sportif adjoint : M. Louis HERMERT ; Chronométrateur : M. Laurent PHILIBERT ; Chronométrateur adjoint : M. Joseph VENCHI ; Délégués à la presse : Mlle Jeanine TAVAN, M. Louis HERMERT ; Délégués au tourisme : MM. Maurice BARTHOLOMAEUS, Roland SANTERO ; Délégués à la propagande : MM. Antoine CAMPOURCI, Maxime CASIMIR ; Conseillers : MM. Jean ROUBAUD, Marcel CANEPA, Michel YAGUE, Jean-Jacques MARCY, Laurent MORELLI, Jean-Jacques BOUCHERE.

Adresser la correspondance : soit chez Monsieur Jean TAVAN, Président, 4, Boulevard Th. Turner, MARSEILLE-6^e, soit à la Permanence : Monsieur Marcel AYMARD BAR SUR LE POUCE, 94, Cours Lieutaud, MARSEILLE-6^e.

★

APRES LE "8^e TRIAL INTERNATIONAL CLAMARTOIS disputé le 19 Février 1961"

Cette vaste organisation, cette année sur le plan international pour la seconde fois, a connu un très gros succès sportif et populaire, c'est vrai que nous avons encore bénéficié d'une belle journée presque inespérée en Février, du reste à ce sujet la course s'est jouée sans les difficultés que nous aurions aimées pouvoir présenter aux concurrents, et du reste à ce sujet l'épreuve s'est terminée une heure au moins avant que prévue en raison des conditions atmosphériques.

Sur le plan sportif nous avons réuni un chiffre rarement atteint de plus d'une centaine de pilotes, dont 22 étrangers représentant quatre Pays dont cette année les Britanniques avec une équipe la plus forte dans le sens propre du mot 10 concurrents. Le tracé était parfait (un peu facile par les conditions exposées ci-dessus) mais des zones très valables de l'avis même des spécialistes étrangers et des Anglais en particulier, c'est dire que le Trial français ne va pas si mal. Le slalom qui cette année était emprunté à chaque tour a bien plu aux spectateurs qui ne veulent pas s'aventurer dans le bois. Tous les concurrents, les étrangers y compris, ont été surpris du sérieux de notre organisation, du respect des horaires, etc... et ont vivement félicité les Organisateurs.

Le 8^e TRIAL INTERNATIONAL CLAMARTOIS est terminé, et il n'a déçu personne bien au contraire. Vive la neuvième édition !

Le Président-Fondateur : Gabriel CANTALICE

CHRONIQUE DE L'OCCASION

par Le Chaland.

Les enseignements de notre cote d'occasion.

Le volumineux courrier provoqué par la publication de notre « Marché de l'occasion » nous incite à ouvrir une nouvelle rubrique dans laquelle nous allons donner quelques indications sur l'art d'acheter un motorcycle d'occasion. En outre, nous déterminerons les modalités d'achat entre vendeurs et acquéreurs, les défauts que certains véhicules présentent après un plein emploi de plusieurs années.

Le parc motocycliste.

Le parc motocycliste a nettement progressé depuis 15 ans, mais si les statistiques de fabrication sont régulièrement publiées par la presse spécialisée, certaines précisions manquent en ce qui concerne les véhicules d'occasion. En effet, si nous additionnons le total des machines fabriquées depuis 10 ans seulement, nous aurons un total supérieur à 10 millions de 2 roues de toutes les catégories, cyclomoteurs, scooters et vélomoteurs, motocyclettes. Or, nous sommes loin de ce total ! La raison en est simple. Chaque année un nombre important de machines disparaît de la circulation pour aller approvisionner les stocks des « casseurs ». C'est ainsi que l'on désigne les commerçants qui récupèrent les pièces détachées pour les vendre à « l'étalage sur les foires (Foire à la ferraille) ou aux Puces », de Montreuil ou de Saint-Ouen. Les « marchands de rien » comme on les nomme possèdent souvent des pièces dignes de figurer au Musée.



Un bel exemple du marché de l'occasion à Paris. Ces machines ont l'aspect du neuf mais ce sont des occasions renouvelées. Remarquons le choix de marques et de modèles : Lambretta (toutes teintes), Vespa-Rumi, Terrot, B.S.A., B.M.W., etc., cyclomoteurs parmi lesquels Vélo-Solex, Peripoli Vivi et nous en passons.

Tous prix, toutes marques, avec garantie 3 mois, pièces et main-d'œuvre.

(Photo prise chez DYNAMIC SPORT)

Ces stocks de machines complètes ou en pièces détachées ne représentent cependant qu'un marché parallèle à celui que nous appelons « marché de l'occasion ».

On peut classer en 2 groupes les transactions :

- 1° l'achat d'une machine par un particulier à un autre particulier ;
- 2° l'achat chez un professionnel qui bien souvent consent à des délais de paiement et assure l'acheteur d'une garantie partielle ou totale suivant les cas que nous allons présenter dans les lignes qui suivent.

De particulier à particulier.

Le courrier relatif aux prix moyens publiés dans notre cote d'occasion et les nombreuses demandes de renseignements nous ont permis de constater que les transactions entre « particuliers » sont très fréquentes. Ces demandes émanent d'ailleurs aussi souvent des acquéreurs que des vendeurs eux-mêmes.

Sans vouloir critiquer ce mode de transaction, nous devons cependant mettre en garde les acheteurs éventuels contre l'absence complète de garantie qui ne peut être assurée que par un professionnel. En effet, même le vendeur de bonne foi ne peut connaître les vices cachés d'un véhicule qui paraît en bon état. C'est seulement après une vérification totale qu'il est possible de découvrir les faiblesses d'une mécanique fatiguée.

Bien entendu, certains éléments sont faciles à juger, état des pneus, des chaînes, présentation de l'émail, etc. Mais ceux-ci ne sont pas les plus coûteux par la suite.

Avant d'acheter un véhicule, il est dans tous les cas préférable de consulter un agent sérieux qui peut lui, éventuellement, établir un devis de remise en état.

En possession du devis, l'acheteur peut alors discuter le prix demandé par le vendeur et parvenir à une solution raisonnable capable de tenir compte des surprises.

L'achat d'un motorcycle d'occasion chez un professionnel.

Dans la région parisienne et dans les grandes villes françaises le marché de l'occasion prend une importance de plus en plus grande. Certaines sociétés ont mis sur pied des services spécialisés et pratiquent couramment la reprise ferme des véhicules usagés, la remise en état et la vente avec garantie parfois totale pour les pièces et la main-d'œuvre pendant plusieurs mois. C'est ce que nous verrons dans un prochain article.

(A suivre)

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.

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	1 500	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	4 300	4 500
	600 normale	1 850	2 650	2 800	3 000	3 450	4 000	4 200
	R 68 R 69	2 650	3 050	3 300	3 700	4 250	4 500	4 800
B.S.A.	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
	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 Golden Road Rocket	1 500 1 580	1 800 1 750	1 800 1 900	2 000 2 300	2 350 2 600	2 400 3 000	3 280 3 000
D.K.W.	125 cm ³	—	—	—	—	—	—	—
	250 cm ³	—	—	—	—	—	—	—
	350 cm ³	1 350	1 500	1 650	1 700	2 250	—	—
HOREX	Regina	1 050	1 250	1 300	1 600	1 800	2 300	—
	Resident Imperator	—	—	2 100	2 400	2 600	2 800	—
I.F.A.	350 cm ³	—	—	600	800	850	—	—
	250 cm ³ 350 cm ³	600 800	800 1 100	1 050 1 300	1 200 1 450	1 500 1 700	1 600 1 800	1 800 2 000
JAWA	125 LD	500	650	750	800	950	1 100	1 300
	150 LD	—	650	750	800	900	1 050	1 250
	Fourgon bâché	500	600	850	1 050	1 250	1 500	1 700
	Fourgon tôlé	700	950	1 050	1 250	1 450	1 700	1 900
MANURHIN	75 cm ³	—	—	200	300	350	400	—
	—	—	—	—	—	—	—	—
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 80	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	180	200	—
	AV 51	120	140	150	180	200	250	—
	AV 78	—	—	250	300	350	420	450
	D 45	350	400	500	550	600	650	—
	Moby.	250	300	400	450	—	—	—
	Montagne	300	350	600	550	650	700	—
Z 46	—	—	600	650	750	800	1 000	
Z 54	—	—	650	700	750	850	—	
Z 2 C	450	550	650	850	900	950	1 100	
Z 23 C	—	—	750	800	1 000	1 100	1 300	
350 cm ³	—	—	—	850	950	1 100	1 300	
N.S.U.	Quickly	—	250	300	350	350	450	600
	125 cm ³	—	900	1 000	1 250	1 250	1 350	1 500
	250 cm ³	800	900	1 100	1 600	1 800	2 000	2 300
NORTON	16 H	—	—	—	—	—	—	—
	88	—	—	—	—	—	—	—
	99	—	—	—	—	—	—	—
	Daytona Inter 30	—	—	—	—	3 000 3 400	3 200 3 600	3 500 3 800

NOS ADRESSES SÉLECTIONNÉES

MOTO-HALL HABERT
78, Av. des Ternes 17^e - 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^e - 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^e - GUT. 19-30 - Métro Bourse

MVS
MOTOBÉCANE
1, BOULEVARD BRUNE - PARIS 14^e

50 OCCASIONS
Garantie Totale
44, rue Paul-Barruel 15^e
TÉL. LEC. 60-53

ON DEMANDE MECANICIEN MOTOCYCLISTE 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 candidat 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 :

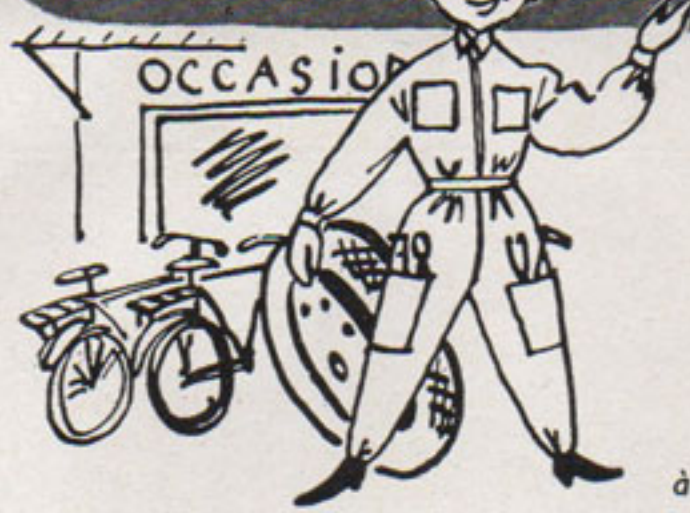
COURS TECHNIQUES AUTOS

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.

Vends **BSA - A10 - 1951** parfait état, selle bi-place, équip. sacoches + culotte imperméable, possibilité envoi photo. 2.000 NF à débattre. **TOURNEBIZE J.-C.**, à **NEUVY-SUR-LOIRE (Nièvre)**.

Vends ou échange **Side BMW R. 75** excellent état mécanique. Écrire **Mercier 10, avenue Galliéni, COURBEVOIE**.

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

A vendre scooter très bon état. Téléphoner. **Mlle GILLOT, CAR. 56-10**.

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*

MANURHIN équipé 1959 - 1^{ère} main, très bon état. 550 NF. **P. VERBEKE**, 41, rue Dumoncel - 14* - **PRO. 90-61**

Vends **Triumph Thunderbird**. **ELY. 63-07** soir.

Part. vends **Triumph Thunderbird 54**. 28.000 km. Equipée. Pneus, Batterie neufs. Cause naissance, retour de service. Possibilités de crédit. Prix à débattre. **SOUCHU R. 99, rue J.-Jaurès, LEVAL-LOIS, LAMBRETTA 125 cm 56**. Impec. 750 NF. Equipé.

Vends **PUCH 175 SV**. 28.000 km. Parf. état. Prix Argus moins 20 %. **M. DANG**, 13, rue Ladion - **PARIS-14***

Vends **NEW MAP, A.M.C. 175 cc.** 4 vitesses, suspension AR oscillante, selle double, poignées chauffantes, carter del Lorto. 500 NF. **J. JAFFRI, 39, rue des Sorrières, ANTONY (Seine)**.

Vends **DAUPHINE Mai 59**, 28.000 km, blanc réjane, parfait état général, housses plastiques. 4.000 NF. **LEGUERINAIS, 15, rue A.-France, SEVRES (S.-et-O.)**. Tél. : **OBS. 22-97** ou **DOR. 74-44**.

Pars vds **500 NORTON**, Type 88, mod. 55. 1.400 NF. **J. BARBOER, 11, rue de la Brouette-du-Vinaigrier, POITIERS**.

Bulletin d'abonnement à MOTOCYCLES

14, rue Brunel, PARIS-17*

11 NUMÉROS PAR AN

UN AN 10 NF

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

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

NOM :

ADRESSE :

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

Suisse : **M. LANG**, 145, Gundeldingerstrasse, 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.**)



A vous aussi...



BBV

BB3

... un "BB" Peugeot apportera de la joie

- **Stabilité, sécurité, propreté, légèreté de conduite inégalées.**
- **Robustesse à toute épreuve.**
- **Entretien insignifiant et consommation dérisoire.**

Il y a toute une gamme de cyclomoteurs B.B. PEUGEOT adaptée à tous les budgets et à tous les usages :

- **BB1** à coupleur auto-progressif Centri
- **BBV** à coupleur et variateur conjugués
- **BB3** à bloc moteur 3 vitesses

Faites vous-même un essai de nos nouveaux modèles, sans le moindre engagement de votre part: vous déciderez ensuite au mieux.

Vente à crédit par la DICOMA aux conditions les plus libérales.



Peugeot

Nous préconisons le mélange ENERGOL



Tous nos modèles sont en vente chez les agents des marques PEUGEOT et GRIFFON