

15° ANNÉE - NUMÉRO 227

MARS / AVRIL 1961

MOTOCYCLES et Scooters

Directeur : J. LEGRAS

Directeur de la Publication :
Max ENDERS

TRIALS en Ile-de- France



Présence japonaise à Amsterdam

1 NF

MAROC
115 FM

SUISSE
1,40 FR

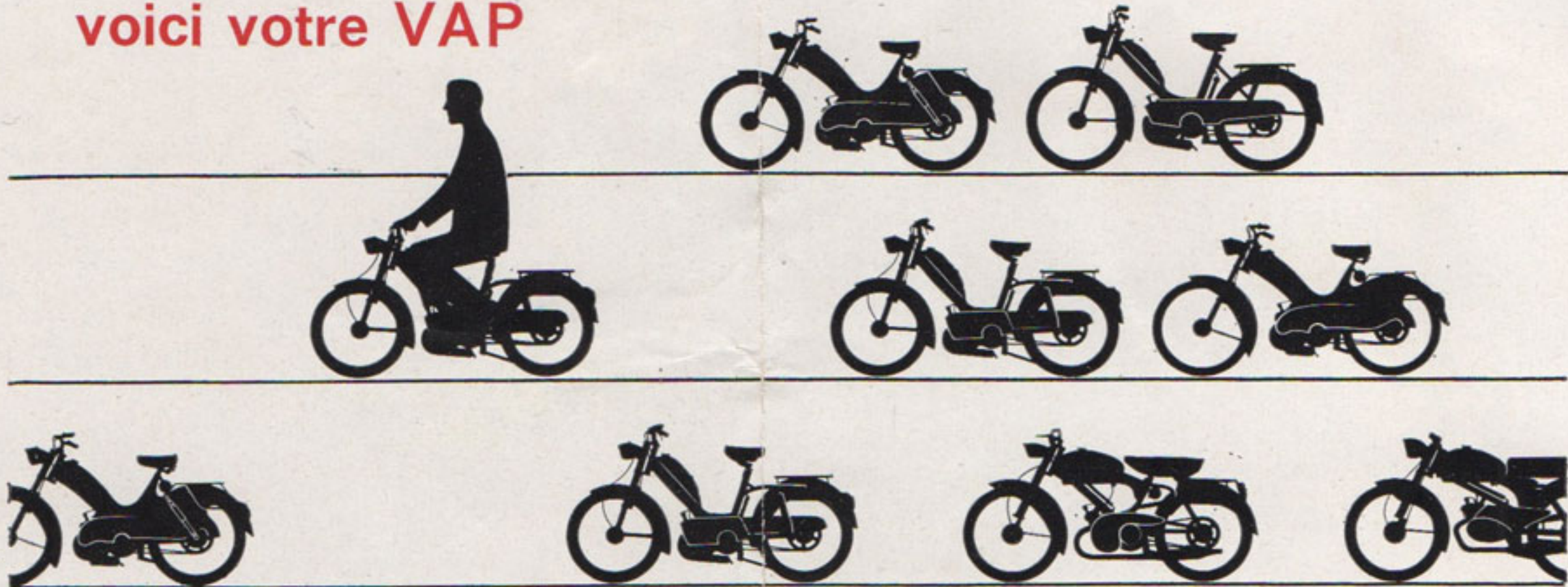
BELGIQUE
14 FR

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).



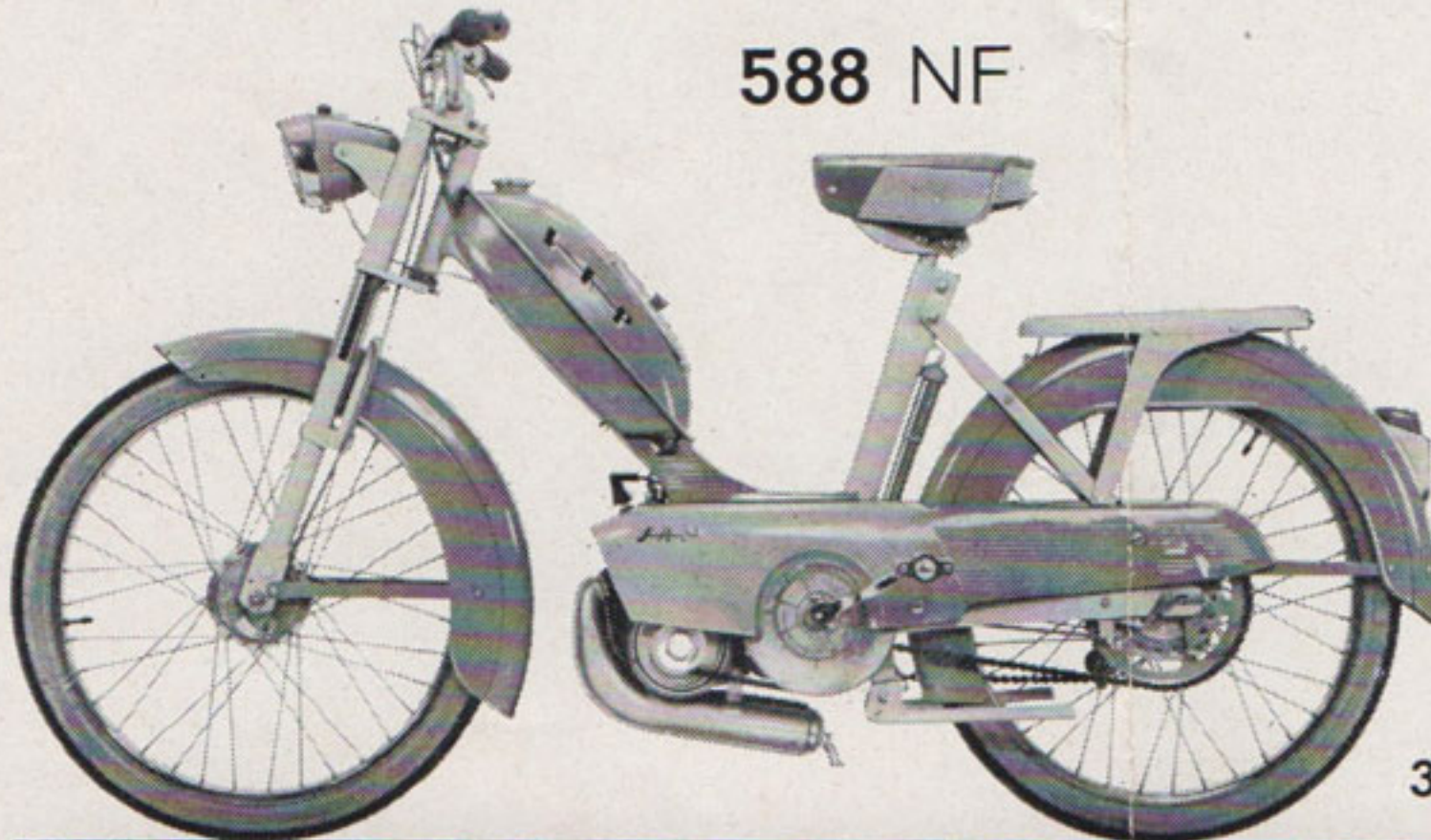
VAP GOËLAND	613	649 NF
VAP MOUETTE	M 10	579 NF
VAP TRITON	T 10	729 NF
VAP NEPTUNE	CF 2	549 NF
VAP SIRENE	CF 1	449 NF
VAP DAUPHIN	511	739 NF
VAP SQUALE	513	899 NF



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

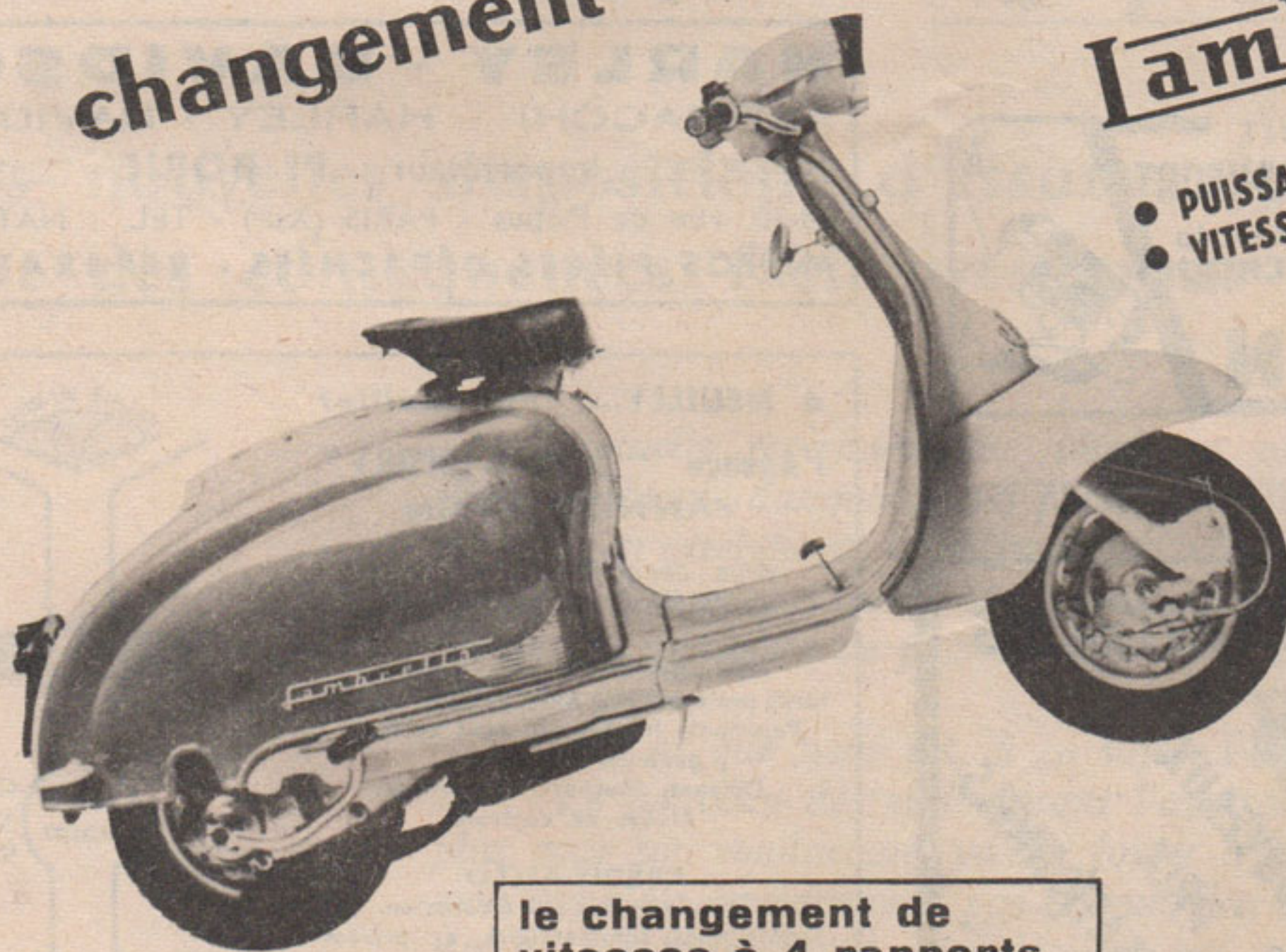
- PUISSANCE RÉELLE : 8,6 cv
- VITESSE : 104 K/h



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

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

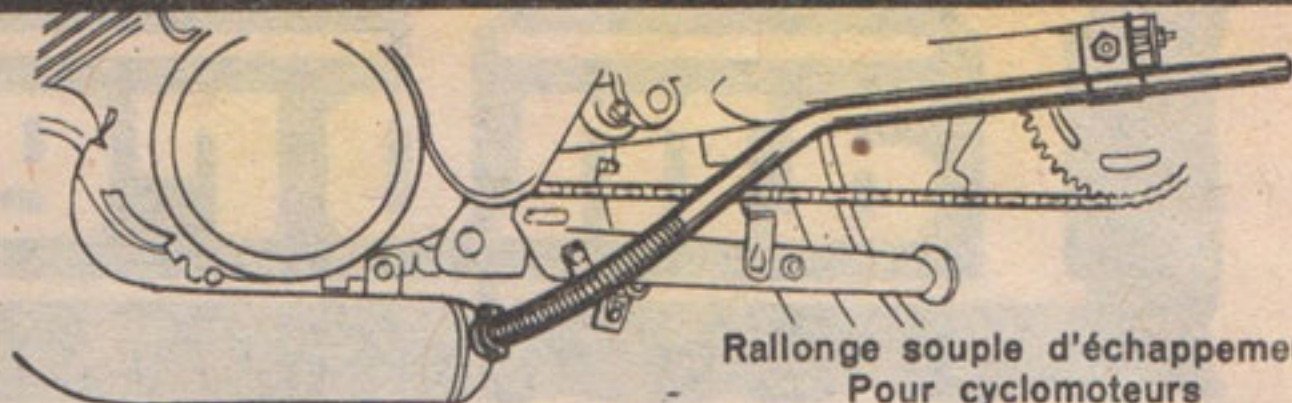
Sur la route, même sans eau,
il enlève intégralement
cambouis, graisse, huile, fuel, etc...

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

PRODUITS TEINTURE IDÉALE

impermeabilise

TOUS TISSUS

PEUT S'EMPLOYER A FROID.



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

HARLEY - DAVIDSON

AERMACCHI - HARLEY - DAVIDSON

Importateur : **P. BORIE**

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



MATCHLESS

A.J.S.

**NOUVEAUX
PRIX
SENSATIONNELS**

CARENAGES AVON

**N'ACHETEZ PAS SANS VOIR
NOS TARIFS PRINTEMPS 61**

Sté **ARIS**, 11, rue Labie, PARIS-17^e - Tél. : ETO 08-66

à **NEUILLY...**, Pte Maillot

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

*vous conseillera utilement
au mieux de vos intérêts*

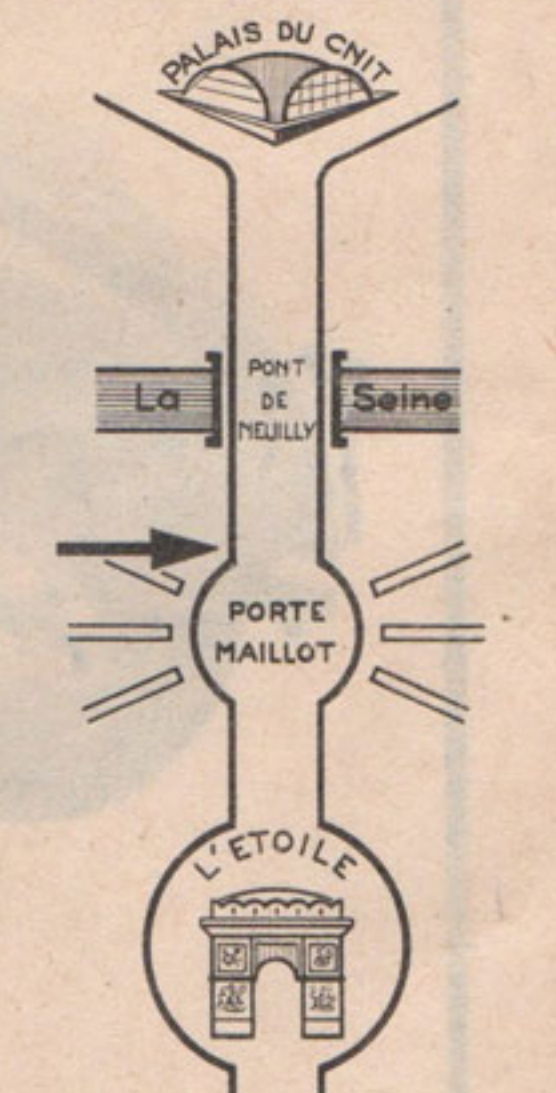
ASSURANCES tous risques
tarifs préférentiels, Autos, Motos, Cycles
Paiements fractionnés sans surtaxe
garantie immédiate
Défense, Recours, Expertises
Etudes de contrats

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

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

Ouvert le Samedi

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



Groupes de C^{...} d'Assurances
et d'Ets Financiers Agréés

MOTOCYCLES et Scooters



notre couverture :

WILVERT Denis et sa 250 cmc.
BSA "Star" dans une zone au
trial de Maise.

15^e ANNÉE - NUMÉRO 227 - AVRIL / 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

Sommaire

Édito	5	AJS cross.....	20
La voiture en X	8	Moto-cross à la Haye Fouassière...	22
Salon d'Amsterdam.....	9	Trials en Ile-de-France.....	24
Salon de Nancy.....	12	Moto-ball.....	29
Flandria compétitions.....	14	Sports en Algérie.....	30
50 CC. de Trial.....	16	Marché de l'occasion.....	33
Cormoran 612.....	18	Petites annonces.....	35

Les nouvelles dispositions d'assurances ont des conséquences fâcheuses pour notre Industrie

L'actuelle réglementation imposant une assurance distincte pour chaque véhicule automobile va porter un nouveau coup néfaste au motocyclisme en atteignant, et indisposant, une clientèle, sans doute restreinte, mais qui n'en est pas pour autant sans intérêt car elle représente, en grande partie, les amateurs de plus en plus rares de motos de classe, donc d'un certain prix.

Voici ce que nous dit, à ce sujet, l'un d'entre eux :

« Le nouveau décret imposant l'assurance pour le véhicule, et non plus pour son conducteur, va me forcer à abandonner la moto ; comme mon cas n'est certainement pas unique, j'ai tenu à attirer votre attention sur les conséquences de cette décision qui, après tant d'autres, risque de nuire à la moto. Voilà : pour mes déplacements professionnels je suis obligé d'avoir une voiture, mais par goût préférant la moto, j'ai pour mon agrément une belle 350 cc.

Eudes Hay

Précédemment une seule police d'assurance, moyennant un léger supplément, me couvrait pour mes deux véhicules à condition, puisque cette police était établie à mon nom, que je sois le conducteur exclusif de l'un comme de l'autre, ce qui est logique.

Or il me faut désormais souscrire deux assurances séparées, l'une pour l'auto, l'autre pour la moto et, chacune d'elles à plein tarif, ou peu s'en faut, soit une augmentation très importante ne correspondant, en réalité, à aucun accroissement des risques puisque je ne peux être à la fois au guidon et au volant. Cette mesure m'infligeant en fait une pénalité injustifiée, je préfère renoncer à la moto, certain que d'autres dans la même situation que moi, en feront tout autant, ce qui sera une nouvelle cause de mévente... »

Evidemment, ce point de vue se défend, mais notre interlocuteur est-il bien renseigné, ou bien conseillé ? il y a tant de subtilités si difficiles à découvrir et à déchiffrer dans les contrats d'assurances qu'il y faut un expert pour s'y retrouver ; c'est donc à l'un d'eux, spécialisé dans la défense des assurés, et dont on a déjà lu les articles ici-même, que nous avons demandé son opinion que nous exposons ci-dessous.



Depuis quelques années les assureurs ont enlevé aux possesseurs de deux véhicules n'en mettant qu'un seul en circulation à la fois, la possibilité de bénéficier d'une tarification normale.

Précédemment, les assureurs se contentaient de percevoir la prime entière sur le véhicule le plus fort et 30 % de la prime pour l'autre véhicule. Actuellement et bien qu'en fait le régime d'utilisation n'ait été aucunement modifié, les assureurs perçoivent deux primes entières bien qu'il n'y ait en réalité qu'un seul véhicule en circulation.

En tenant compte simplement de la prime de responsabilité civile et en faisant abstraction de toutes les garanties annexes qui sont généralement imposées aux assurées, le propriétaire d'une 404 et d'une moto de 7 CV se voit aujourd'hui demander à Paris : 1 075,40 NF + frais et impôts, alors que dans l'ancien système il n'aurait eu à payer que 792,32 NF + frais et impôts.

En province, dans les localités à tarification basse, il paie : 663,75 NF + frais et impôts alors que dans l'ancien système on lui aurait demandé 500 NF + impôts et frais.

Le propriétaire-amateur d'une grosse moto est pénalisé deux fois, d'abord par l'élévation générale du tarif et, ensuite par la suppression de la clause dite « de circulation alternative ».

Nous voulons bien admettre que les primes puissent être appelées à subir des modifications mais il est absolument intolérable que les assureurs cessent dans le même temps de tenir compte des modalités de circulation réelle.

En se refusant à une tarification réduite pour les véhicules en réserve les assureurs tendent par leurs exigences à supprimer la moto. Cet engin devient de ce fait un luxe qui n'est supportable que par une minorité.

*

**

Et maintenant la parole est aux grandes compagnies d'assurances, si elles veulent bien nous accorder une réponse.

E. M.

ECHOS-INFORMATIONS

CAOUTCHOUC ININFLAMMABLE



Ce caoutchouc vient d'être mis au point et lancé en Amérique et déjà l'on entrevoit son application dans de multiples domaines car, paraît-il, non seulement il est ininflammable mais il repousserait et éteindrait les flammes de petits foyers ; il serait donc tout indiqué pour les canalisations d'essence sur les véhicules à moteur.

Pour l'instant, on l'envisage surtout comme survêtement pour les pompiers et les ouvriers qui travaillent à proximité de foyers.

★

PRINCESSE ET CONSTRUCTEUR

On a annoncé dans certains journaux que la princesse Soraya prendrait, près de Vienne, la direction d'une usine où seront fabriquées des voiturettes de petites cylindrées, 200 cc, à 3 roues, selon un brevet anglais.

L'usine ne sera d'ailleurs en activité que dans un certain temps.

★

REGLEMENTATION OFFICIELLE DE CERTAINES EPREUVES MOTOCYCLISTES

Le Journal Officiel du 22 février publie page 1926 et suivantes... sur la réglementation des épreuves et manifestations organisées dans les lieux non ouverts à la circulation.

Le "J.O." précise : " par lieu non ouvert à la circulation publique, il faut entendre tous les immeubles bâtis ou non appartenant à des personnes physiques ou morales de droit privé, ou faisant partie du domaine privé des personnes de droit public ou faisant partie du domaine public de l'Etat ou des collectivités publiques dont l'accès n'est pas normalement ouvert à la circulation générale du véhicule... "

Ces épreuves, compétitions et manifestations réglementées par cet arrêté sont classées en 3 catégories et concernent entre autres, les motocross, le karting, le trial, le gymkhaus, le stock-car, etc...

Ne pouvant publier intégralement ce texte copieux de 4 pages, nous avons voulu attirer l'attention des Clubs organisateurs.

★

EN ESPAGNE AUSSI CRISE MOTOCYCLISTE



L'industrie motocycliste espagnole qui, quoique relativement récente, s'était rapidement développée soit grâce à des productions nationales, dont certaines de valeur indiscutée, soit avec des fabrications sous licences de marques étrangères, dont certaines françaises, connaît à son tour un sensible ralentissement commercial ; en effet, de près de 128.000 machines construites en 1957, la production est tombée à 70.000 unités pour l'exercice 1960.

L'engouement de la clientèle n'a pas pourtant diminuée, ce sont les moyens qui manquent à beaucoup d'acheteurs.

Pour essayer de remédier à cet état de choses le Ministère des Finances a accordé une exemption de la taxe de luxe de 16 % pour les motocycles ayant un prix de vente inférieur à 10.000 pesetas.

Parmi les marques françaises fabriquées en Espagne sous licence, on remarque Motobécane, Peugeot et Terrot.

LA BIANCHI CHEZ TERROT

Voilà qui doit intéresser les amateurs de petites machines italiennes.

Terrot qui, on le sait, est déjà importateur de la marque anglaise Triumph, s'est également assuré pour la France la représentation de la marque italienne Bianchi qui doit sa réputation de longue date aux vélos d'abord, aux petites motos ensuite.

Les Parisiens pourront examiner dans le magasin d'exposition Terrot de l'Avenue de la Grande Armée les petites Bianchi, type Falco 49 cc dans les deux versions Tourisme et Sport.

Ces modèles seront d'ailleurs présentés prochainement.

★

LA PREVENTION ROUTIERE COMMUNIQUE :

Opération Normandie du 6 mai au 30 juin



L'opération Normandie se déroulera sur un itinéraire de 100 km, Rouen-Le Havre, du 6 Mai au 30 Juin. L'objectif de cette opération est double :

- l'étude de l'efficacité relative de différents moyens de prévention ;
- la recherche des causes profondes des accidents.

Rappelons que la Prévention Routière a réalisé, en 1957, la première opération de ce genre au monde, connue sous le nom d'" Opération Ancey ", puis, en 1958, l'" Opération Dunkerque ".

C'est en utilisant les enseignements recueillis au cours de ces deux opérations, et en profitant de l'expérience acquise depuis que la Prévention Routière a décidé de lancer en 1961, l'" Opération Normandie ". Bénéficiant de l'appui des Ministres de l'Intérieur, des Travaux Publics et des Transports, des Armées, de l'Education Nationale et de la Santé Publique, cette troisième opération sera réalisée en étroite liaison avec l'Office National de Sécurité Routière.

★

UN AUTODROME PERMANENT A ALBI

L'Auto-Moto-Camping, Club Albigeois, a publié dans son numéro de janvier le communiqué ci-dessous dont l'intérêt n'échappera pas aux sportifs.

" Comme vous avez pu le lire dans la presse, le Conseil général du Tarn a, au cours de sa session budgétaire de janvier financé pour 150.000 NF, la construction d'un autodrome permanent sur le pourtour de l'aérodrome du Séquestre.

Dans quelques jours, le Conseil municipal d'Albi doit se prononcer et voter sa part au financement.

L'Automobile-Club du Midi et l'Auto-Moto-Camping, Club Albigeois, instigateurs du projet, ont déjà voté leurs quotes-parts et élargi le Conseil d'administration des futurs Grands Prix qui, désormais, auront pour enseigne " Midi - Pyrénées - Languedoc ".

Sans réserves, les constructeurs français et étrangers, les Fédérations françaises automobile et de motocyclisme ainsi que de nombreux organismes et sociétés du Tarn et de la région appuient ce projet.

Nul doute que si les autorisations ministérielles parviennent dans les délais souhaités et que le temps soit favorable à la réalisation des travaux, le Grand Prix Automobile, inscrit en formule " Junior " pour le 4 juin, se déroulera sur le nouvel autodrome.

Les organisateurs se réjouissent de la compréhension du Conseil général, de la Ville d'Albi et de tous ceux qui œuvrent pour le succès de cette entreprise qui ne vise qu'à servir le tourisme dans notre région et le sport dans le monde. "



Le 20 Février dernier, Charles Krajka, le sympathique coureur du M.C. Châtillonnais, présentait à ses nombreux amis, sa nouvelle installation Rue Saint-Maur, dans le 11ème.

Ainsi Krajka, coureur motocycliste, devient Agent 2 Roues. Son magasin connu bien souvent une affluente considérable au temps où son ancien propriétaire Heuqueville enlevait de nombreuses premières places en course au guidon d'une Gnome & Rhône.

Bien entendu Krajka s'est assuré la représentation de marques réputées : A. J. S. MATCHLESS et en petites cylindrées des cyclomoteurs ROYAL NORD.

Pour l'ouverture de son établissement, un cocktail réunit ses amis de la presse spécialisée et un grand nombre de ses camarades du Châtillonnais.

Nous avons noté la présence de M.G. Cantalice, président du M. C. C., de représentants des Ets. MARCHAL, de la Sté ARIS, etc...

Bonne chance KRAJKA !

★

LE 8ème SALON DES PLASTIQUES

Oyonnax, la capitale des Plastiques, ouvrira son huitième Salon International du 24 au 30 Mai prochain.

Si nous signalons régulièrement cette manifestation, c'est que les plastiques, étant de plus en plus utilisés dans tous les domaines, ont pris leur place dans notre industrie motocycliste, aussi bien comme éléments d'équipements mécaniques et électriques que comme accessoires de toutes sortes intéressant la machine, son pilote ou son passager. Les plastiques sont également de plus en plus utilisés dans le matériel de pique-nique et de camping.

★

SILENCIEUX, INTERDITS !



Alors qu'on mène partout campagne pour augmenter le silence de nos machines et qu'elles possèdent maintenant, pour la plupart, outre un silencieux d'achèvement un silencieux d'admission, dans un autre domaine, les Pouvoirs Publics ont publié un décret, pour interdire cet appareil à supprimer le bruit... c'est sur les fusils de chasse que l'usage du silencieux est interdit, dans le but sans doute d'effrayer et de disperser le gibier et d'éviter les hécatombes.

★

A.B.G. VAP QUITTE COURBEVOIE

Les différentes productions d'A.B.G. étaient assurées par quatre usines sises à Paris 15ème, Courbevoie, Blaye (Gironde) et Hazebrouck (Nord).

Par suite d'expropriation, l'usine de Courbevoie va être complètement décentralisée et regroupée avec l'usine d'Hazebrouck ouverte en janvier.

Parmi les diverses spécialités d'A.B.G., aviation, armement, machines spéciales cybernétiques pour la sidérurgie et moteurs de motos de petites cylindrées, ce dernier département absorbe 50 % de l'activité globale de la firme.

LA VOITURE EN X.

Une nouveauté qui n'en n'est pas une

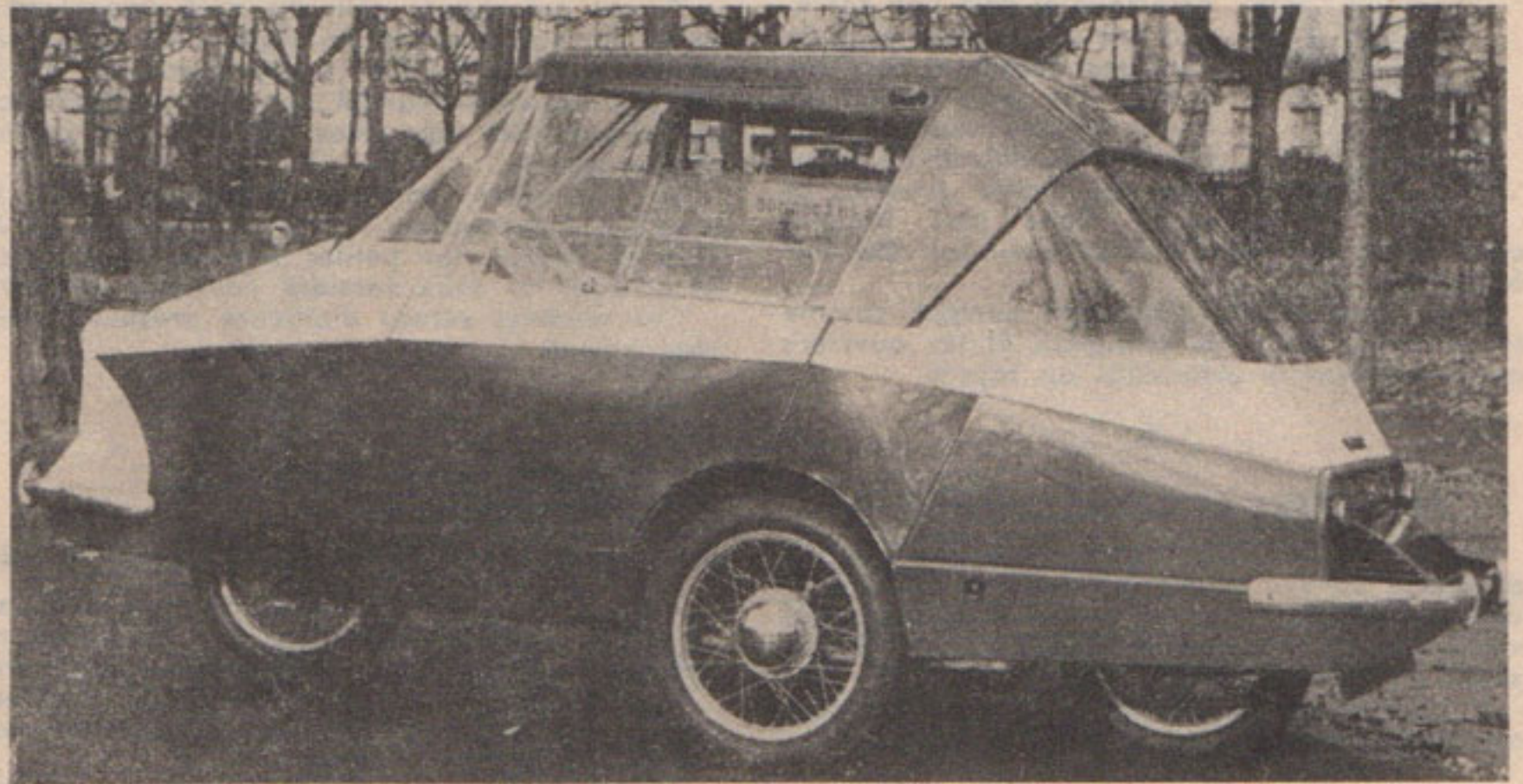
On a fait grand bruit lors du Salon de Turin sur la voiture Pinin-Farina à quatre roues en losange, cette formule ayant par beaucoup été déclarée inédite.

Le surprenant est qu'on ait ignoré ou oublié les tentatives précédentes dans ce genre, dont la plus remarquable est due à notre Gabriel Voisin, qui dès 1935, proposa cette solution avec sa voiture « cocci-nelle ».

Ce fut ensuite, en 1941, la voiturette mixte pédales-moteur SNAC produite par la Société Nationale de Constructions Aéronautiques du Centre.

Enfin, en 1958, le fabricant de side-cars Vannod réalisait à son tour et exposait au Salon de l'Automobile un petit véhicule de faible cylindrée équipé d'un moteur de moto Sachs 200 cc avec la même disposition des quatre roues en losange.

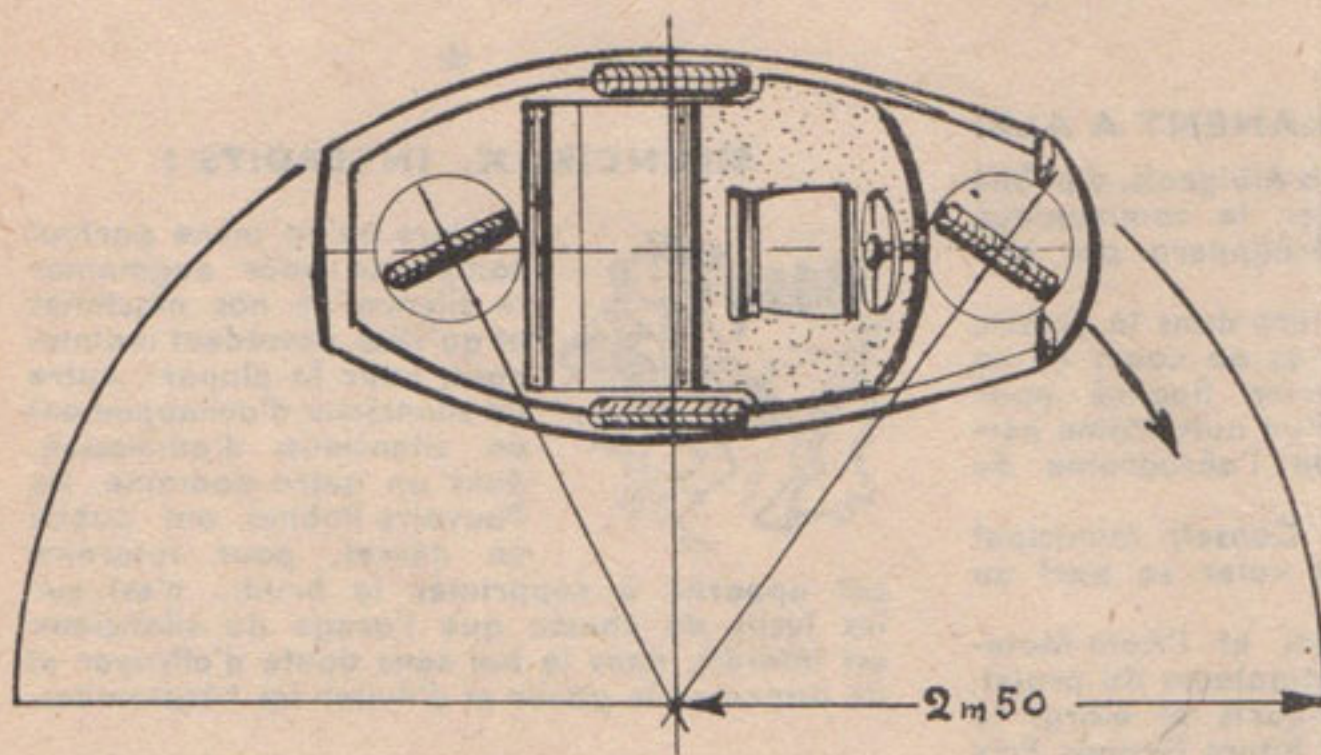
Aucune de ces trois voiturettes n'ayant connu le succès, souhaitons meilleure chance à la Pinin-Farina.



La voiturette Vannod est loin d'être disgracieuse. Elle offre en tout cas aux passagers une remarquable visibilité. Les portes très vastes permettent un accès facile à chacune des places.

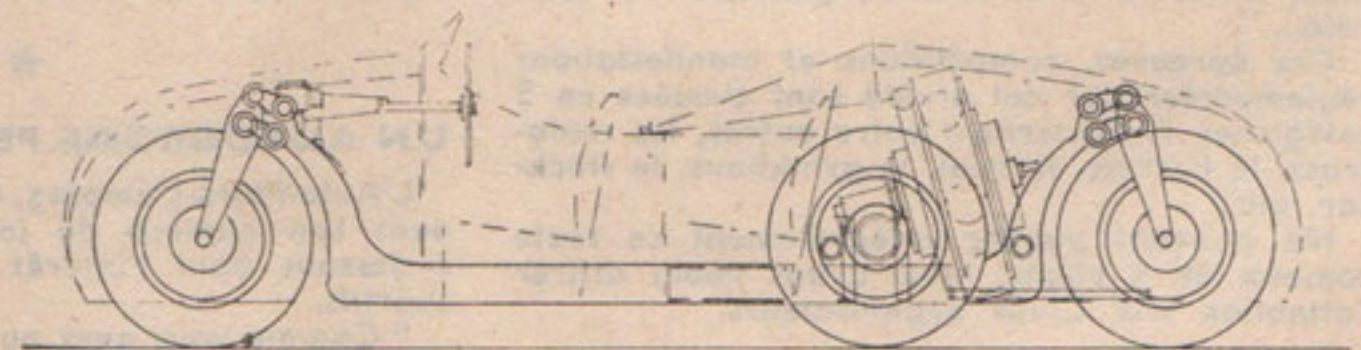
Le conducteur, à l'avant est assis, seul, au centre de la voiture, les deux passagers, à l'arrière, disposent d'une large banquette.

Le moteur est un Sachs de moto, refroidissement par air canalisé et boîte quatre vitesses, et marche arrière suivant le même dispositif utilisé sur le Messerschmitt.



Le plan ci-dessus donne une idée de l'espace dont disposent conducteur et passagers ; les roues avant et arrière, conjuguées pour assurer la direction (on les voit ici, braquées, permettent de virer presque sur place, ce qui n'est pas à dédaigner pour se ranger au long des trottoirs).

La maquette schématique de la voiture Voisin laisse apparaître des solutions inspirées de la technique motocycliste, ne seraient-ce que les fourches avant et arrière et leur suspension par parallélogramme déformable. En rappelant que ce projet date de 1935, soulignons le surbaissement du châssis et le profil aérodynamique de la carrosserie.



(profil)

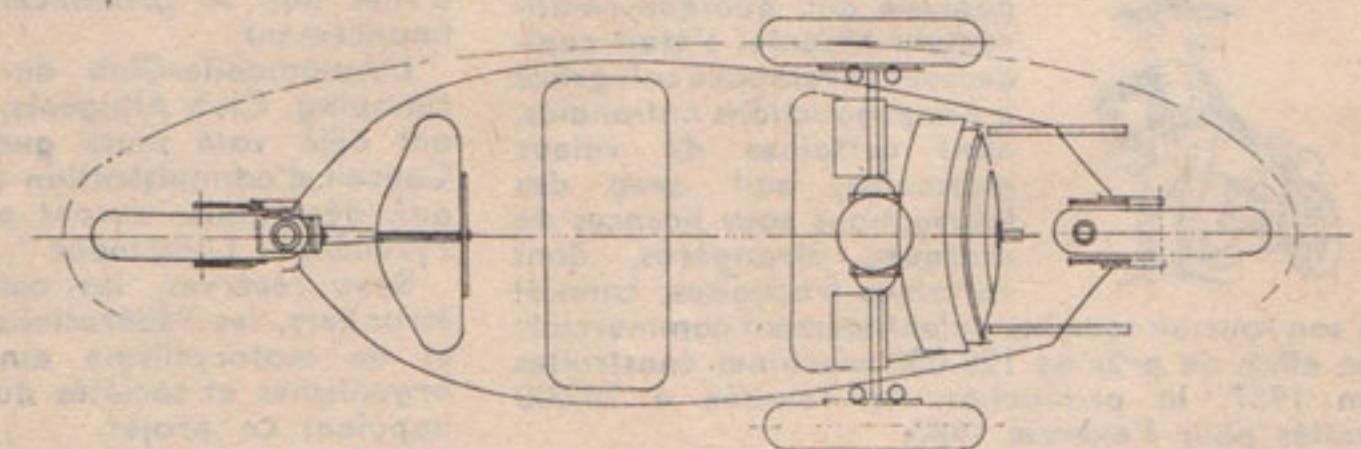


Fig. 6

(plan)

Echelle 0,025 par m.

Aspect probable du châssis
La carrosserie est tracée en pointillé

LA VOITURE DE L'AVENIR

AU SALON D'AMSTERDAM

Présentation massive de l'industrie japonaise

de notre correspondant H. Lacoste

On a toujours plaisir à visiter le Salon des Deux Roues d'Amsterdam.

D'une part pour la parfaite réception qu'on trouve tant au point de vue Presse par les organisateurs du Salon, que par les exposants qui font tout ce qu'ils peuvent afin de vous faciliter la tâche ; d'autre part, par la joliesse, l'art de la présentation qui est ici le péché mignon des principales firmes.

C'est, en effet, une exposition d'engins à 2 roues autant qu'une Floralie. Chaque exposant estimant qu'il doit surpasser son concurrent dispose un véritable parterre floral. Et avec quel goût et quelle adresse ces plantes vertes et ces fleurs de serres sont-elles présentées.

Lorsque j'arrivais avant l'ouverture, vers 9 heures du matin, afin de pouvoir faire quelques photos dans le calme je fus surpris par une agréable odeur de jasmin et de jacinthes.

Placé sur l'Europaplein — vaste place très dégagée — le nouvel édifice moderne lance son immense voûte vers un ciel bleu admirable.

Très éclairé, très vaste, il offre de grandes possibilités aux expositions de toutes sortes.

Le bureau de Presse met à notre disposition tout ce que nous pouvons désirer.

Maintenant faisons un rapide tour d'horizon.

La construction japonaise y est largement représentée. Certains stands présentent leurs machines dans une décoration adéquate. Jolie japonaise, fleurs et lanternes apportent une note de ce pays éloigné, mais qui, sur le plan motocycliste, se rapproche insensiblement de notre continent.

La lutte semble se circonscrire d'ailleurs entre l'Allemagne, l'Italie, l'Angleterre et le Japon, principalement dans les 250 cm³ et dans les 50 cm³, pour la Hollande, l'Allemagne, la France, l'Italie.

Parmi les « Japonaises » nous voyons :

La « Lilac » 250 cm³, la « Suzuki » 250 cm³, la « Honda » 125 cm³ et 250 cm³, la « Yamakha » 247 cm³.

En 50 cm³ : la « Suzuki » 50 cm³ 2 temps tient la vedette, suivie de la « Honda » en 2 versions (Sport et Tourisme) et de la « B.S. » utilitaire.

* * *

Passons en revue les quelques nouveautés du Salon d'Amsterdam.

En cyclomoteurs et motos de 50 cm³ :

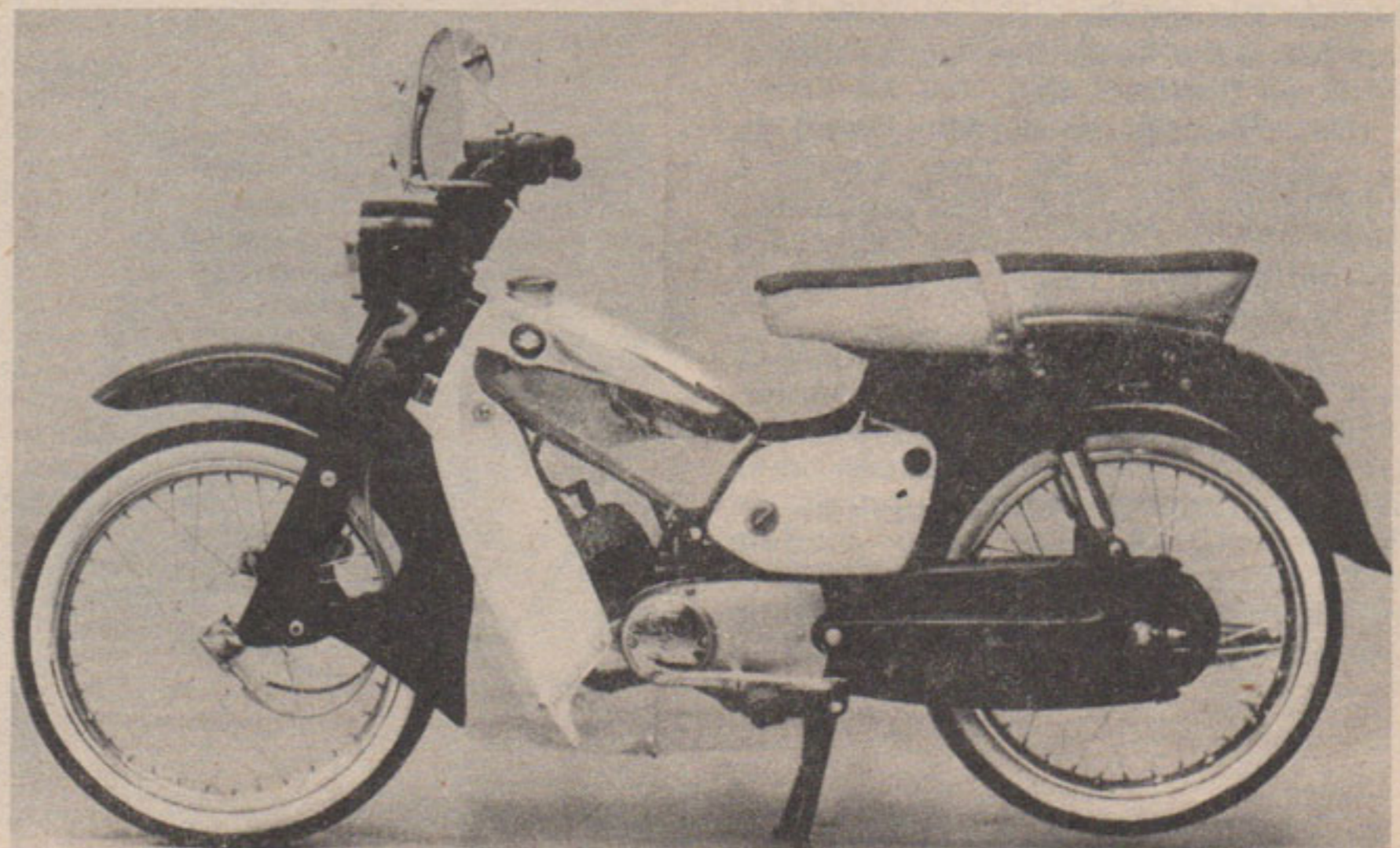
Batavus — qui remporta en 1960 le V^e Concours Technique International en France — présentait un modèle Super-Sport à 3 vitesses, moteur JLO « piano » ainsi qu'une motocyclette légère, moteur JLO, 3 vitesses.

Van Veen montrait sa « nouveauté » le 50 cm³ Suzuki à démarreur électrique monovitesse. Au même stand : Hercules-Brier (3 vitesses, Sachs), la Cyclonette Zündapp sport ainsi que le 100 cm³ Hercules et le Sport de Kreidler-Florett qui a la réputation d'être le plus cher du Salon.



Présentation très couleur locale au Stand de la firme japonaise YAMAHA

Suzuki type "Selpet" : 50 cc., 2 temps, 4 cv à 8.000 t/mn., démarreur électrique, 4 vitesses, pneus de 17x2,25



F.N.-Holland présentait son modèle compétition 50 cm³, 3 vitesses et un modèle en 75 cm³, 2 temps, 3 vitesses, 90 km/h.

Chez N.S.U. les modèles courants et déjà connus.

Gazelle, modèles sport et tourisme avec moteurs F.B.M. italiens

Avaros, le Mondial 2 vitesses, le Primus et l'Ultra-Sport 3 vitesses, suspension AV à fourche télescopique et fourche oscillante AR. Il lance le Scooter 75 cm³, produit par Flandria.

H.M.W. perd un peu de sa popularité. Plusieurs marques l'ont abandonné. Il présente un modèle sport à cadre modifié. La même firme présente 3 modèles sport compétition avec carénage de chez « Benelli ».

Magneet offre un bel ensemble sport et tourisme parmi lesquels figure le scooter 50 cm³ « Sprint-master » à moteur Sachs, 3 vitesses, fourches télescopiques hydrauliques. On peut voir également une moto 50 cm³ Sachs 3 vitesses à kick-starter.

Motin présente les modèles DEMM 4 temps, soupapes en tête.

Typhoon a abandonné les moteurs H.M.W. pour les Guilietta. Son modèle très « italien » en sport-moto 50 est parfaitement réussi.

Avada, un modèle Junior-sport moteur F.M.B.

Eysink, modèle « Kampioen » type Raid et « Record » type sport à moteurs JLO et F.M. Une moto 75 cm³ 2 temps. Le « Koerier » scooter 50 cm³, réussi.

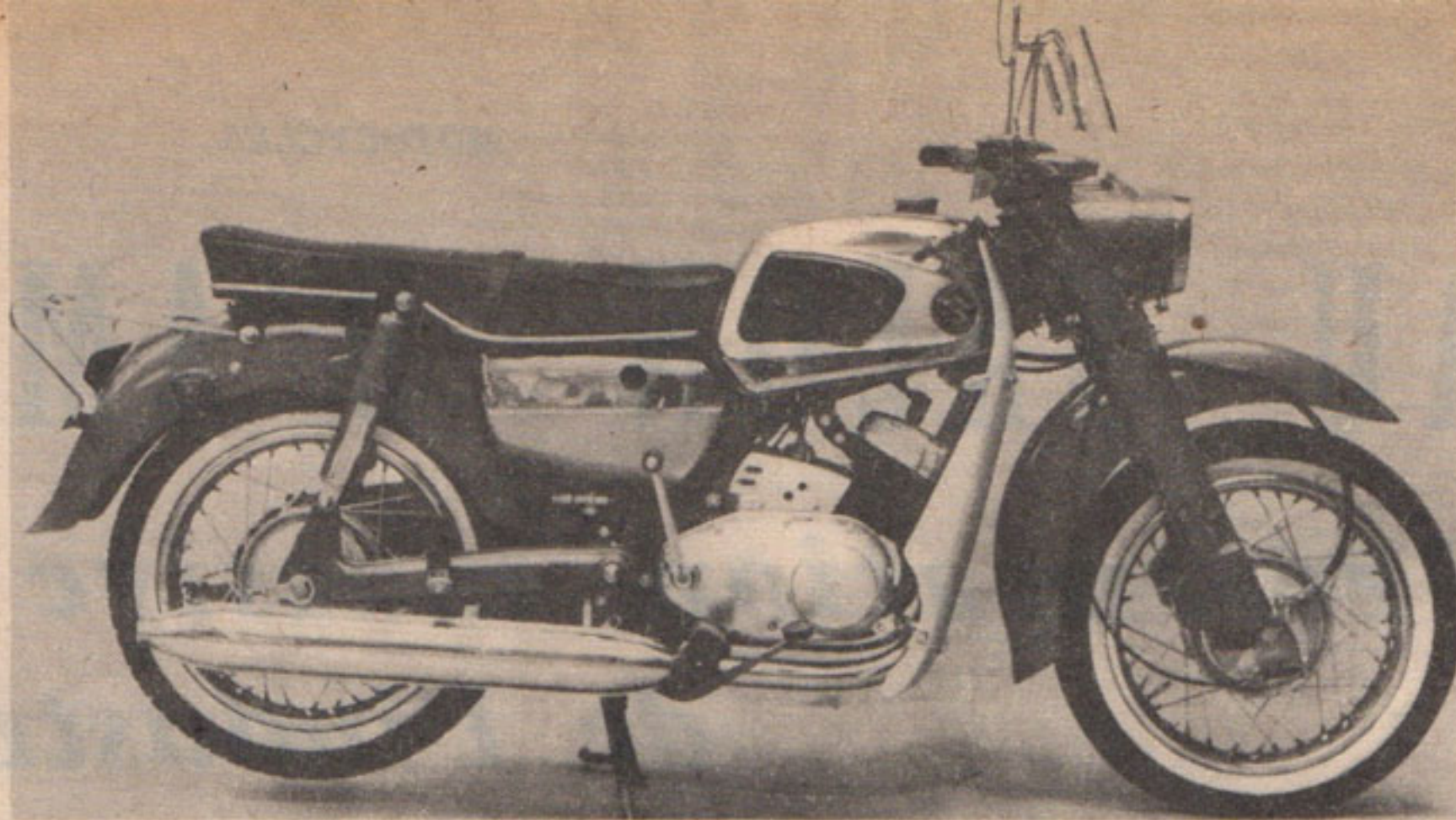
G. Van Beckel : le cyclomoteur Ducbock et le cyclo 50 cm³ 4 temps, soupapes en tête. La scooterette Laverda 50 cm³, le Cycle Japonais « B.S. » dont les détails ne sont pas encore connus.

Van Den Boogaard l'importateur du Vélo-Vap avait une excellente présentation de cette machine qui connaît en Hollande un très vif succès. Quelques modifications y ont été apportées : selle plus grande, roues plus fortes, pneus plus robustes, protection des roues, barre de protection du moteur. La machine est vendue avec tous ses accessoires. (Prix en florins : 439).

Hart Nibbrig en Greeve vend le D.K.W.-Hummel 50 cm³ Sport à kickstarter d'un dessin très moderne ; ainsi que le Carino Sport Express à refroidissement forcé et le Victoria de la Zweirad-Union.

Legnano à moteurs Sachs et F.M.B. n'ont rien de nouveau à présenter.

Les Itom ainsi que tous les trophées de 1960 sont exposés chez les importateurs Motor Supplies de Rotterdam. Le plus beau modèle est celui à cadre berceau double et ailettes de refroidissement sur le carter.



Suzuki type "Colleda" : c'est un 2 cylindres 250 cc., 2 temps, démarrage électrique, 18 cv à 7.000 t/mn.. 4 vitesses, freinage hydraulique

Cyrus : de très nombreux modèles à moteurs Sachs et F.B.M. Parmi ces machines on remarque le Sport « Blue Star » à 3 vitesses et la Populaire Sport tous deux munis d'un carénage de phare recouvrant entièrement le guidon sur la longueur. Excellente suspension.

Simplex : le Simplex 15 à moteur Sachs 3 vitesses, très beau modèle sport, très dégagé. Carénage de guidon.

Un autre modèle de Tourisme, le S-8 Sachs 3 vitesses. Fourche élastique à l'AV et rigide à l'AR. Portebagages important AR.

Rimetal, ici nous sortirons du cadre moteur pour signaler un cycle entièrement construit en plastique et importé d'Amérique. Cadre en polyester renforcé de fibre de verre. Le garde-boue AR, le couvre-chaîne, et les feux avant et arrière font partie intégrale de la carrosserie. Mais nous ne pensons pas qu'il révolutionne l'industrie du cycle ainsi que put le faire le Duralumin en son temps.

Goricke, cyclo allemand, présentait le Regina Sport, moteur JLO G 50 et possédait une fourche oscillante Wiegelmann.

Locomotief d'Amsterdam offrait

plusieurs modèles ; parmi ces derniers on remarquait surtout le Hifi-15 Sport Sachs 3 vitesses d'une très belle ligne Sport et le Hifi-16 Raid, fort bien protégé et confortable.

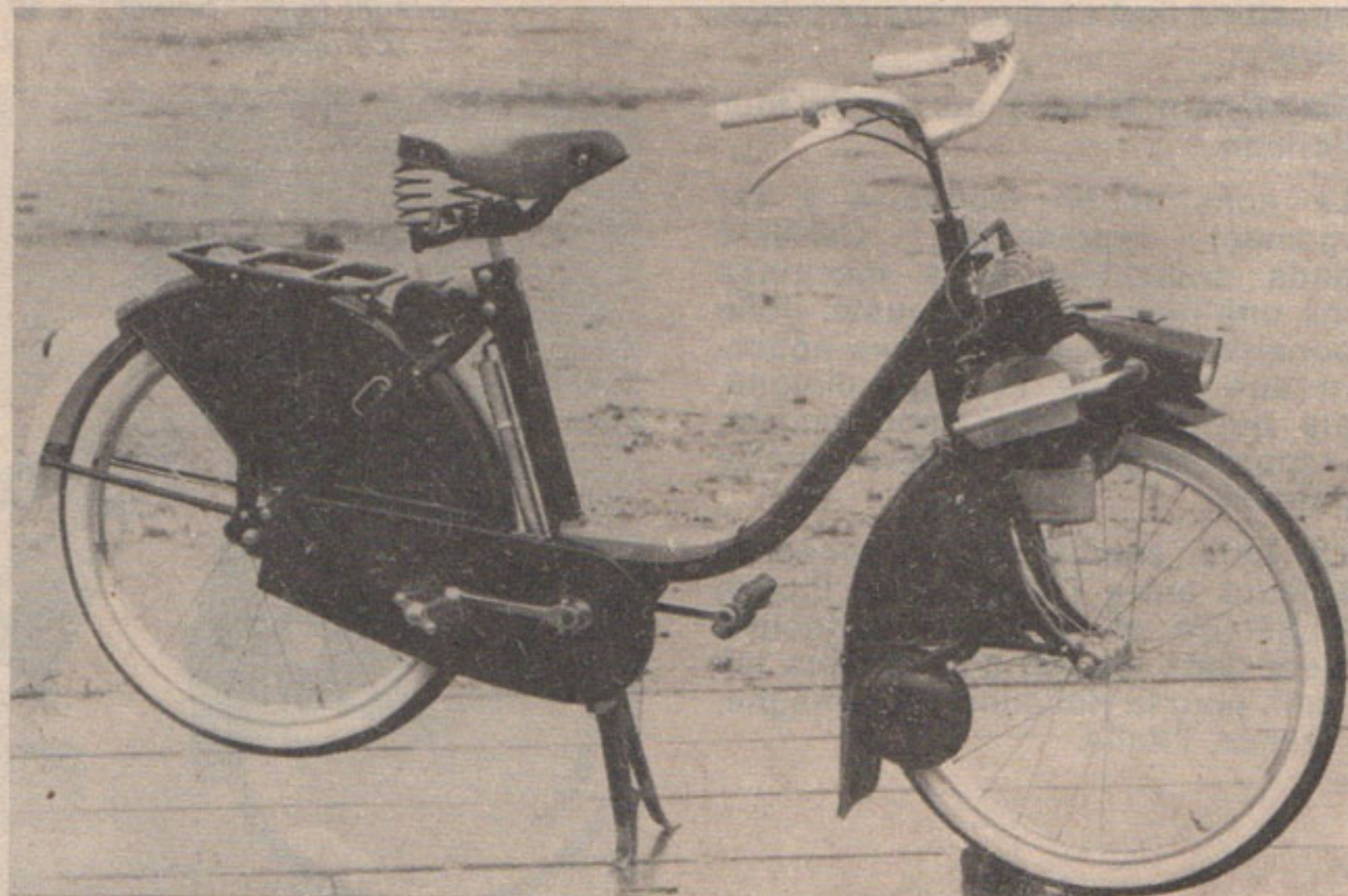
Beers importateur Jawa présente sa gamme de Jawetta série tourisme et sport. En sport, il est équipé de garde-jambes, d'une selle double et d'un échappement double.

Sparta très connu en Hollande offre d'excellents modèles à moteur JLO et Pluvier. Relevons le GE Sport bien conçu et suspendu ; le GE 50 Tourisme. Enfin un modèle très hollandais : le MC-50 bicyclette scooterisée.

Pluvier-Berini : montre un supersport dessiné par un Italien et qui possède une très belle ligne. Moteur 3 vitesses Pluvier. Il possède un vaste réservoir de 13 l qui, avec la selle 2 places donne un joli profil qui se termine par un superbe phare rectangulaire faisant masse avec le guidon.

Trois autres modèles tous aussi bien suspendus AV et AR sont assez bien réussis. Le M21 bien élancé, très dégagé, possède un arrière rigide, une fourche téles-

Version hollandaise du Vélo-Vap



copique. Une nouvelle usine va être mise en action à Emmen.

Stovis le constructeur du Vélo-Solex pour le Benelux, présente le petit Scooter 50 cm³ Como et Capri 80 cm³. En cyclomoteurs le Rap-Partner à 3 vitesses, moteur RAP 3 vitesses. Fourches à bras oscillants à long débattement. Ce modèle « Impérial » est une parfaite machine de grand tourisme. Un autre modèle, le Rocky sport est très bien équipé et avec suspension à ressorts extérieurs. Il représente Puch et le dimanche 26 février il organisait un rallye Puch 50 cm³ pour La Haye qui rassembla 1 300 participants.

Kaptein le constructeur des Mobylettes pour le Benelux présentait un modèle sport d'une très belle conception. Cela changeait totalement la ligne « Mobylette » que nous connaissons, y compris celle de la « Sport » française. C'est en quelque sorte, une petite moto. Un gros réservoir de 13 l, une selle double, son phare avec guidon incorporé, son grand carénage et ses énormes garde-boue, font grande impression.

Union qui monte ses modèles avec les moteurs Pluvier et Sachs se distingue surtout par 3 modèles ; un super sport — qui ressemble plutôt à un type Rallye — avec porte-bagages et double selle, réservoir de 12 l ; le Boomerang d'une ligne plus éfilée, plus élancée, avec carénage aérodynamique. Réservoir de 18 l.

Ramo, plus connu pour son importation des « Honda » présente ses modèles déjà connus Cycloscooter tourisme et sport-compétition.

Superia vous offre son petit scooter 50 « Aristocrat » et « Président » à moteur 3 vitesses. Sachs ou Victoria. Réservoir et sacoche à outils très vastes placés sous la selle double.

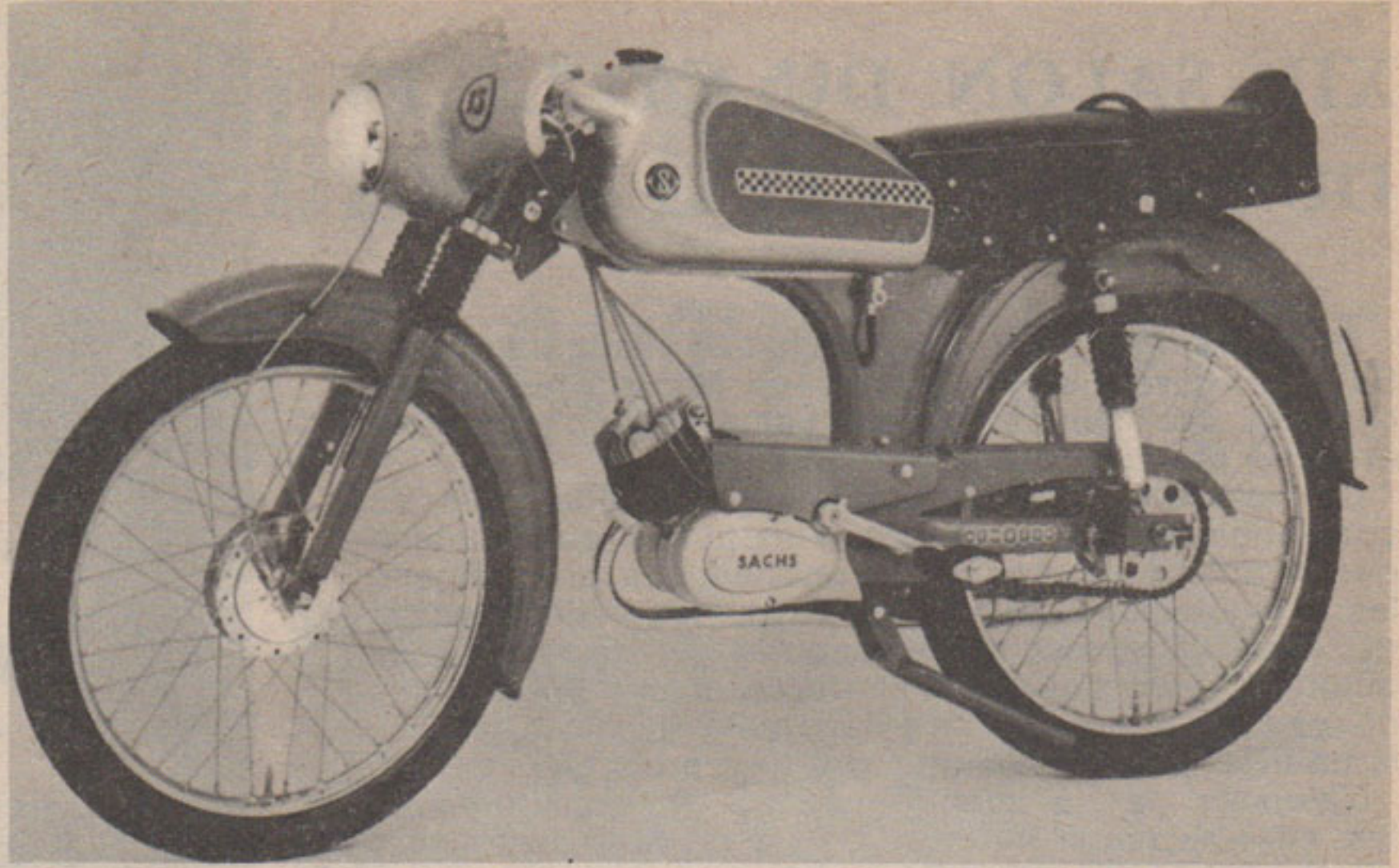
En sport, c'est le Speed-Star, cadre double berceau Sachs à refroidissement forcé, réservoir de 10 l et un Sport type rallye avec porte-bagages et selle double.

Zundapp Combinette est dans plusieurs stands. Modèle très connu.

Vedeze offre une curiosité, c'est le cyclo Tomos de Yougoslavie. C'est une nouvelle présentation du Puch. Le super-sport est une d'excellente facture.

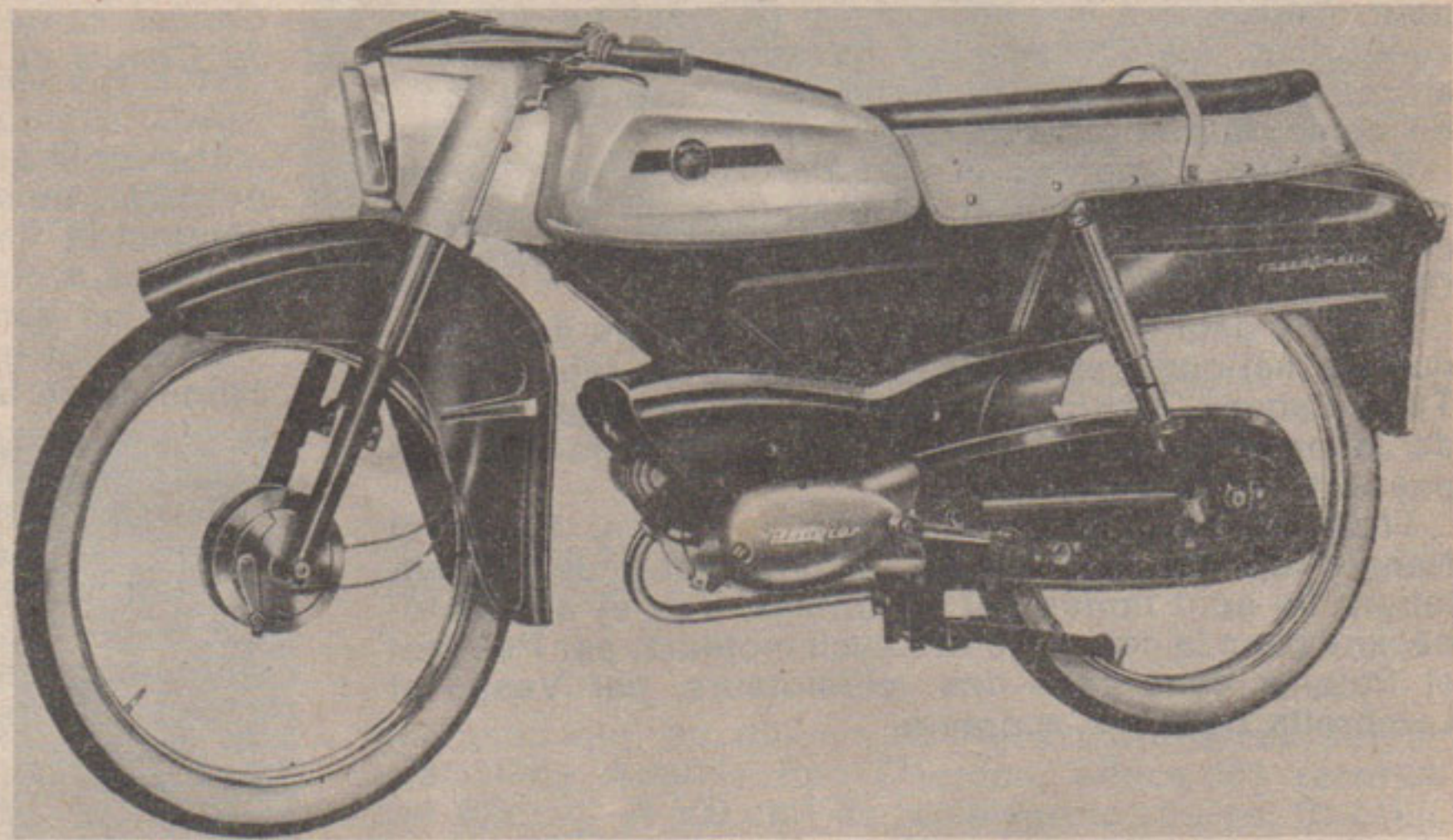
Monark de Suède présente le « Monar-Scoot » moteur JLO G 50 avec une parfaite protection. Un modèle semblable offre un plancher repose-pied.

Le « Super-Sport » est très caréné. Son armature qui soutient les tôles protectrices, va offrir un support au garde-boue arrière. Réservoir de 10 litres.



Le Simplex à moteur SACHS

Les bouts de guidon sont masqués par un carénage. Le réservoir de grande capacité oblige à reculer la selle dont la partie arrière est en porte-à-faux



D'allure massive le Berini Sport est, pour le moins, assez caractéristique. Cette formule marque-t-elle les tendances nouvelles ?

*Tableau de bord original du Magneet.
Notons la clef de contact !*



Ainsi que l'exigent les règlements routiers de Hollande, tous ces véhicules ne peuvent dépasser 40 km/h et doivent posséder des pédales.

La présence d'un kick starter ou de pneus de grosses dimensions, la vitesse de plus de 40 km/h nécessitent un permis de circulation et provoquent une augmentation sensible de l'impôt sur ces véhicules.

Donc dans tous les pays, ce sont les lourdes charges de la fiscalité qui freinent l'essor de l'industrie.

D'autre part, la concurrence japonaise se fait de plus en plus sentir chez nos voisins du Benelux.

XII^e SALON DU CYCLE ET DU MOTOCYCLE A NANCY

Depuis cinq ou six ans, à chaque inauguration du Salon du Cycle et de la Moto de Nancy, des esprits chagrins prédisent la fin prochaine et de l'exposition et de la pratique du deux roues.

Ils invoquent comme arguments les difficultés de circulation ou les exigences d'un public qui n'entend rien sacrifier à son confort. Ils oublient que, précisément, les embouteillages militent en faveur de l'utilisation du cycle passe-partout ou du scooter qui se faufile ; ils oublient aussi que les constructeurs ont prévu les désirs de leur clientèle en améliorant à la fois le confort, la finition, voire l'esthétique de leurs productions.

Talonnés par la concurrence du Marché Commun, les constructeurs français ont, en effet, porté leurs efforts sur tous les points.

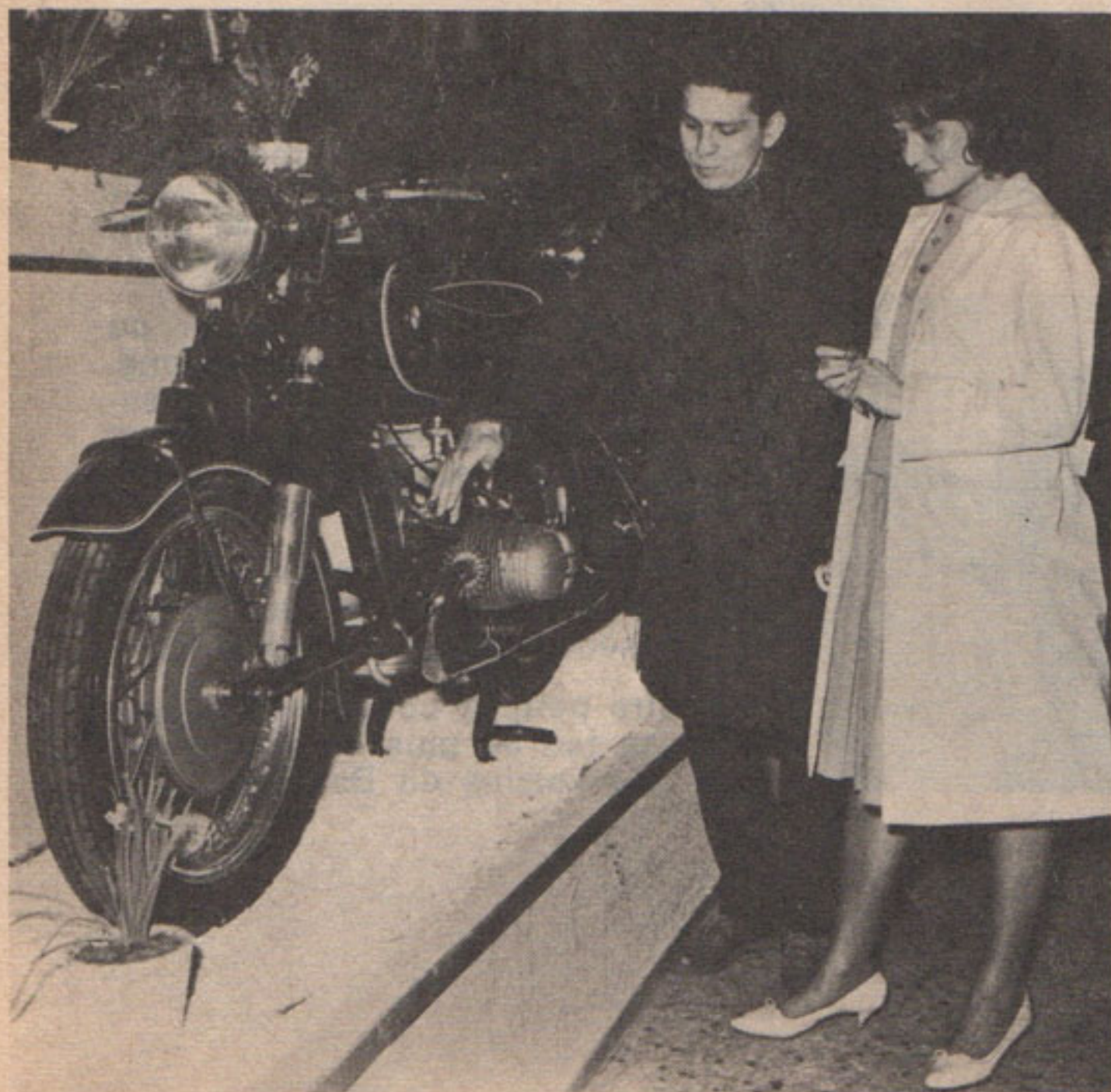
Les vitesses augmentent ; les selles biplace, si confortables sur de longs trajets, sont maintenant généralisées ; les réservoirs s'évident de plus en plus, le genou y a vraiment sa place ; les garde-boue méritent enfin leur nom. Quant aux suspensions, elles paraissent tellement souples qu'il faudrait de véritables crevasses pour causer des trépidations à la machine qu'elles supportent. Mais l'essentiel ne suffit pas toujours à attirer le chaland. On voit apparaître toute une gamme de couleurs chatoyantes, imprévues.

Voilà pour l'impression générale qui se dégage de ce XII^e Salon du Cycle et de la Moto organisé, comme chaque année, dans les Galeries Poirel, par le Club Cyclo-Touriste Nancéien.

Dans le détail, notons que toute la gamme de la production nationale et même étrangère y est représentée. Tout d'abord, la bicyclette depuis le classique moyen de locomotion jusqu'au vélo de course extra-léger en passant par le cyclo-touriste.

Trois constructeurs nancéiens - Epsom, Excell et Nancia font en ce domaine un gros effort de présentation. Ils sont imités par VéloSolex, Vap et par Motobécane dans la catégorie des cyclomoteurs, par Peugeot et Paloma dans celle des vélomoteurs, par Vespa et Lambretta pour les scooters.

Au stand Roger Fourminet, la B.M.W. suscite un vif intérêt parmi les visiteurs.



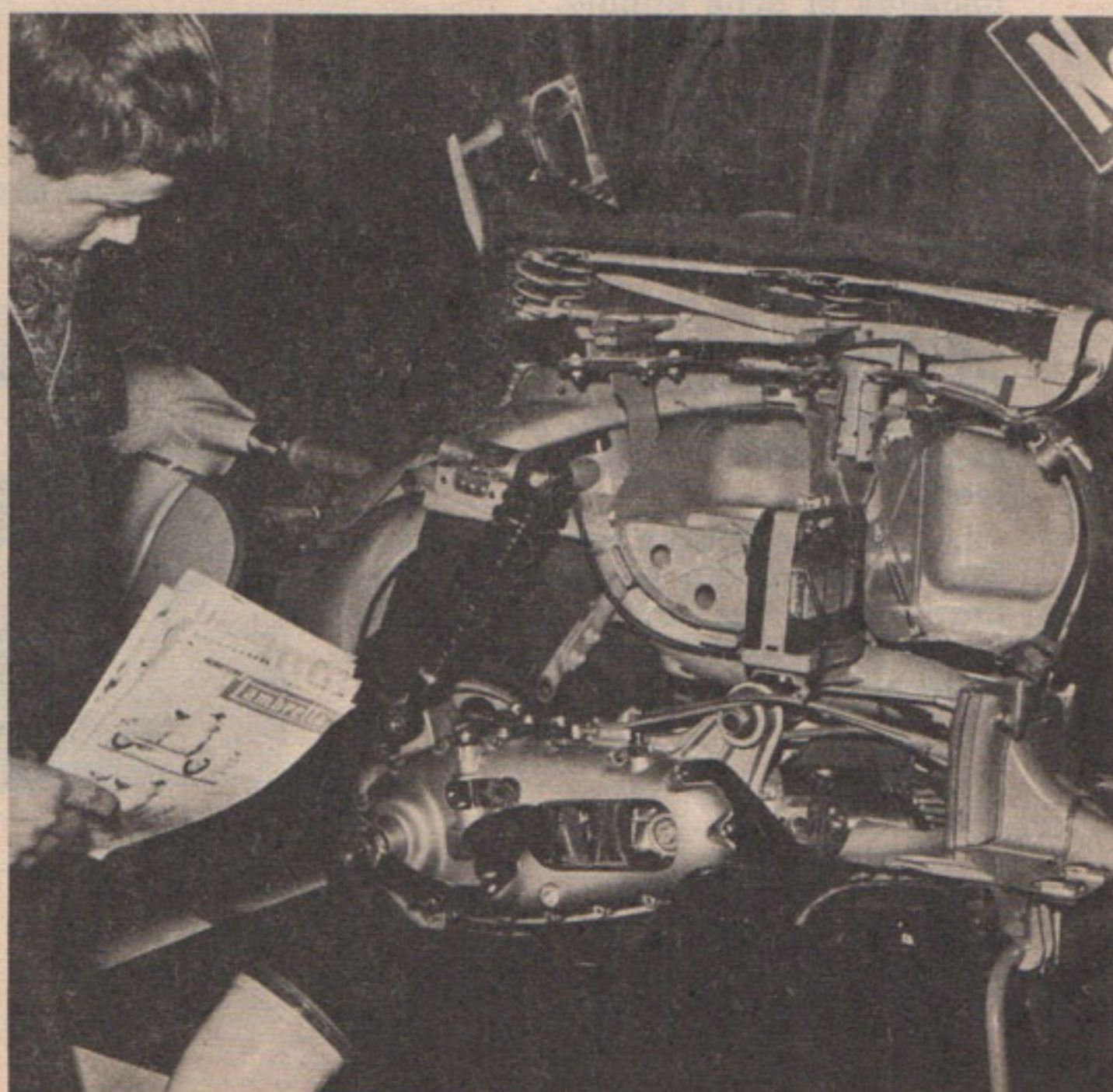
Au stand des cycles Epsom, M. André Parnet (à droite) présente le moteur Sachs aux personnalités officielles parmi lesquelles nous reconnaissons (de gauche à droite) : M. le Docteur Weber, député de Nancy, M. Vanier, représentant le préfet de Meurthe-et-Moselle, M. Maurice Cannel, conseiller général et M. Marcel Longa, président du Comité de Lorraine de la F.F.C.

Et pour la deuxième année, le kart et ses quatre roues ont droit de cité dans ce Salon du deux roues. Ils y côtoient la Vespa 400, que les visiteurs fidèles se souviennent avoir vue ici bien avant qu'elle ne fasse son apparition dans les rues nancéiennes.

Mais pour en revenir à la moto, notons que la grosse cylindrée se fait, d'année en année, plus rare. Son prix la place, c'est évident, parmi les produits accessibles seulement à une clientèle limitée.

Certains exposants présentent néanmoins des échantillons de la production étrangère, B.M.W. notamment, et n'ont pas à le regretter. Les promoteurs du Salon du Cycle et de la Moto non plus car il est certain que la situation géographique de Nancy la désigne comme un des carrefours du Marché Commun européen. Le Salon de Nancy est donc appelé à gagner de l'importance en s'adaptant à l'échelle européenne.

Au stand Nortin, présentation en coupe du scooter Lambretta.



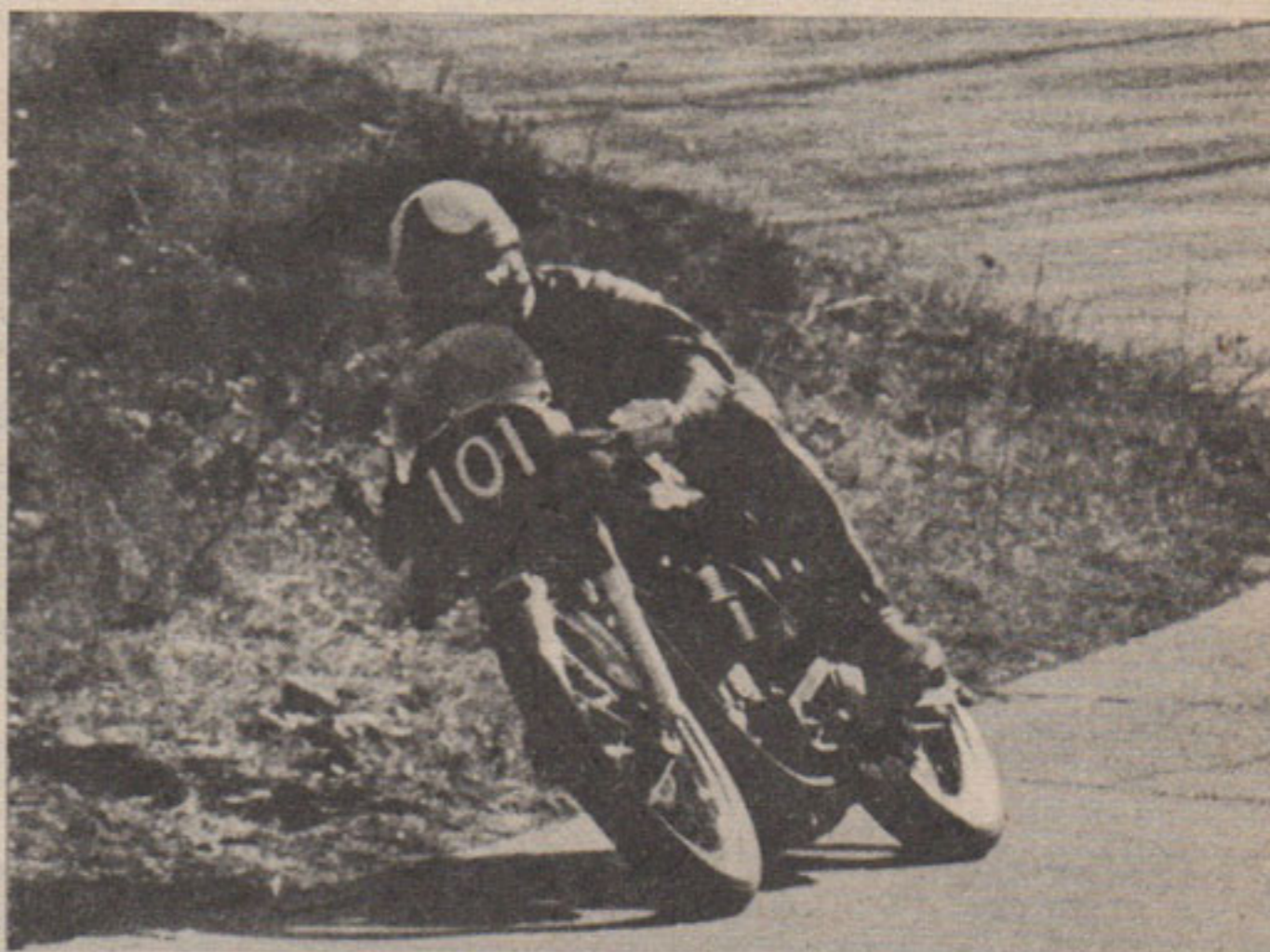
NOUVEAUX RECORDS POUR LA COTE LAPIZE

Six records battus furent le fruit des multiples assauts que donnèrent sous un radieux soleil une centaine de pilotes aux 800 m de la côte Lapize.

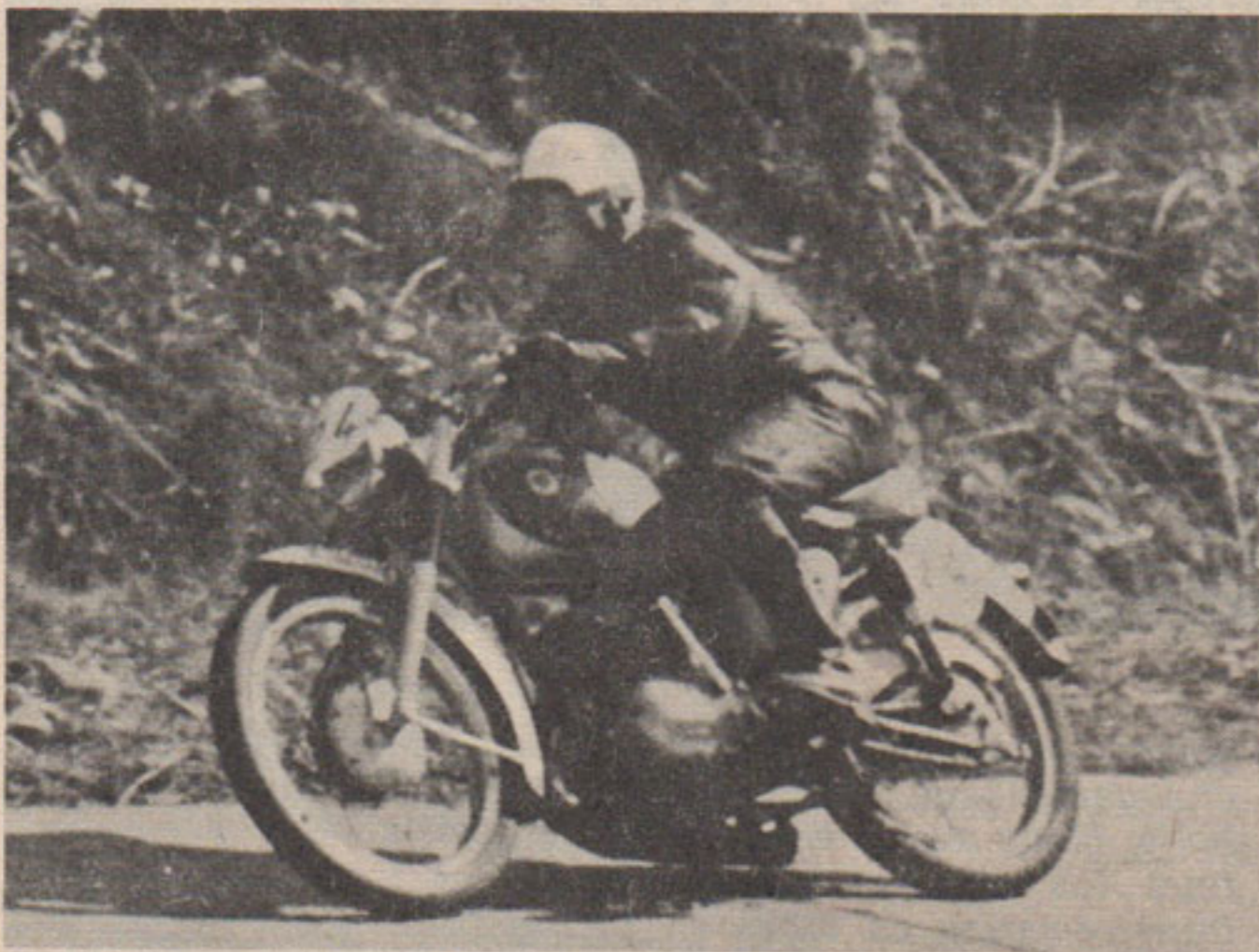
En 125 cm³ A. Dagan au guidon d'une Bultaco pulvérisa le record détenu par Landereau en le faisant passer de 74, 418 km/h à 81,587 km/h, tandis que B. Savoye en 125 cm³ course améliorerait son propre record en le portant de 85,211 km/h à 87,011 km/h toujours au guidon de sa Mondial. Il fut également le vainqueur de la journée en 250 cm³ course, quoique le record de la N.S.U. restât debout.

En quart de litre sport, Offenstadt au guidon d'une Aer-Machi détrôna largement le record détenu par Bargetzi. Ce dernier prit sa revanche en 500 cm³ sport avec une Norton qui lui permit de faire sauter le record de 95,052 km/h à 99,654 km/h.

Appelés à disputer Lapize pour la première fois, les 50 cm³ (60 cm³) établirent des records. En course Chauderlot (Itom) inscrit le premier son nom à ce palmarès tandis qu'en sport cet honneur revient à Herranz (B.M.). Cette série de performances fut un peu estompée par la double victoire du Champion de France Jacques



Jacques Insermini (Norton Reg Dearden).
L'homme le plus rapide de la côte Lapize.



La première sortie de la Bultaco 125 cm³ à Lapize se solde par un record grâce à Dagan.

Insermini qui, au guidon de Norton préparées par le spécialiste Anglais Reg Daerden, effaça les records des 350 cm³ et 500 cm³ de la catégorie course. Si celui des 350 cm³ établi par Pierre Monneret avec une A.J.S. 7R paraissait accessible — Insermini fit 103,597 km/h contre 101,056 — celui des 500 cm³, établi aussi par Pierre avec une Giléra 4 cylindres en 1956, semblait encore intouchable. Insermini parvint dans sa dernière montée à gagner 0,838 km/h.

Insermini détient donc le record absolu de la Lapize à 110,348 km/h.

H.B.

LES RÉSULTATS

Course

50 cm³ : CHAUDERLOT, Itom, 60,429 km/h, record,
125 cm³ : SAVOYE, Mondial, 87,011 km/h, record,
175 cm³ : OFFENSTADT, Morini, 93,206 km/h, record,
250 cm³ : SAVOYE, Mondial, 96 km/h, record,
350 cm³ : INSERMINI, Norton, 103,597 km/h, record,
500 cm³ : INSERMINI, Norton, 110,348 km/h, record,

Side-car :

500 cm³ : LECLAINCHE, Norton, 87,540 km/h, record,
750 cm³ : LECLAINCHE, Norton, 86,490 km/h,
1 200 cm³ : LENORMAND, B.S.A., 83,967 km/h.

Sport

50 cm³ : HERRANZ, B.M., 59,627 km/h, record,
125 cm³ : DAGAN, Bultaco, 81,587 km/h, record,
175 cm³ : HERRANZ, Morini, 92,903 km/h,
250 cm³ : OFFENSTADT, Aer Macchi, 90,854 km/h,
record,
350 cm³ : LETEURE, B.S.A., 86,750 km/h,
500 cm³ : BARGETZI, Norton, 99,654 km/h, record,
750 cm³ : LE GUILLOIS, Triumph, 96,322 km/h,
1 000 cm³ : TOURAINÉ, Triumph, 96,364 km/h,
Side-car :
750 cm³ : LORIOT, B.M.W., 72,544 km/h.

TECHNIQUE 61

FLANDRIA COMPÉTITION CROSS ou RACING

La participation des 50 cm³ à la compétition étant cette année officielle, il faut s'attendre à d'importantes nouveautés dans un domaine où les techniciens vont pouvoir une fois de plus donner libre cours à leur talent.

Les agents motocistes eux-mêmes sont très intéressés par cette nouvelle couche de clientèle, « le coureur à cyclomoteur » et déjà des modèles très spéciaux font leur apparition chez quelques-uns d'entre eux.

Notre rôle d'informateur nous oblige à les présenter le plus vite possible et, par la suite, espérons que nous aussi nous aurons la possibilité d'effectuer des essais de ces « petits monstres ».

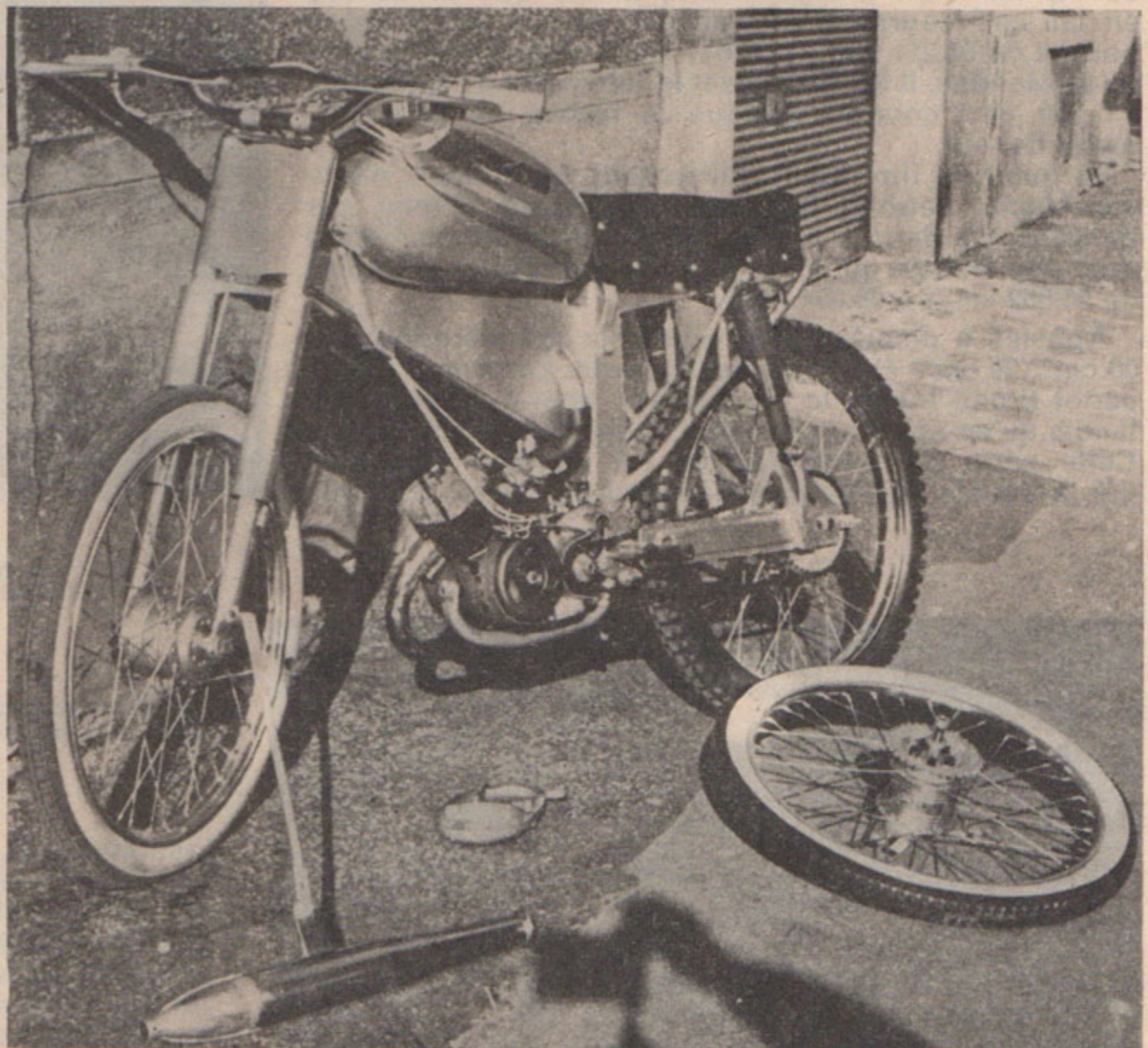
Le Flandria spécial pour motocross avait obtenu un légitime succès de curiosité au dernier Salon de Paris. Mais du moment où il offre des possibilités d'utilisation très différentes, l'intérêt suscité devient beaucoup plus important.

C'est à M. Wallet, l'agent parisien bien connu pour ses exploits sportifs passés, que revient l'idée de se servir du Flandria cross pour en faire une machine de racing, après quelques modifications. Sur le plan commercial, le projet est d'importance, car dans la catégorie 50 cm³ toutes les spécialités sont ouvertes aux jeunes. Seul le matériel est souvent déficient. Partant d'un matériel d'usine robuste et bien étudié, le Flandria préparé par Wallet peut donc permettre à peu de frais de disposer de 2 machines (cross ou trial et circuit de vitesse).

Nous allons donc examiner l'un après l'autre les modifications à apporter pour l'une ou l'autre de ces spécialités.

Les pneus

Equipée en cross la machine reçoit à l'arrière un pneu Radium de 23 x 2,50. Pour le racing c'est un 23 x 2,25 (Englebert), tandis que dans les



Ici nous avons déposé le couvercle magnétique pour faciliter le changement de pignon de sortie de boîte. Nous avons en outre rassemblé tous les organes nécessaires à la transformation de cross en racing.

deux cas la roue avant ne subit aucun changement, c'est un 23 x 2 Cardigen.

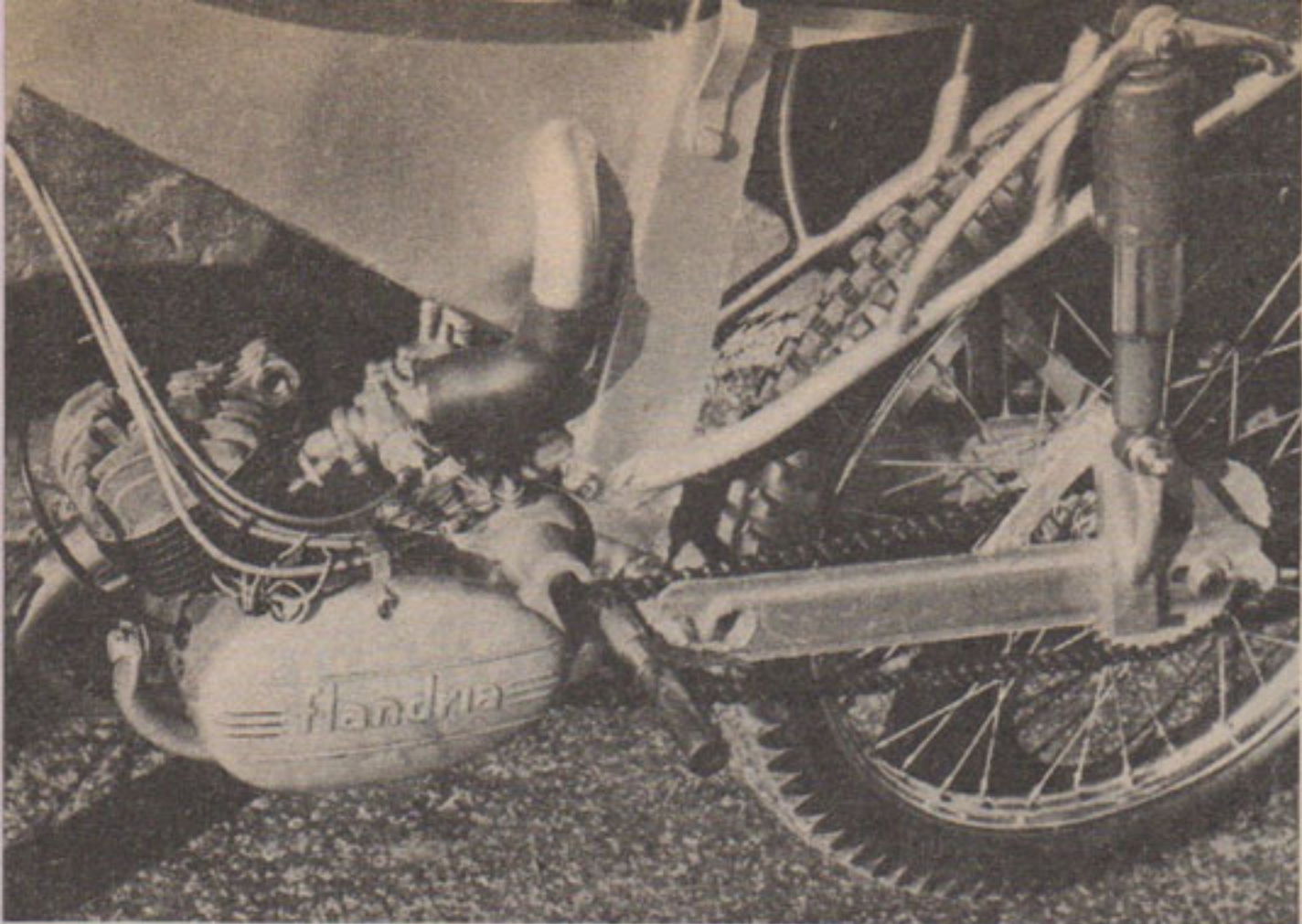
Les démultiplications

Sans toucher aux rapports internes de boîte de vitesses on obtient une démultiplication adoptée au cross (26 x 13).

Pour les courses de vitesse il reste le choix entre différentes solutions :

32 x 14, pour la course de côte ou le circuit de vitesse assez accidenté ;
32 x 15 pour un circuit moyen ;

36 x 16 pour des records sur courte distance (kilomètre lancé, vélodrome, etc.).



Le caisson formant armature est massif, sans cependant entraîner une augmentation de poids.

Le carburateur

Dans tous les cas c'est un Dell Orto UA 16 B. Les réglages s'appliquent :
pour le cross : gicleur de 76, avec échappement libre ;

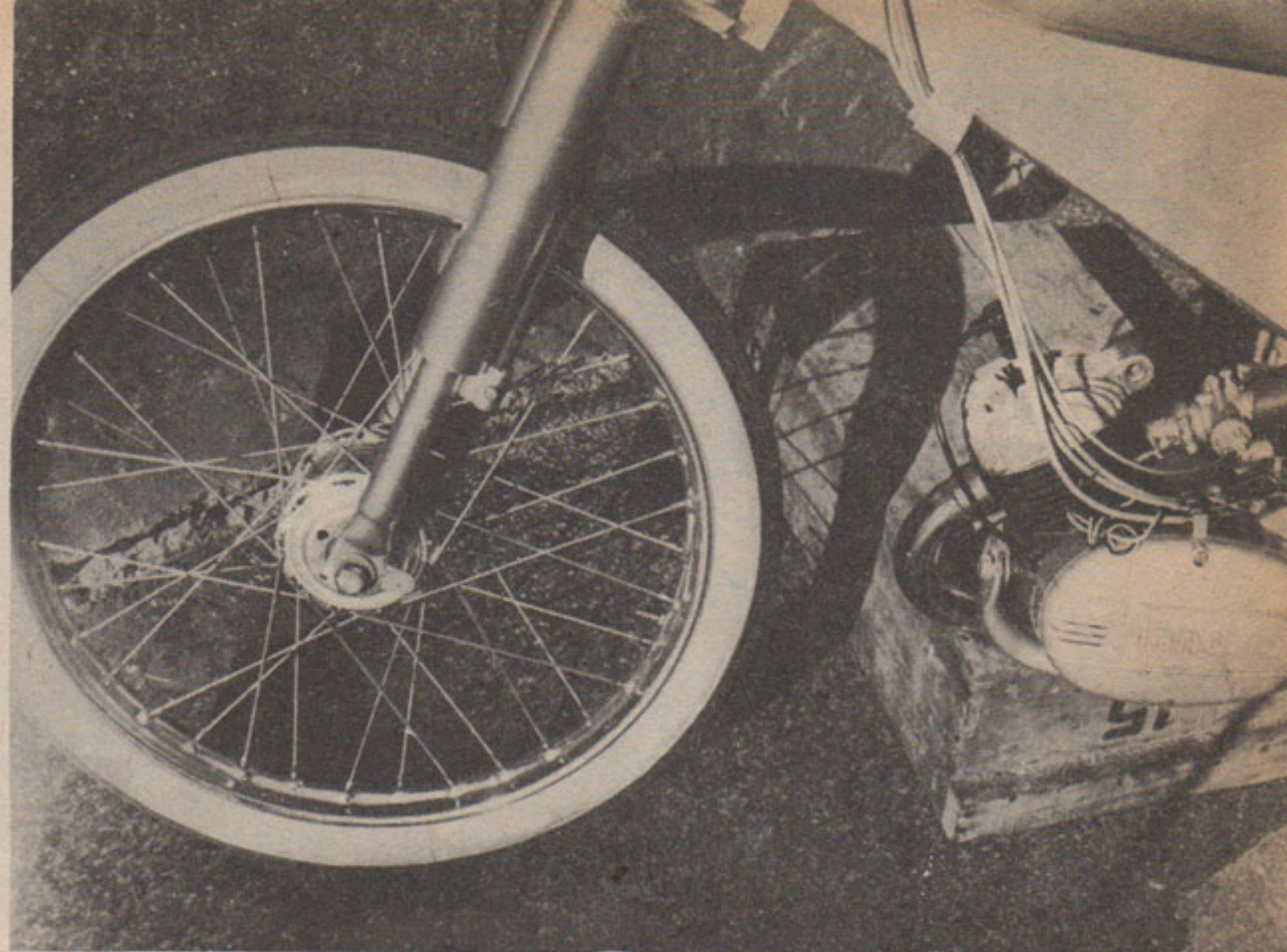
pour la vitesse : gicleur de 68 à 72, avec échappement contrôlé.

Equipements divers

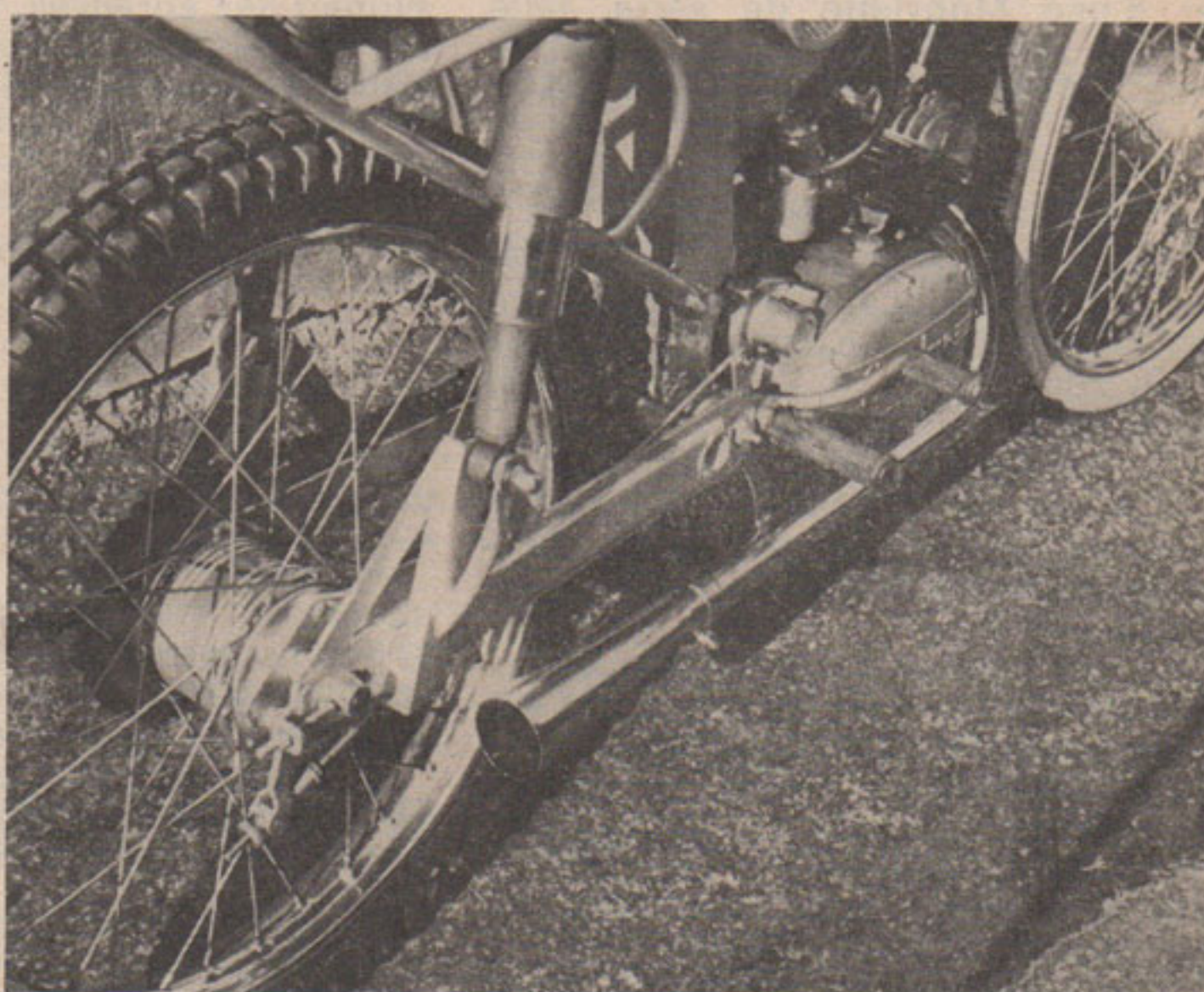
La bougie préconisée est une BROIS, plus connue sous le nom de bougie bleue (type DPS, degré thermique 225).

Les commandes sont signées Magura, ce qui assure le maximum de sécurité et de précision dans les diverses commandes.

Dans le système de freinage nous avons noté la conception originale du ressort de rappel des mâchoires de freins : fil non torsadé sans spire et en forme de V.



La protection de la partie inférieure du carter moteur est assurée par un tube en forme d'arceau.



Remarquable triangulation de l'arrière du cadre et de la suspension.

Si les soudures sont grossières certaines attaches sont particulièrement fines, témoins l'attache d'amortisseur droit.

Quelques critiques

Nous ne pouvons nous empêcher cependant de critiquer certaines imperfections, hélas! trop apparentes qui nuisent en particulier à l'esthétique générale de la machine. En particulier les soudures grossières non retouchées et qui sont restées absolument sans aucun polissage avant l'émaillage.

Les tendeurs de réglages de la roue arrière sont par trop archaïque.

Le temps des écrous de chape est révolu. Pourquoi ne pas avoir monté une plaquette excentrée?

Ces questions posées aux techniciens belges de l'usine Flandria n'ont d'ailleurs pas pour objet de vouloir amoindrir en quelque sorte la qualité de l'ensemble fort homogène que constitue le Flandria compétition.

Ce 50 cm³, nous l'avons piloté quelques minutes seulement et M. Wallet nous a promis de nous le confier pour des essais qui nous semblent bien prometteurs. Nous en reparlerons, chiffres à l'appui...

G.E.B.

EN TRIAL LA CYLINDRÉE PASSE AU SECOND PLAN

La 50 cm³ de RIVIÈRE ÉTONNE LES TECHNICIENS

Au cours de la Saison 1961 de Trial, Rivière vient de faire naître bien des espoirs chez les possesseurs de 50 cm³.

Il ne faudrait cependant pas penser un seul instant que la possibilité de gravir des pentes dépassant souvent 50 %, de franchir des ravins abrupts est à la portée de tous, et d'une Mobylette de série, telle quelle sort de l'usine. Ce serait là une erreur profonde et Rivière a

bien voulu nous indiquer comment il a réalisé sa machine de Trial.

En effet chaque dimanche il nous a étonnés par ses résultats que nos lecteurs trouveront en rubrique Trial. Si l'on se basait sur un classement à l'indice il battrait en effet tous ses concurrents, compte tenu de la faible cylindrée de sa Mobylette. Mais le classement est ainsi fait, que dans la plupart des épreuves, Rivière apparaît au milieu des Juniors et toujours dans les premiers, malgré tout.

La réalisation de sa 50 cm³

Nous allons examiner point par point les modifications apportées où par exemple pour le cadre nous allons voir comment il a été entièrement reconstruit par Rivière.

Le cadre est entièrement réalisé en tubes de grosseurs différentes selon qu'il s'agisse des tubes principaux ou des éléments de triangulation.

La suspension avant du type Earles est classique, mais les tubes ont été plus largement dimensionnés.

La suspension arrière a permis l'utilisation des bras oscillants d'origine. Seul l'écartement des bras a été augmenté pour permettre le passage d'un pneu spécial.

Les amortisseurs « Suspa » sont d'origine allemande, ils sont du type hydraulique à double effet.

Poursuivons notre examen de la partie cycle pour noter certains détails de l'équipement.

Les repose-pieds sont solidaires du bras de suspension. Mais leur déplacement angulaire reste à peu près insensible puisque placé le plus près possible du point d'oscillation.

La selle biplace spécialement conçue et réalisée par les Etablissements Sablé de Pantin, se trouve en quelque sorte prolongée par un sac à outillage solidement arrimé par des sandows.

La motocyclette de Rivière est devenue une machine absolument spéciale. Parmi les éléments de série conservés, notons les 2 freins, l'embrayage Dimoby et le variateur.

Rivière le meilleur trialiste en 50 cm³.



Remarquons dans le montage du réservoir une astuce qui permet d'obtenir le maximum de dégagement pour le guidon et les fourreaux de fourche lors du braquage à fond.

Le réservoir de 5 l est en effet plus large à l'arrière qu'à l'avant. La fixation est réalisée par broches en 2 points.

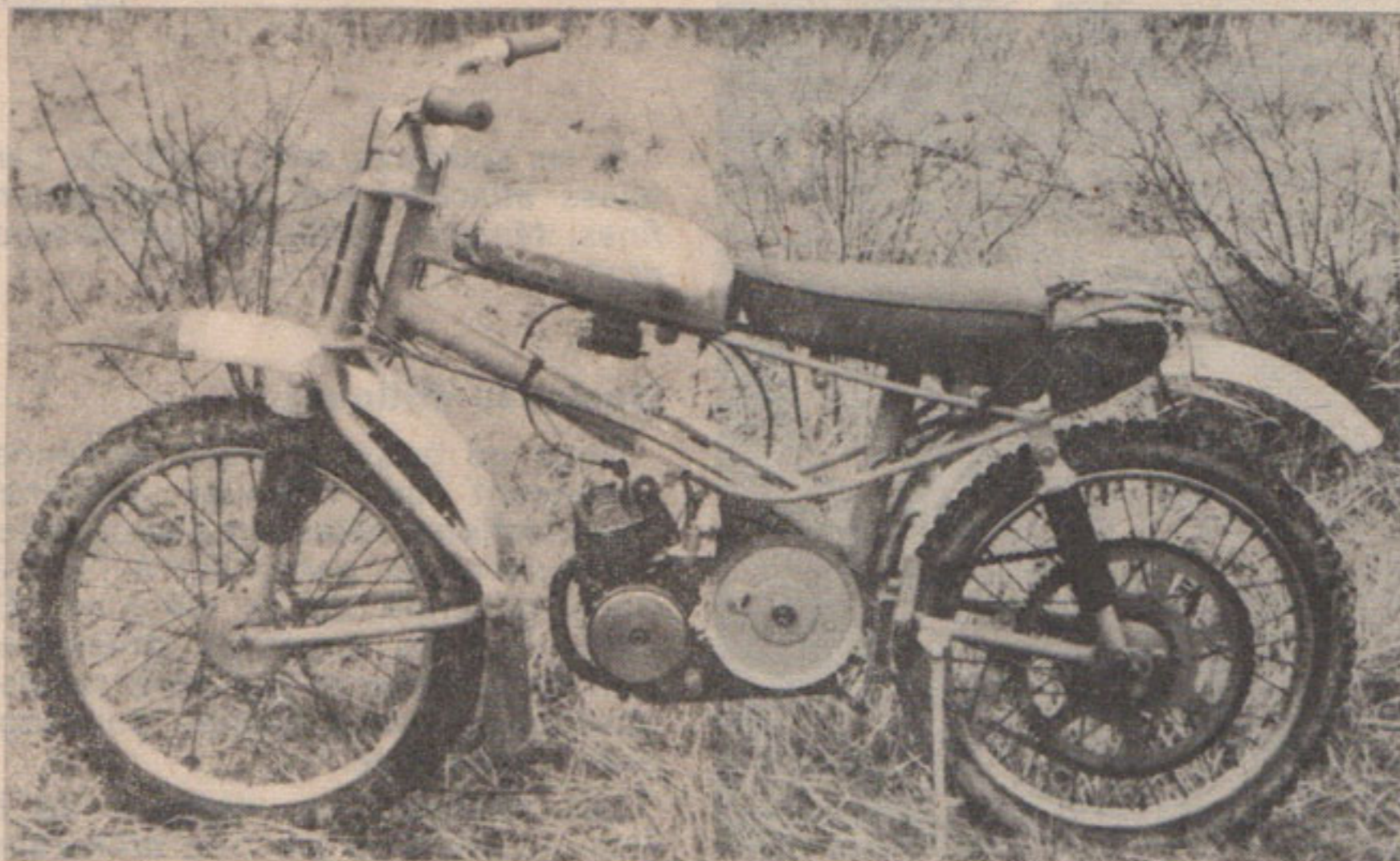
Le garde-boue avant est monté souple grâce à une fixation sur silentblocs, sous la tête de fourche.

Notons la bavette indispensable pour la protection du moteur.

A l'arrière, le garde-boue est monté en deux parties qui sont raccordées sur une plaque de caoutchouc.

Boîte de vitesses, démultiplications, variateur automatique.

Autant que cela a été possible, Rivière a conservé les organes d'origine. C'est ainsi qu'il dispose :



1° De l'embrayage automatique Dimoby (de série) et du variateur automatique. Sur ce dernier, cependant, une légère modification est à signaler : le variateur ne comporte ici que **2 billes** centrifuges au lieu de 4 sur le modèle de **série**.

A ces dispositifs classiques, Rivière a ajouté une boîte de vitesses à 2 rapports qui joue exactement le rôle de **relais démultiplicateur**, avec des rapports de 3,8 à 1 pour la petite vitesse et de 2,40 à 1 pour la grande vitesse.

La commande s'effectue par levier (à l'arrêt seulement).

La démultiplication du variateur s'établit de 1,7/1 en 1^{re} à 1/1 en 2^e.

La transmission **secondaire** comporte 11 dents en sortie de boîte et 80 dents à la couronne de la roue arrière.

Du moteur nous avons peu à raconter car nous nous trouvons en présence d'un moteur type AV 89 de série qui a subi toutefois de nombreuses retouches :

1° pour le taux de compression qui est passé à 10 ;

2° pour la lumière d'admission augmentée de 10 % ;

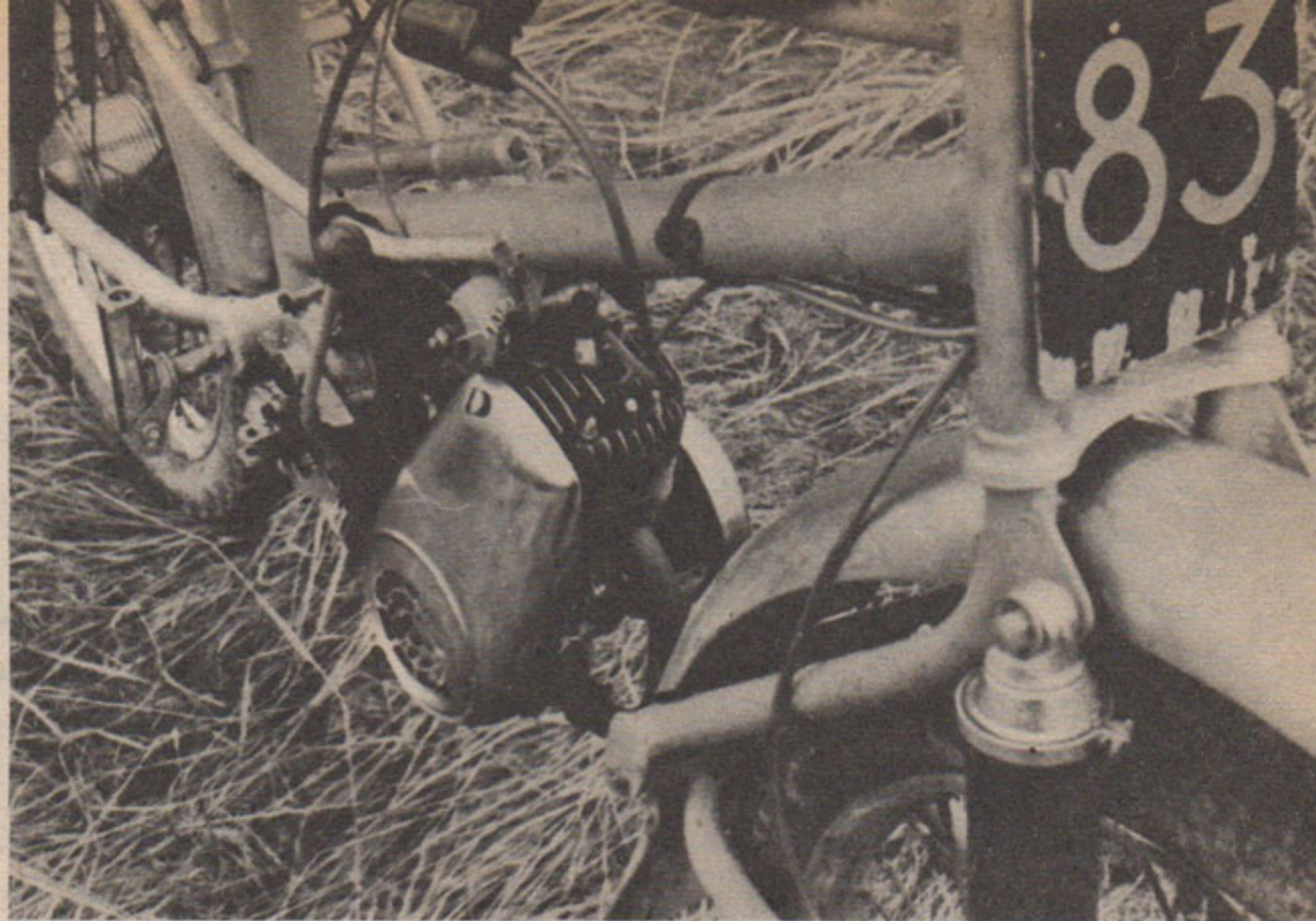
3° pour le calage de l'allumage avec 1,5 mn d'avance avant le P.M.H.

Le carburateur Gurtner à cuve centrale type J 14 a un passage de gaz de 14 mm, et le pavillon d'entrée d'air a été raccordé sur un manchon caoutchouc.

Refroidissement

Préparée pour des épreuves de Trial, la machine de Rivière a reçu un système de refroidissement par turbine centrifuge. Cette turbine provient d'un scooter Motobécane type S.B.N. Son effet se révèle très efficace.

Côté poulie-relais rien ne semble anormal ou hors série.



La boîte de vitesses, ou relais démultiplicateur, se trouve placée derrière la poulie relais. Remarquons également le capot de turbine.

Avec la réalisation personnelle de Rivière nous sommes en présence d'une véritable motocyclette sur laquelle se trouve un moteur d'une cylindrée de 50 cm³.

Rivière a choisi des éléments de Mobylette pour différentes raisons qu'il définit ainsi :

- robustesse des éléments du moteur,
- impossibilité matérielle d'obtenir un serrage grâce au cylindre en alu chromé dur,
- souplesse de conduite procurée par le variateur et l'embrayage automatique.

Nous n'avons pas d'indication exacte sur la puissance développée.

D'après le comportement de la machine dans les fortes rampes, et aussi d'après les différents classements obtenus par Rivière on peut déduire que la puissance obtenue doit être égale au moins, à celle d'un bon vélomoteur de série courante.

A notre avis, le secret de la réussite de Rivière réside surtout dans le choix heureux des démultiplications adoptées qui prouvent qu'à un 50 cm³ rien n'est impossible.

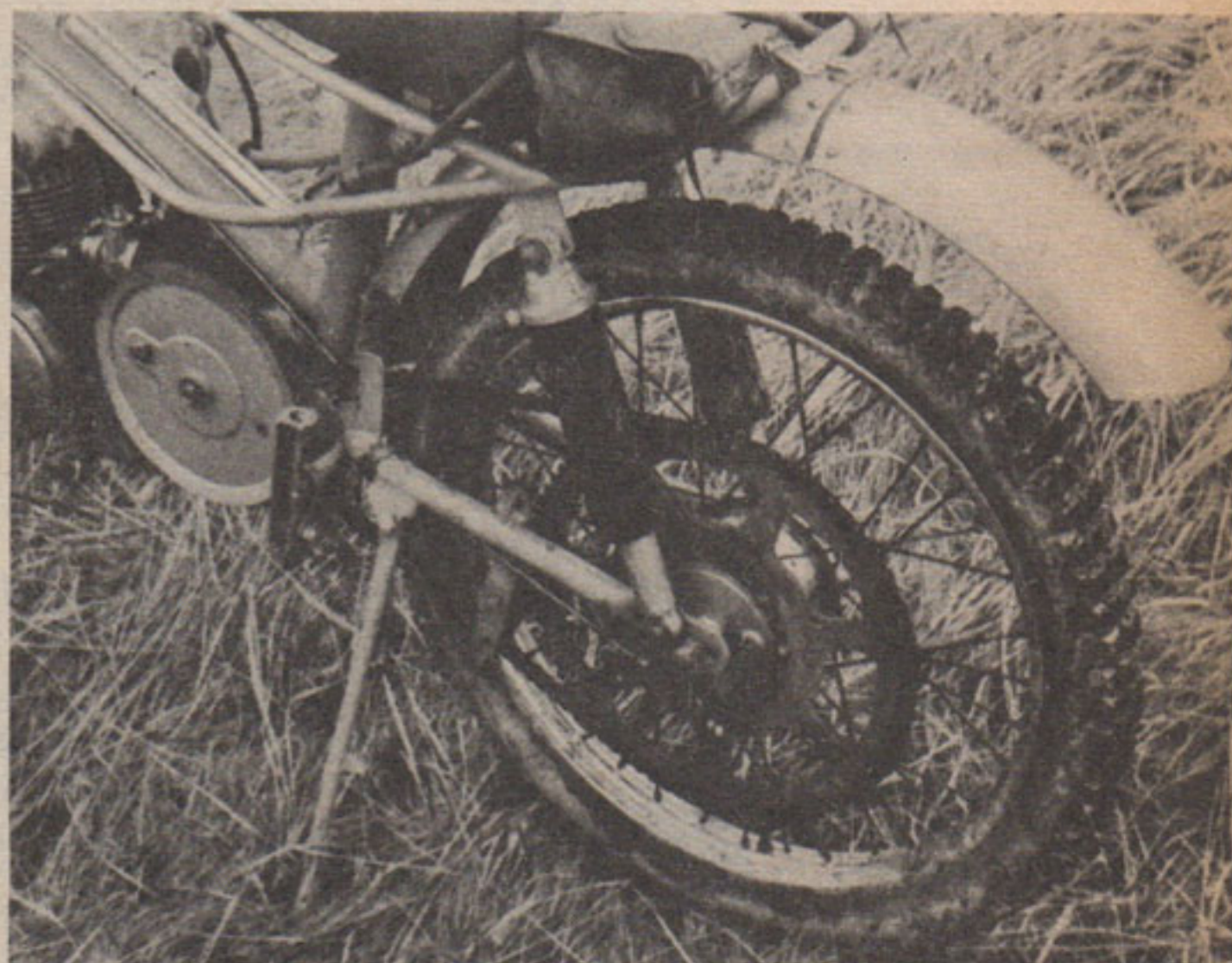
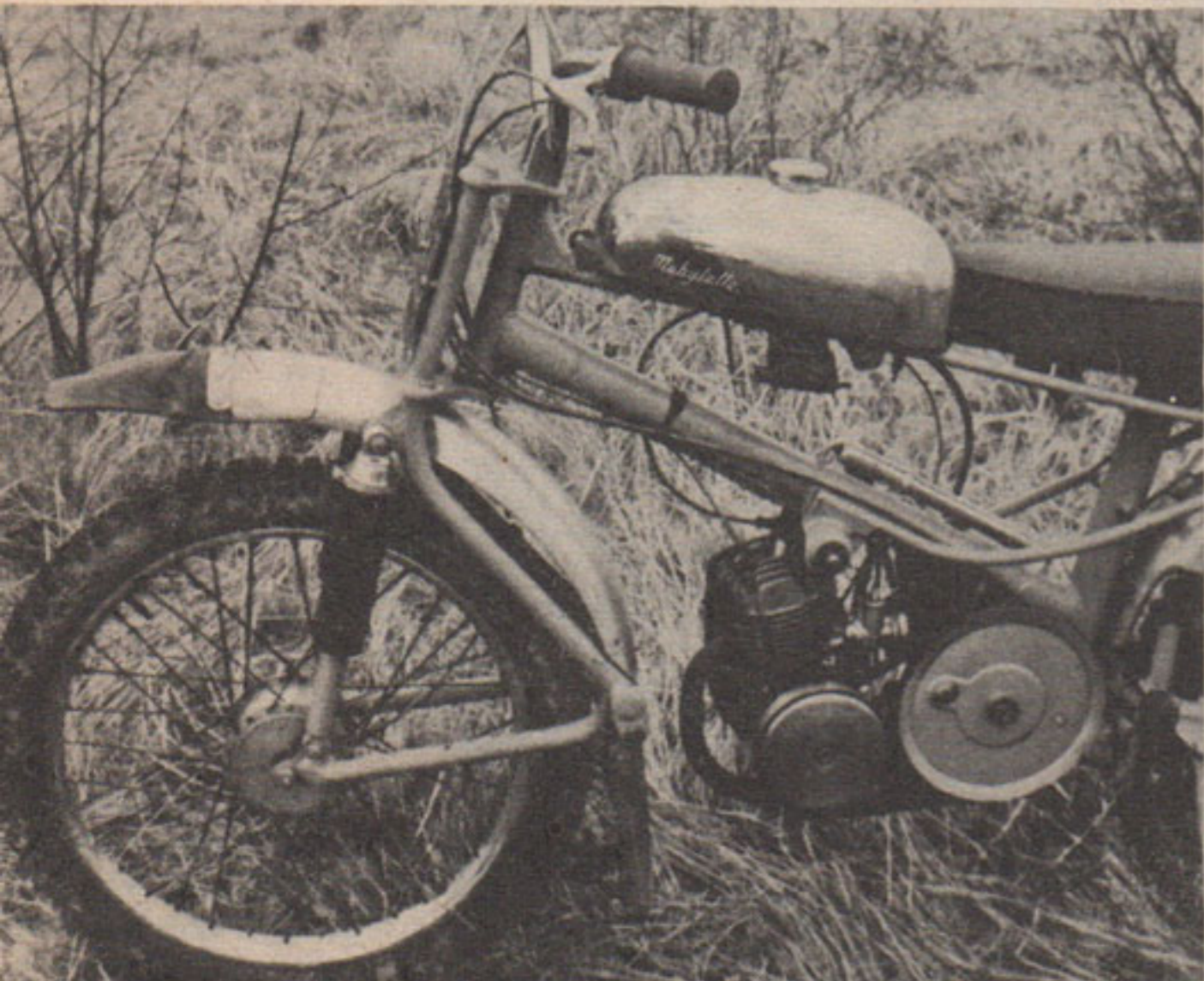
Peut-être verrons nous un jour des machines semblables s'aligner en Trial. Il y a là d'heureuses perspectives pour les jeunes.

G.E. BERNARD

d'après les indications de Rivière.

Ce gros plan nous montre les raccords du cadre et la fixation des repose-pieds repliables.

La chaîne secondaire passe dans un guide que l'on voit sous le bras oscillant.



TECHNIQUE 61

LE CORMORAN VAP 612

A MOTEUR FLOTTANT

Du programme général de la société Vap nous avons extrait les caractéristiques techniques du modèle Cormoran type 612 parce que celui-ci semble répondre à de nombreux impératifs de la vie moderne. En outre sur le plan technique il réunit des solutions d'avant-garde, tels le moteur flottant, le dispositif d'allumage magnéclaire, pour un prix de vente inférieur à 600 NF ce qui le classe parmi les véhicules de présentation luxe pour un prix minimum.

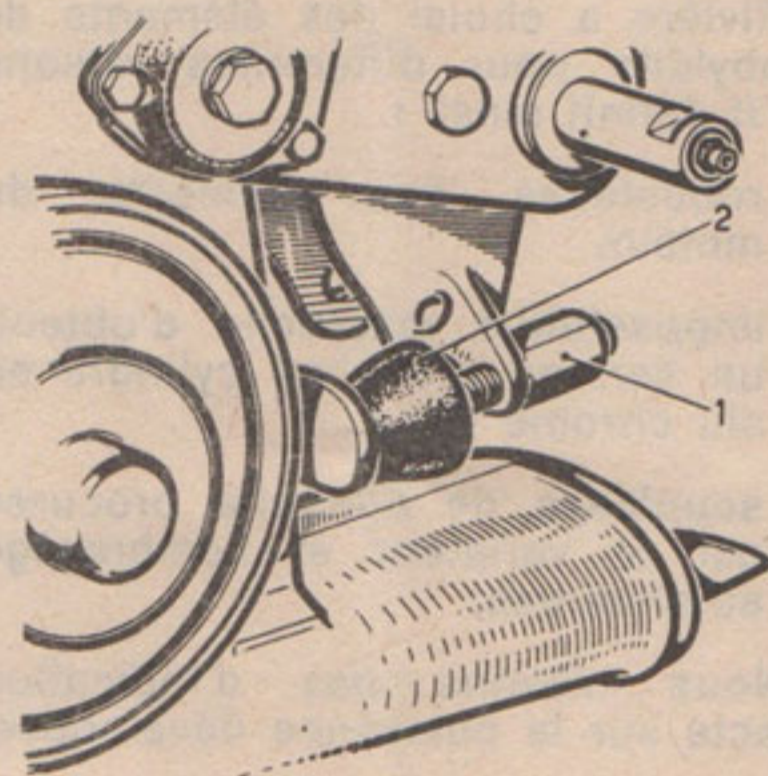
Le Magnéclair

Le système d'allumage par Magnéclair a fait ses preuves depuis plus de trois années qu'il équipe les productions Vap en monovitesse. Mais le Magnéclair a laissé souvent planer un doute. Comment se fait l'entraînement du moteur puisque l'on a supprimé le rotor du volant magnétique qui, chacun le sait, remplissait le rôle de volant d'inertie? La solution est bien simple, le poids du volant a été reporté sur la plaque circulaire de l'embrayage ce qui ne change rien à la régularité cyclique du moteur.

C'était simple, encore fallait-il y songer.

Le moteur flottant

Cette désignation déjà bien connue pour ses succès en matière d'automobiles n'est pas un simple slogan. Chez Vap le moteur flottant répond aux besoins impérieux d'absorber d'une manière ou de l'autre les vibrations produites par le mouvement du moteur. Afin d'obtenir une tension normale de la courroie dans toutes les positions du moteur, une butée de réglage a été montée sur le silent-bloc.



Les détails du moteur flottant

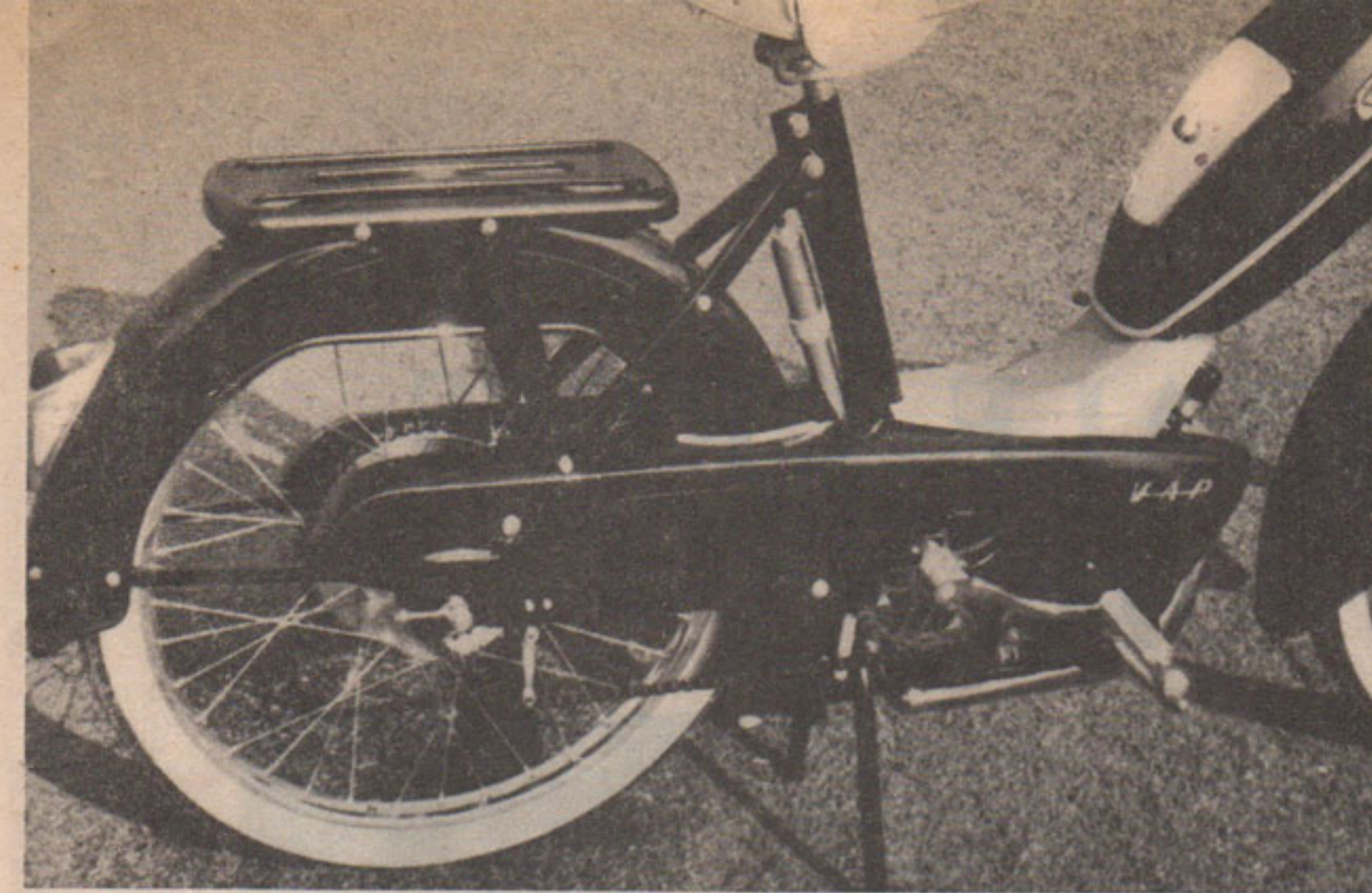
Silence accru

Les attaques répétées contre les 2 temps bruyants n'ont pas été sans émouvoir à juste titre les techniciens de Vap. Aussi le Cormoran reçoit un nouveau silencieux d'échappement plus efficace et d'une forme plus rationnelle que sur les anciens modèles.

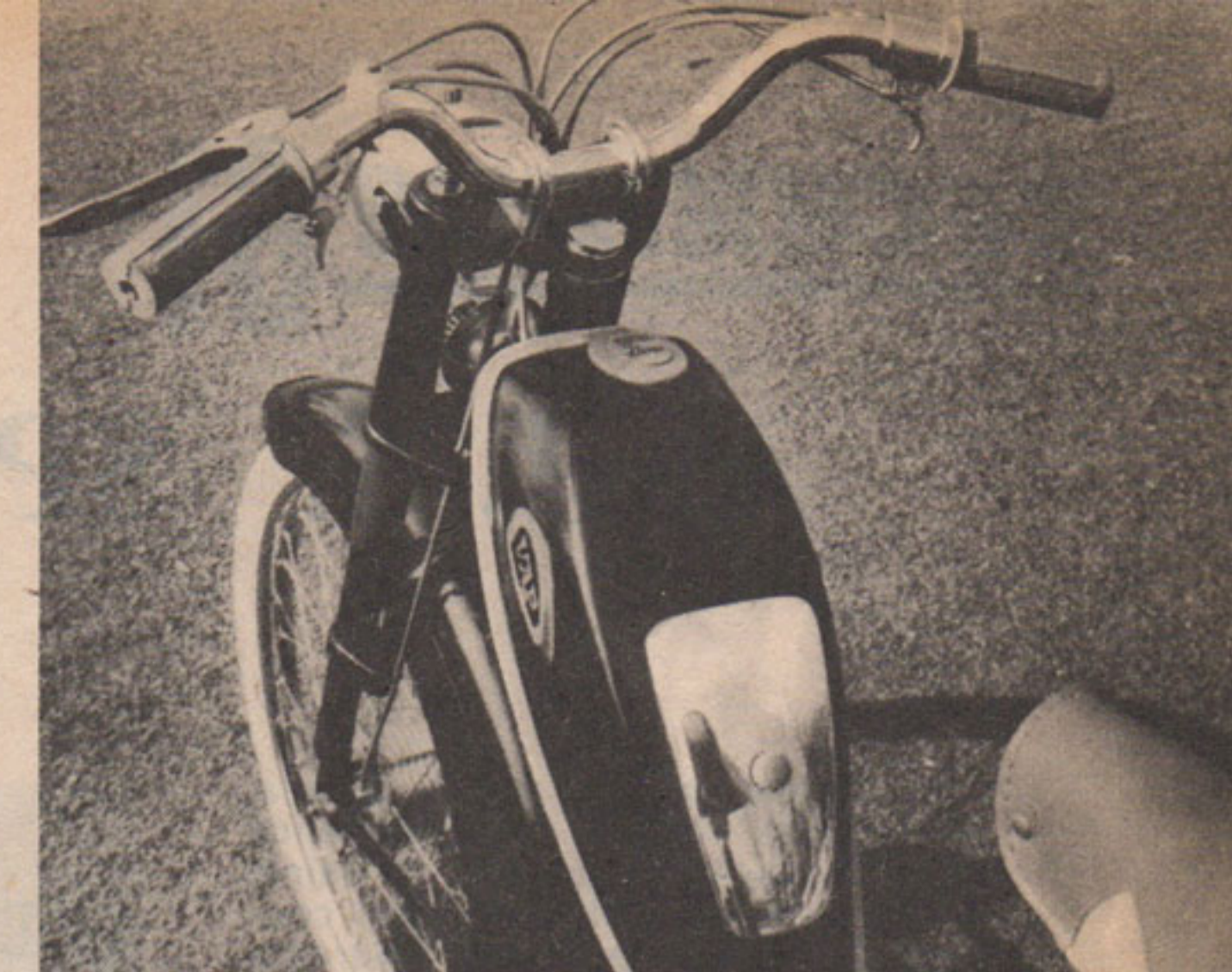
Plus rationnelle, nous maintenons le terme parce qu'à l'usage nous nous sommes aperçu que lors des déplacements à vide, le cyclomoteur Cormoran à la main (comme un vélo) on peut descendre un trottoir sans entendre un désagréable bruit de ferraille, produit par le frottement de la partie inférieure du pot d'échappement ou de la béquille sur le rebord du trottoir. En bref une augmentation de la garde au sol.

Simplicité du Cormoran

Les réalisateurs n'ont pas cherché à faire du Cormoran un cyclomoteur de luxe car toute solution luxueuse entraîne une augmentation sensible du prix de revient. C'est la raison pour laquelle la suspension arrière a été reportée sur un autre modèle « Le Goéland » dont les caractéristiques sont identiques à celles du Cormoran.

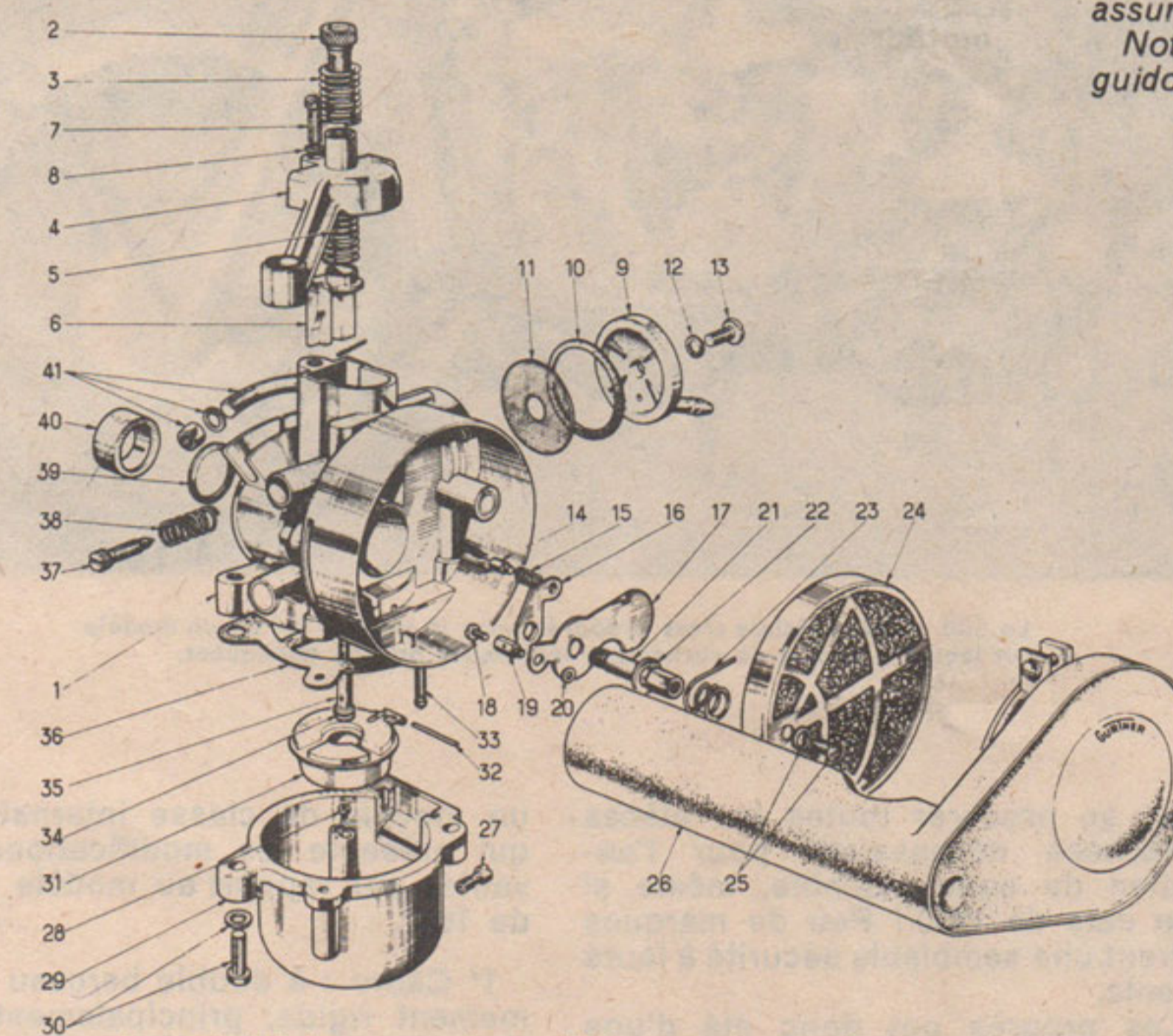


La plate-forme du porte-bagages, a été calculée pour recevoir de lourdes charges.



Forme nouvelle du réservoir dans lequel le coffre à outillage se trouve incorporé. Une plaquette chromée en assure la fermeture.

Notons également la disposition des commandes du guidon.



Le pot d'échappement modifié a perdu sa forme cylindrique, mais la garde au sol, y a gagné quelques millimètres.

Le carburateur Gurtner GA 12579

Le carburateur « Gurtner » est du type étanche et « tous terrains » (cuve centrale).

Il comporte un tiroir de réglage des gaz d'admission avec butée de ralenti (réglable), un filtre à essence, un filtre à air très efficace, gicleur principal et de ralenti et un silencieux d'admission.

Le réglage initial est effectué en usine et ne doit pas être modifié.

Il est recommandé d'utiliser ce modèle de carburateur qui est adapté particulièrement au moteur flottant Vap 610.

L'embrayage automatique

L'embrayage automatique du type Self-Drive permet un patinage des garnitures jusqu'à une vitesse donnée à laquelle correspond une vitesse d'embrayage, vitesse où les garnitures entraînent sans patiner.

L'encliquetage se fait par le déplacement d'un disque aileté qui permet l'utilisation vélo sans aucun frottement sur l'entraînement secondaire.

Quelques détails techniques

Fourche télescopique : type ultracompensatrice.

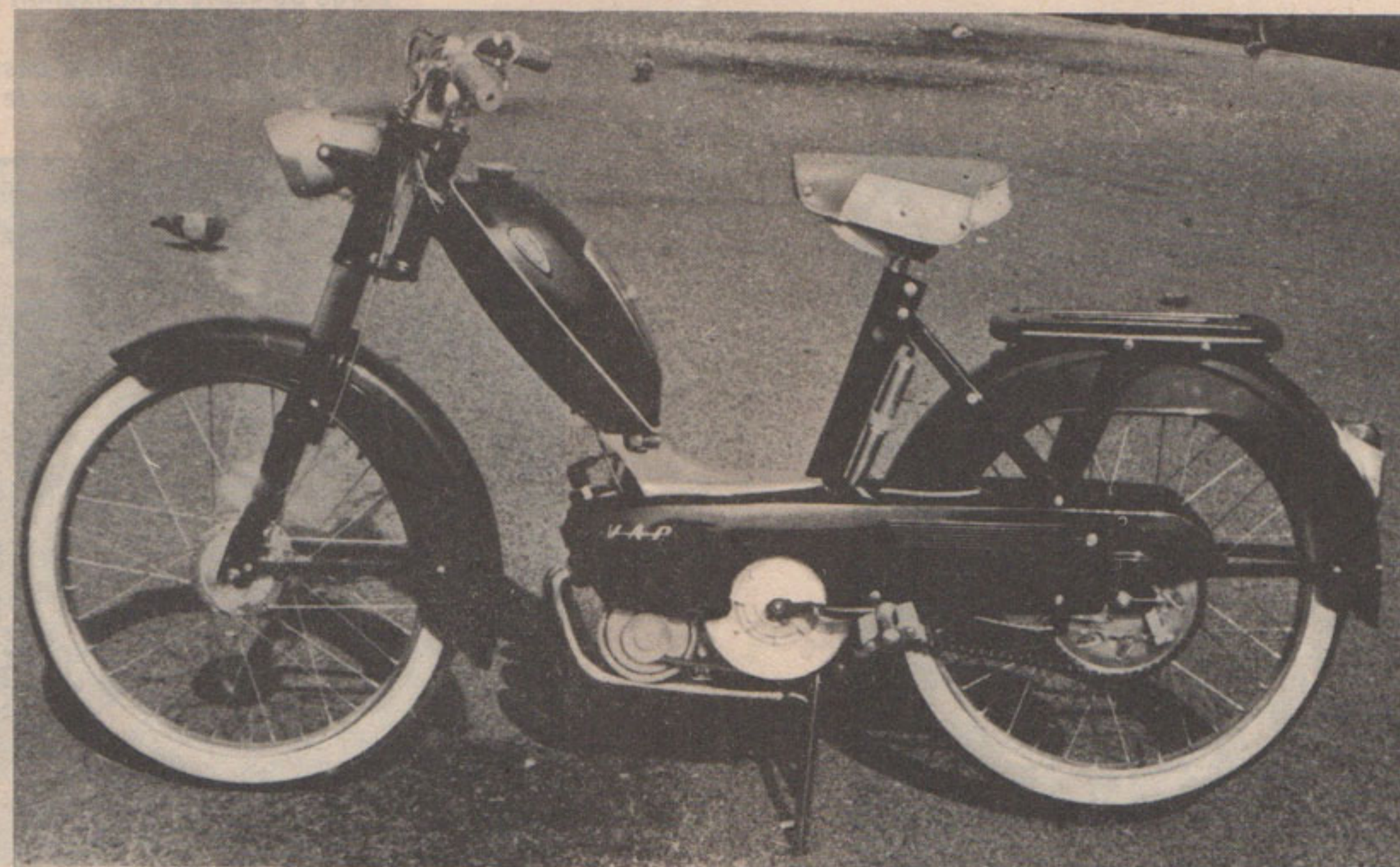
Réservoir d'essence : 5,4 l permettant une autonomie de 400 à 450 kilomètres.

Moyeux : type monobloc de grande dimension assurant le maximum d'efficacité au freinage.

Protection totale

Nous remarquerons que la protection a été rendue très efficace par le montage de grands et larges carters qui sont reliés au réservoir par une plaque en matière plastique. Les deux carters latéraux sont rigoureusement symétriques et ont été dessinés pour répondre d'une part à l'esthétique de l'ensemble de la machine et d'autre part pour éviter toute projection de boue sur le conducteur.

G.-E. Bernard



Le Cormoran 612 : on note le souci de la protection du conducteur, remarquons les vastes mais élégants carters latéraux surmontés d'une plaquette en matière plastique qui assure la jonction au-dessus du moteur entre le réservoir et les carters.

A. J. S. SPÉCIALE - CROSS

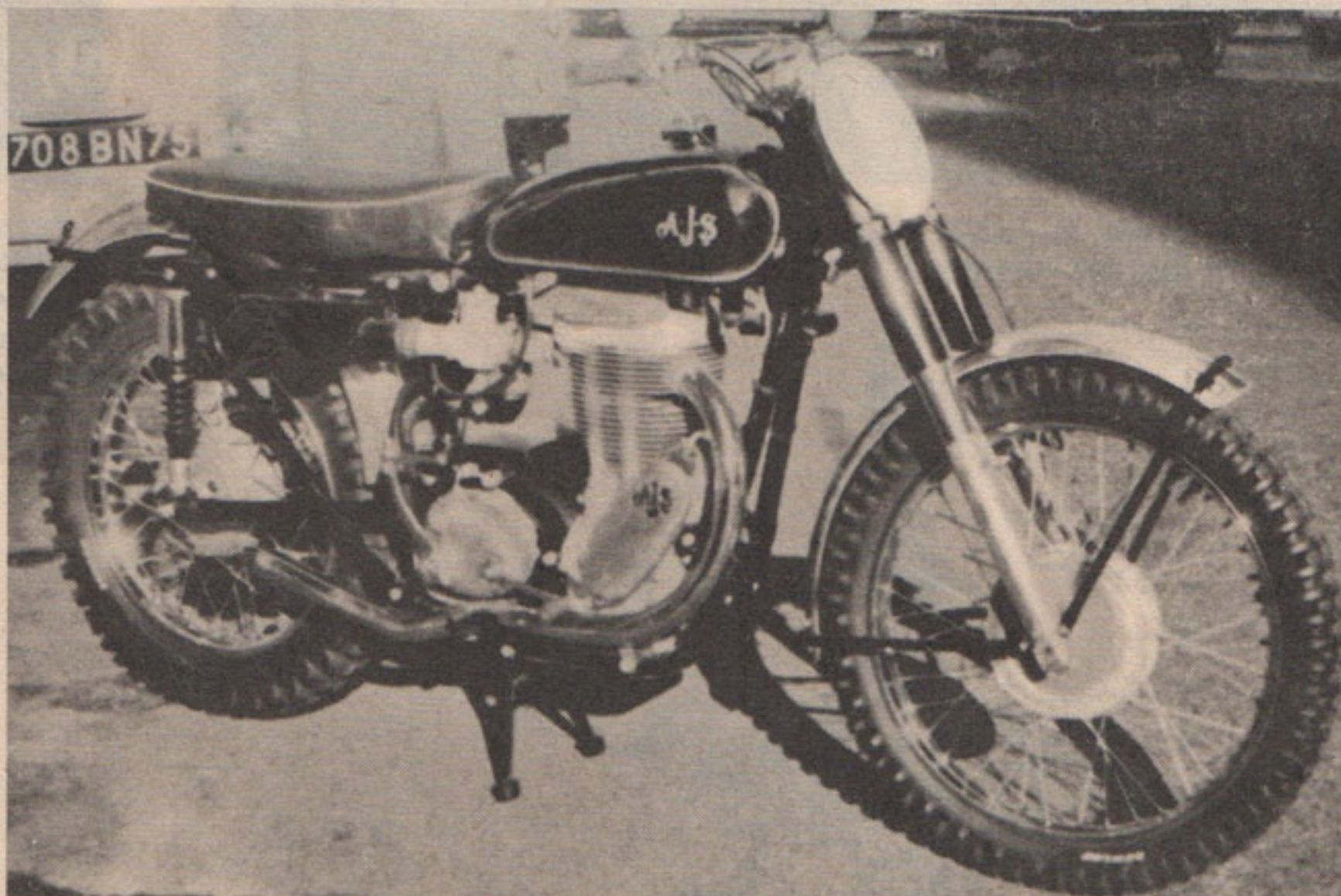
type 18 C S

Le dernier modèle A.J.S. Spécial Moto-Cross résulte de l'expérience en compétition. Coureurs d'Usine, principalement Curtis, et aussi coureurs privés (dont les coureurs français), tous ont contribué d'une manière importante à perfectionner ce modèle.

C'est aussi le fruit de la coopération étroite entre les coureurs, les agents de la marque et les techniciens de l'usine qui ont montré la plus grande compréhension.

Certes les progrès ont été lents, mais les modifications adoptées l'ont été à bon escient. Cette lenteur est aussi une nécessité commerciale pour une firme aussi importante que l'Associated Motorcycles. Il ne faut pas oublier que toute modification entraîne des investissements et des problèmes pour les stocks de pièces de rechange existant dans le monde entier. Il faut absolument que chaque modification soit adoptée suffisamment longtemps pour justifier le stockage. Il est certes plus facile à de petites firmes à caractère artisanal d'apporter des modifications qui ne seront pas suivies. Mais dans un même temps, la clientèle peut se trouver en difficulté car aucun représentant de la marque n'aura en stock les pièces qui sont diffusées en trop petites quantités.

Ce point de vue est confirmé par l'étude du service Pièces détachées de A.J.S. Matchless. En effet, tout possesseur d'une machine A.J.S.



La 500 cc AJS spéciale cross préparée pour la saison 1961 est un modèle sur lequel 4 années de recherches techniques ont été appliquées.

peut se procurer toutes les pièces détachées nécessaires pour l'entretien de cette machine, même si elle date de 1940 ! Peu de marques offrent une semblable sécurité à leurs clients.

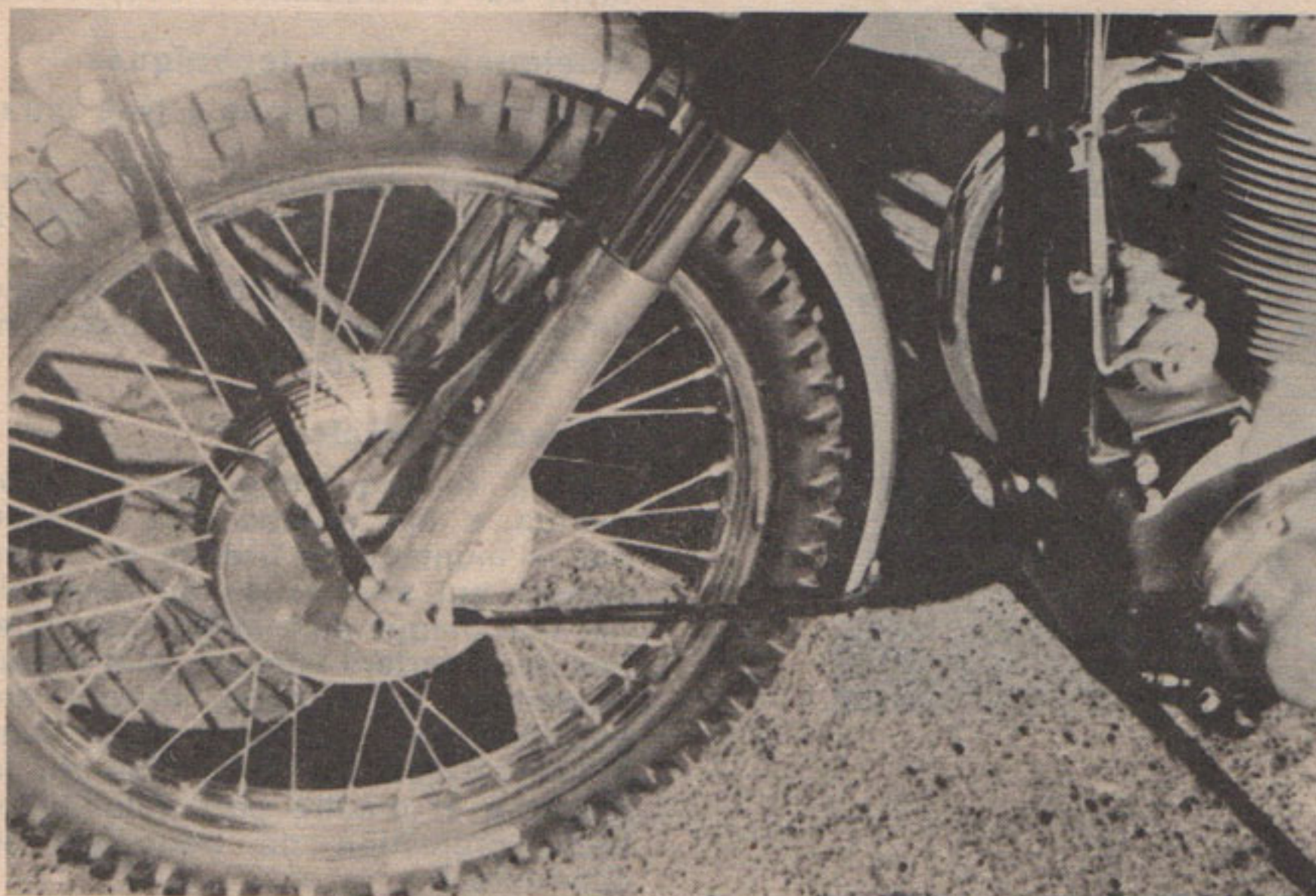
Les progrès ont donc été d'une certaine lenteur nécessaire, mais A.J.S. parvient en 1961, à présenter

un modèle de classe internationale qui présente les modifications suivantes par rapport au modèle Cross de 1957.

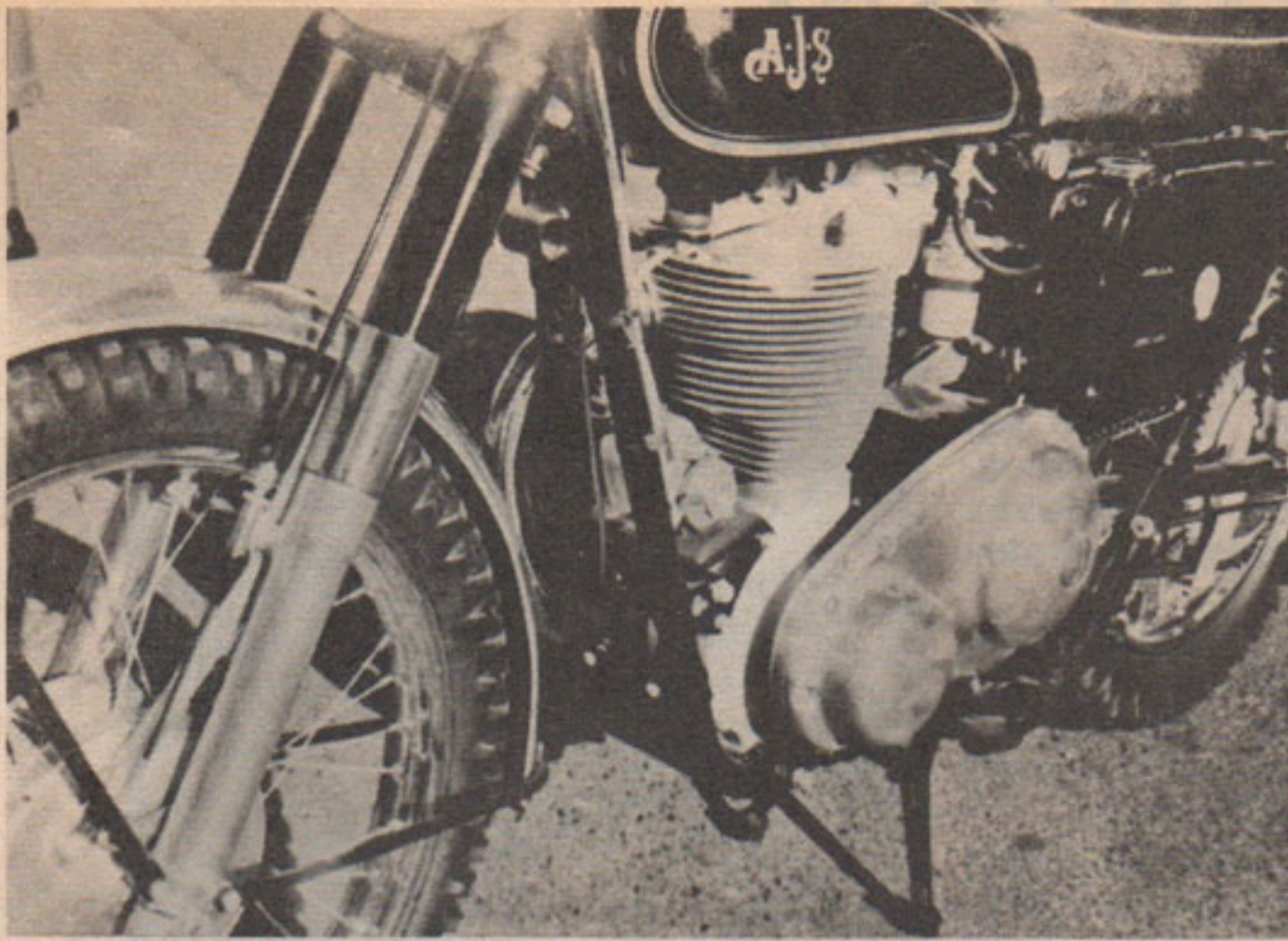
1° Cadre : à double berceau extrêmement rigide, principalement à la tête de direction. D'où tenue de route de premier ordre.

2° Moteur: modifications et améliorations incessantes. Utilisation intensif d'aciers spéciaux et traitement amélioré sans cesse. Pour la durée et la résistance des pièces à effort intensif : cames, poussoirs, maneton, etc... Nous signalons que les soupapes sont chromées et d'un plus grand diamètre. C'est un véritable moteur de course à culbuteurs qui est arrivé par tous ces efforts et cette étude à un grand degré de perfectionnement.

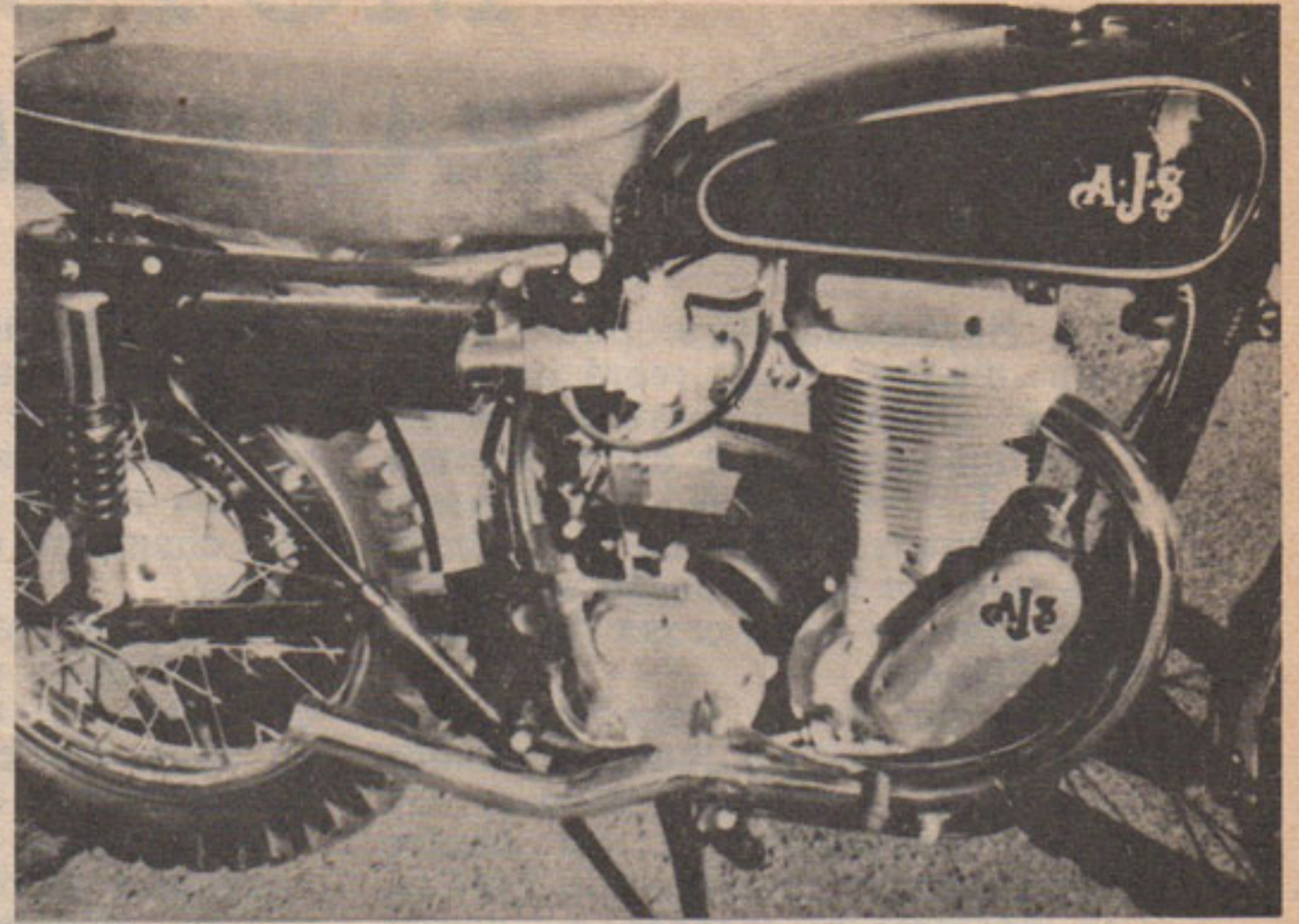
3° Boîte de vitesses : c'est la fameuse boîte A.M.C. qui équipe les A.J.S., Matchless et Norton, dessinée d'après les boîtes de vitesses des machines de course. Ses principales qualités sont le passage des vitesses extrêmement rapide, et un embrayage universellement



Ancrage au tambour de frein et attelage de refroidissement sur le tambour.



Le cadre double berceau reçoit à la base sous le moteur une plaque de protection genre sabot.



Le filtre à air de grandes dimensions est raccordé par une bague souple sur le pavillon d'entrée d'air.

reconnu comme l'un des meilleurs. Durée et résistance incomparable.

Fixation et blocage par doubles tendeurs pour éviter sa torsion étant donné la grande puissance du moteur.

La résistance qu'ont ces boîtes de vitesses dans un travail aussi extraordinaire que le Cross est étonnante. Les demandes de pièces de rechange étant très rares, malgré la quantité de machines qui sont sur les terrains de Cross tous les dimanches.

Cette résistance a été obtenue grâce à l'emploi d'aciers spéciaux, et à une vérification pièce par pièce de tous les éléments composant la boîte. Chaque pignon étant billé pour étude de traitement avant livraison.

L'emploi d'aciers spéciaux, limite en même temps la production de ces machines, exactement comme elle limite la production des machines de course. Les aciers sont contingentés, et les commandes doivent être passées un an à l'avance.

Modifications diverses :

La fourche télescopique : avec amortisseur à huile à double effet. Des coureurs d'autres marques adoptent les éléments de la fourche A.J.S.

Tubes intérieurs en acier traité. (Adoptés en même temps sur toutes les machines Tourisme.)

Réservoir d'huile : placé sur le côté gauche de la machine pour permettre l'utilisation d'un très grand filtre à air qui est placé en ligne avec le carburateur et l'admission dans la culasse.

Carburateur : utilisation du carburateur AMAL Grand Prix. Passage de gaz de 35 mm. Avec ce montage, et conjointement avec le montage des cames spéciales correspondantes, un maximum de puissance est obtenu.

Pour les coureurs qui désirent plus de souplesse pour les petits circuits, la machine peut être fournie ou équipée ultérieurement d'un carburateur monobloc de plus petit passage de gaz avec des cames différentes.

Roue arrière : la très grande résistance de la roue arrière est indispensable pour le Cross. Après différentes modifications, la roue arrière Matchless est maintenant d'une résistance à toute épreuve. Equipée de roulements coniques, d'axe de roue (broche) en acier traité, et fixation du pignon au moyeu par 5 gros boulons en acier spécial, et placés très écartés.

Toutes les modifications qui se sont avérées nécessaires pour obtenir la résistance voulue en Cross, ont été adoptées sur les machines de tourisme : cadres double berceau, boîtes, fourches télescopiques, embrayages, etc.

Roue arrière : par expérience, il s'est avéré nécessaire pour soulager

les efforts sur la boîte de monter une grande couronne arrière de 52 dents ce qui ramène les rapports à la bonne mesure pour les circuits habituels. Montage aussi d'un guide-chaîne indispensable étant donné le grand débattement de la suspension arrière.

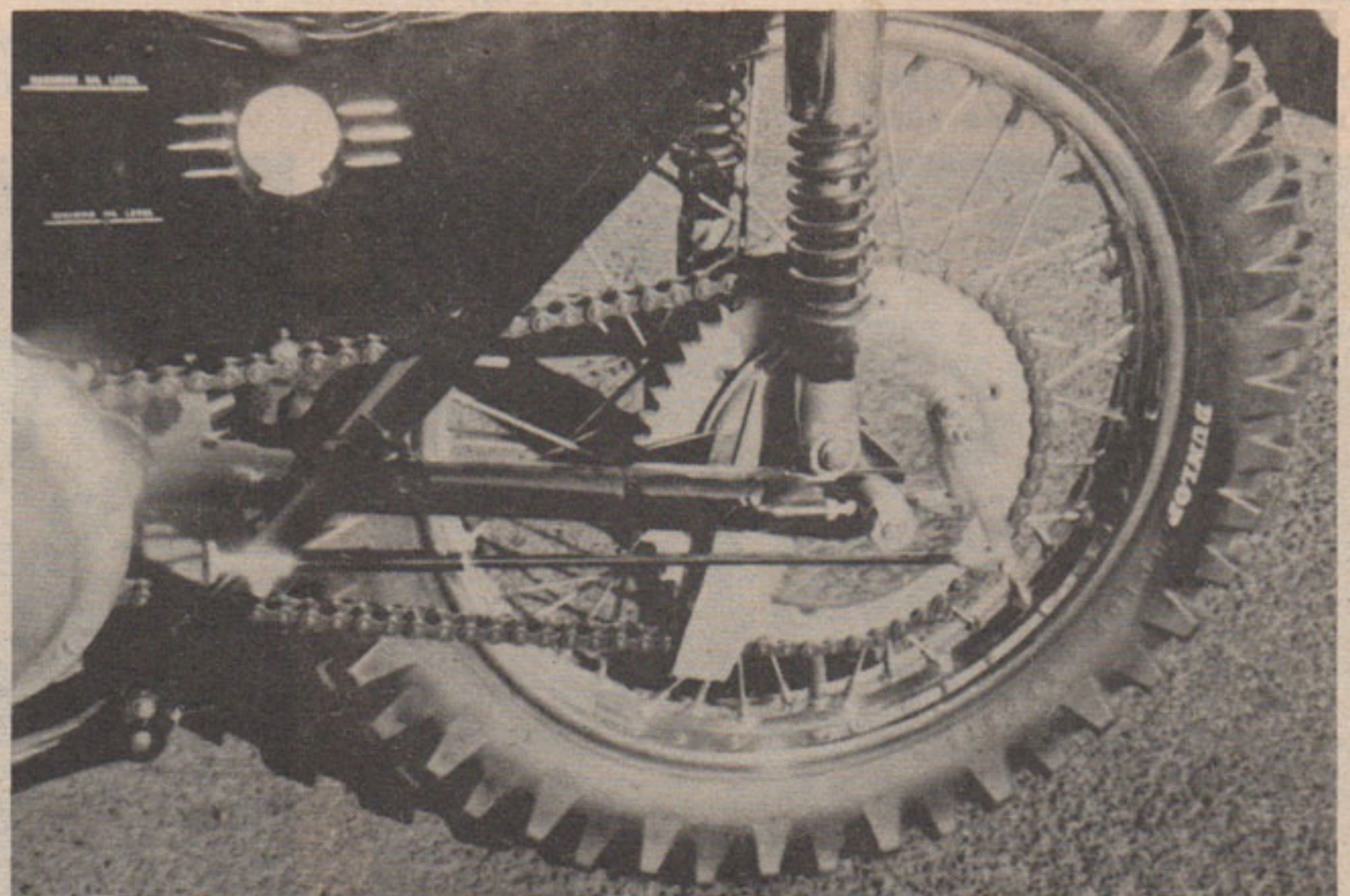
A.J.S. et Matchless sont parvenus à produire une machine de Cross de classe Internationale capable de satisfaire les professionnels les plus exigeants. Ne nécessitant aucune modification, elle est livrée en version Cross, absolument prête après un court rodage, pour la compétition.

Sa puissance, sa qualité, ne font plus l'objet d'aucun doute.

Pour terminer, il semble utile d'ajouter que quelques légères modifications et le montage d'accessoires imposés par la circulation routière permettent et avec la même mécanique d'en faire une version tourisme utilisable en semaine par chacun pour se rendre au travail.

O. L.

Le guide chaîne dont la réalisation est sur l'AJS. particulièrement soignée.



MOTO-CROSS

AU PAYS DU MUSCADET

La Haye-Fouassière pour beaucoup d'entre nous représente un centre vinicole important. Aussi les dirigeants des 2 clubs Nantais (A.S.P.T.T. et A.M.N.) en unissant leurs moyens avaient-ils bien choisi le terrain sur lequel devait se dérouler le premier moto-cross de l'année dans l'Ouest.

Le terrain de la Haye-Fouassière a été aménagé il y a quelques années dans une ancienne carrière. Un travail considérable a été réalisé pour aménager un circuit de 1 016 m. Les spectateurs massés au centre d'un terrain en étages peuvent suivre d'un seul coup d'œil les 3/4 du circuit.

Un passage sur «tôle ondulée» freine les concurrents dans la ligne droite avant d'atteindre une butte artificielle en «dos de chameau». Cette partie du parcours étant bien entendu très spectaculaire car elle permet de sensationnels décollages. Et tous les concurrents ne sont pas privés de cette partie acrobatique.

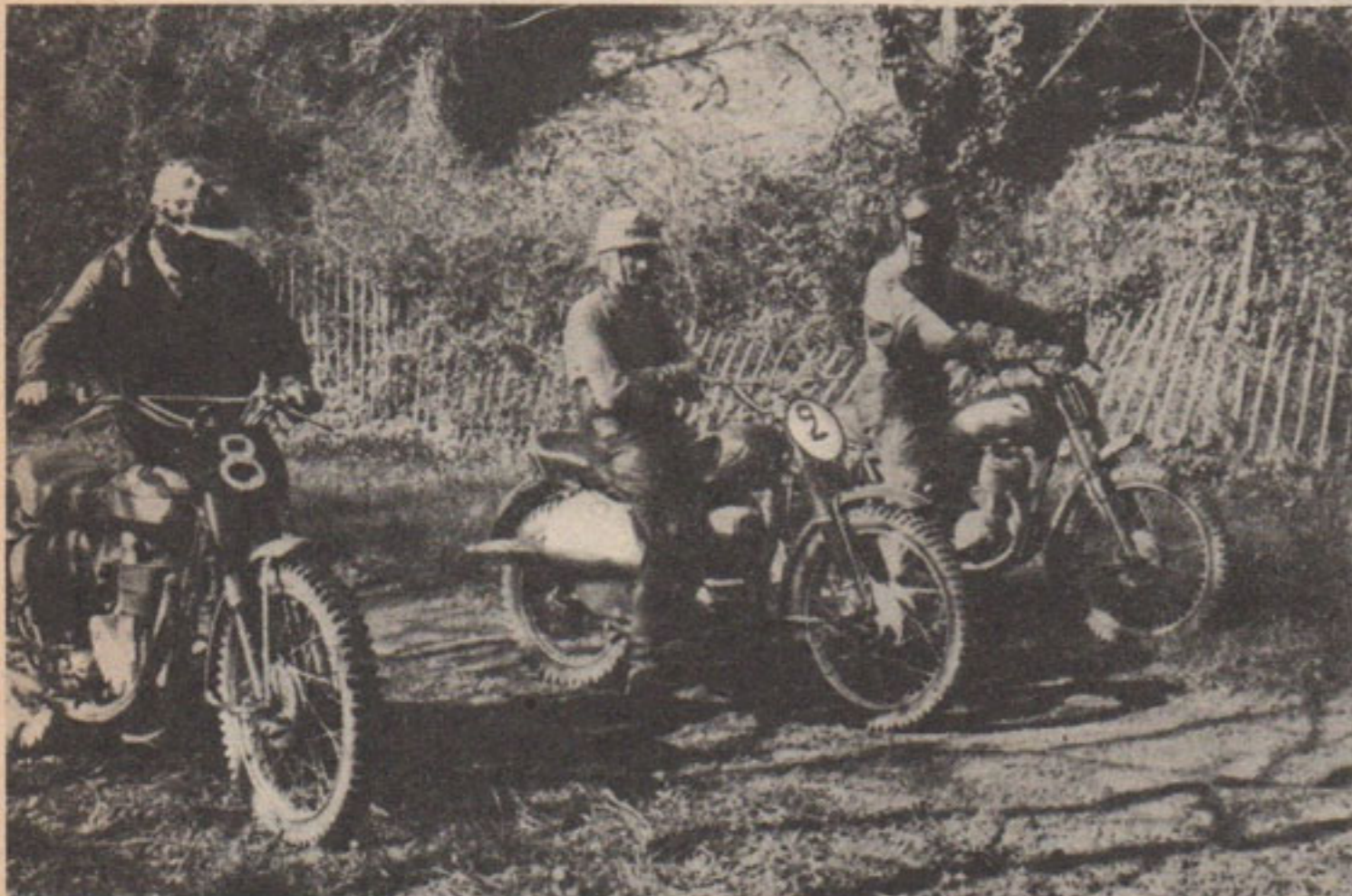
Les concurrents

En 500 cm³ un plateau de choix réunissait quelques inters parmi les plus réputés et qui au lieu d'aller à Ermenonville, avaient préféré se battre chez eux : Hazianis, les Ledormeur Guy et Gérard, Delpeyrat et quelques bons nationaux devaient en 500 cm³ réaliser d'excellentes performances.

Notons ici que Guy Ledormeur essayait un nouveau moteur Triumph qui semble devoir lui permettre de se classer en tête avec un peu plus de chance (ce moteur est d'ailleurs un moteur de Bonneville modifié).

En 250 cm³, parmi les machines alignées au départ nous avons remarqué une Maïco, dernier modèle (elle manquait surtout de rodage), des 250 Jawa, Puch, etc.

Sur la ligne de départ la Maïco (2) qui devait au cours de l'épreuve souffrir d'une absence de rodage.



Robert Charrier de Nantes s'adjugea les 3 manches sans être inquiété. Précisons que Robert Charrier est un habitué des premières places. Depuis 1952 il a été de nombreuses fois champion de Bretagne de moto-cross.

Mais il en reste là, il court dans son fief sans chercher les grandes compétitions. C'est un sage..., qui en tous les cas sait parfaitement bien se servir de sa 250 Jawa.

En catégorie 500, la lutte fut beaucoup plus serrée et après les 2 premières manches, la victoire était toujours incertaine. Les 4 internationaux ayant totalisé sensiblement le même nombre de points.

Gérard Ledormeur, 5 pts ; Guy Ledormeur, 4 pts ; Delpeyrat, 5 pts ; Hazianis, 6 pts.

La finale devait amener Gérard Ledormeur à la 1^{re} place suivi de Delpeyrat (2^e), de son frère Guy (3^e) ; Hazianis malchanceux se classait 4^e après avoir cependant soulevé l'admiration de ses supporters.

La sonorisation parfaitement assurée par M. André Bernard permit aux spectateurs de suivre les moindres incidents de course.

Pour terminer signalons que la coupe offerte par Motocycles et Scooters fut remise à Gérard Ledormeur, pour sa belle victoire.

O. LIVO

Robert Charrier :

Dans toutes les manifestations de l'Ouest Robert Charrier est un concurrent redoutable. Fidèle à Jawa depuis plus de dix ans, il collectionne les victoires en 250 cm³. A La Haye Fouassière, dans les 2 manches et la finale personne ne put l'inquiéter sérieusement.

LES RESULTATS

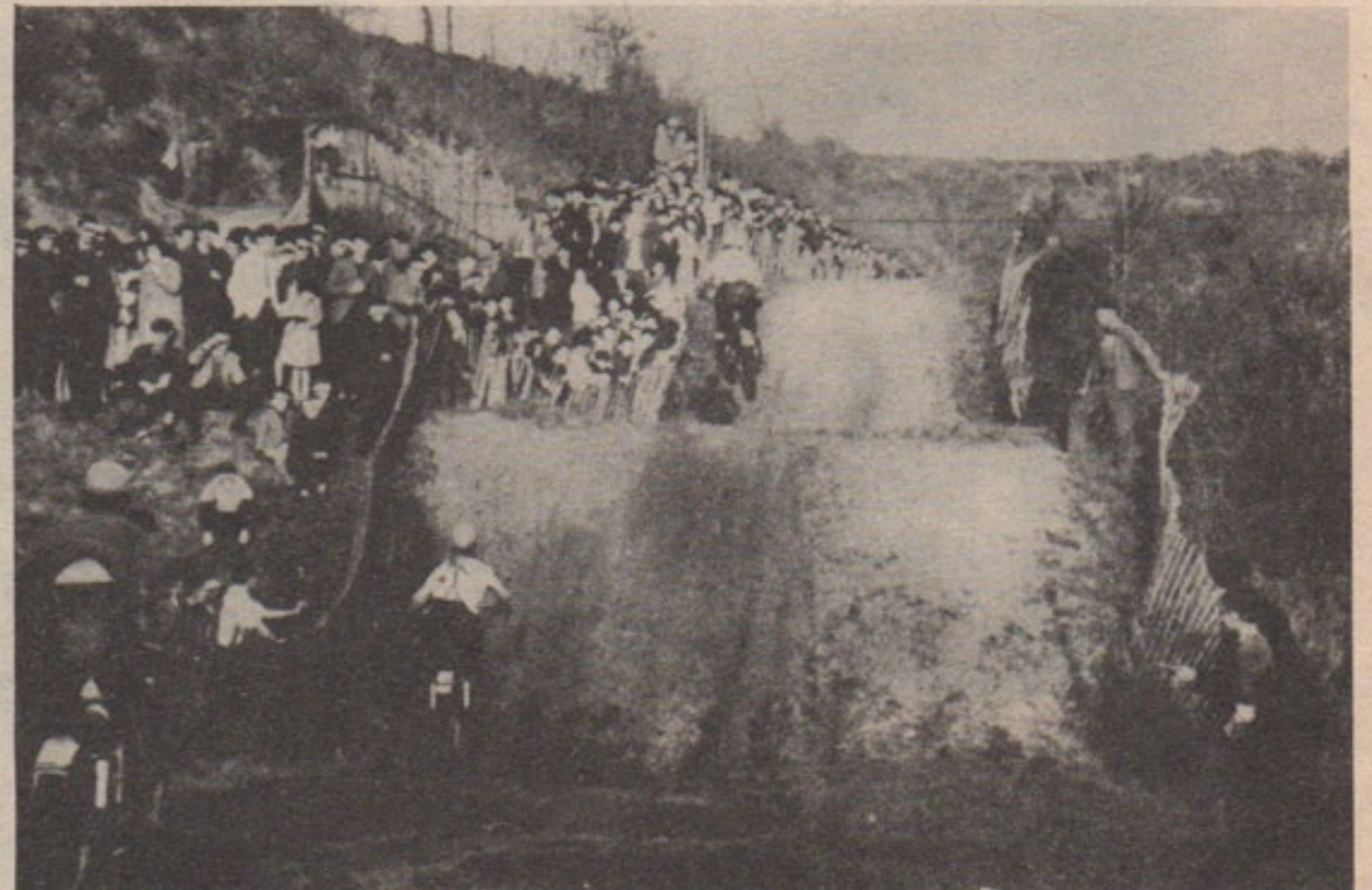
Catégorie 250 m³ :

1^{er} Robert Charrier sur Jawa (A.S.P.T.T.), 2^e Le Breton (M.C. Mayenne), 3^e Riou (A.S.P.T.T.).

Catégorie 500 cm³ :

1^{er} Gérard Ledormeur, 2^e Delpeyrat, 3^e Guy Ledormeur, 4^e Hazianis.

Guy Ledormeur fait un bond de plus de 10 m, suivi de Delpeyrat. Hazianis en troisième position s'apprête à bondir.



4 SEMAINES DE CROSS

Les champions français donnent leur avis sur les épreuves du Championnat du Monde

La participation française aux épreuves de Championnat du Monde est toujours plutôt mince et jusqu'à présent nos pilotes ont été absents des premières places au palmarès final. C'est pour savoir s'il en sera de même cette année que nous avons posé la question aux coureurs qui nous avaient déjà donné leur avis sur les Championnats « INTER » et « NATIONAL ». Vous lirez ci-dessous ce qu'il nous ont répondu.

★

Guy BERTRAND : Les Grands Prix font partie de mes projets pour 1961, quand ils ne coïncideront pas avec les épreuves du Championnat des « Inter-Experts ».

★

René COMBES : J'aurais le désir de participer au Championnat du Monde, comme d'autres coureurs, si une équipe était formée chaque année, parmi les premiers du Championnat Inter ou... les meilleurs ; mais il faudrait aussi « payer » convenablement les coureurs..., car en principe ils en sont pour leurs frais. Ça, c'est à la F.F.M. de prévoir un portefeuille ! Ainsi je pense que la France parviendrait à se classer à la meilleure place.

★

Robert DARROUY : Je ne participerai pas à ces épreuves car elles sont très peu payées, occasionnent de très longs déplacements et surtout nous obligent à nous mesurer avec des coureurs possédant un matériel supérieur au nôtre ; cela nous serait possible si nous avions en France des usines qui nous aident de la façon dont sont aidés les pilotes étrangers.

★

Roger DROBECQ : J'ai participé cette année à une seule épreuve du Championnat du Monde, le G.P. d'Angleterre à Hankstone, où je me suis classé douzième, je suis content d'y être allé, mais malgré tout nous sommes, nous coureurs privés, un peu déplaçés parmi tous ces coureurs professionnels anglais ou suédois — tous, ou presque, attachés à des usines — avec nos machines qui marchent bien, mais manquent indiscutablement de chevaux.

★

Jean HAZIANIS : Je ne participe pas aux épreuves du Championnat du Monde. Nous ne sommes pas habitués aux circuits étrangers et serions ridicules. De plus avec les épreuves de Championnat de France, nous ne pourrions satisfaire les organisateurs français.

★

Remy JULIENNE : Je pense à prendre le départ de plusieurs Grands Prix si je suis en mesure d'y figurer honorablement sans être ridicule. Pour cela j'espère beaucoup de ma saison de Trial.

Robert KLYM : Il est possible que je participe à un ou deux Grands Prix mais ce sera uniquement dans le but de me mettre dans le rythme des grandes épreuves. Il y a quelques années j'ai participé à des courses de Championnat du Monde avec mon frère René. J'ai remporté une série au Grand Prix de Genève tandis que mon frère s'y classait deuxième au classement général. J'ai également gagné une série au Grand Prix de France, à Rouen.

★

Gérard LEDORMEUR : J'aimerais y participer, il me semble que je pourrais m'y classer assez honorablement. Malheureusement le déplacement est très coûteux dans tous les pays de l'Europe Occidentale et nous ne recevons aucune aide de la part de la F.F.M. qui serait pourtant fière de voir un ou plusieurs de ses coureurs se classer.

Les épreuves de Championnat sont, en outre, trop nombreuses et comme je couvre juste mes frais, je ne puis me permettre de sacrifier 15 ou 17 cross par saison, car nous vivons, ma femme, mes deux enfants et moi, uniquement sur mes recettes de moto-cross. Or vous savez que l'achat d'une moto et des nombreuses pièces en cours de saison constitue déjà une bien lourde charge. Nous ne bénéficierons pas comme les coureurs anglais ou « autres » de réparations et échanges de pièces entièrement gratuits.

★

Alfio MELIOLI : Mise à part la moto spéciale il faudrait ne se consacrer qu'au cross, et être aidé par un groupe quelconque, ou par la F.F.M. car notre problème est le même que celui de l'athlétisme et nous avons vu les résultats à Rome.

★

Remo MOSCONI. J'ai participé cette année à une seule épreuve du Championnat du Monde pour remplacer Robert Klym qui n'était pas disponible ce jour-là. C'était le Grand Prix d'Allemagne où je me suis classé 13^e sur 35 coureurs au départ. J'ai beaucoup aimé l'ambiance de cette manifestation et j'aimerais participer à d'autres courses à l'étranger. J'avais écrit en début de saison à six pays pour participer à leur Grand Prix, aucun n'a donné de suite favorable à mes demandes d'engagement.

Nous espérons que ceux de nos coureurs dont c'est le désir auront la possibilité de faire l'effort financier nécessaire pour participer au Championnat du Monde et d'acquiescer ainsi l'expérience des grandes épreuves internationales et de profiter de l'enseignement fourni par les Suédois et les Anglais, particulièrement, dont les victoires ne sont pas uniquement dues aux appuis matériels que reçoivent certains d'entre eux.

Jean BÉRANS.



En Ile-de-France

A CARRIÈRE-SOUS-POISSY

Cinquante-quatre engagés, une pluie fine, un temps gris, voici l'ambiance du Trial de Carrière-sous-Poissy.

Dès 12 h 30 le premier concurrent prend le départ, un circuit de 30 km à boucler 2 fois. Ce n'était pas chose aisée, car la première boucle vit des retards importants et pas mal de pénalisations. Les zones « non stop » n'étaient pas faites pour aider les concurrents, surtout celles de la forêt avec des pentes abruptes ou, dans la principale, 75 % des concurrents étaient obligés de s'avouer vaincus, moteur calé et de perdre 5 points. D'autres zones, la pluie aidant, étaient devenues très difficiles.

La fin de circuit était une innovation : grimper cinq marches d'escalier au sommet d'une pente située déjà en pleine agglomération.

(à gauche) *Bohec, notre meilleur trialiste de l'année.*

(au centre) *Bien que 2^e au classement général, Claude Delauné a, lui aussi, des passages difficiles.*

(à droite) *Jacques Charrier semble satisfait de l'organisation dont il avait la responsabilité au Premier Trial de Champfleury. En effet tout le monde fut bien traité et l'organisation était bonne, telle était l'opinion des concurrents...*

L'organisation? Impeccable ; une voiture à la disposition de la presse pour se rendre sur les diverses zones, pilotée par un jeune indigène connaissant bien la région.

Les concurrents étaient eux aussi à leur aise : bar, buffet, toilettes, douches. Après l'épreuve, ils pouvaient repartir avec une machine propre, car une station de lavage avait été prévue. Le soir, après l'épreuve l'appéritif d'honneur était offert par une grande marque d'anis.

Une excellente journée malgré les difficultés du parcours !

Classement : 1. Bohec, 20 pts ; 2. Delauné, 41 pts ; 3. Baj, 53 pts ; 4. Beaumarié, 55 pts ; 5. Prigent, 57 pts ; 6. Auroux, 57 pts ; 7. Gapin, 66 pts ; 8. Kerviel, 73 pts ; 9. Coutard, 77 pts ; 10. Bousson, 91 pts, etc.

J. J.

A MAISSE

Sur un terrain accidenté au possible, mais agréable à parcourir à travers les sapins et les grosses pierres de grès au sol doux, mais glissant, les trialistes sont satisfaits de l'absence de boue. Ceci ne gêne en rien les difficultés du parcours. Leur tâche fut agréable surtout en l'absence des Anglais, qui l'an dernier avaient fait le déplacement, la bagarre a été rude entre les concurrents.

Les 4 points de Bohec le prouvent, par rapport aux 20 points de Delauné qui dans la zone 7 mordit la poussière en beauté ; mais son flegme portait à l'hiralité. Notre champion trialiste a toujours le mot de la fin.

Parmi les juniors, Julienne fit une bonne course comme d'habitude, suivi de près par le tandem Wilwert, père et fils, qui à chaque sortie se montre en progression.

Parmi les experts, il faut aussi noter Prigent qui passe de la vitesse au trial et s'en accomode très bien.



« Gapin accidenté »

En chargeant les machines dans le camion de Beaumarie, un stupide accident a empêché Gapin de prendre part à l'épreuve (extrémité de l'index de la main droite sectionnée), il suivit malgré tout, l'épreuve en spectateur.



Vedette en marge du sport : le corbeau de Kotolewsky a connu lui les honneurs de l'actualité au cours des manifestations 1960-1961.

Notons enfin que le Club Maissois était patronné par Motul-Pernot et le journal de la région « La Marseillaise ».



Jean Sacareau maintient une position difficile qu'il améliore chaque dimanche. En gros progrès depuis le début de saison, c'est probablement une valeur sûre pour 1962.

Pour le 3^e dimanche consécutif nous voyons Bohec, grande vedette de la Saison 1961, repartir les bras embarrassés de ses coupes.

O. L.

Classement : 1^e Catégorie Juniors.

1. Julienne, 11 pts ; 2. Wilbert Denis, 27 pts ; 3. Wilbert André, 43 pts ; 4. Rivière, 48 pts (14") ; 5. Pages, 48 pts (15" 3/5) ; 6. Loss, 49 pts (15" 4/5) ; 7. Naudot, 49 pts (16") ; 8. Semel, 51 pts ; 9. Gorgeron, 58 pts ; 10. Couturié, 60 pts ; 11. Jokel, 69 pts ; 12. Salmon, 71 pts ; 13. Sacareau, 75 pts.

2^e Catégorie Experts.

1. Bohec, 4 pts ; 2. Delauné, 20 pts ; 3. Auroux, 22 pts ; 4. Baj, 28 pts ; 5. Prijent, 37 pts ; 6. Barraud, 42 pts ; 7. Coutard, 49 pts ; 8. Boussion, 69 pts ; 9. Beaumarié, 69 pts ; 10. Rotleissley, 72 pts.

A SUCY

On peut en quelques lignes résumer le Trial de Sucs-en-Brie : une grande organisation par un petit groupe d'hommes dévoués chez lesquels la bonne volonté compense les moyens matériels et financiers.

Le président Ouvray et ses hommes ont eu à cœur de réussir une entreprise pourtant très difficile.

Une critique cependant: le circuit, étant donné sa longueur, ne peut être parcouru qu'une seule fois. Que l'année prochaine les organisateurs utilisent plusieurs fois la même zone en réduisant le kilométrage du tour de circuit.

En effet les concurrents améliorent leur passage de chaque zone lorsqu'ils ont l'expérience du terrain.

Cependant reconnaissons la parfaite organisation des Sucéens et la qualité des cadeaux et coupes remis à tous les participants. O. L.



Salmon, un jeune, dont nous reparlerons en 1962.

CLASSEMENT du TRIAL de SUCY-EN-BRIE (12 FEVRIER 1961)

Catégorie EXPERTS: 1^{er} : Bohec, Nemours - 2^e : Delaune, M.C.C. - 3^e : Baj, Nemours - 4^e : Prigent, A.M.S.C. - 5^e : Barraud, A.M.S.C. - 6^e : Boussion, M.C.C. - 7^e : Auroux, A.M.S.C. - 8^e : Kerviel, M.C.C. - 9^e : Kotolewsky, M.C. Paris,

Catégorie JUNIORS : 1^{er} : Wilvert André Maissois - 2^e : Mignot, inter police - 3^e : Semal, A.M.S.C. - 4^e : Pages, A.M.S.C. - 5^e : Levieux, A.M.S.C. - 6^e : Masson, M.C.C. - 7^e : Rivière,

M.C.C. - 8^e : Forest, A.M.S.C. - 9^e : Sacareau, M.C.C. - 10^e : Coret, A.M.S.C. - 11^e : Regnero, Sucs - 12^e : Watbled, M.C.C. - 13^e : Salmon, M.C.C. - 14^e : Couturier, Nemours - 15^e : Loss, A.M.S.C. - 16^e : Obert, A.M.C.F. - 17^e : Bouttemy, Sucs - 18^e : Coqueret, M.C.C. - 19^e : Varga, A.M.S.C. - 20^e : Fourgeau : 1^{er} R.T. - 21^e : Lefebvre, Nemours - 22^e : Barberie, A.M.S.C. - 23^e : Chevreux, A.M.S.C. - 24 : Le Saux, Maissois - 25^e : Levêque, M.C. PARIS - 26^e : Christophe, M.C.C.

CHALLENGE "DENIS-LOUIN" : 1^{er} : Bohec Nemours, 2^e : Delaune.

CHALLENGE "BEUMELMENS" : 1^{er} : Mignot, A.S.P.P., 2^e : Fourgeau, 1^{er} R.T.

CHALLENGE "JEANNERET" : 1^{er} : Mignot.

CHALLENGE "B.P." : 1^{er} : Bohec, Pte Cylindrée expert.

CHALLENGE "PASTIS 51" : 1^{er} : Kotolewsky Gse, Pte Cylindrée expert.

CHALLENGE MARTINI : 1^{er} : Wilvert Pte Cylindrée Junior.

CHALLENGE M. C. SUCY : 1^{er} : Levieux, Gse Cylindrée Junior.

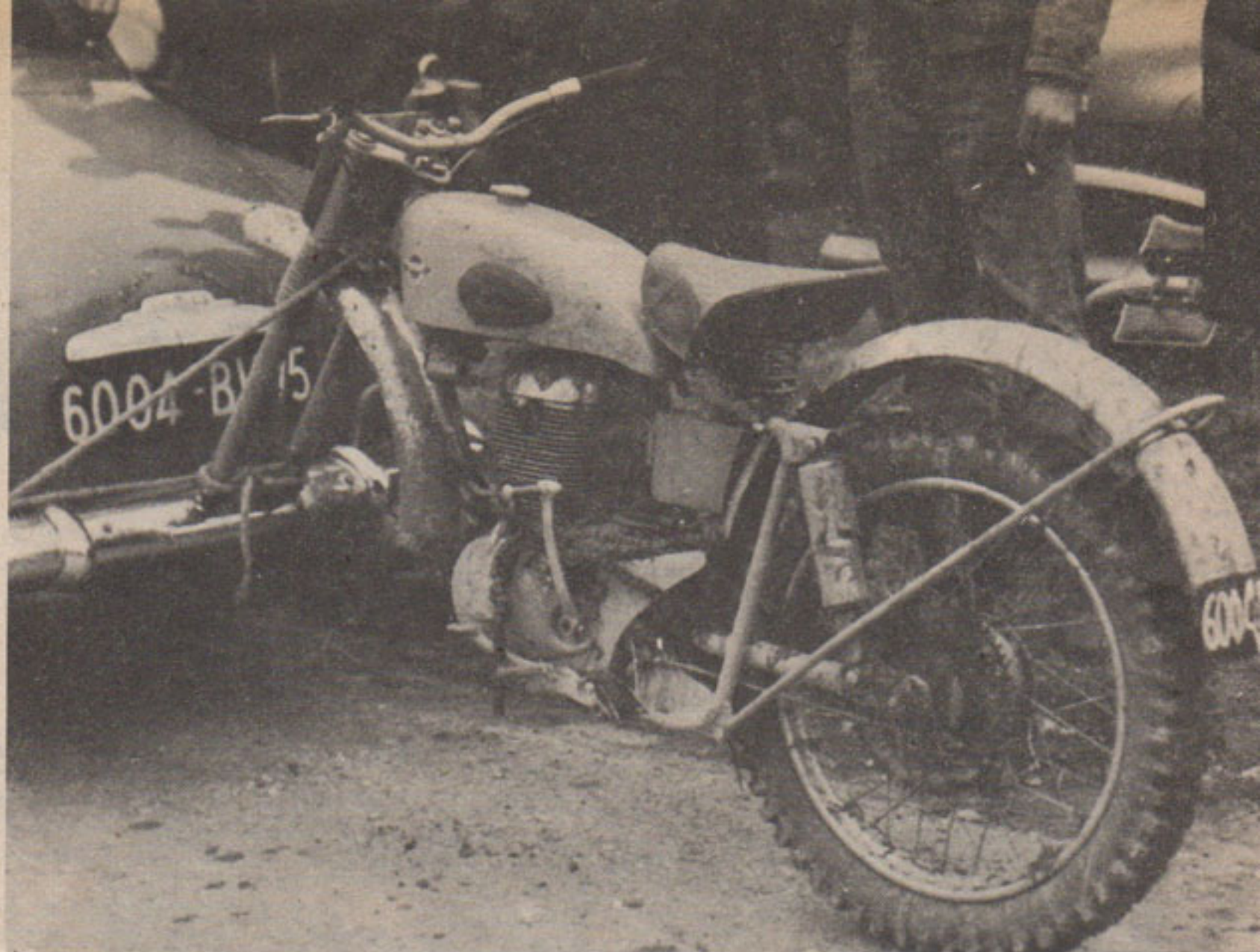
CHALLENGE "INTER-CLUB" : 1^{er} : A.M.S.C., 2^e : M.C.C. 3^e : Nemours, 4^e : M.C.P.



Une belle attitude de Rivière sur sa mobylette spéciale de Trial.



A CLAMART



L'Allemand Kramer courut avec les experts sur son 50 cm³. Ce 50 cm³ Zundapp ne ressemble-t-il pas à une véritable moto ?

Un seul des 19 étrangers engagés au 8^e Trial international de Clamart parvint à damer le pion à notre meilleur trialiste de l'année, le Nemourien Bohec. En effet l'Anglais Brush (Triumph 200 cm³) enleva ce 10^e trial de la saison 1960-61 avec un avantage substantiel de 28 points sur Bohec, 2^e.

Sur les 10 Britanniques que M. Cantalice, président du M.C.C. avait tenu à sélectionner non pas parmi les meilleurs spécialistes d'Outre-Manche mais plutôt dans la masse des trialistes de classe moyenne, deux abandonnèrent.

Il nous était ainsi possible de mieux mesurer le niveau de nos spécialistes. Ainsi, parmi les 36 partants en catégorie expert, si les lauriers revinrent à Brush, tous ses compatriotes ne connurent un égal succès et sur 26 classés nous trouvons encore des Britanniques aux places d'honneur — 3, 4 et 8^e — mais Th. Gilfillan et French ne purent faire mieux que 15 et 18^e.

Sur ce tracé de 25 km reliant une douzaine de zones que les experts couvrirent trois fois, Bohec a largement dominé ses adversaires français concourant pour le titre et aux neuf précédentes, c'est une dixième victoire qu'il ajouta à Clamart. Ce ne sont que des étrangers qui séparèrent Bohec de Delauné et ce dernier accède à une enviable place de second qui lui vaut la même position au classement général provisoire du championnat. Delauné a donc repris la bonne voie et navigue encore dans les couches supérieures de la hiérarchie de nos experts, toutefois pas moins de 60 points le distancèrent de Bohec qui cette année n'a cessé de dominer largement tous ses rivaux.

Prigent encore Junior la saison dernière, et qui fait preuve au guidon de sa Jawa d'une bonne régularité — 10^e ayant été sa plus mauvaise place — réalisa l'exploit de faire jeu égal avec Delauné.

Nous attendions mieux de Baj. Une fois encore les déboires mécaniques ne l'épargnèrent pas à Clamart. Dès le début du parcours il dut remplacer sa pompe à huile. Il lui fallut ensuite faire preuve de rapidité pour combler cet handicap mais parvint néanmoins à terminer dans les temps. Quant à BouSSION nous l'avons déjà vu plus à l'aise qu'il ne semblait l'être à Clamart.

L'équipe Suisse fut décimée par moitié avec l'abandon de Werner, n'étant composée que de deux hommes. Nous n'avions jusqu'alors qu'une vague idée du trial Allemand, bien que des éditions précédentes de l'épreuve du M.C.C. nous aient fait voir quelques concurrents. Clamart nous permit de découvrir que les trialistes d'Outre-Rhin font de sensibles progrès. Trois d'entre eux ravirent les 6, 7 et 8^e places que bien des Français convoitieraient. Nul doute que sous peu nos experts, s'ils n'y

M. Renaud, agent motobécane à Clamart, a ramené cette idée d'attelage d'Outre-Rhin. Là-bas tous les coureurs ont résolu le transport de leurs machines. Une équerre double, une broche et la machine suit à la manière d'une 5^e roue. C'était simple mais encore fallait-il le réaliser... Le système n'est pas breveté et les imitations seront nombreuses.

prennent garde, trouvent avec les trialistes Allemands un nouvel épouvantail. C'est la plus importante signification que ce 8^e Trial International Clamartois, dont l'organisation n'offrit aucune faille.

En catégorie cyclomoteurs Rivière fit la loi tandis que chez les Juniors le duel Levieux-Julienne se solda par la victoire de ce dernier.

H. B.

L'Anglais Brush (Triumph 200 cm³) franchit sans encourir de pénalités cette glissante roche barrant le passage à gué.



8° TRIAL INTERNATIONAL DE CLAMART

LES CLASSEMENTS

A. Catégorie CYCLOMOTEURS

N°	NOMS	Nationalité ou Clubs Français	Points	Classements		
				Général	Petite Cylindr.	Grosse Cylindr.
35	RIVIERE Raymond	M.C. Chatillonnais	24	1er		
22	SYLVERE Gérard	" "	27	2*		
24	CHIRINIAN J.-C.	" "	42	3*		
23	ROUX Bernard	Cheminots Sportifs	50	4*		
21	CHRISTOPHE Ch.	M.C.C.	56	5*		

B. Catégorie Juniors

69	JULIENNE Rémy	A.M. Chalettoise	37	1er	1er
81	LEVIEUX Yves	A.M. St-Cloud	45	2*	2*
40	TERRIOUX	M.C. Chatillonnais	46	3*	3*
72	WILVERT Denis	O.S. Maissois	50	4*	4*
71	WILVERT André	O.S. Maissois	52	5*	5*
35	RIVIERE Ray.	M.C. Chatillonnais	52	6*	6*
51	MIGNOT Gilbert	Sureté Nationale	53	7*	7*
41	MASSON Martial	M.C. Chatillonnais	53	8*	8*
74	NAUDOT Bernard	A.M. Saint-Cloud	53	9*	9*
85	METIER Michel	U.M. Nemours	58	10*	10*

C. Catégorie EXPERTS

39	BRUSH M.	Anglais	34*	1er	1er
7	BOHEC Jean	U.M. Nemours	62	2*	2*
45	HARRIS Arthur	Anglais	79	3*	3*
44	BROCHER Chr.	"	83	4*	4*
33	LEHNER S.	Allemand	91	5*	1er
29	GIENGER S.	"	103	6*	5*
28	SCHMIDER Erwin	"	107	7*	2*
35	HUMPHREY L.	Anglais	111	8*	6*
12	DELAUNE Claude	M.C. Chatillonnais	122	9*	7*
27	PRIGENT Robert	A.M. St-Cloud	122	10*	8*

ATTRIBUTION DES CHALLENGES ET COUPES

1er Challenge : " INTER A.L.B. CHAMBOURCY "

1er	Angleterre	113 points
2*	France	184 "
3*	Allemagne	194 "

2* Challenge : " VILLE DE CLAMART "

1er	U.M. Nemours	337 "
2*	A.M.S. St-Cloud	383 "
3*	M.C. Chatillonnais	387 "

3* Challenge : " POLICE - ARMEE ", (coupe l'EQUIPE)

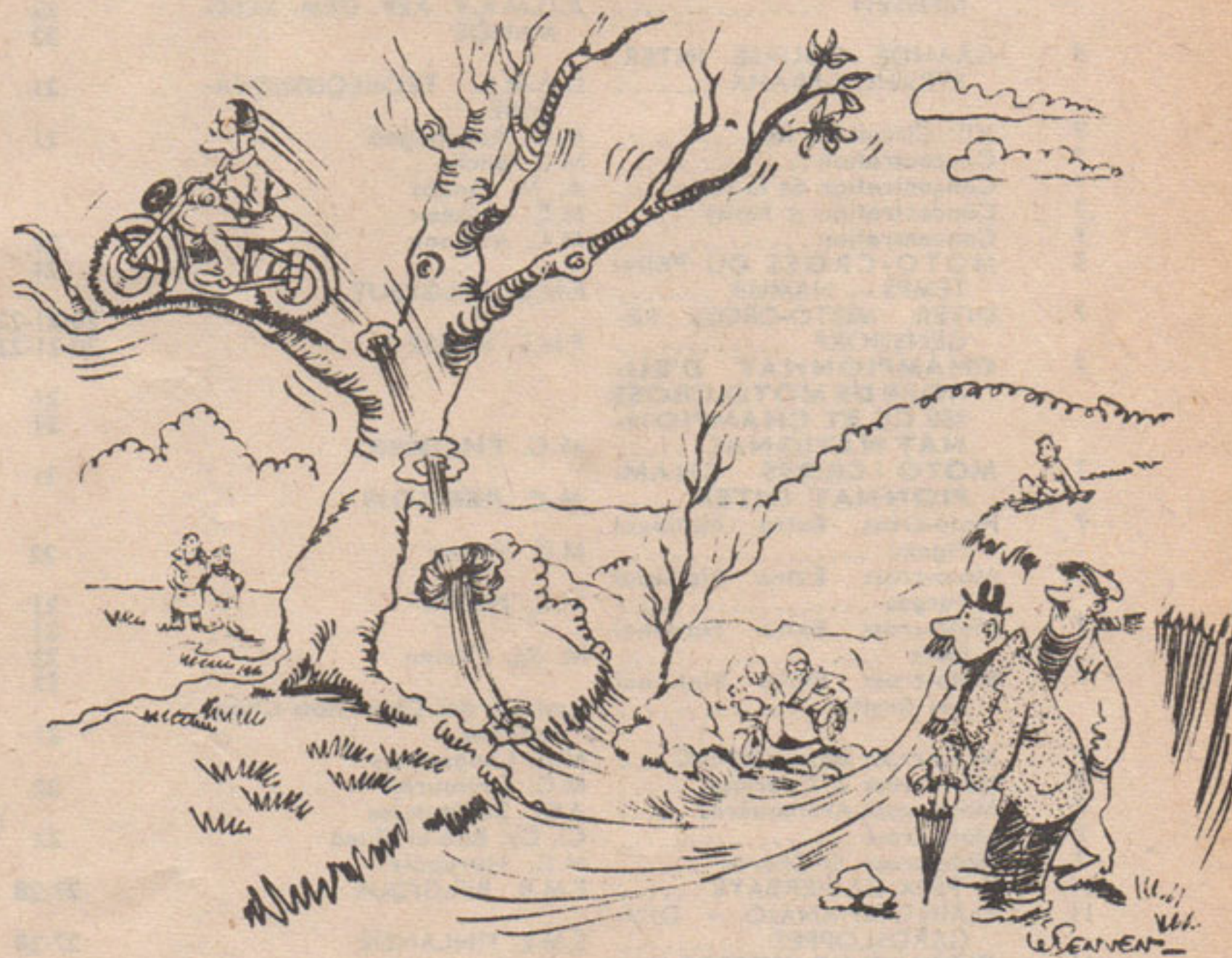
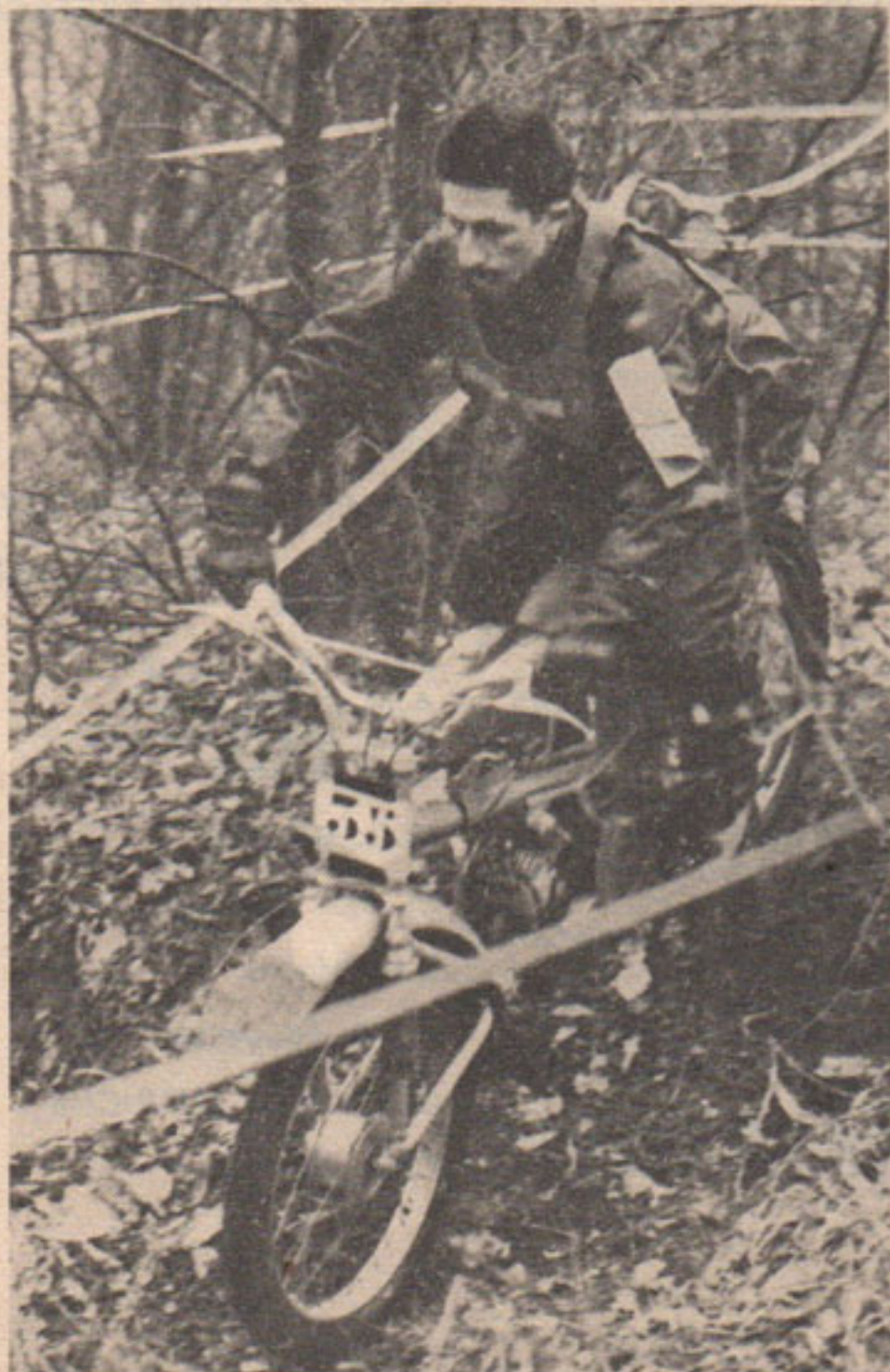
1er	S.T.P.P.	3 classés
2*	1er R. T.	2 classés
3*	Sureté Nationale	1 classé



Lehner (A.J.S.). Le meilleur Allemand à Clamart et le premier en grosse cylindrée même devant les Anglais.

Coupe VILLE DE MEUDON	1ère catégorie cyclomoteur	
1er RIVIERE Raymond	M.C. Chatillonnais	24 points
Coupe SIMCA	1ère catégorie JUNIORS Petite cylindrée	
1er JULIENNE Rémy	A.M. Chalettoise	37 points
Coupe JEUNESSE SPORT	1ère catégorie JUNIORS Grosse cylindrée	
1er FOREST Gérard	A.M. St-Cloud	68 points
Coupe L.M.I.F.	1ère catégorie EXPERTS Petite cylindrée	
1er BRUSH	Angleterre	34 points
COUPE F.F.M.	1ère catégorie EXPERTS Grosse cylindrée	
1er LEHNER	Allemagne	91 points
Coupe LE PARISIEN LIBERE	1ère catégorie Police - Armée	
1er MIGNOT	Sureté Nationale	53 points

Rivière (Motobécane) se joue des difficultés de cette tortueuse zone. Il enlève la catégorie cyclomoteurs.



— C'est quand même formidable ce qu'ils arrivent à faire dans les trials.

Le Calendrier Sportif de la F.F.M.

Mai

Dimanches 7 - 14 - 21 - 28

1	GRAND PRIX D'AUTRICHE SALZBURG	Æ.A.M.T.C. AUTRICHE	11	MOTO-CROSS CHAMPIONNAT 250 CC	K.N.M.V. PAYS-BAS
1-2	INTER. SPEEDWAY CRICK- VENICA	A.M.S.J. YOUGOSLAVIE	11	MOTO-CROSS VAN EKE ...	F.M.B. BELGIQUE
1-6	SCOTTISH SIX DAY'S TRIAL . Circuit de Rég.	A.C.U. GRANDE-BRETAGNE M.C. El Biar	11	INTER. SANDBAHNRENNEN HERXHEIM	O.M.K. ALLEMAGNE FED.
1	INTER. SANDBAHNRENNEN STRAUBING	O.M.K. ALLEMAGNE FED.	11	INTER. GRASBAHNRENNER LUDINGHAUSEN	O.M.K. ALLEMAGNE FED.
1	INTER. SANDBAHNRENNEN INTER. ASCHENBAHNREN- NEN BREMEN	O.M.K. ALLEMAGNE FED.	11	Moto-cross Extra National Morlaix	M.C. Morlaisien
1	INTER. MOTO-CROSS SCHWERIN	A.D.M.R.V. REP. DEM. ALLE- MANDE	11	Moto-cross Ry	A.M. Deville-Maromme
1	INTER. MOTO-CROSS APOL- DA	A.D.M.R.V. REP. DEM. ALLE- MANDE	11	Moto-cross Toulouse	M.C. Toulousain
1	MOTO-CROSS A CAUS- SADE	M.C. CAUSSADAIS	14	GRAND PRIX D'ALLEMAGNE, HOCKENHEIM	O.M.K. ALLEMAGNE FED.
1	MOTO-CROSS	M.C. ST-THIBERYEN	14	XVII* PRIX INTER. DE MADRID	R.F.M.E. ESPAGNE
1	Moto-cross Extra National La Couronne	M.C. LA Couronne	14	RUSSALON T.T.	S.M.L. FINLANDE
1	Moto-cross Extra National l'Aigle	M.C. Aiglon	14	INTER. SPEEDWAY — MEE- TING QUALIFICATIF CHAMPIONNAT	U.A.M.K. TCHECOSLOVA- QUIE
1	Moto-cross Extra National .. Moto-cross Extra National Bon- deville. Championnat petites cylindrées	M.C. Iseran	14	Côte de la Gineste	M.C. Marseille
1	Grass-track Extra National ..	M.C. Bondevillais	14	Côte de Murdjadjo	U.M. Oranie
1	Moto-cross Angers	M.C. Obernai	14	Concentration	M. Sc. Cl. Mourillonnais
1	Grass Track Cyclomoteurs Viileneuve-St-Georges	U.M. Anjou	14	Concentration à Mandres ...	M.C. Sucy
6	NORTH-WEST "200" RACES	Ch. Sp. de Paris	14	Rallye de Bretagne	A.M. Nantes
6-7	INTER. SPEEDWAY KRANJ .	M.C.U.I. IRLANDE	14	Concentration de Surgères ..	A.M. Surgères
6-7	LES 12 HEURES DE L'EST ...	A.M.S.J. YOUGOSLAVIE	14	XV* INTER. MOTO-CROSS DE KETELBERG (TREMOLLO) .	F.M.B. BELGIQUE
6-8	INTER. ADMRV 2-TAGE-MIT- TELGEBIRGSFAHRT SUHL	F.M.B. BELGIQUE	14	MOTO-CROSS SCHIHNDEL .	K.N.M.V. PAYS-BAS
6-8	INTER. MOTORROLLERTREF- FEN LUDWIGSFELDE	A.D.M.R.V. REP. DEM. ALLE- MANDE	14	INTER. SANDBAHNRENNEN FARMSSEN	O.M.K. ALLEMAGNE FED.
7	GRAND TROPHÉE INTER. ENTRE SAMBRE ET MEUSE	F.M.B. BELGIQUE	14	MOTO-CROSS BRETEUIL	MOTOR CLUB OISE
7	INTER. PRIX DES SAAR- LANDES	O.M.K. ALLEMAGNE FED.	14	MOTO-CROSS SURGERES	A.M. SURGERES
7	INTER. SPEEDWAY RENNEN OLDENBURG	O.M.K. ALLEMAGNE FED.	14	MOTO-CROSS 250 ET 500 ET CYCLOCROSS OR- LEANS	A.M.C. ORLEANAIS
7	INTER. SPEEDWAY ZAGREB TRIAL DE BALE	A.M.S.J. YOUGOSLAVIE F.M.S. SUISSE	14	Moto-Cross Extra National ..	A.M.C. Cité Lyon
7-11	LIEGE-MONACO-LIEGE	F.M.B. BELGIQUE	14	Moto-Cross Extra National Les Andelys	M.C. Andelysien
8	INTER. SPEEDWAY RENNEN MEISSEN	A.D.M.R.V. REP. DEM. ALLE- MANDE	14	Moto-Cross Extra National Auch	M.C. Armagnac
9	GRANDE COURSE INTER. STRAHOV-PRAHA	U.A.M.K. TCHECOSLOVA- QUIE	14	Moto-Cross Extra National Lavelanet	M.C. Mazérien
7	XII* Circuit de Rég.	M.C. Bourgogne	14	Moto-Cross Extra National Thiers	M.C. Auvergne
7	Concentration	M.C. Bitche	14	Moto-Cross Extra National Vannes	M.C. Morbihan
7	Concentration de la Foire ...	A. M. Doubs	14	Moto-Cross Candé	M.C. Angevin
7	Concentration à Noisy	M.C. Noiséen	14	Moto-Cross Belvès 350-500 cc .	Belvès M.C.
7	Concentration	M.C. Avignon	14	*Moto-Cross	M. sp. Nancéien
5	MOTO-CROSS DU PRIN- TEMPS — NAMUR	F.M.B. BELGIQUE	20-21	HYTTASVAGEN (REGUARI- TE)	S.V.M.O. SUEDE
7	INTER. MOTO-CROSS RE- GENSDORF	F.M.S. SUISSE	20-21	ELFSTEDENTOCHT (RALLYE) CIRCUIT DES FRONTIERES (31*)	K.N.M.V. PAYS-BAS
7	CHAMPIONNAT D'EU- ROPE DE MOTO-CROSS 250 CC ET CHAMPION- NAT NATIONAL	M.C. THOMER	21	CIRCUIT VAN TULBERGEN .	F.M.B. BELGIQUE
7	MOTO-CROSS CHAM- PIONNAT INTER	M.C. PERNOIS	22	BLANDFORD INTER. ROAD RACES	K.N.M.V. PAYS-BAS
7	Moto-cross Extra National Figeac	M.C. Figeac	21	Concentration du Grand Prix de France	A.C.U. GRANDE-BRETAGNE
7	Moto-cross Extra National Forges	M.C. Nièvre	21	GRAND PRIX DE FRANCE VI- TESSE MOTOS ET SIDECARS — CIRCUIT DE LA MONTA- GNE D'AUVERGNE	M.C. Auvergne
7	Moto-cross Extra National Flers	M. Sp. Flérien	21	CONCENTRATION	M.C. AUVERGNE
7	Moto-cross Extra National des Brettes	Amicale des Cheminots Chau- montois	21	M.C. AISNE	M.C. AISNE
7	Moto-cross Bazas 250-500 cc .	M.C. Langonnais	21	Circuit de Vitesse 50-175 et 500 sport	M.S. Marseillais
7	Moto-cross à Courléon	M.C. Saumurois	20-21-22	Circuit Rég. Rallye des Sables	L.M. Algérie.
7	Moto-cross Armentières	A.M. Bailleuloise	20-21-22	Concours Technique Petites Cylindrées	Chots Sp. de Paris
7	Moto-cross	Cl. Cy. Bab el Oued	21	Concentration Poitiers	M.C. Poitou
7	Moto-cross St-Chéron	M.C. Hurepoix	21	INTER. MOTO-CROSS PRAHA CHAMPIONNAT 250 CC ...	U.A.M.K. TECHCOSLOVAQUIE
11	II* PRIX DE HERBAYE	F.M.B. BELGIQUE	21	INTER. GRASBAHNRENNEN AUF DEM BERGRING	A.D.M.R.V. REP. DEM. ALLE- MANDE
11	ELAINARHANAJO - DJU- GARDSLOPPET	S.M.L. FINLANDE	22	XIV* INTER. MOTO-CROSS DER GELAAGPUTTEN ...	F.M.B. BELGIQUE
11	CIRCUIT DE VITESSE DU LAC 350-500-sidecar	M. SC. CL. AIX-LES-BAINS	21	MOTO-CROSS AMIENS .	A.M.C. PICARDS
			21	MOTO-CROSS MAYENNE	M.C. MAYENNAIS
			22	MOTO-CROSS	M.C. AISNE
			22	MOTO-SIDECAR-CROSS UNVERRE	M.C. BROU
			21	Moto-Cross Extra National Guichen	Cl. Mot. Rennais
			22	Moto-Cross ou Sidecar-Cross Germaine	U.M. Marne
			22	Moto-Cross Extra National La Chapelle-St-Aubert	V.M.S. Fougerais
			27-28	TREFFPUNKT-TRAUNSEE RALLYE	Æ.A.M.T.C. AUTRICHE
			27-28	IV* RADUNO MOTO DEL LAGO MAGGIORE	F.M.I. ITALIE

ou 14-15/6

MOTO-BALL

par Jacques BART

La saison de moto-ball est maintenant commencée et avec elle débute la nouvelle formation du bureau de l'U.F.C.M.B. A la suite de la démission du président M. Rion et du secrétaire M. Bon, ces deux postes sont respectivement occupés par M. Cuvillier et M. Havel. La nomination de ces hommes dynamiques permettra, espérons-le, au moto-ball de poursuivre rapidement son essor. Un effort sera fait sur le plan de la propagande dont la commission était jusqu'à présent fantomatique. Les rencontres avec l'étranger persisteront à être de plus en plus nombreuses et le nouveau bureau, qui continuera à bénéficier de l'expérience de M. Rion, président d'honneur, se dispose à s'attaquer aux différents problèmes du moto-ball. Il est à souhaiter que cette juvénile ardeur ne s'éteigne pas rapidement !

Moto du Goal

Cette machine, objet de si nombreuses controverses a été définie : ce doit être une moto en état de marche sans aucun accessoire ou écran pouvant arrêter le ballon. Elle ne devra subir aucune modification en cours de match. Le poids est toujours fixé à 45 kg minimum et la longueur maximum « hors tout » à 2 m. La roue arrière sera entraînée par chaîne ou courroie et la direction ne devra comporter aucun système de blocage, le guidon sera rond ou ovale.

La moto devra être exempte de toute carapace de tôle, une tolérance est permise pour le profilage du réservoir jusqu'à l'axe de la roue arrière, ce dispositif remplaçant la selle. Un frein n'est pas obligatoire. Avant le match, cette machine effectuera un tour de terrain par ses propres moyens. Si la machine n'était pas conforme, la transformation devrait être faite immédiatement et en cas d'impossibilité elle serait remplacée par une machine de jeu.

Arbitrage

Des félicitations ont été adressées aux arbitres pour la haute tenue de leur Assemblée Générale. Au cours de celle-ci, le recrutement de nouveaux arbitres a été étudié ainsi que la possibilité de faire diriger toutes les rencontres par deux « référés ».

M. Germain remercie MM. Rion et Bon pour leur sollicitude à l'égard des arbitres ainsi que tous les joueurs pour leur tenue sur le terrain ; par contre il regrette l'attitude de certains dirigeants qui manquent souvent de courtoisie.

Résultats 1960 :

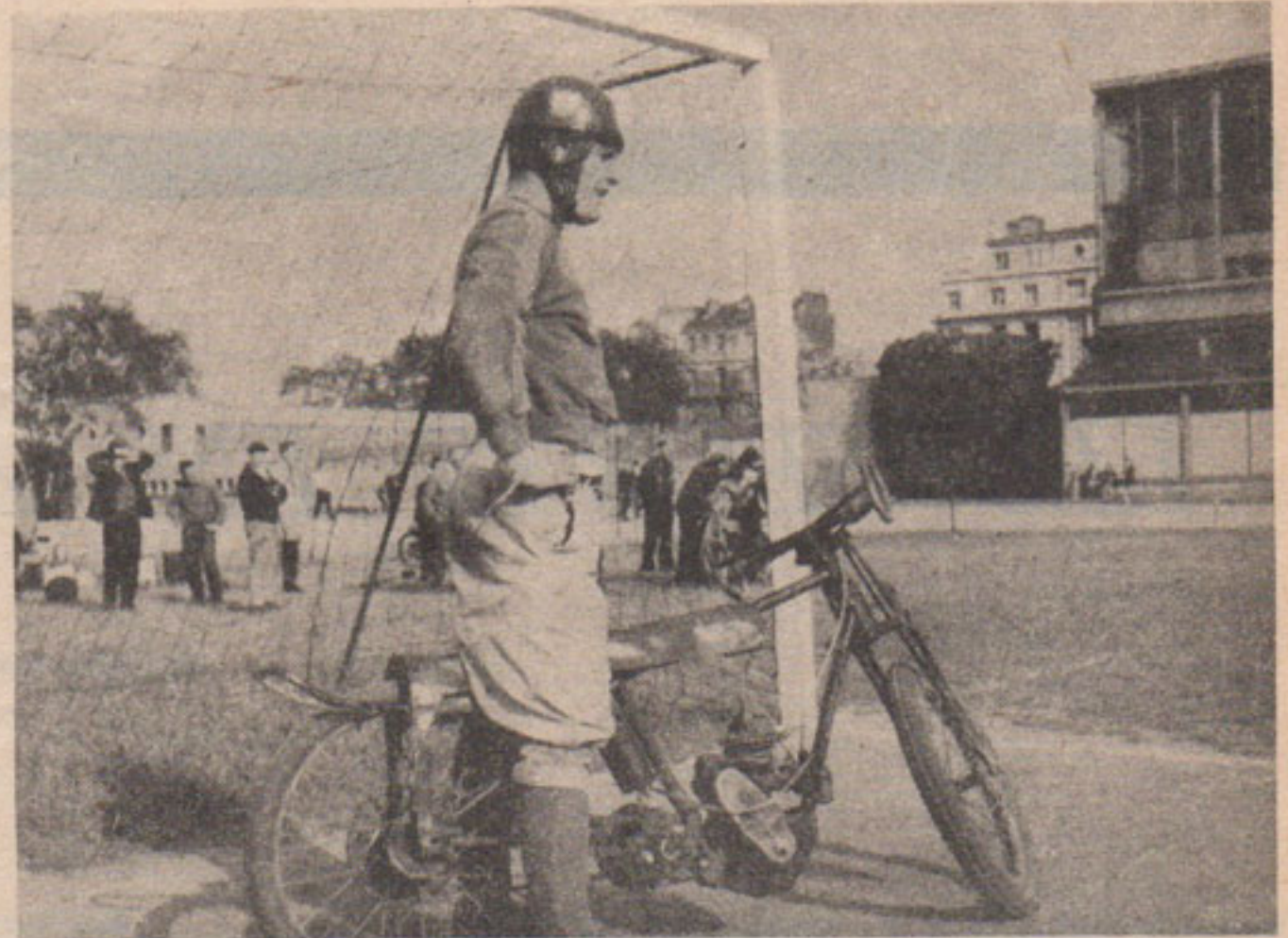
Champion de France : CAMARET.

Coupe de France : CAMARET.

Challenge Georges Landais : CHALONS-SUR-MARNE.

Coupe de Paris : elle n'a pas été disputée mais l'U.S. Métro, qui l'a créée la relance en 1961.

Coupe « Fair Play » : elle n'a pas été attribuée en 1960. Cependant son principe est retenu et il est demandé aux arbitres de porter leur jugement sur les feuilles de matches. Rappelons que cette Coupe sera attribuée à l'équipe dont les joueurs et les dirigeants se seront montrés les plus courtois.



*Le Goal aura enfin une machine en état de marche.
En sera-t-il plus heureux ?*

CALENDRIER ZONE NORD 1961 *

Les engagements pris l'an dernier par les équipes ayant été respectés dans la majorité des cas, nous vous donnons cette année le calendrier, ce que nous n'osions faire les saisons précédentes !

Coupe de France (premier tour)

9 AVRIL : DRANCY-METRO ; TROYES II-METRO ; ST-FARGEAU-VERSAILLES. (Le premier tour est ouvert aux équipes de 2^e division).

Championnat de France 1961

26 MARS : CHALONS-HOULGATE ; TROYES I-ORLY ; ST-DENIS-VILLEFRANCHE ; COURBEVOIE-VITRY I.

9 AVRIL : VILLEFRANCHE-CHALONS ; ORLY-TROYES I ; HOULGATE-COURBEVOIE ; VITRY I-ST-DENIS.

16 AVRIL : CHALONS-ORLY ; TROYES I-VILLEFRANCHE ; ST-DENIS-COURBEVOIE ; VITRY I-HOULGATE.

23 AVRIL : COURBEVOIE-TROYES I ; ORLY-ST-DENIS ; VILLEFRANCHE-VITRY I ; HOULGATE-CHALONS.

30 AVRIL : ST-DENIS-CHALONS ; VITRY I-VILLEFRANCHE ; TROYES I-HOULGATE ; COURBEVOIE-ORLY.

* Le Club premier cité reçoit.

Dans les Clubs hier - aujourd'hui - demain...

LES SPORTS EN ALGÉRIE

de notre correspondant : Y. CHEVALIER



Victoire d'Hazianis au Moto-cross de Sidi Ferruch

Le Moto-Club d'Algérie a inauguré le 29 janvier dernier, la nouvelle saison Motocycliste, par son annuel Moto-cross d'hiver disputé, comme tous les ans, dans la presqu'île historique de Sidi Ferruch, non loin d'Alger.

Malgré un temps froid et incertain, un nombreux public était venu assister aux exploits de nos courageux pilotes, parmi lesquels les métropolitains Hazianis, Melioli et Jacquemin.

Hazianis fut le grand vainqueur de la journée remportant successivement les 3 manches des 500 cmc et avec un style qui en dit long sur ses possibilités, malgré une belle défense de l'Algérois René Goëtz qui, à la dernière manche, conserva longtemps le commandement.

Les Algérois J. Pérez et Zerrouki Lucien sont victorieux en 175 et 250 cmc. Ce dernier triomphait dernièrement, dans la même cylindrée, au critérium du Championnat de France à Staoueli.

La réussite de cette manifestation revient pour une bonne part à la Société B.P. et à son sportif Directeur, M. Dupin, qui apportent une aide efficace aux sports mécaniques en Algérie.

RESULTATS TECHNIQUES

Catégorie 175 cmc - 1ère manche - 1er J. P. Pérez - 2ème G. Pérez - 3ème L. Pérez - 4ème Assante -

2ème manche : J. P. Pérez, G. Pérez, Assante - 3ème manche - 1er J. P. Pérez, 2ème G. Pérez, 3ème Assante, 4ème L. Pérez.

Classement général : 1er J. P. Pérez, 2er G. Pérez, 3er L. Pérez, 4er Assante.

250 cmc classement général - 1er Zerrouki Lucien, 2er Garcia, 3er Gigot.

350 cmc - classement général : 1er Jacquemin (France), 2er Miranda, 3er Mikaleff, 4er Vétillard.

500 cmc - 1ère manche : 1er Hazianis, 2er Mélioli, 3er Goëtz René, 4er Cardona.

2ème manche : Hazianis, Goëtz, Mélioli, Cardona

3ème manche : Hazianis, Goëtz, Jacquemin.

Classement général : 1er Hazianis - 2er Goëtz - 3er Mélioli, 4er Jacquemin.

Loïc RADIGOIS après 44 h. de route...

RECEPTION A L'HOTEL DE VILLE D'ALGER des Pilotes du raid SAHARA-LAPONIE

L'épilogue du raid Sahara-Laponie a eu lieu vendredi dernier dans les salons de l'Hôtel de Ville d'Alger, où M. Loïc Radigois, chef d'expédition, et ses compagnons de route reçurent des mains de M. Corbin, président du Conseil municipal, un magnifique objet d'art, don des journalistes sportifs d'Alger.

Assistaient à cette réunion, M. Pierre Laffargue, président des journalistes sportifs d'Alger, le général Meynard, le Consul de Norvège et de nombreux journalistes.

Rappelons pour nos lecteurs, ce que fut ce raid motocycliste accompli l'été dernier par de courageux sportifs algérois :



Composition des équipages : Sur moto B.M.W. R 50, 500 cm3 Loïc Radigois, chef d'expédition et Dandonneau. Faisaient également partie du voyage, mais sur 3 autos B.M.W. :

M. Dauche directeur technique et Porion ;
Mme Radigois et Mme Villar ;
le Docteur Pau et Madame.

Itinéraire : Hassi Messaoud, Ouargla, Ghardaïda, Laghouat, Alger en une étape de 915 km. Embarquement des véhicules pour Marseille et départ de cette ville le samedi 23 juillet à 12 h. 30 : Grenoble, Poligny, Belfort, Mulhouse, Kehl, Frankfort, Kassel, Hanovre, Hambourg, Flensburg, Odense, Elsenaur, Kalsingborg, Kuskvarna, Stockholm, Soderham, Taq, Haparanda, Tornio, Kilpisjarvi, Vollar et Tromsø où l'arrivée était contrôlée le mardi à 13 h. 23 soit donc 3 jours et 3 nuits de pilotage sans arrêt. Hormis les ravitaillements en carburants et lubrifiant.

Moyenne générale : 66 km 700 de bout en bout, arrêts non déduits. Les moyennes minima étaient de 50 km heure et maxima de 90 km/h. Avance à Tromsø sur le planing prévu : 2 h. 34 - Conditions atmosphériques - Déluge de Poligny à Mulhouse (de nuit). Brouillard intense et froid vif en Allemagne. Temps ensoleillé au Danemark. Brouillard et pluie en Suède - Pluie fine en Finlande et beau temps en Norvège.

Pays traversés : Une partie du Sahara, Algérie, France, Allemagne, Danemark, Suède, Finlande, Norvège.

Patronage : Organisation assurée avec la collaboration financière et technique du groupe des Sociétés B.P. des pays traversés, ainsi que A-ccus Polysol, Marchal, Siemens. Ravitaillement assuré par les Etablissements Marcé et la Maison Pommery.

Conclusion : Aucune trace de fatigue exagérée sur les pilotes, comportement magnifique des équipages féminins. Pas d'incidents d'ordre technique. Tout le matériel est arrivé à destination dans des conditions normales.

Signalons que la 500 B.M.W. avait été mise au point par M. Mirallès Marcel, agent de la marque à Alger.



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

Différemment des autres associations motocyclistes le BMW-CLUB est une confrérie réservée à tous ceux qui roulent sur une BMW.

Le Comité Directeur du BMW-CLUB a été reconduit pour 1961. **Président** : Jean MURIT - **Secrétaire** : Pierre MELIN - **Activités sportives** : Alain DAGAN et Pierre MAUCHERAT - **Trésorier** : Gérard DEKEYSSER - **Service Presse** : Henri LALLEMAND.

M. RIEDEL, qui partageait la charge de secrétaire avec M. P. MELIN n'habitant plus la région parisienne, s'est libéré de son poste. M. EYHERABIDE a accepté de le suppléer provisoirement. Il s'attachera plus spécialement aux activités touristiques.



Connaissez-vous le pilote de cet attelage BMW ? A ceux qui n'ont pas trouvé, nous leur révélerons le nom de ce sidecariste, membre du BMW-CLUB.

Les régimes différents : Région Parisienne, sections Provinciales et isolés sont abolis et ramenés à un régime unique pour tous les BMWistes. En conséquence la cotisation annuelle pour 1961 a été fixée à 25 NF pour tous les membres. Un droit d'adhésion de 10 NF est exigé de tout nouveau membre.

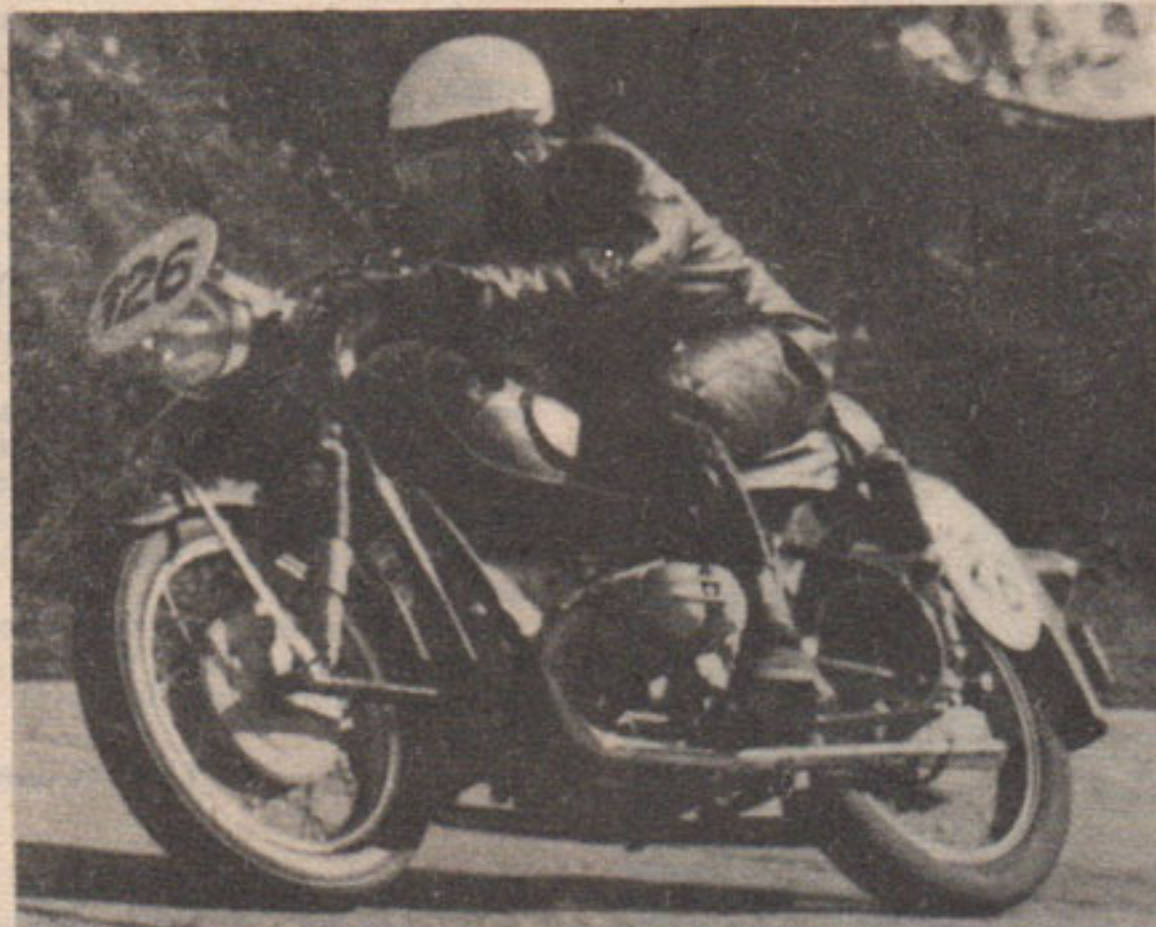
Les couples à moto sont nombreux ; mari et femme pilotant chacun leur BMW, c'est plus rare ; mais il en existe, témoin M. et Mme A. E. WRIGHT de SOUTHAMPTON (Angleterre). M. WRIGHT pilote une R 69 tandis que Madame le suit avec une R 50. Cette dernière n'en est pas à son coup d'essai ayant possédé précédemment une T 110, une T 100, une Ariel Huntmaster, une ARIEL TWIN, une Royal Enfield 500 cc avant d'opter pour la BMW.

Retenez votre dimanche 14 Mai. D'un commun accord avec le Moto-Club Châtillonnais cette date a été retenue pour effectuer une sortie-promenade agrémentée d'un concours en compagnie des motocyclistes de ce sympathique club. Cette sortie aura lieu en Ile-de-France.

Ne vous en laissez pas conter. Si vous n'êtes pas certain de distinguer une R 60 1961 d'une R 60 des années précédentes - elles se ressemblent comme deux gouttes d'eau - jetez un coup d'œil à la plaque du constructeur fixée sur la colonne de direction. Vous y lirez 30 PS ou 28 PS suivant le cas.

Il est facile de transporter, dans une sacoche, un câble et sa gaine. Il est beaucoup moins commode de le faire si l'on désire que celui-ci soit lubrifié en cas de montage imprévu sur la route. Il suffit pourtant de glisser en bout sur la gaine un petit tuyau de plastique de quelques cm, de lubrifier le câble et de souder le petit tuyau en le chauffant.

Ce nouveau concurrent est lui aussi membre de notre Club - L'avez-vous reconnu ?



MOTO-CLUB CHATILLONNAIS (Tourisme - Sport - Camping)

C'est le 5 Février dernier que le M.C. Châtillonnais tenait ses assises de sa 29^e ASSEMBLEE GENERALE ANNUELLE tenue devant une très nombreuse assistance de plus de deux cents sociétaires. Au cours de cette séance après lecture des différents rapports d'activité, moral et financier qui tous furent adoptés à l'unanimité on procéda au renouvellement des Comités d'Honneur et Directeur par vote secret, sont élus pour l'exercice 1961 :

COMITE D'HONNEUR

Président d'Honneur : M. Edouard Depreux, ancien Ministre et Député.

Vice-Présidents d'Honneur : M. Marcel Christostome, ancien Maire de Châtillon, M. Lucien Bailleux, Maire de Châtillon, M. Paul Pade, maire de Clamart, MM. Pierre Monneret, Marcel Perrin, Robert Kiene, Clément Garreau, Xavier de Fremery.

COMITE ACTIF

Président-Fondateur : Gabriel Cantalice
Vice-Présidents : René Jeannin, Maurice Charlot, Robert Jung
Secrétaire Générale : Yvette Giat
Secrétaires-Adjoints : Jean Le Folcalvez, Pierre Dehais
Trésorier Général : René Podevin
Trésorier-Adjoints : Arthur Busière, Bernard Gelot

Directeur sportif : Georges Yvetot
Président Touristique : Roger Giat
Président Section Camping : Georges Boussion
Président Fêtes et Propagande : André Raffard
Président Section Cyclomoteurs : Louis Toussein

Au cours de cette même Assemblée les différentes Commissions de Travail chargées de seconder le Comité-Directeur furent reconduites et élues et s'occuperont plus spécialement du Tourisme, du Sport, du Camping, des Fêtes, de la Propagande et du Recrutement, et cette équipe de travailleurs sera appelée à fonctionner efficacement pour l'activité du M.C.C.

Rappelons que les REUNIONS AMICALES fonctionneront **bi-mensuellement** à partir du mois de Mars le PREMIER & LE TROISIEME VENDREDI de chaque mois à partir de 21 heures au Siège social - 47, rue Gabriel Péri Châtillon-sous-Bagneux (Seine) au cours desquelles seront accueillis tous les isolés. Ils recevront bon accueil et tous les conseils nécessaires.

Rappelons que tous les motorisés du PLUS PETIT AU PLUS GROS ont place au M.C.C. - une Section spéciale réservée aux Cyclomoteurs fonctionne depuis plus de dix années et les jeunes seront amicalement conseillés par des Camarades expérimentés.

Pratiquants de tous véhicules mécaniques le M.C.C. vous attend et vous fera bénéficier de sa longue expérience de 30 ANNEES D'ACTIVITE mise au service du TOURISME, du CAMPING & DU SPORT MOTORISE.

MOTO CLUB DE NORMANDIE

A la suite de la réélection du Comité Directeur du Moto Club de Normandie, au cours de l'Assemblée Générale du 8 Février 1961, les membres du comité réunis en Assemblée générale ont désigné leur bureau :

Président : Legourd Robert
Vice-Président : Chercane Gaston
Vice-Président : Touin Raymond
Trésorier Général : Chuniaux Emile
Trésorier : Bigot André
Secrétaire Général : Blanchard Raymond
Secrétaire Administratif : Mawdsley William
Capitaine de Route : Giverny Roger
Conseiller technique : Blondel Raymond
Commissaire aux comptes : Mathieu Lucien, Crimet Marcel.

COMMISSION SPORTIVE

Président : Touin Raymond
Membres : Douville Georges, Boce André, Delamare Didier, Baziret Lucien.

Association Sportive de l'Automobile-Club de l'Ouest

La section 2 Roues de l'Association sportive de l'A.C.O. organise le 9 avril prochain le "Critérium International Motocycliste de Vitesse de l'A.C.O.". Cette épreuve se déroulera sur le Circuit Permanent de la Sarthe d'un développement de 13 km 461.

Inscriptions

Les engagements se feront par invitations, le nombre des partants étant fixé à 40.

Seuls, seront acceptées les machines de la classe de 500 cm³ c'est-à-dire d'une cylindrée comprise entre 350 cm³ et jusqu'à 500 cm³.

Le Critérium International se disputera en 2 manches, sur une distance de 134 km 610 pour chaque manche soit 10 tours de circuit.

Le classement général s'effectuera par addition des places obtenues dans chaque manche et, en cas d'ex-aequo par addition des temps réalisés dans chaque manche.

Essais

Les séances d'entraînement auront lieu le samedi 8 avril de 17 à 18 h 30 et tous les conducteurs engagés devront obligatoirement y participer.

Le départ de la première manche sera donné le dimanche 9 avril à 12 heures et le départ de la seconde manche à 16 h 30.

Notons enfin que le Critérium International est doté de 15.000 NF de prix en espèces.

A cette dotation importante s'ajoutent des prix spéciaux: 400 N.F. au premier du classement général et 350 NF au meilleur temps réalisé sur un tour de circuit.

Le dimanche 3 avril, une date que les motocyclistes retiendront sans aucun doute!

★

LIGUE MOTOCYCLISTE DE L'ILE-DE-FRANCE

N'ayant pas obtenu l'appui financier qu'il espérait, le Comité Directeur de la Ligue Motocycliste de l'Île-de-France se trouve dans l'obligation de renoncer à l'organisation des "1.000 km Motocyclistes de Paris" qui était prévue pour le 16 Avril 1961 à Montlhéry.

★

MOTO-CLUB DES CHEMINOTS ECOLE DE LA COMPETITION

Chaque dimanche, le Moto-Club des Cheminots organise une séance d'entraînement sur le terrain de Villeneuve-St-Georges. Pendant 3 heures, les jeunes peuvent donner libre cours à leur combativité. Nous avons assisté à un cours d'entraînement qui réunissait une bonne trentaine de jeunes mordus.

Les machines utilisées sont leurs machines personnelles et bien entendu toutes marques ont leur place. Cependant nous avons remarqué

combien la fantaisie des jeunes peut influencer le montage des organes d'un moteur. Quelques photos reflètent d'ailleurs cet esprit chercheur qu'ils possèdent tous. Une remarque toutefois au sujet des carburateurs, les fabricants n'auraient sans doute pas songé à de pareilles adaptations.

Notons quelques dates des cours passés. Ils ont lieu chaque Lundi à 20 h. 30 au 21 rue Traversière, Paris.

Le premier cours technique débuta le 9/11/60. Il fut suivi ensuite par ceux des : 23/11 - 7/12 - 9/1 - 16/1 - 23/1. A ces cours M. BERNARD moniteur technique parla surtout du moteur, de ses pannes, de son réglage, de son allumage, de la carburation. Les élèves montrèrent une attention toute particulière et posèrent souvent d'intéressantes questions.

Les autres cours pratiques ont lieu sur le plateau de Villeneuve-St-Georges. Le rendez-vous est situé sur le stade des Cheminots, au Fort (Chemin d'Yerres au Bois de La Grange). Ils sont dirigés par H. LACOSTE.

Le 27/11 ce furent les essais de course sur gazon. (Virages, vitesse, dérapage-Course en série 1/2 finales et finale).

Le 18/12 au bois de La Grange : Essais de Trial : Passage en non stop d'une sablière, en dénivelation. Passages difficiles en tout terrain.

Les 22/1 : étude du Trial : Passages non stop en terrain boueux. Passages non stop en terrain montant.

Le 29/1 : essais en côte de 14 % individuels et ensuite par équipes de 2, puis de 3 et en groupe de 9.

Essais de démarrages et d'arrivées en vitesse sur route. Cette route possédait 3 courbes avant l'arrivée.

Dans tous ces essais les élèves firent merveille. Tout aussi bien ceux de 16 ans que ceux de 18 ans. Souplesse, adresse et sûreté. Plusieurs d'entre eux méritent que l'on s'intéresse à leur sort. Des conseils leur furent donnés et il y eut, bien entendu, quelques remarques de faites.

Le 12 février à Sucy et le 19 à Clmart, les élèves assistèrent aux Trials furent placés de telle sorte que rien de ce qui est utile à leur perfectionnement ne leur fut épargné.

Prochainement sur un petit circuit mis à notre disposition, et avec l'appui de nos moniteurs J.-A. COUTURIER et BERNARD...

Une première sélection sera opérée en vue des prochaines épreuves de vitesse et des championnats de France.

De même façon, il sera procédé à la recherche des candidats à la régularité pour les prochains rallyes.

Par ailleurs, le M.-C. des Ch. Sp. de Paris va organiser pour ses membres des sorties spéciales sous forme de brevets d'endurances avec des kilométrages de plus en plus élevés.

L'Ecole de la Compétition prévoit également l'étude du Code de la Route et compte organiser des cours destinés à la Sécurité Routière.

Elle s'efforce de défendre les intérêts des "JEUNES" dans le domaine des 50 cc. et également de faire comprendre à ces derniers que la pratique du sport motocycliste n'est possible qu'en observant une discipline très stricte.

Elle espère que la Fédération Française de Motocyclisme voudra bien l'aider de son mieux et faire créer de par notre pays de semblables mouvements par ses Moto-Clubs.

MOBY-CLUB 49,9 D'AUXERRE

Du courrier des lecteurs nous avons extrait cette lettre qui nous a été en quelque sorte prêtée par notre ami Henri Lacoste le sympathique président du Moto-Club des Cheminots. Sans modifications, sans corrections ou presque, nous la publions car elle émane d'un jeune président de Club âgé seulement de 18 ans.

Souhaitons-lui bonne chance dans son entreprise et surtout qu'il fasse bon usage des conseils de sagesse et de prudence que nos lecteurs voudront bien lui adresser.

Monsieur,

L'année dernière, j'ai écrit au journal Motocycles et Scooters duquel je suis un fervent lecteur, pour lui demander des renseignements sur l'organisation d'un club de mobylette de 49,9 de cylindrée, la réponse fut votre adresse par retour de courrier.

Donc je m'adresse à vous avec un club de jeunes sportifs sur deux roues (nous sommes 28 déjà !) qui cherchent à occuper leurs loisirs par des activités saines et intéressantes dans la mesure de leurs moyens.

Nos activités se résument pour l'instant à deux sorties par mois de 200 à 300 km dans notre journée du dimanche ; ces sorties sont suivies de visites de musées, églises, etc...

Mais pour rentrer dans le vif du sujet qui vous concerne, notre club possède une équipe sportive, ce qui veut dire des "fanas" de la compétition sur cyclomoteur "gonflé" ou "trafiqué" !

Nous avons organisé au mois d'août 1961 un rallye départemental en cyclomoteur, de 148 km, avec circuit, régularité et circuit de vitesse avec l'organisation et l'aide de la marque d'essence TOTAL. (Ce fut un succès pour tous, nous avons obtenu le concours des services de police pour canaliser les tronçons de route, un haut-parleur sur la grande place d'Arrivée et de Départ, et beaucoup d'admirateurs étonnés de voir les possibilités en compétition de si petites machines.)

Notre but serait de faire profiter un plus grand nombre de jeunes, d'où la nécessité de nous faire aider par des personnes qui connaissent bien la question ; nous sommes jeunes (j'ai dix-huit ans) et il ne faut pas être trop ambitieux.

Donc il nous faut de l'aide, des conseils pour se faire reconnaître officiellement comme club-avoir les renseignements exacts pour une compétition sérieuse et les possibilités de concours.

Les cartes ou papiers à remplir pour cette affiliation.

Personnellement, j'ai déjà fait de la compétition sportive dans le hors-bord, j'ai fait deux tournois interdépartementaux en France et en Belgique en remportant successivement la 2^e, 3^e et 2^e place.

Je fus obligé d'arrêter ce sport, en raison de mon jeune âge et de mes parents et alors mon idée fut de me consacrer à une cylindrée inférieure pouvant réunir beaucoup de jeunes.

C'est alors que l'idée de fonder un club de cyclomoteurs me vint, car énormément de jeunes possèdent ces engins et font du sport dans les rues de la ville renversant les passants, se voyant dresser des PV de 3600 à 36000 F !!!

J'ai donc pensé que nous pourrions supprimer ce cirque dans la ville en groupant tous ces bolides dans un club uni et sérieux ce qui jusqu'à présent a bien réussi, car au lieu de faire les zouaves sans directives, maintenant ils le feront en compétition surveillée, dirigée par des personnes de la partie (concessionnaires de marque par exemple).

Nous possédions déjà 2 bolides appartenant au club, 1 Peugeot 2 vitesses gonflée.

Et 1 cyclotaitien à 3 vitesses (pas fini de payer !!) pouvant monter à 120 km/h - vous pouvez constater que nos fonds ne sont pas en baisse !!

Cela fait exactement huit mois que le club existe avec des hauts et des bas malgré tout, mais nous voudrions bien toujours rester en haut !

Cher Monsieur Lacoste, c'est à vous que 28 garçons passionnés de sport sur deux roues, fon confiance et espèrent que vous comprendrez leur rêve.

Cher Monsieur, en vous remerciant à l'avance de votre dévouement, veuillez agréer l'assurance de mes sentiments les plus respectueux.

Le Président du MOBY-CLUB

P.S. : Jean-Marie THALOT
29, rue du 24 Août, Auxerre (Yonne)



H. Lacoste au milieu des jeunes de l'école.

LE MARCHÉ DE L'OCCASION

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

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

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

NOS ADRESSES SÉLECTIONNÉES

<p>MOTO-HALL HABERT 78, Av. des Ternes 17° - GAL. 78-95 Agent officiel VÉLOCETTE Occasions toutes marques ÉCHANGE et CRÉDIT</p>	<p>C. GARREAU Importateur NORTON TOUJOURS DES OCCASIONS RÉVISÉES GARANTIES 22, rue Robert LINDET 15° - VAU. 07-09</p>
<p>FAITES CONFIANCE A ROGER SCEAUX Le spécialiste de l'occasion 33, Rue des Panoyaux 20° - MÉN. 98-81</p>	<p>LADÈVÈZE Le plus grand choix de motos - scooters - cyclomoteurs d'occasion - ÉCHANGE-CRÉDIT 170, Avenue de Clichy 17° - MAR. 06-96</p>
<p>OCCASIONS : GARANTIE TOTALE LAMBRETTA-CHATELET 13, Bd Sébastopol - CEN. 39-63/33-74/44-97</p>	<p>OCCASIONS : GARANTIE TOTALE LAMBRETTA - NORD 145, Bd Magenta 10° - TÉL. LAM 54-24</p>
<p>GARANTIE TOTALE Choix de MOTOS - SCOOTERS - CYCLOMOTEURS DYNAMIC-SPORT 149, rue Montmartre Paris 2° - GUT. 19-30 - Métro Bourse</p>	
<p>50 OCCASIONS Garantie Totale 44, rue Paul-Barruel 15° TÉL. IEC. 60-53</p>	

MARQUES	cylindrée ou type	1953	1954	1955	1956	1957	1958	1959
ARIEL	350 cm ³	750	850	950	1 150	1 200	1 500	1 700
	500 mono	800	900	950	1 050	1 150	1 500	1 550
	500 twin	1 050	1 300	1 600	1 800	1 900	2 350	2 400
	650 twin	—	1 400	1 500	1 750	2 250	2 400	2 600
B.M.W.	250 cm ³	1 150	1 400	1 600	1 700	1 900	2 200	2 800
	500 cm ³	1 650	2 000	2 900	3 100	3 300	3 750	4 300
	600 normale	1 550	1 850	2 650	2 800	3 000	3 450	4 000
	R 68	—	2 650	3 050	—	—	—	—
B.S.A.	R 69	—	—	—	3 300	3 700	4 250	4 700
	175 cm ³	—	—	—	—	—	1 300	1 400
	250 cm ³	550	650	750	950	1 050	1 300	1 500
	350 cm ³	700	900	1 000	1 100	1 200	1 300	1 500
D.K.W.	500 monocyl.	950	1 050	1 150	1 100	1 200	1 400	1 900
	A 7	1 050	1 250	1 450	1 650	2 000	2 200	2 400
	Startwin	1 250	1 500	1 800	1 800	2 000	2 350	2 800
	Golden	—	1 580	1 750	1 900	2 300	2 600	3 000
HOREX	Road Rocket	—	—	—	—	2 650	3 000	—
	125 cm ³	—	—	—	—	—	—	—
	250 cm ³	—	—	—	—	—	—	—
	350 cm ³	—	1 350	1 500	1 650	1 700	2 250	—
I.F.A.	Regina	—	1 050	1 250	—	—	—	—
	Resident	—	—	—	1 300	1 600	1 800	2 300
	Imperator	—	—	—	2 100	2 400	2 600	2 800
	350 cm ³	—	—	—	650	850	900	—
JAWA	250 cm ³	450	600	800	1 050	1 200	1 400	1 500
	350 cm ³	550	800	1 100	1 300	1 450	1 600	1 700
	125 LD	350	500	650	750	800	950	1 100
	150 LD	—	—	650	750	800	900	1 050
LAMBRETTA	Fourgon bâché	—	500	650	750	800	950	1 100
	Fourgon tôlé	—	700	950	1 050	1 250	1 450	1 700
	75 cm ³	—	—	—	200	300	400	500
	350 cm ³	—	—	—	—	—	—	—
MANURHIN	75 cm ³	—	—	—	—	—	—	—
	350 cm ³	1 150	1 300	1 450	1 700	1 800	2 100	2 300
	500 cm ³	1 200	1 400	1 500	1 750	1 900	2 150	2 300
	650 twin	1 400	1 800	2 050	2 400	2 500	2 850	3 000
MATCHLESS-AJS	G 12	—	—	—	2 550	2 800	3 000	3 050
	G 3	—	—	—	—	—	—	—
	G 18	—	—	—	—	—	—	—
	G 20	—	—	—	—	—	—	—
MOTOBÉCANE	AV 32 S	70	100	110	130	150	180	200
	AV 51	100	120	140	150	180	200	250
	AV 78	—	—	—	250	300	350	420
	D 45	250	350	400	500	550	600	650
N.S.U.	Moby.	—	250	300	400	450	—	—
	Montagne	—	—	—	—	550	700	800
	Z 46	—	300	350	600	650	750	800
	Z 54	—	—	500	650	700	750	850
NORTON	Z 2 C	350	450	550	650	850	900	950
	Z 23 C	—	—	—	—	900	1 000	1 100
	350 cm ³	—	—	—	750	850	950	1 100
	Quickly	—	—	250	300	350	350	450
NORTON	125 cm ³	—	—	900	1 000	1 250	1 250	1 350
	250 cm ³	500	800	900	1 100	1 600	1 800	2 000
	16 H	—	—	—	—	—	—	—
	88	—	—	—	—	—	—	—
NORTON	99	—	—	—	—	—	—	—
	Daytona	—	—	—	—	—	—	—
	Inter 30	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—

Le marché de l'occasion

MARQUE	cylindrée ou type	1953	1954	1955	1956	1957	1958	1959
PEUGEOT	Bima	70	90	100	130	170	190	220
	BB 1 L	—	—	—	—	250	270	320
	BB 2 sport	—	—	—	—	—	—	350
	Scooter	—	—	—	400	500	600	450
	125 Std.	250	300	400	400	450	650	650
	125 select.	300	350	450	500	600	650	750
	175 cm³	—	350	450	450	600	750	700
	250 cm³	—	—	—	—	600	750	850
	TN	—	—	—	—	300	500	850
	700	—	—	—	—	—	—	700
PUCH	125 SV	400	700	900	1 000	1 200	1 350	1 450
	175 SVS	—	600	900	1 100	1 300	1 400	1 500
	175 SVS	—	600	1 000	1 150	1 350	1 450	1 500
	250 TF	300	400	—	—	—	—	—
	250 SG	—	—	1 050	1 250	1 350	1 550	1 700
	250 SGS	—	—	1 050	1 250	1 500	1 600	1 700
	—	—	—	—	—	—	—	—
ROYAL ENFIELD	Crusader	—	—	—	1 800	1 950	2 200	2 550
	Crusader sport	—	—	—	—	—	—	—
	Bullet 350	—	—	1 500	1 700	1 950	2 550	2 600
	Bullet 500	—	—	1 700	1 800	2 300	2 500	2 650
	Bullet cross 350	—	—	1 800	1 900	2 300	2 550	2 750
	Bullet cross 500	—	—	1 700	2 200	2 500	2 550	2 800
	Minor 500	—	—	—	—	2 200	2 750	2 850
	Super Meteor	—	—	—	1 700	2 200	2 800	2 800
	Constellation	—	—	—	—	—	3 250	3 450
	—	—	—	—	750	950	1 300	1 550
RUMI	Formichino	—	—	700	900	—	—	1 600
	Form. sport Junior	—	—	—	—	—	—	—
SIMSON (Anc. AWO)	250 cm³	—	—	—	750	850	950	1 100
	—	—	—	—	—	—	—	—
TERROT	Terromatic	—	—	—	120	180	220	250
	"ville"	—	—	—	180	260	280	320
	"luxe"	—	—	—	—	—	—	—
	ETM	—	300	400	450	500	—	—
	ETD	—	300	400	450	500	—	—
	ETDS	—	—	400	450	500	—	—
	EDV	—	—	—	—	550	—	—
	EDL	—	—	—	—	600	—	—
	Tenace	—	—	—	—	—	750	850
	Fleuron	—	—	—	—	—	800	900
Ténor sport	—	—	—	—	—	—	—	
Tournoi	—	—	—	—	—	—	1 000	
Rallye	—	—	—	—	—	1 050	1 100	
350 cm³	300	450	450	—	—	1 180	1 300	
500 cm³	500	600	700	800	—	—	—	
TRIUMPH	Speed twin	—	—	—	—	—	2 100	2 600
	T 100	—	—	—	—	—	2 400	2 800
	Thunderbird	—	—	—	—	—	2 400	2 900
VELOSOLEX	T 110	60	80	100	120	140	160	180
	—	—	—	—	—	—	—	—
VESPA	125 cm³	300	400	550	650	800	900	1 000
	150 cm³	—	—	750	850	900	950	1 080

Tous droits d'adaptation réservés.



1, BOULEVARD BRUNE - PARIS 14^e

UTILITAIRES 200 Kg SOLYTO
OCCASIONS RÉVISÉES
Motocycles et scooters d'occasion
Toutes MARQUES
Roger DEGUSSEAU
58, rue de Buzenval - ROQ 98-31

50 OCCASIONS
Garantie totale
44, rue Poul-Barruel 15^e
TÉL. IEC. 60-53

ROYAL - ENFIELD
NEUVES ET D'OCCASION
P. PSALTY - IMPORTATEUR
80, av. des Ternes 17^e - Tél. ÉTO. 55-52
CRÉDIT - ÉCHANGES - EXPÉDITIONS

Connaissez-vous la **GARANTIE TOTALE**
de **DYNAMIC-SPORT** 3 mois (pièces et main-d'œuvre gratuites)?
CHOIX de Scooters - motos - cyclomoteurs - toutes marques
149, rue Montmartre Paris (2^e) - GUT. 19-30 - Métro Bourse

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

Lisez les journaux corporatifs :
ces annonces foisonnent. Mais

Attention! seul,

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

★

**SUIVEZ NOS
COURS SUR LES MOTOCYCLES**

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

**SPÉCIALISTE RECHERCHÉ
et surtout BIEN PAYÉ**

Préparation C.A.P. Mécanicien

★

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

**ÉCRIVEZ :
COURS
TECHNIQUES AUTOS**

Pour la France :
SAINT-QUENTIN (AISNE)

Pour la Belgique :
117, av. Henri-Jaspar - BRUXELLES

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



**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.

A vendre PEUGEOT 125. Très B. état
Px. abd. QUINTERNET, 12 rue Popin-
court. PARIS.

MOTO-RECORD. 600 BMW R. 67/2,
500 BMW R. 50. 5 R. 51/3. 250 BMW,
600 ZUNDAPP KS 601, 500 Sunbeam
très belle, 650, 500, 350, Triumph, BSA,
ROYAL, AJS, HOREX. CRÉDIT 80 %.
Voitures ID 19, DAUPHINE, 4 CV, Sides-
cars Steib Précision. MOTO-RECORD,
151 rue Marcadet, PARIS 18°. MON 24-40.
Métro Lamarck.

Vends BSA. B 31. 350 cc. 1957, T. Bon
état. 1.800 NF. GIRARDIN, 4, rue du
Vieux Pont, Tours (I-et-L.)

500 BMW R. 50, 500 BMW R. 51/3,
250 BMW, très Belle TWIN TRIUMPH-
BSA. AJS. Royal. Sunbeam. ARIEL.
JAWA. Voitures ID 19. DAUPHINE.
4 CV. Moteurs bateau 6 cv. REPRISES
CREDIT. MOTO RECORD 151, rue
Marcadet, Paris 18°. Métro Lamarck.
MON. 24-40.

A vendre 650 B.S.A. Gold Flash. Bon état.
Année 1955. Visible sur rendez-vous. M.
MAZALLON G. SOURCIEUX-LES-MI-
NES (Rhône).

Vends : Jawa 350 cm3. Bicylindre.
1957. Parfait état : 2 pneus neufs, porte-
bagages, sacoches. DEDIEU H. FOS
(Hte-Garonne).

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

Vends Rumi 59. 11.000 km. Et. nf. acces.
Cse Serv. Mil. BELAIRE Gérard, 14 bis,
Av. de Bures. ORSAY (Seine-et-Oise).

ACHETE MOTO-RECORD 151, rue
Marcadet, Paris 18° Métro Lamarck.
Tél. MON. 24-40.

REMISE DE 10 à 30 % sur motos neuves
de 1 à 4 cv. HOREX, BSA, ARIEL,
Motobécane, Alma Guiller, Scooter RUMI,
Mobylette. Des occasions à très bas prix.
Crédit 12 mois. BIANCO, 92, Av. Cresson,
ISSY. Tél. MIC. 22-39.

Part. suis ach. 650 BSA dble berc. osc.
impec. Vds 350 BSA-B.31 B. ét. 19.000
km, prix à déb. J. HILAIRE, rue de la
Roche, CHANTONNAY (Vendée).

A vendre Settebello moteur et pneus
neufs, selle à dossier. 2.000 NF. PARCHY
14, rue du Dr. Calmette, CLICHY.

Cse départ imprévu AFN. Vds contrat
BMW 61 livrable imméd. à Lyon. Arran-
gement. BELLON Michel DRUILLAT
par PONT-D'AIN (Ain).

Acheteur MESSERSCHMITT ou INTER.
CHENEL, 136, route de Versailles, CLA-
MART (Seine). Tél : MIC. 00-97

Vends 125 cm3 Follis-Ydral 4 vitesses
suspension oscillante, carénée 1955 (25.000
km). Très bon état. 500 NF. R. BOUR-
GOIN, 20 Allée Alphonse Jouis. AUBER-
VILLIERS.

ASSURANCE AUTO MOTO SCOOTER

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

CABINET ADAM ASSUREUR AGRÉÉ
181, RUE LA FAYETTE - PARIS-10°

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 Comé-
diens, Bruxelles C.C.P. 3-86 - 1 an... Fr. 140

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

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

L'abonnement partira du numéro.....

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

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



A vous aussi...



... 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