

MOTOCYCLES et Scooters

N° 202 - NOVEMBRE 1958
12^e ANNÉE
REVUE MENSUELLE
DIR. : MAX ENDERS
AD^r : M. LEGRAS
14, RUE BRUNEL - PARIS

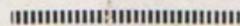
**Compte-rendu
du SALON**



60 FR
SUISSE
1 FR
BELGIQUE
10 FR

LIBENVEN

ESSAIS "MOTOCYCLES" 1953-54-55-56-57



N^{os}

- 98 500 Mazoyer.
- 103 350 Vélocette.
- 105 350 Royal-Enfield « Bullet ».
- 107 350 B.S.A. « Cross ».
- 112 700 Royal-Enfield « Meteor ».
- 114 100 Automoto.
- 119 250 Csepel.
- 121 500 Vélocette M.S.S
- 126 250 Gima.
- 128 250 Parilla.
- 129 160 Devil,
- 130 175 Motobécane Z 22-C (épuisé).
- 138 Edrastop.
- 139 Scooter Mors « Paris-Nice ».
- 142 50 Britax.
- 144 98 Sulky-A.M.C.
- 153 175 Magnat-Debon.
- 159 400 Horex « Imperator ».
- 163 350 A.J.S. 7R.
- 164 200 T.W.N. « Contessa »; Essai rou-
tier B.M.W. R.50.
- 165 175 Gnome et Rhône.

N^{os}

- 171 350 Jawa.
- 172 125 N.S.U. « Superfox » ;
350 side D.K.W.
- 173 600 Norton.
- 176 700 Royal-Enfield « Super-Meteor ».
- 177 Alcyon 232 cm³.
- 178 Monet-Goyon 115 cm³ (Castor).
- 179 B.S.A. 650 Road-Rocket.
- 180 Maïco 250.
- 181 BMW 600, R. 69.
- 182 250 B.S.A. ; 500 Velocette « Venom ».
- 183 1 200 Harley-Davidson.
- 184 250 Royal-Enfield.
- 185 250 N.S.U. Super-Max.
- 186 350 Matchless.
- 188 175 Mochet ;
175 Motobi « CATRIA ».
- 190 175 Terrot « tournoi ».
- 191 Contre-essai 600 Norton ;
175 Gnôme et Rhône « Course » ;
Triumph T.100 « Sport ».
- 191 Vespa 400 L.
- 192 Isetta « Velam ».

ENVOI CONTRE 50 FRANCS DE TIMBRES PAR NUMÉRO DEMANDÉ

*Demandez à votre marchand habituel ou au bureau du journal
les numéros de*

LA BONNE CUISINE A LA PORTÉE DE TOUS

parus à ce jour ou manquant à votre collection.

Pour **3.150** francs (frais d'envoi compris) vous pouvez recevoir les **24** numéros parus contenant plus de **5.000** recettes et **1.000** plats photographiés (soit l'équivalent d'un volume de **1.500** pages) plus deux reliures solides et pratiques permettant de réunir les 24 numéros

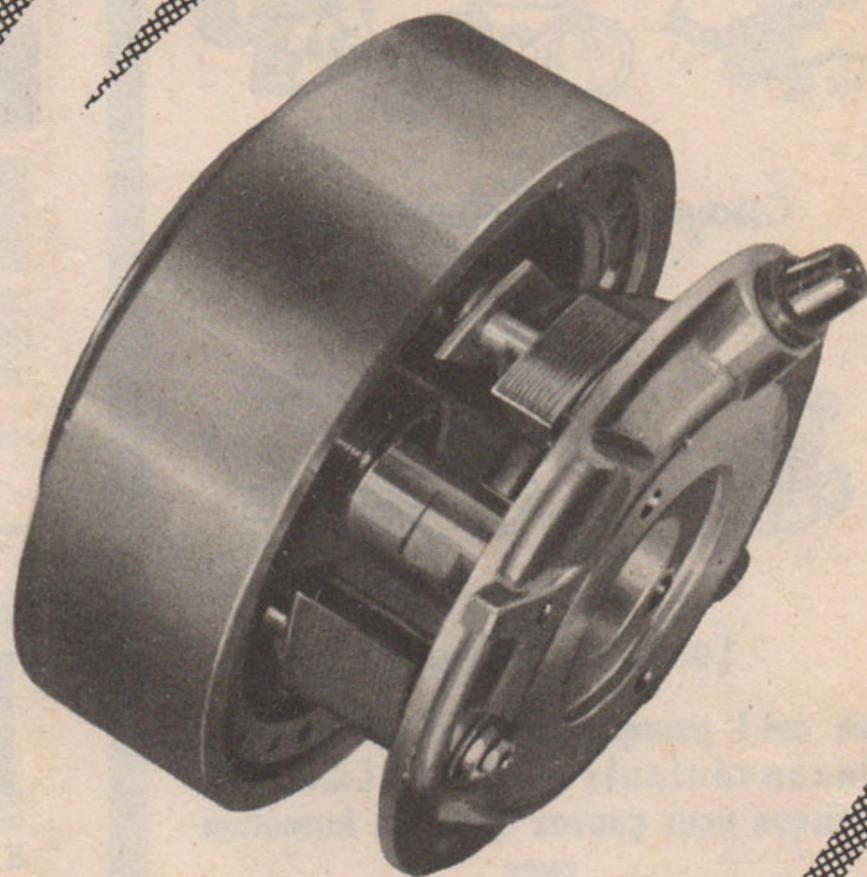
*C'EST LE PLUS BEAU CADEAU A FAIRE A UN
JEUNE MÉNAGE, LE PLUS COMPLET ET LE
MOINS CHER DES OUVRAGES DE CUISINE*

*RENSEIGNEMENTS et DOCUMENTATION
14, RUE BRUNEL — PARIS (XVII^e)
ÉTOile 05-50 - C. C. P. 11.686.01 Paris*

LA BONNE CUISINE A LA PORTÉE DE TOUS paraît tous les 3 mois — En vente partout : 150 frs

QUALITÉ...
SÉCURITÉ...
NOTORIÉTÉ...

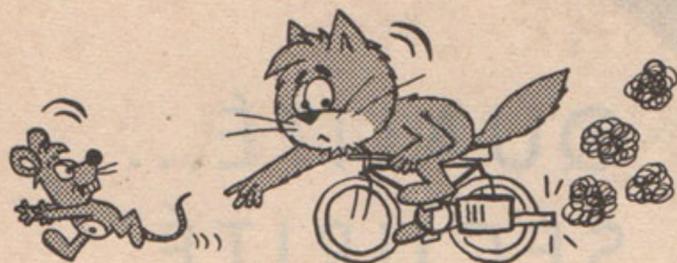
Adoptez!



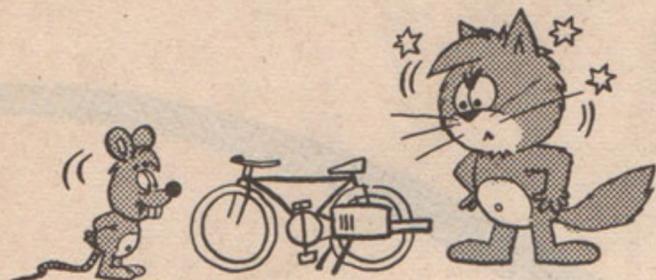
**VOLANTS
MAGNÉTIQUES**
"MAGNÉCLAIR"

ABG S.A. AU CAP. DE 450.000.000 DE FRF
3, IMPASSE THORETON
PARIS-15° - TÉL. : VAU 68-40

AVENIR



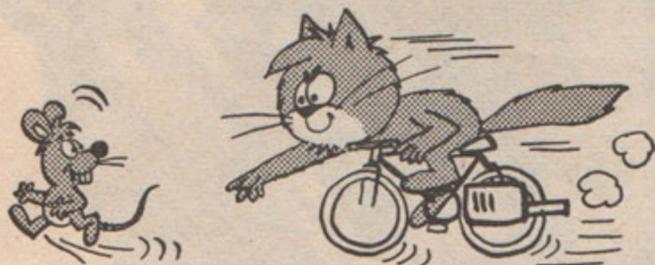
Hé !... tu as des ratés, vieille !...



Bougies encrassées... calamine !...



Essaye donc Solexine !...



Barbault.

ça, c'est du sport !...

Eh oui ! pourquoi souffrir des coûteux inconvénients de la CALAMINE, puisque vous pouvez éviter sa formation

avec

SOLEXINE



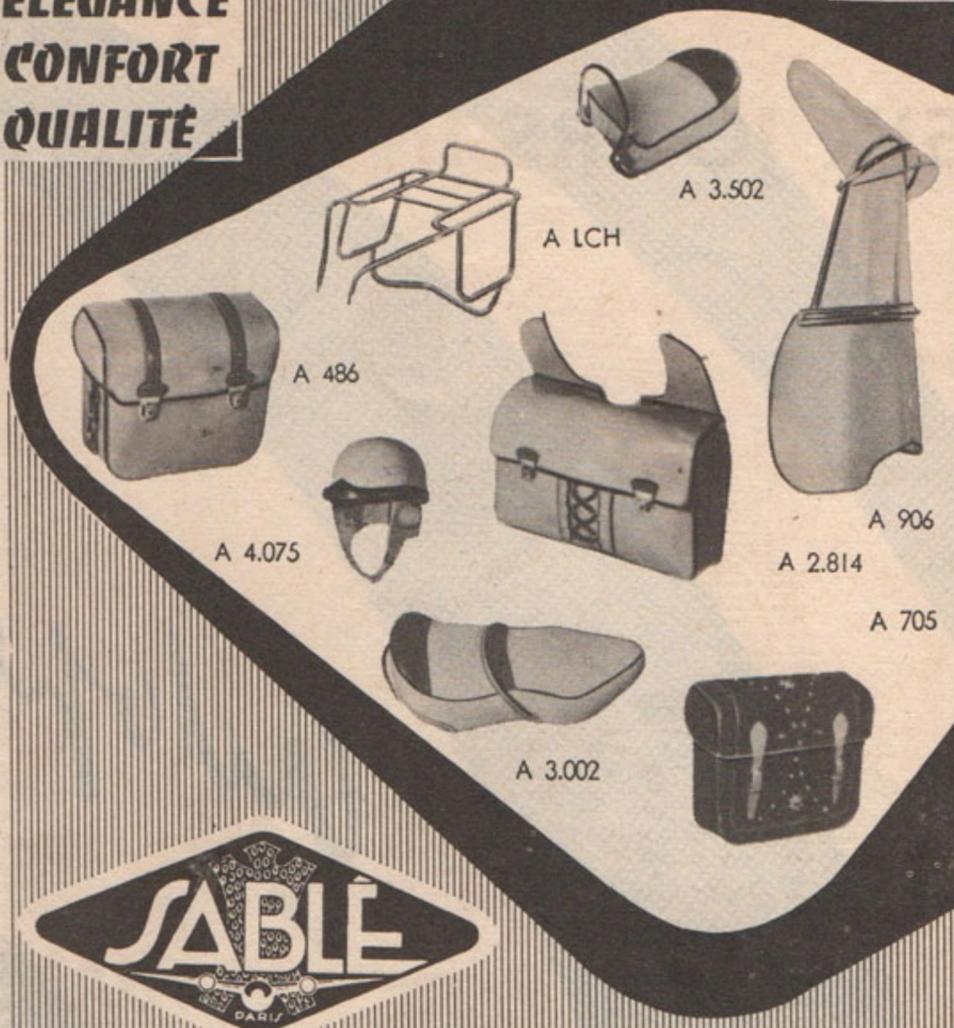
Carburant Anti-Calamine pour VELOSOLEX et autres 2 Temps

En Vente : Postes BP. - Stations Velosolex et Garages

Ets SABLÉ FRÈRES - 22, rue du Pré-St-Gervais, PANTIN (Seine)

VIL. 25-60

ÉLÉGANCE CONFORT QUALITÉ



LA MARQUE QUI S'IMPOSE

La Maison du
RÉSERVOIR

ÉDOUARD
MOTTAZ

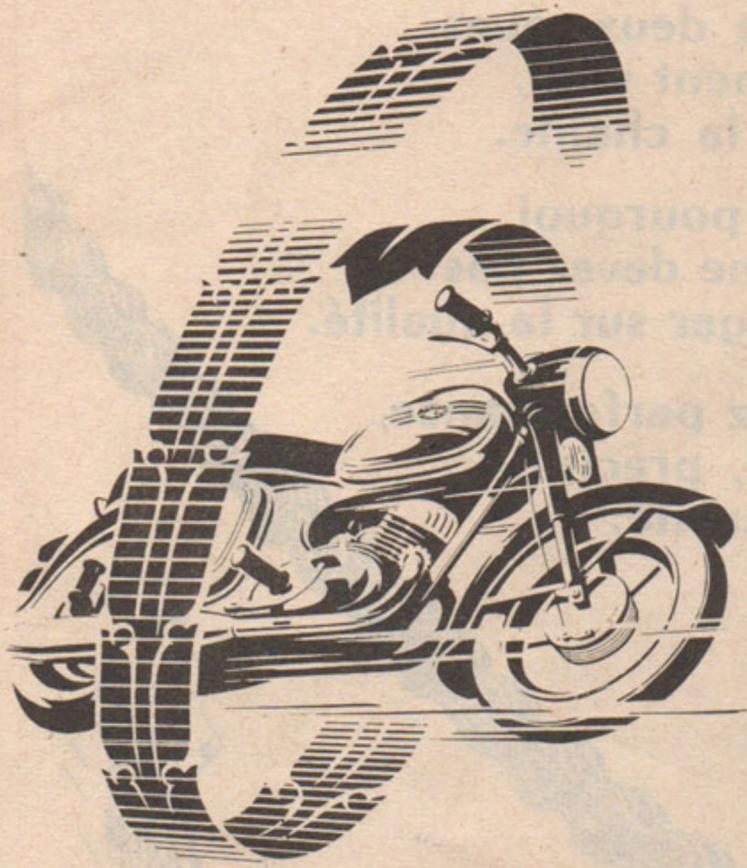
TOUS LES
RÉSERVOIRS
POUR MOTOS
VÉLOMOTEURS
CYCLOMOTEURS
BOUCHONS
B^{ts} "MOTTAZ"
Spécialités en
tôle emboutie

40
ANNÉES
D'EXPÉRIENCE

ETABLISSEMENTS
ÉD. MOTTAZ
SOCIÉTÉ ANONYME
307-311, rue de la Gorenne, NANTERRE (Seine)

LE PLUS BRILLANT SUCCÈS
DANS L'HISTOIRE DES
SIX JOURS INTERNATIONAUX DE LA F.I.M.

5



LES
JAWA-CZ
ONT REMPORTE
LA VICTOIRE
DANS TOUTES LES ÉPREUVES !

TROPHÉE INTERNATIONAL

VASE D'ARGENT

ÉPREUVES des ÉQUIPES des USINES

1^{re} Équipe Tchécoslovaque

1^{re} — —

1^{re} et 2^e — —

LES 20 COUREURS SUR JAWA-CZ AU DÉPART
SE SONT ADJUGÉ 20 MÉDAILLES D'OR A L'ARRIVÉE



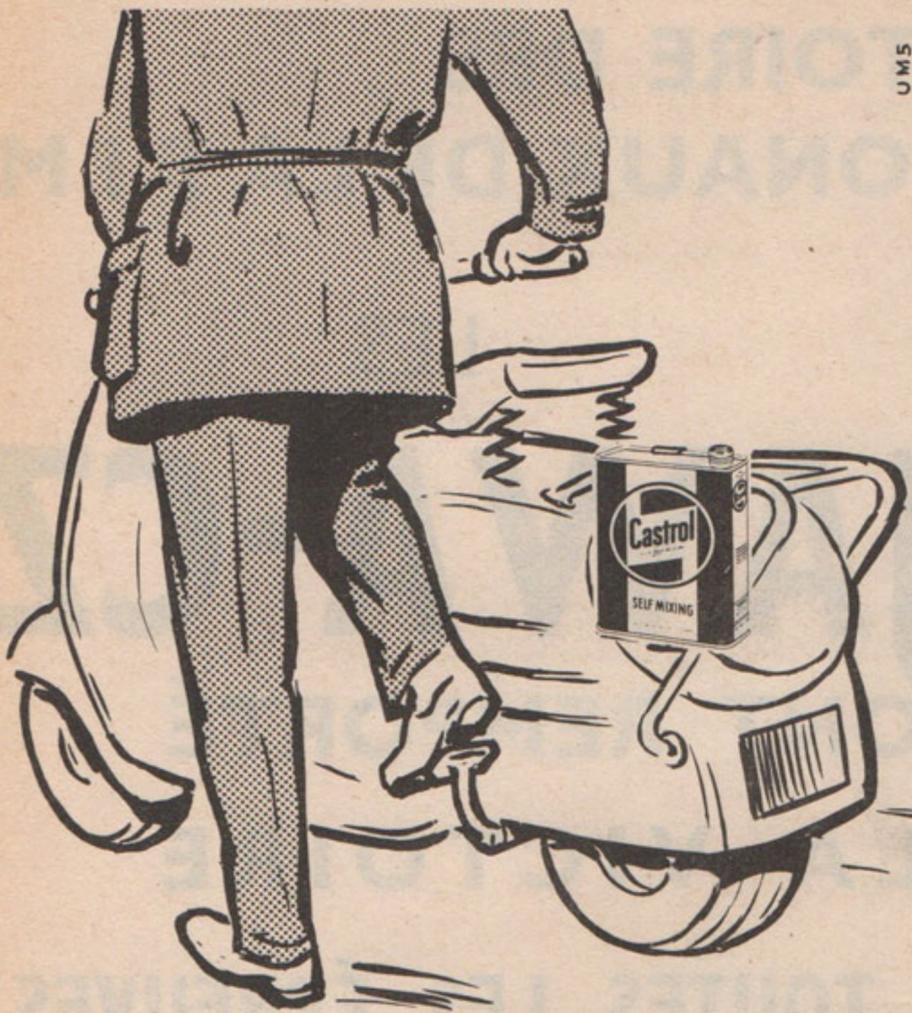
*La moto
des vainqueurs*

AGENT
Général

É^{ts}

Jacques POCH

— 127, Avenue de Neuilly —
NEUILLY-sur-SEINE - MAI 61-70



U.M.S

Bonne mise en route
pour l'hiver...

CASTROL *est là!*

Pour les 2 temps ::

CASTROL SELF MIXING

en bidons de 2 litres
ou en doses

Pour les 4 temps ::

CASTROL



calculée
éprouvée
toujours perfectionnée

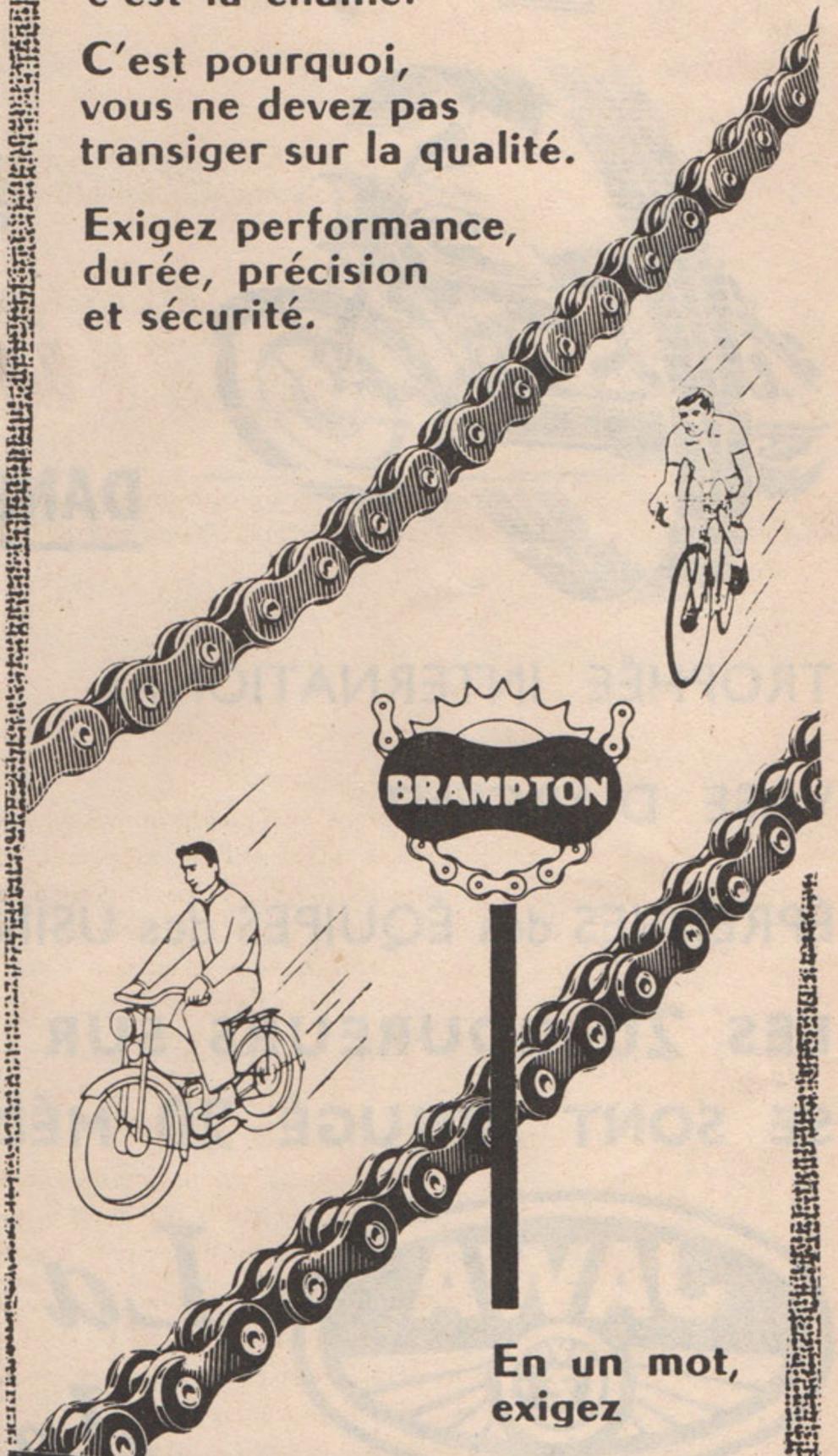
L'HUILE PAR EXCELLENCE

LA ROUTE LA PLUS SURE !

Sur le cyclomoteur,
sur le deux-roues,
l'élément vital,
c'est la chaîne.

C'est pourquoi,
vous ne devez pas
transiger sur la qualité.

Exigez performance,
durée, précision
et sécurité.



En un mot,
exigez

Brampton

LA CHAÎNE FRANÇAISE QUI TIENT !



BIENTOT : LE TRIAL!

A U S O M M A I R E :

★ Échos	8	★ Les 6 jours	24
★ Conférence à la Chambre Syndi- cale	10	★ 36 ^e Grand Prix des Nations à Monza.	30
★ Au hasard des stands.	12	★ Le règlement 1958-59 de moto-cross ...	34
★ Essai Goggomobil coupé	18	★ La NSU Prinz- Sport	39
★ Bientôt le Trial! ...	22	★ Les Coupes du Salon.	42

12^e ANNÉE

N° 202

NOVEMBRE 1958

MOTOCYCLES

ADMINISTRATEUR : M. LEGRAS * 14, RUE BRUNEL, PARIS-17^e - ÉTO. 05-50 * DIRECTEUR : MAX ENDERS

Oui,
Mais?

Malgré quelques remarquables vélomoteurs et motos, ce Salon fut, comme prévu, celui du cyclomoteur qui eut tout pour lui : quantité, diversité des modèles, solutions mécaniques introuvables ailleurs. Ce sont incontestablement les cyclomoteurs qui jouent sur la gamme la plus étendue, depuis le rustique monovitesse à galet jusqu'au somptueux tout-automatique-super-confort, pour aboutir à ceux que leur constructeurs ont eux-mêmes baptisé : Sport, Sprint et même Racing.

Certes, ces très attrayantes machines ont, comme l'on dit : « le physique de l'emploi » ; bien que leurs performances soient modérées, leur silhouette alerte séduira certainement les jeunes.

Domage d'ailleurs qu'il ne soit pas autorisé de confronter ces 50 cm³ dans des épreuves à leur mesure, ce qui permettrait à quantité de sportifs juniors de faire leurs premières armes sur des engins à portée de leur bourse.

Seulement, et c'est ce qui nous inquiète, ne risque-t-on pas, avec ces appellations, la réaction intéressée et maléfique de ceux qui, pour des raisons similaires et plus ou moins valables, ont déjà écrasé vélomoteurs et scooters sous le double joug du permis obligatoire et des taux excessif d'assurances ?

Méfiance !

Max Enders

M M O C C L E S

Echos

BRUITS ET NOCIVITÉ DES ÉCHAPPEMENTS



On a mené campagne contre les échappements trop bruyants et c'est justice; il y a, constatons-le, du mieux depuis. Mais ces échappements ont un autre inconvénient, surtout sur les moteurs mal réglés, les poids lourds et les diesels; la novicité des gaz qu'ils éjectent et qui empoisonnent l'atmosphère des agglomérations. Des savants ont étudié les moyens de porter remède à cette pollution de l'air et en ont discuté devant l'Académie des Sciences, où fut décrit un dispositif réalisé par M. Héron de Balsac et son équipe qui pourrait, suivant le duc A. de Gramont, être rendu plus efficace encore par l'adjonction d'un « capteur électrostatique ».

Nous avons fait des progrès dans la recherche du silence, mais le bruit n'est pas tout, les émanations sont, de toute évidence, un autre empoisonnement.

Sans bruit ni fumée : voilà un slogan de circonstance.

EN ALLEMAGNE PHONE ÉTIQUE POUR LES MOTOS



Le premier juillet de l'année prochaine, les motos construites en Allemagne seront plus sévèrement réglementées quant au silence; les échappements des cyclomoteurs n'auront droit qu'à 75 phones, qu'il s'agisse de moteurs à deux ou quatre temps; 80 phones seront tolérés aux 250 cm³ et 84 aux machines de plus forte cylindrée.

CONSEIL PERMANENT DE LA CIRCULATION

Un arrêté (p. 8324) crée au ministère de l'Intérieur un « conseil permanent de la circulation et de la sécurité routière ».

Ce conseil a pour but de coordonner l'action de tous les services qui, jusqu'à présent, avaient à se préoccuper de ces problèmes.

Le président en est le directeur général de la Sûreté nationale. Il réunit tous les techniciens compétents des divers services.

Il est précisé que, sur l'invitation de son président, le conseil permanent peut entendre, à titre consultatif, les représentants des groupements ou organismes intéressés aux problèmes de la circulation et de la sécurité de la route, ainsi que toute personne pouvant apporter un concours utile aux travaux du conseil.

FICHER DE CONTRAVENTION



M. Robert Buron, ministre des T.T.T., veut créer un fichier central de contraventions qui serait tenu par l'U.N.A.T. (Union Nationale des Associations de Tourisme), tenant déjà le fichier des permis de conduire.

Il serait ouvert dès le 1^{er} janvier 1959 si les crédits nécessaires sont accordés.

MAÏCO CONTINUE...

La marque allemande Maïco a traversé ces derniers mois une période difficile, due en grande partie à la crise généralisée qui frappe le deux roues en Allemagne. Elle n'avait notamment pu faire face aux dépenses considérables engendrées par l'étude, la construction et la commercialisation de sa voiturette 500 cm³.

Une solution semble toutefois être intervenue : toutes les activités exercées par la firme de Pfäffingen ont été reprises par la Maïco Fahrzeugfabrik d'Herrenberg, filiale dotée depuis 1958 d'une entière autonomie et dont la situation financière est demeurée prospère.

La fabrication des deux et quatre roues du programme Maïco se poursuivra donc à cadence normale et les exportations, notamment vers l'Angleterre, la Norvège, le Portugal, la Belgique, l'Autriche et l'Australie, se développent d'ores et déjà de façon très satisfaisante.

VICTORIA REPREND LA PRODUCTION DES DEUX ROUES D.K.W.

À la suite d'un accord intervenu entre les usines Victoria à Nüremberg, d'une part, et les établissements Auto-Union à Ingolstadt-Düsseldorf, de l'autre, les usines Victoria assumeront désormais la production et la vente des deux roues, D.K.W.

Grâce à cette nouvelle situation, les usines Auto-Union, d'Ingolstadt, pourront se consacrer entièrement à la production de leurs véhicules à quatre roues et porteront principalement leurs efforts sur la nouvelle voiture D.K.W.; tandis que les ateliers de Düsseldorf poursuivront la fabrication des voitures de série habituelles.

Quant au programme de production des deux roues D.K.W., assuré comme dit par Victoria, il demeurera inchangé. De grands stocks de pièces détachées et d'accessoires pour les deux roues D.K.W. sont à la disposition de Victoria et permettront ainsi à la firme de Nüremberg d'assurer la transition sans interruption.

On se souvient sans doute que Victoria avait repris dernièrement la production de la majeure partie des établissements Express, de Neumarkt. Nüremberg prend ainsi une place prépondérante dans l'industrie motocycliste allemande.

GOGGOMOBIL AU VENEZUELA



Après un premier contingent de 62 véhicules, livré en juin 1958, la Hans Glas Gmbh a reçu une commande portant sur 360 véhicules pour le

Venezuela.

À côté des limousines et des camionnettes utilitaires, 30 de ces dernières étant commandées par un service public, nous trouvons les Coupés qui ont obtenu un énorme succès et dont les premiers exemplaires introduits ont immédiatement trouvé acquéreurs.

OU EN SOMMES-NOUS DE LA PRODUCTION ?

On ne peut guère citer qu'à titre épisodique la production des mois de juillet et d'août parce que, bien que médiocre, elle compte quand même dans le bilan annuel.

Juillet et août sont, l'un parce que la saison est déjà avancée, l'autre parce que c'est la période des congés annuels, les deux mois les plus creux de l'année.

En juillet donc, on a produit : 86 759 cyclomoteurs (tout de même), mais, seulement, 1 207 vélomoteurs, 1 926 scooters et 184 motos de plus de 125 cm³.

En août, ce fut la veilleuse complète : 22 159 cyclomoteurs, 362 vélomoteurs, 882 scooters et 45 motos. Mais pour les raisons que nous venons d'indiquer il

MOTO CYCLES

Echo

n'y a aucune déduction à tirer de ce, disons, fléchissement.

Si l'on veut faire à peu près le point il vaut mieux considérer la production globale des huit premiers mois de 1958, c'est-à-dire de janvier à fin août. Elle s'étale ainsi :

Cyclomoteurs, 604 857; vélomoteurs, 20 046; scooters toutes cylindrées, 46 356; motos, 5 546.

Le cyclomoteur conserve donc sa formidable avance, en grande partie au détriment du vélomoteur qui s'est fait largement doubler par le scooter; il semblerait donc que ce dernier réagirait bien mieux que le vélomoteur contre tout ce qui a frappé et freiné les machines de 50 à 125 cm³. Nous en reparlerons après le Salon, car d'après ce que nous savons, certaines réalisations dans la cylindrée 50 cm³ pourraient bien perturber le marché du scooter et lui prendre une partie de sa clientèle, comme elles ont grignoté déjà le vélomoteur. Sauterons-nous un jour directement du 50 au 175 cm³ et verrons-nous disparaître les 125 naguère si populaires ?

OU SONT LES MEURTRIERS ?



Relevant occasionnellement les accidents de circulation survenus le même jour que celui au cours duquel Edith Piaf fut blessée, on a pu relever l'ensemble des accidents suivants dont nous ne retranchons absolument rien.

Edith Piaf et ses autres passagers, trois blessés;

Une Lilloise tuée par un chauffard;

Près de Fontenay-sur-Loing, cinq morts dont trois enfants, dans une collision entre une voiture et un camion;

Un car contre un platane, un mort, six blessés;

Châtelleraut, collision entre deux voitures, un mort, deux blessés.

Ce qui fait dix-neuf victimes par suite d'accidents de voitures.

Mais le même jour, le même journal annonce quatre victimes à moto ou cyclomoteur, et l'on ne dit pas que ces accidents aient blessé ou tué d'autres individus piétons ou motorisés.

Dix-neuf pour les quatre roues, quatre pour les deux roues à moteur. Nous posons

une fois de plus la question aux assurances : quel est de ces deux types de véhicules le plus meurtrier, et pourquoi nous faire payer par des tarifs abusifs, la maladresse ou l'inconscience des autres ?

LE NÉOPRÈNE LIQUIDE

Le néoprène liquide est un nouveau produit Dupont de Nemours. Ce n'est pas une peinture, mais un caoutchouc liquide inaffecté par des températures soutenues de 93 à - 37°C. Il peut être utilisé comme enduit de protection sur tous les organes à protéger de la rouille, la corrosion. Il est efficace contre le sulfatage des bornes de batteries, les connexions, et rend imperméables les têtes de distributeurs, les régulateurs de tension; il peut même, en réparation provisoire, empêcher les petites craquelures superficielles des tuyauteries de progresser. Il s'applique au pinceau et sèche en 30 minutes.

L'ORDRE DU MÉRITE SPORTIF

Cette distinction, dont un des plus hauts grades a été décerné récemment à M. Pérouse, président de notre F.F.M., est d'institution récente. Cet ordre est destiné à remplacer les anciennes médailles de l'Education physique et des Sports.

Les distinctions accordées par le ministère de l'Education nationale de la Jeunesse et des Sports seraient :

1° La médaille de la Jeunesse et des Sports.

2° Chevalier du Mérite sportif.

3° Officier du Mérite sportif.

4° Commandeur du Mérite sportif.

Ajoutons que ce dernier grade a été accordé, outre M. Pérouse, à MM. Violet et Georges Monneret.

AUX POSSESSEURS DE « CUCCIULO »

On nous demande parfois où trouver des pièces pour les moteurs Cucciolo.

Cucciolo a subi diverses tribulations en France depuis la disparition de son licencié, or, l'on peut encore se procurer ici des pièces d'origine aux Etablissements Judenne, 25, avenue Parmentier, Paris, 11°. Téléph. : ROQ. 07-60.

BONNE IDÉE

La Régie Renault a créé un « Service de Relations-Fournisseurs ». Ayant conscience de la collaboration que ses fournisseurs lui apportent et reconnaissant que les succès de sa marque sont partiellement leur œuvre, elle a jugé que des contacts d'informations plus ouverts ne pourraient qu'améliorer ces relations au profit, en fin de compte, de la clientèle.

Ce service assure donc un rôle de liaison entre les fournisseurs et les divers départements de l'usine, pour tous renseignements et suggestions. On comprend tout de suite l'intérêt de cette initiative qui ne peut que mieux servir l'harmonie générale de la voiture.

N'est-ce pas un exemple à suivre ?

LA GUZZI EST LA MOTO LA PLUS APPRÉCIÉE EN ESPAGNE

C'est ce qu'affirme notre confrère italien, La Moto, en publiant d'ailleurs les chiffres de vente des diverses autres firmes étrangères importées en Espagne de janvier à juillet 1958, soit 295 machines. Parmi les autres firmes citées, on cite pour la France Mobylette et Peugeot. La Moto constate enfin, que sur 1 556 motos vendues au cours de cette même période, 776 sont d'origine italienne.

250 CC MATCHLESS CROSS EN FRANCE

Pour la saison 1959, l'usine Matchless pourra livrer à l'agence française Aris des 250 cm³ spéciales Cross.

Cette machine aura le même type de moteur que la G.2 250 cm³, semi-bloc, à culbuteurs, mise sur le marché cette année, mais avec un taux de compression de 10, au lieu de 7,8 à 1.

Le cadre renforcé a une fourche arrière modifiée pour permettre le passage du pneu Cross 3,50-19. A l'avant, pneu cross 3,00-19. Moyeux AV et AR à roulements à galets coniques. Fourche AV du type Télédraulic. Garde-boue aluminium poli. Boîte à pignons en acier spécial.

De même, la nouvelle G. 50, Road Racer, 500 cm³ monocylindrique à arbre à cames en tête, pourra être livrée en un nombre très restreint d'exemplaires.

CONFÉRENCE DE PRESSE

A L'OCCASION DU SALON 1958

Chaque année, quelques jours avant l'ouverture du Salon, le président de la Chambre Syndicale fait, devant la Presse, un exposé sur la situation du motocyclisme français.

M. Eugène Peugeot, président de la Chambre Syndicale, ayant été retenu à Beaulieu par un deuil, c'est M. Sarazin, directeur des Etablissements Automoto, qui nous a lu et commenté le rapport complet et précis que nous publions ci-dessous dans son intégralité.

L'ANNÉE dernière nous avons signalé que le parc de cyclomoteurs et motocycles en France devait dépasser à fin 1957 le chiffre de 5 500 000.

Comparons d'abord les chiffres de production des deux périodes de dix mois des deux dernières années :

	Octobre 1956 à fin juillet 1957	Octobre 1957 à fin juillet 1958	Pour cent
Cyclomoteurs.....	788 707	805 381	+ 2,5
Vélocycleurs	78 501	35 177	- 50
Scoters	86 465	69 963	- 20
Motocyclettes	9 454	8 069	- 17

On voit immédiatement que le cyclomoteur a défendu sa position, mais que tout ce qui dépasse 50 cm³ a subi une récession très marquée. Cela provient des nouvelles réglementations qui ont été assez brutalement appliquées à la catégorie 125 cm³; ces réglementations portent dans quatre domaines :

- Le permis de conduire.
- Les assurances à des taux très élevés.
- La T.V.A. portée à 27,5 %.
- Et les restrictions touchant le crédit.

Coïncidence regrettable ou manœuvre concertée, ces quatre nouvelles servitudes ont été instituées d'une manière presque simultanée, et c'est en mars 1958 que le dernier coup nous a été porté par la suppression de cette licence de conduite qui avait été créée à titre provisoire l'année dernière et qui donnait des résultats pratiques très appréciables, puisqu'elle pouvait être retirée à tous ceux qui commettaient des imprudences ou qui transgressaient le Code de la Route.

Les résultats n'ont pas manqué de se faire sentir d'une manière particulièrement brutale au mois de mars cette année.

Pourquoi notre industrie n'a-t-elle été touchée qu'au mois de mars ? Tout simplement parce que nous sommes une industrie très saisonnière et que les mois d'hiver ne nous apportent que des indications très fragmentaires qu'il est difficile d'extrapoler.

De tout temps il a fallu stocker de la production en morte-saison puisque les ventes au détail se trouvent normalement dans une proportion de 1 à 3 entre les mois d'hiver et les mois de printemps. Il est inévitable que des stocks soient constitués en morte-saison, soit chez les agents, soit dans les usines.

Des prévisions assez prudentes avaient été établies, qui prévoyaient en général des chutes de production importantes atteignant 50 % chez certains constructeurs. Cependant, nos agents nous signalaient encore en février qu'il n'y avait pas lieu d'être pessimistes et que l'hiver se passait d'une manière presque normale.

Et d'un seul coup, au mois de mars, ce fut dans notre profession la crise dans toute sa brutalité. Au lieu d'un démarrage des ventes comme toutes les autres années, pour le 125 cm³ il n'y eut pas de démarrage, le printemps est resté saison morte pour toute l'industrie des véhicules dépassant 50 cm³, et les agents comme les usines ont conservé des stocks anormalement lourds pendant toute la saison.

De mémoire d'industriel et depuis la naissance des fabrications de série, on n'avait assisté à pareil cataclysme.

Et c'était bien les nouvelles réglementations qui paralysaient les ventes et notamment la taxe de 27,5 %, car les vélocycleurs et scooters d'occasion ont continué à se vendre à de fortes cadences et la proportion des ventes d'occasions par rapport au neuf avait doublé au mois de mai 1958.

En parlant des nouveaux règlements et de leur application simultanée, nous avons parlé de « coïncidence regrettable » ou de « manœuvre concertée ». En réalité, nous avons bien eu l'impression de nous trouver devant une véritable conjuration dont le but était d'étrangler le motocycle... ce pelé, ce galeux... que beaucoup voudraient voir disparaître des routes de France.

Lorsque nous exposons l'an dernier à certains hauts person-

nages nos craintes devant la perspective de crise brutale que ne manqueraient de provoquer les nouvelles réglementations, il nous fut une fois répondu que l'on estimait dans les sphères gouvernementales que l'économie française était trop active, pour ainsi dire survoltée, et qu'une récession d'une branche mineure comme la nôtre était chose presque souhaitable.

Ainsi le deux roues devait être sacrifié pour la bonne santé de la IV^e République, et ainsi fut fait. La Fontaine n'avait pas menti : « Selon que vous serez puissant ou misérable... »

Je ne voudrais pas vous infliger par le menu la description des mesures destinées à nous étrangler. Quelques précisions sont cependant nécessaires.

Il y eut d'abord l'histoire du permis qui fut rendu obligatoire avec examen préalable, bien que la Gendarmerie eût entière satisfaction du système de licence institué au cours de l'an dernier. Cette licence de conduite délivrée par les préfetures aux usagers de 125 cm³ permettait à la police de sévir sérieusement contre tous les délinquants. Ceux qui étaient verbalisés se voyaient retirer leur licence et on les obligeait à passer le permis.

C'était un système simple, pratique et efficace et cela ne freinait pas les ventes.

On s'est donc empressé de supprimer cette facilité dès le printemps et l'ancien ministre des Travaux publics se fit un honneur de refuser à notre Chambre syndicale tout délai de grâce touchant cette licence, délai qui aurait facilité grandement notre reconversion industrielle qui s'avérait inévitable.

Puis il y eut l'histoire de la taxe de luxe, cette fameuse T.V.A. portée de 19,5 % à 25 % au mois d'août 1957 puis à 27,5 % au mois de janvier 1958.

Par une aberration incompréhensible, le vélocycleur et le scooter, engins essentiellement populaires, subissaient la taxe de luxe au taux le plus élevé.

La T.V.A. acquittée pour un vélocycleur ou un scooter moyens s'approchait de 40 000 francs, et l'on comprend que les prix de vente soient devenus prohibitifs et que les véhicules neufs devaient s'effacer devant les véhicules d'occasion qui, eux, n'avaient pas payé de T.V.A. à ces taux exagérés.

Mais le permis et la T.V.A. n'étaient pas encore suffisants et d'autres tenaient encore à participer à l'écrasement du motocycle; c'est ainsi que les compagnies d'assurances se sont précipitées à la curée et ont, d'un seul coup, augmenté leurs tarifs dans une proportion effarante qui représente aujourd'hui près du double des tarifs appliqués dans les pays voisins, et ces assurances vont être rendues obligatoires pour tous les véhicules y compris le cyclomoteur.

Pour un vélocycleur 125 cm³ l'assurance normale aux tiers est passée à Paris de 18 400 francs à 24 420 francs et pour un scooter de 18 400 francs à 30 500 francs, soit de très près les primes demandées pour une 2 cv Citroën.

Ces tarifs sont infiniment plus élevés que ceux des pays voisins puisque un motocycle de 125 supporte en Allemagne une prime de base de 6 831 francs, en Belgique de 8 300 francs, en Hollande de 3 575 francs.

Chose également frappante, l'écart entre les tarifs deux roues et quatre roues est deux fois plus grand dans les pays voisins qu'en France.

En admettant même que les assurances des cyclomoteurs restent modiques et inférieures à la base à 5 000 francs et que l'on envisage une moyenne pondérée des primes cyclomoteurs et vélocycleurs de l'ordre de 6 000 francs, on constatera que l'assurance obligatoire apporterait aux moulins des compagnies d'assurances la bagatelle de 6 000 francs multipliés par 5 millions de véhicules, soit environ 30 milliards de primes par an.

Pour ce prix, on pourra sans doute rembourser toutes les voitures et les camions écrasés par les cyclomoteurs, et certains pensent qu'il restera encore largement de quoi faire vivre d'honnêtes sociétés mutuelles.

Mais je n'entrerai pas davantage aujourd'hui dans les détails d'une réglementation qui, heureusement, est en passe de s'amé-

liorer car le Gouvernement actuel n'est pas resté insensible aux appels de notre Chambre syndicale et a déjà fait preuve d'une très grande compréhension à l'égard de notre industrie.

L'HORIZON COMMENCE VRAIMENT A S'ÉCLAIRCIR

Tout d'abord nous avons obtenu, moyennant l'engagement d'accroître nos exportations, ce qui n'est possible, comme vous le savez, qu'avec un marché intérieur suffisamment actif, le retour de la T.V.A. de 27,5 % au taux ordinaire de 19,5 %, pour nos motocycles d'une cylindrée excédant 50 cm³.

Il y a bien là encore une pierre qui accroche, car si cette réduction s'applique au producteur qui acquitte la taxe, elle ne s'applique pas aux stocks sur les machines ayant acquitté la taxe au taux majoré. Avec la récession subie depuis un an, le stock de ces machines est élevé. Nous avons proposé à l'Administration diverses solutions pratiques, et d'un contrôle aisé, devant permettre que la baisse résultant de la diminution de la T.V.A. puisse s'appliquer aussitôt sur les motocycles en stock, mais les principes de la réglementation fiscale, nous dit-on, s'y opposent.

Quoi qu'il en soit, ce retour de la T.V.A. au taux ordinaire de 19,50 % est un premier facteur de redressement, permettant une diminution appréciable des prix.

Un deuxième fait favorable est la décision intervenue au début d'août concernant les ventes à crédit. Le montant du versement comptant a été réduit, comme vous le savez, de 35 à 30 %.

Toutefois là encore notre satisfaction n'est que partielle. Pourquoi n'être pas revenu au taux de 25 % appliqué en 1956 ? Les acheteurs de nos véhicules, qui sont des outils de trajet de travail, n'ont lors de l'achat d'une machine que des possibilités de versement très limitées.

De plus, bien que l'avis publié au **Journal officiel** du 12 août confirme que la durée du crédit peut être pour nos véhicules de 15 mois, la Banque de France n'admet que 12 mois pour le deux roues, aussi bien pour nos motocycles immatriculés que pour les autres, alors que pour l'automobile elle consent quinze mois.

Il est un troisième point important qui continue de nous préoccuper fort, ce sont les tarifs d'assurances. Les taux des primes sont devenus tellement élevés que les spécialistes de l'assurance très compétents en cette matière ont pensé que le moment était venu de créer une Mutuelle se chargeant particulièrement d'assurer le deux roues pour le risque des dégâts causés aux tiers.

Le raisonnement de ces spécialistes est très simple : ils constatent que dans les accidents où intervient le deux roues, celui-ci est presque toujours victime mais ne cause que de très faibles dommages à son antagoniste habituel qui est le quatre roues. Autrement dit, il ne cause pas beaucoup de dommages aux tiers.

C'est pourquoi la Fédération Française du Motocycle s'est intéressée à ce problème et paraît décidée à mettre sur pied une Société mutuelle pour les motocyclistes et les cyclomoteuristes.

Dans un autre domaine, un autre obstacle doit encore être sérieusement aplani pour remédier à la crise du motocycle. Il s'agit du permis de conduire A¹, spécialement institué pour la conduite de motocycles de 50 à 125 cm³ de cylindrée. Nous ne reviendrons pas sur la question de principe, regrettant toutefois que la formule de la licence de circulation délivrée sans examen, et retirée à tout contrevenant aux règles de la circulation, n'ait pas été expérimentée loyalement avant l'institution d'un permis spécial.

Ce permis spécial, pour lequel l'examen ne doit porter que sur la connaissance du Code de la Route et sur la signalisation, a été mis en application avec des lenteurs et des retards qui ont encore affaibli notre clientèle. Cependant, ces lenteurs constatées dans le processus des formalités et que nous avons signalées à l'U.N.A.T. semblent avoir disparu.

Mais il reste un point grave important, la question de l'examen : nos clients ne sont guère habitués à passer des examens et une question quelque peu subtile les désarçonne. Aussi avons-nous décidé de mettre, par l'intermédiaire de nos agents, à la disposition de tous ceux que tente l'achat de nos véhicules dont la conduite nécessite le permis A¹, une sorte de vade mecum exposant par questions et réponses les dispositions du Code de la Route et de la signalisation routière dont la connaissance est exigée.

Nous pensons ainsi pouvoir apporter efficacement notre concours pour répandre et faciliter la connaissance du Code de la Route à tous ceux qu'intéressent nos véhicules.

Et maintenant que nous avons indiqué les principaux remèdes que notre Chambre Syndicale pense apporter à tous les facteurs de crise qui nous ont été imposés, nous devons encore vous donner quelques éléments nouveaux qui constituent un facteur positif pour la prospérité de notre industrie.

Il s'agit d'abord des pistes cyclables

Sur ce point aussi, nous pouvons former des espoirs. Dans une lettre adressée à notre président d'honneur, M. le Directeur des Routes vient de nous donner l'assurance que l'administration se préoccupe du problème de la circulation des cyclomoteurs. Il précise que les circulaires techniques relatives à l'aménagement des routes nationales prévoient expressément la construction de telles voies, lorsque l'intensité de la circulation le justifie, que des projets de déviations et d'élargissement comportent également l'aménagement de pistes, et qu'il vient de faire effectuer une enquête afin d'envisager la construction d'un certain nombre de pistes, sans attendre le financement des projets d'équipement routier. Ainsi, l'Administration a compris qu'il était nécessaire et urgent d'établir un programme spécial de construction de ces pistes, et nous ne pouvons que nous réjouir de ces promesses dont nous attendons impatiemment les résultats.

Ce développement des pistes cyclables a été annoncé, il y a quelques jours, à une conférence de presse de M. le Ministre des Travaux publics au sujet de l'amélioration de la sécurité routière, et à laquelle certains d'entre vous ont dû assister.

Dans le même chapitre de la sécurité, signalons encore les mesures envisagées par M. le Ministre des Travaux publics tendant à améliorer l'efficacité du casque pour les motocyclistes. Un cahier des charges vient d'être établi pour la fabrication de ces casques, de sorte que leur résistance soit accrue en répondant aux données techniques qui sont actuellement à l'étude.

Cette normalisation étant mise au point, il sera possible de prendre des mesures de recommandation pour l'utilisation du casque, et nous sommes tout disposés de notre côté à appuyer ces efforts.

Nous ne pouvons conclure cet examen général de la situation du motocycle sans ajouter un mot d'une question qui ne cesse de préoccuper l'opinion publique, nous voulons parler du bruit.

La Préfecture de Police a décidé de renouveler le concours de silencieux qu'elle avait organisé en 1955.

C'est bien volontiers que notre Chambre Syndicale collabore à une telle manifestation. Il est avéré au surplus que nos engins sortant de l'usine répondent absolument aux normes fixées. Malheureusement, trop d'usagers recherchent la sonorité de l'échappement, et truquent ou suppriment le silencieux. C'est avant tout une question de police de la circulation, car les constructeurs ont fait et continuent de faire efficacement tous leurs efforts pour amortir le bruit de leurs véhicules.

Souhaitons surtout qu'à la semaine de silence que la Préfecture de Police se propose d'organiser, les usagers comprennent la nécessité de ne pas altérer le silencieux de leur engin, et de ne pas se livrer au plaisir du vacarme. Nous avons appris d'ailleurs qu'un sonomètre portatif vient d'être mis au point et qu'il va être mis à la disposition du personnel de répression.

Nous voudrions pour terminer cet exposé vous rappeler les recommandations que formulait en janvier 1957, dans son rapport sur les industries de l'automobile, du cycle et du motocycle, le Commissariat général du plan de modernisation et d'équipement. Nous ne rappellerons que les recommandations touchant précisément les faits que nous venons d'évoquer.

Que disaient-elles ? Ne pas faire de la T.V.A. un instrument de dirigisme économique, ne pas freiner le développement normal de la demande, en réduisant notamment le crédit à la consommation, concilier les exigences de la production et de la sécurité en instituant pour le vélomoteur une licence de conduite délivrée sans examen ou formalité, et retirée comme un permis de conduire, donner à la construction de pistes cyclables sa place dans le fonds d'investissements routiers.

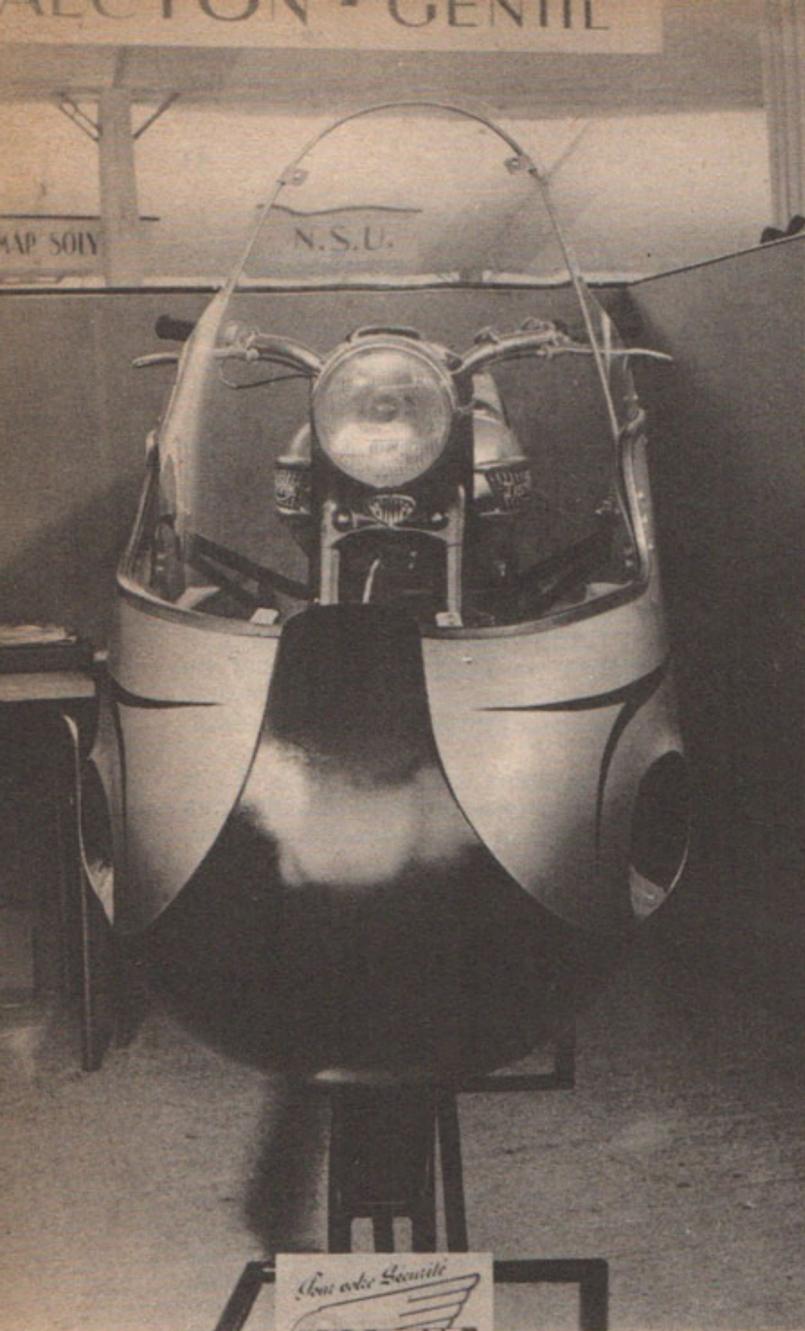
De ces diverses recommandations, quel compte en ont tenu les Pouvoirs publics au cours de l'année écoulée ? Aucun. Et la crise inévitable est venue.

Aujourd'hui, les yeux semblent s'ouvrir, et les Pouvoirs publics s'écarter enfin de la voie aberrante où ils s'étaient engagés.

Notre espoir de redressement s'affirme, et nous devons constater que, malgré les coups portés à notre industrie, notre production du premier semestre de cette année demeure en tête de la production mondiale.

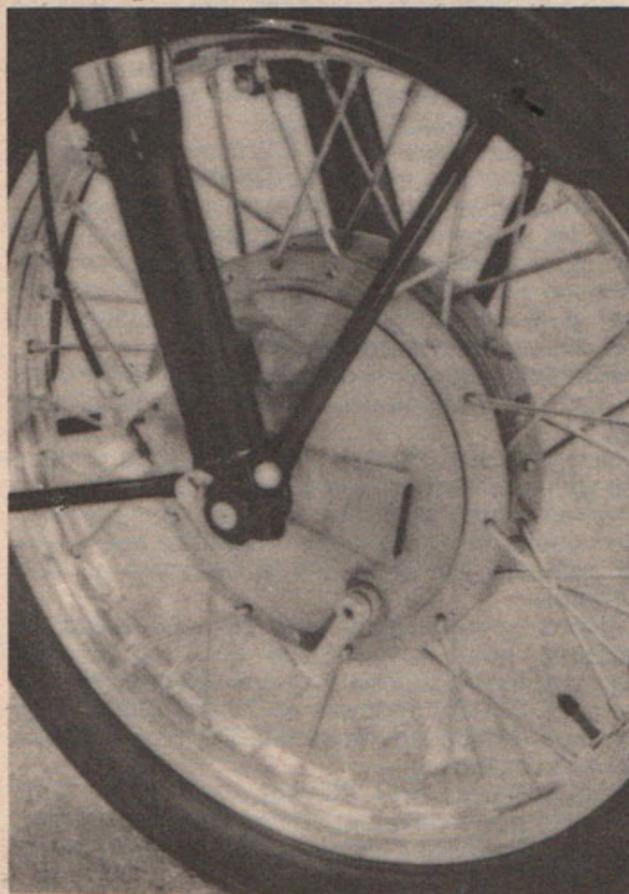
Si en effet nous jetons un regard du côté de notre principal concurrent, l'Allemagne, nous voyons que pour le premier semestre de cette année, la production totale a été chez elle de 304 927 motocycles, dont 233 501 mopeds et 71 426 motocycles et scooters, et chez nous de 569 281, dont 495 939 cyclomoteurs et 73 342 motocycles et scooters.

Et n'oublions pas qu'à ces chiffres doivent s'ajouter les promesses que nous apporte notre développement démographique, qui intéresse tout particulièrement l'ensemble de notre industrie du deux roues.

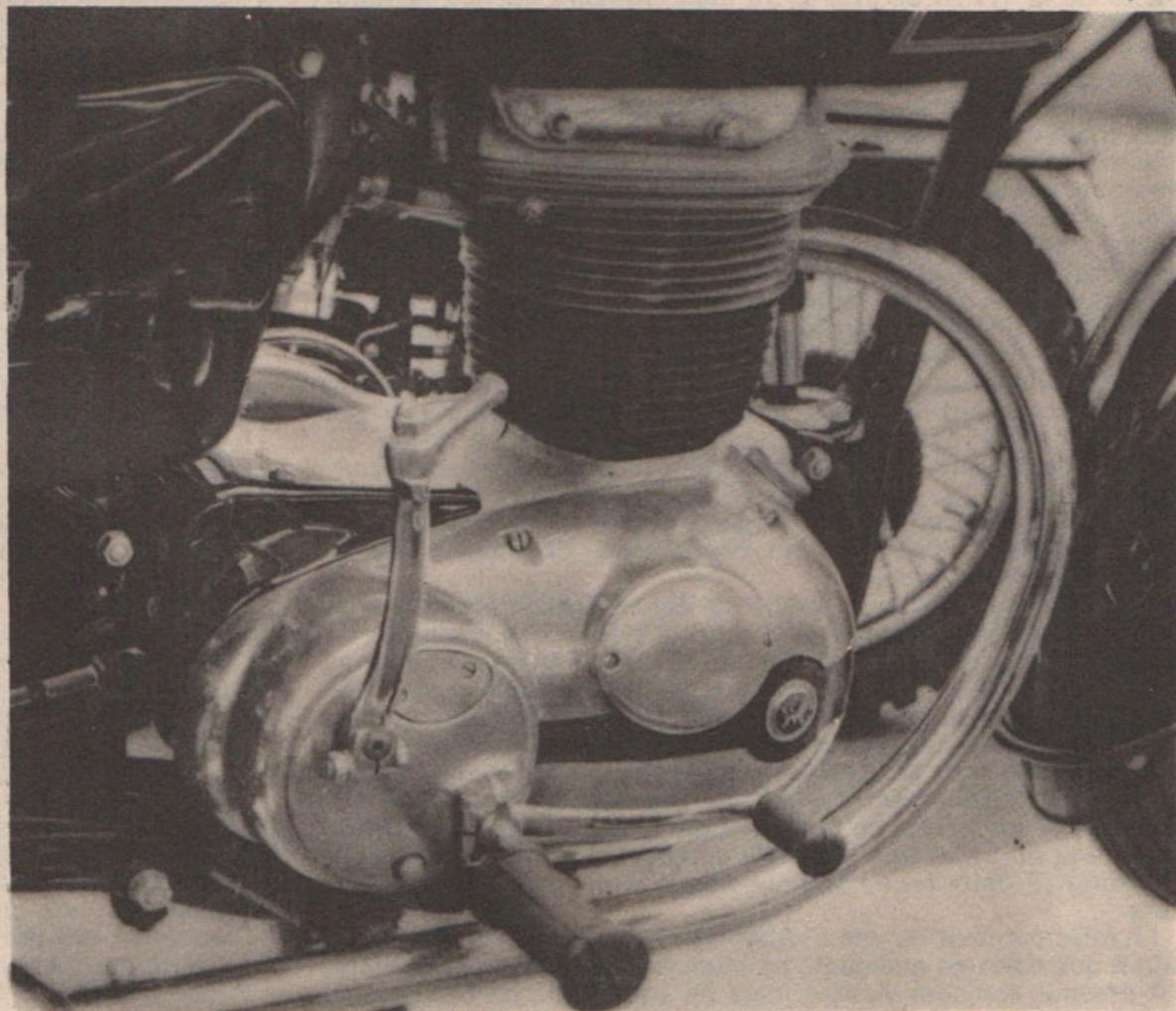


Réalisé en matière plastique, le carénage R. Leconte s'adapte sur toutes les machines. Il augmente la vitesse de pointe et permet un abaissement notable de la consommation. Grâce à son dessin enveloppant, il protège contre les intempéries pilote et passager.

Sur la Ratier, nous trouvons un frein avant central à double came et une ventilation du tambour qui devient nécessaire pour les machines rapides.

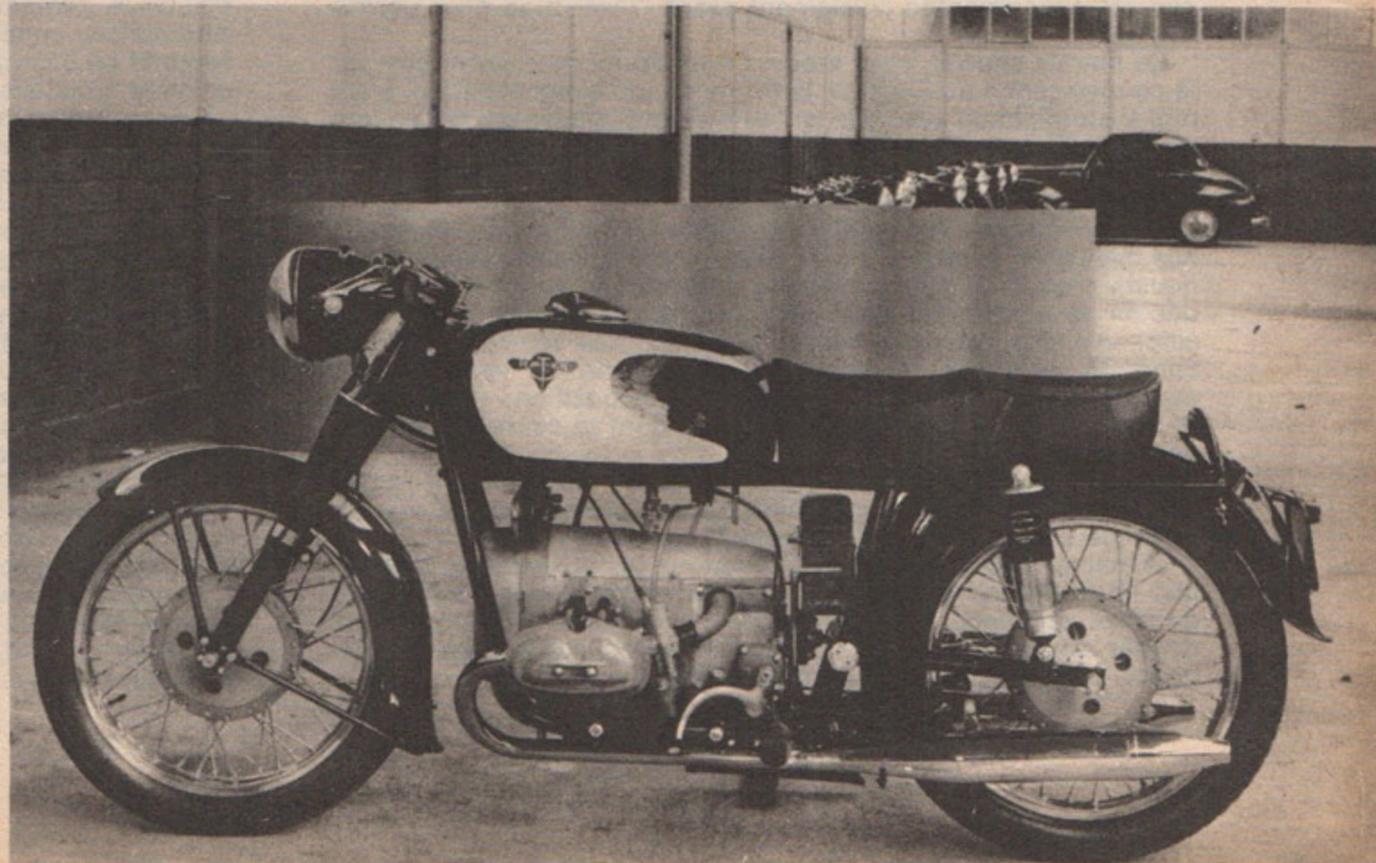


AU HASARD

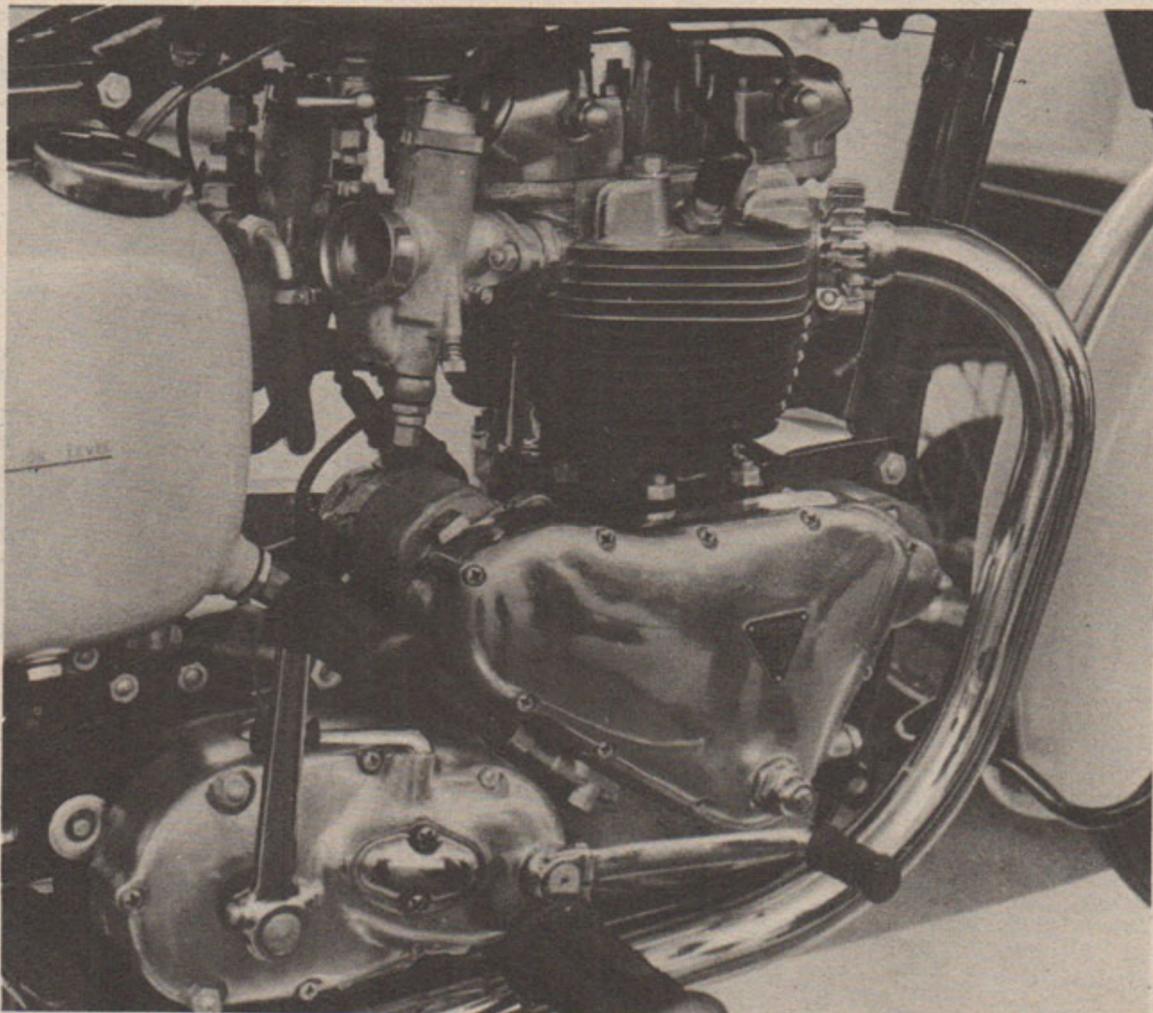


Le bloc-moteur de la 250 Matchless est encore une concession anglaise à la technique continentale. Un prochain essai nous permettra de juger cette nouvelle venue.

La Ratier livrée en 500 et 600 cm³ sport était présentée avec un nouveau cadre oscillant dont la fourche arrière est montée sur des roulements Timken. Le réservoir, d'une contenance de 25 litres, assure à la machine une autonomie qui plaira aux amateurs de grandes randonnées.

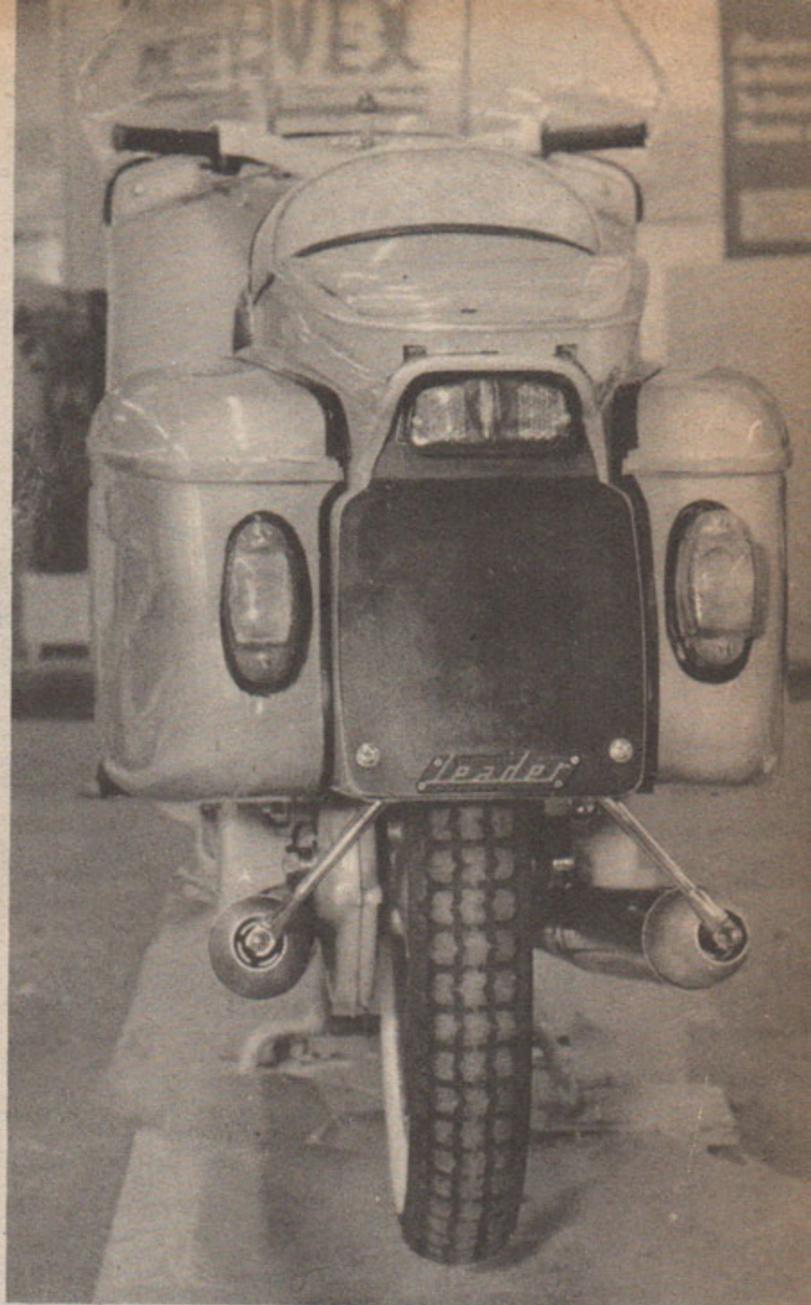
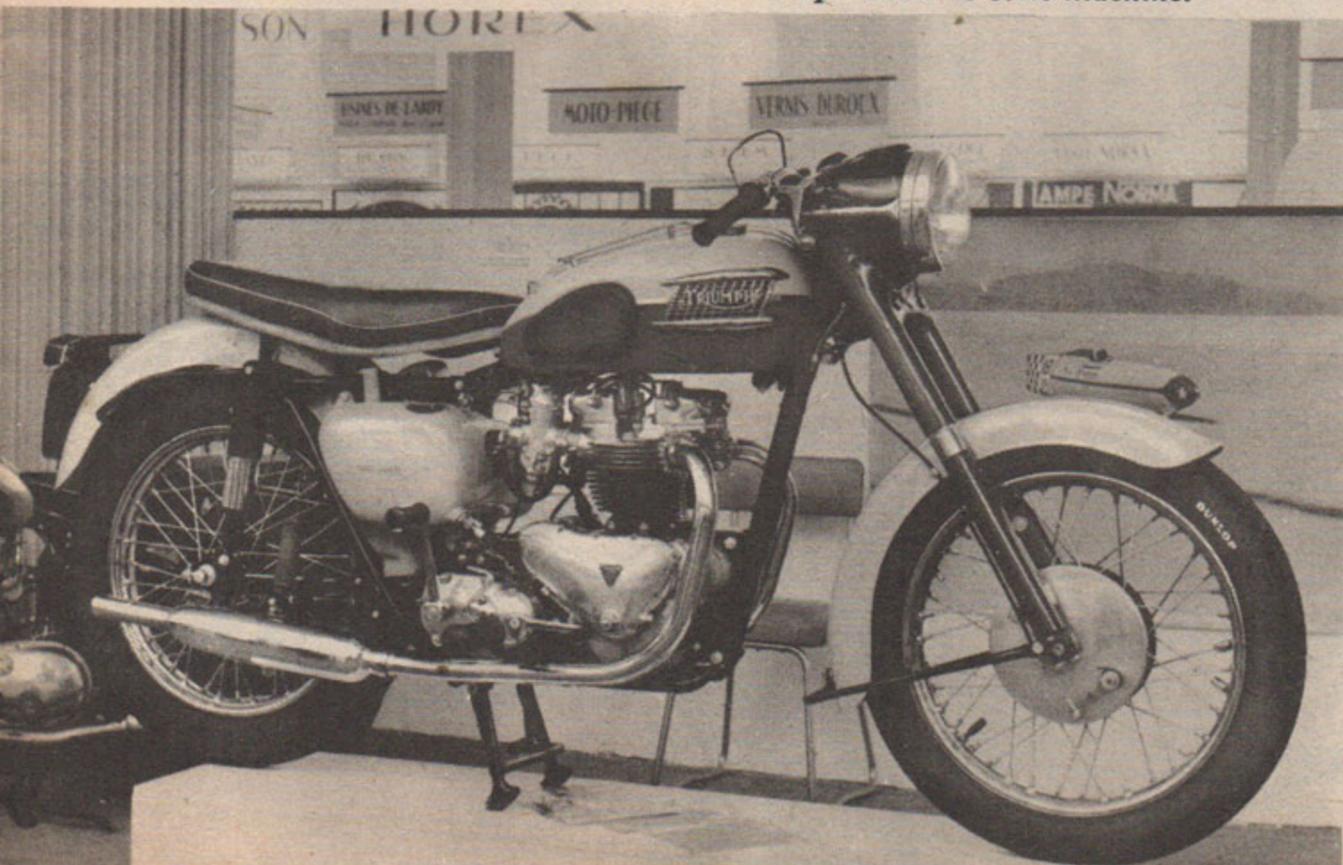


DES STANDS...



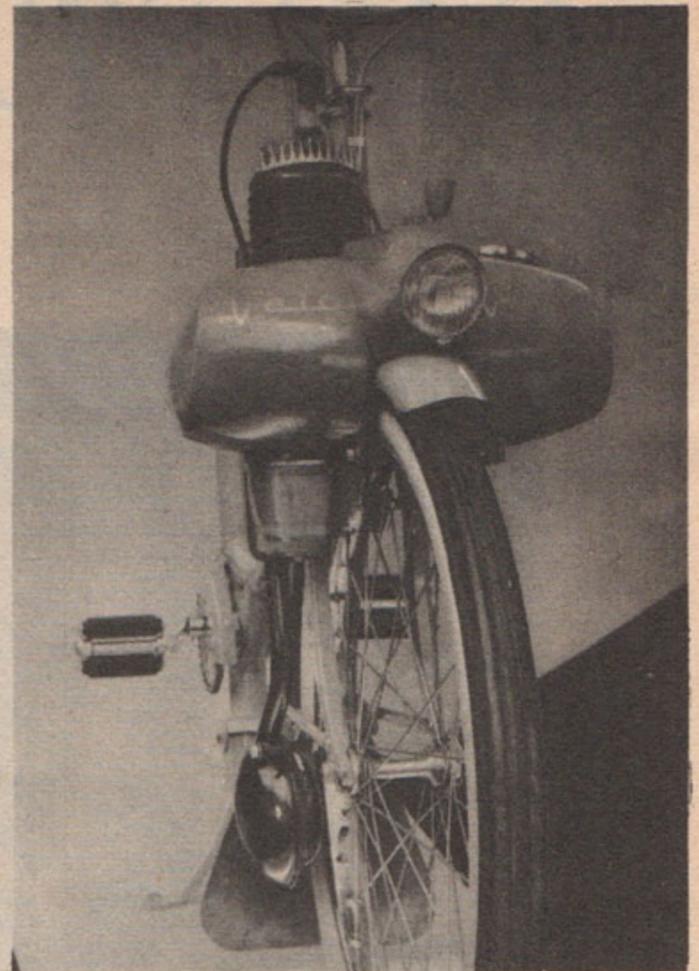
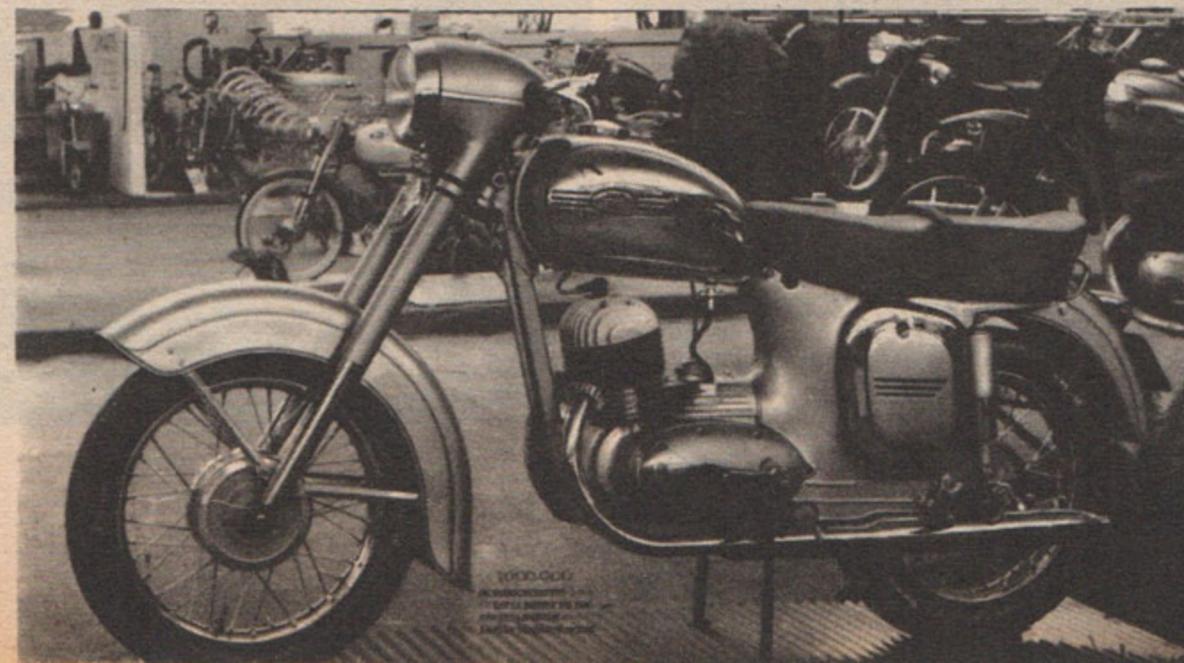
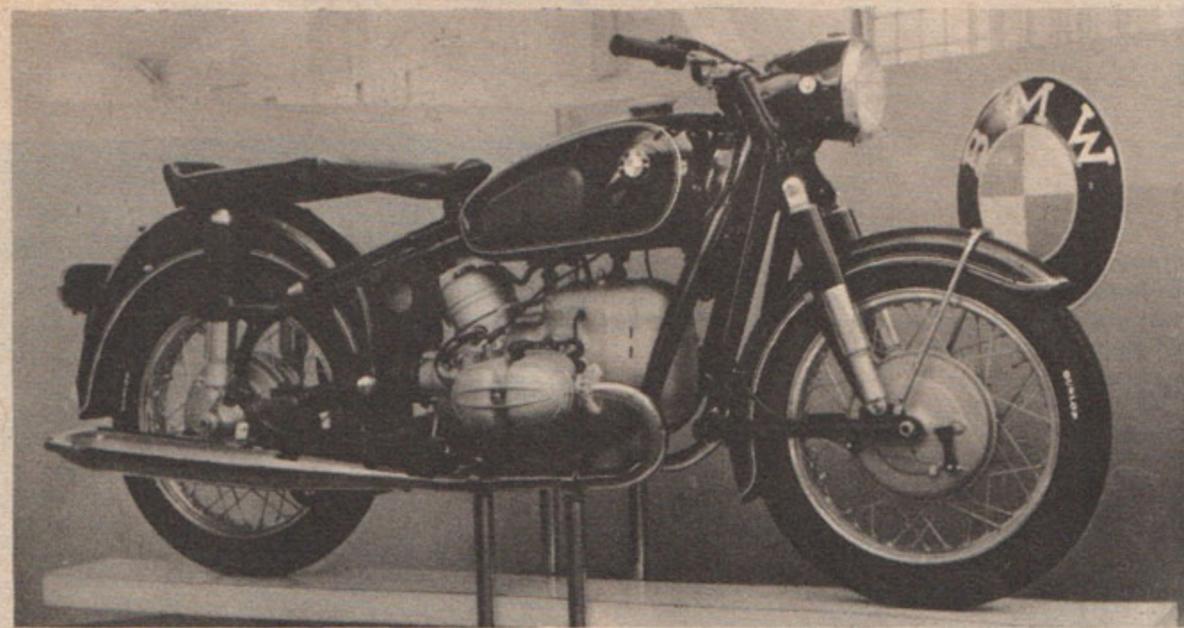
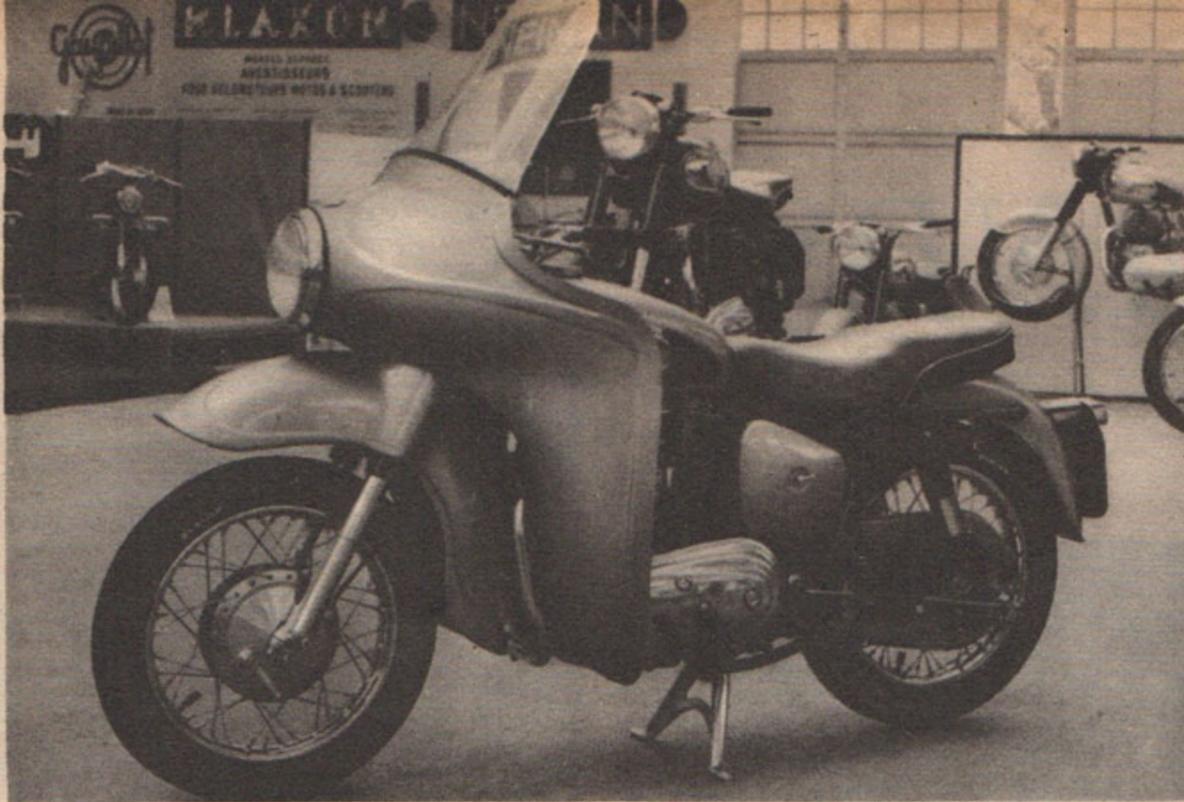
Version « sport » de la T. 110, la 650 Triumph T. 120 reste dans ses grandes lignes, identique aux autres modèles de la firme. Culasse en alliage léger et alimentation par deux carburateurs, permettraient à ce moteur de dépasser les 50 cv ! Vitesse annoncée : 200 km/h.

Pour satisfaire à la mode, la T. 120 était présentée en deux tons. L'originalité des nuances n'enlevait rien à la finition impeccable de cette machine.

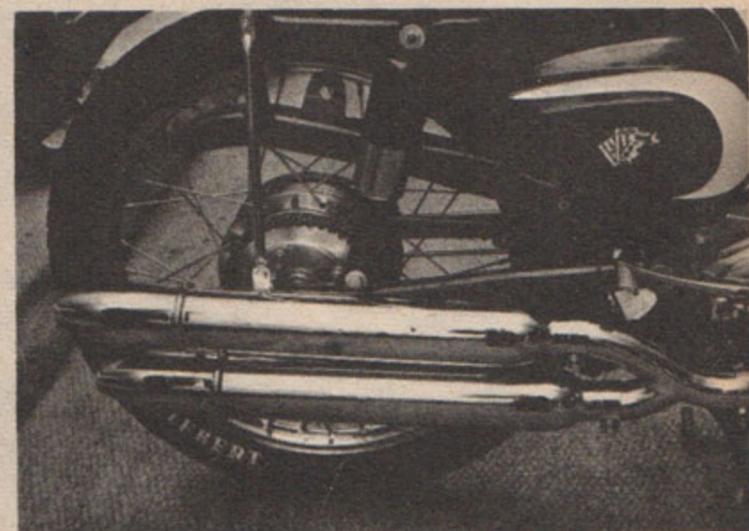


La 250 cm³ Leader est une production Ariel. Sa conception s'écarte nettement de la technique habituelle de la firme. La nécessité d'exporter pousse les constructeurs anglais vers des solutions destinées à influencer favorablement une clientèle de plus en plus difficile. Le scooter a montré la voie de la propreté et de la protection du pilote.





Ci-dessus : Un nouveau cyclomoteur, s'inspirant d'une solution éprouvée, a fait son apparition. Il s'agit du VéloVap. Ci-dessous : A la suite d'une rigoureuse campagne de presse, les Italiens se sont vu contraints de produire des machines silencieuses, témoin le double pot d'échappement monté sur la Morini et la Ducati. A gauche, de haut en bas : En Angleterre, contrairement à la position prise par les sportifs, les usagers apprécient le carénage, qui leur procure un confort et une protection indéniables. La Royal Enfield concrétise cette tendance. Matchless présentait un « type Police » équipé de pare-jambes et d'un guidon up to date. Parfaitement au point, la rapide B.M.W. R. 69 reste l'objet de convoitises du motocycliste endurci réfractaire à l'automobile. La millionième Jawa avait revêtu une tenue dorée.

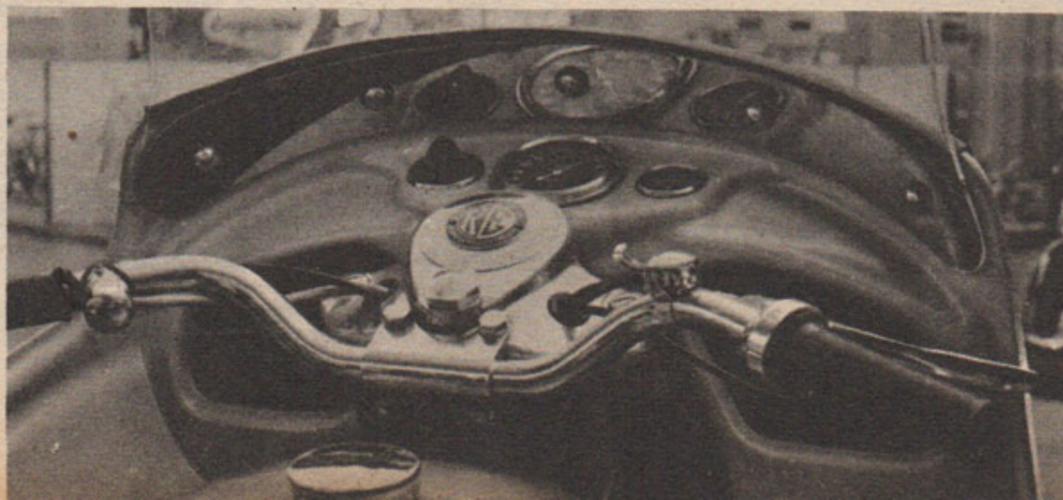
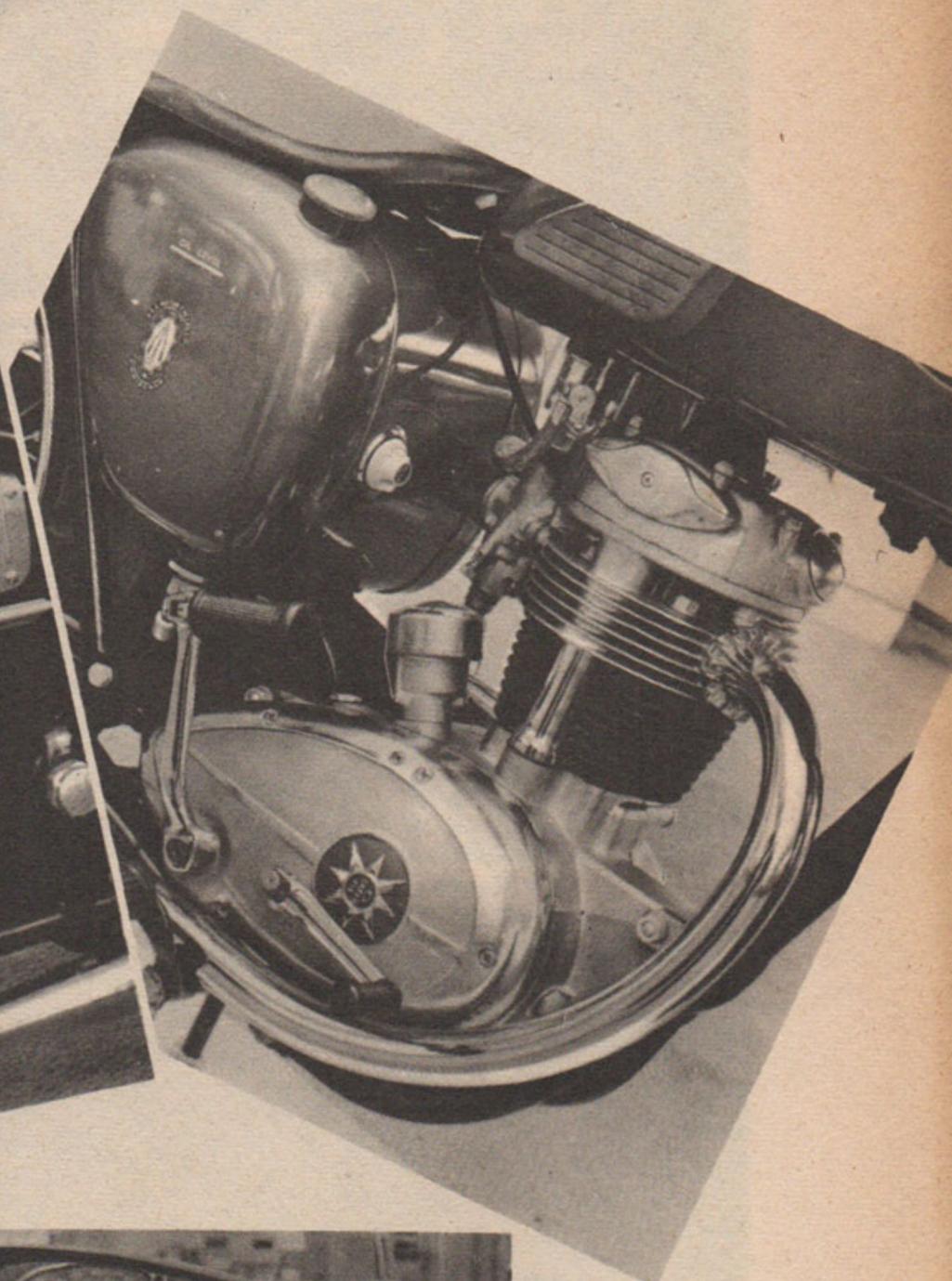
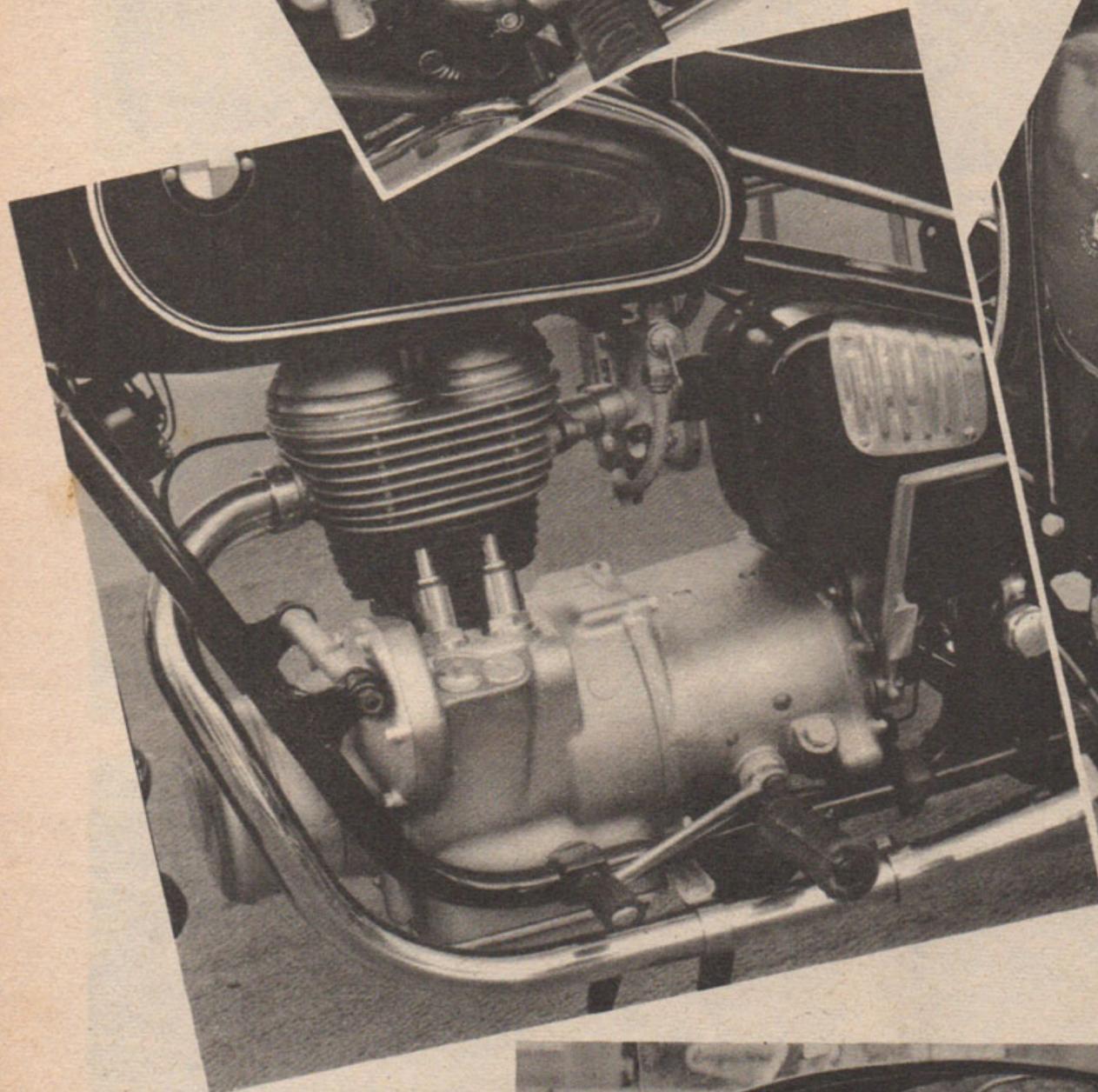
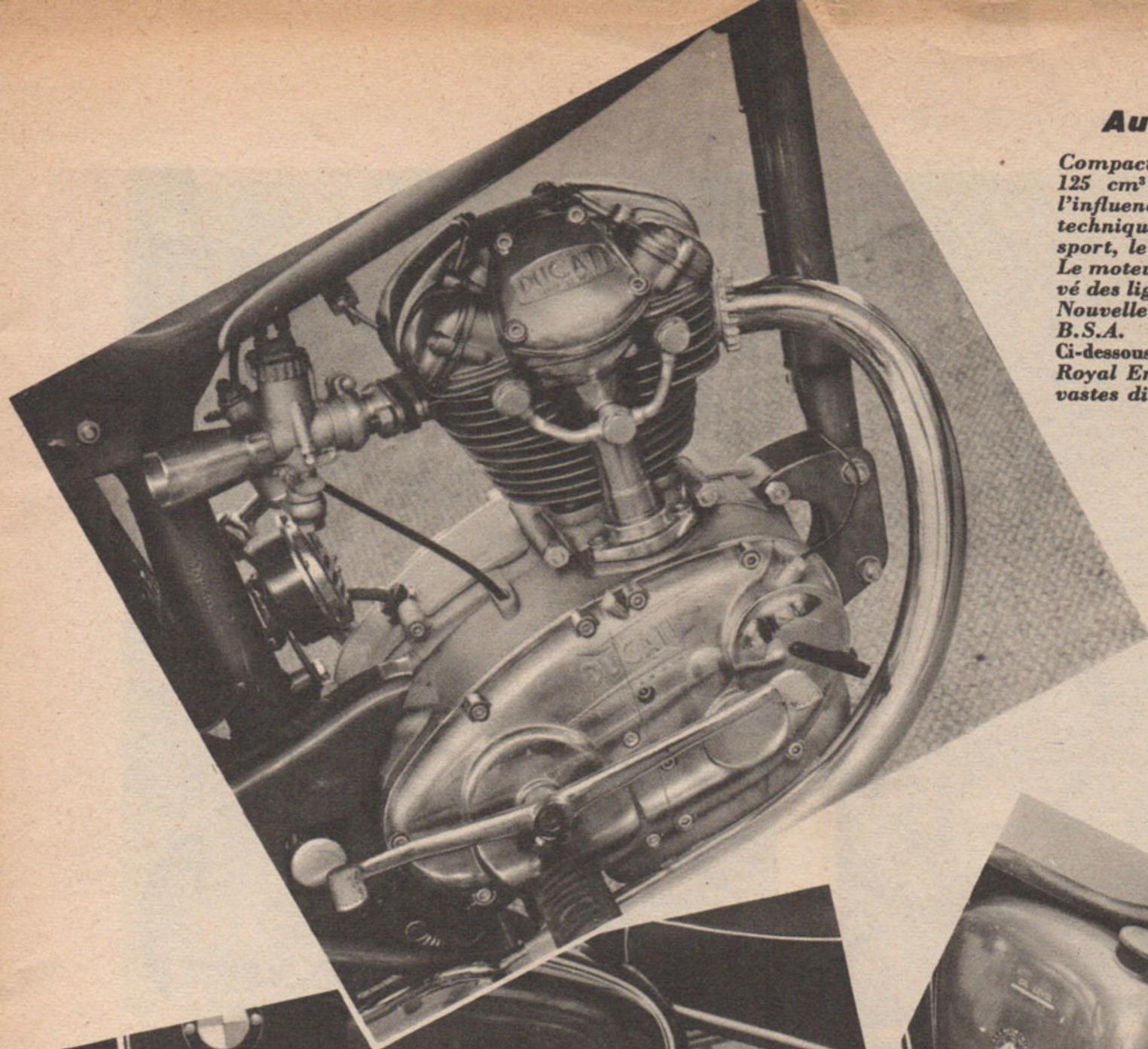


Au hasard des stands

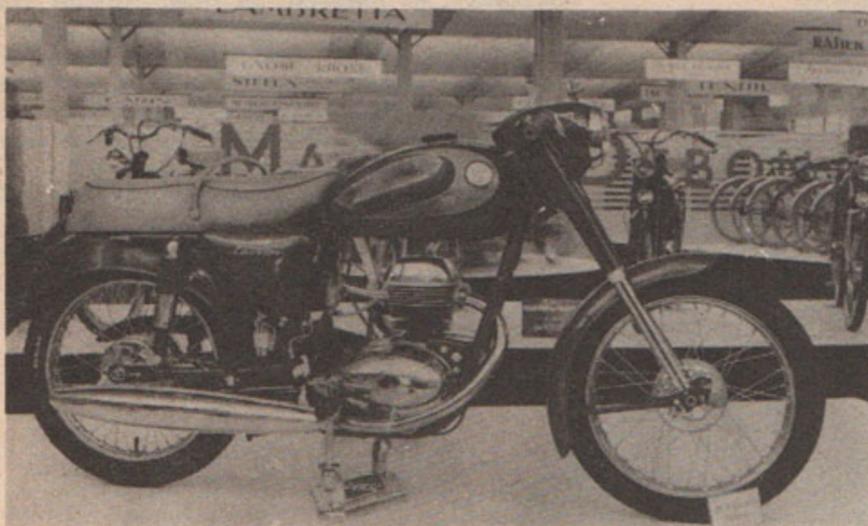
Compact, et élégant, le bloc-moteur du 125 cm³ Ducati, simple A.C.T., trahit l'influence de la compétition dans sa technique constructive. Dans sa version sport, le 125 cm³ est donné pour 10 cv ! Le moteur de la 250 cm³ B.M.W. a conservé des lignes nettes et sobres.

Nouvelle venue au bloc-moteur, la 250 B.S.A.

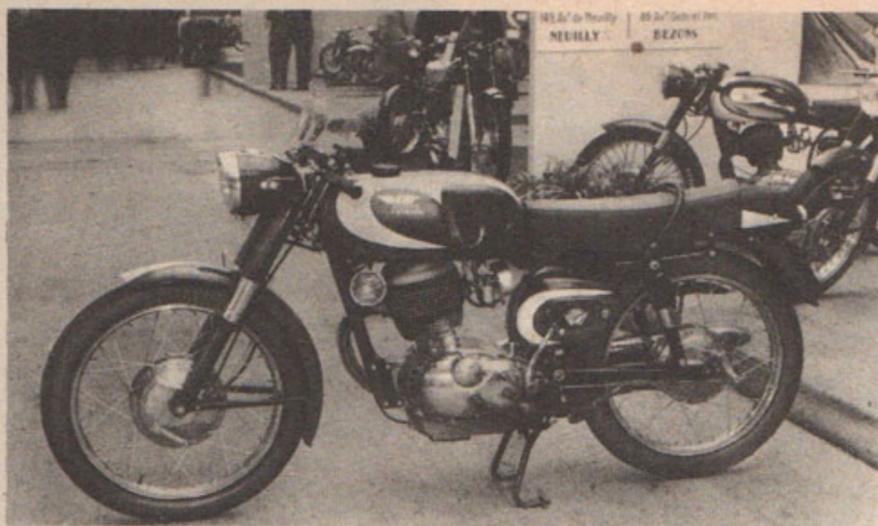
Ci-dessous : Le tableau de bord d'une Royal Enfield. Noter les vide-poches, de vastes dimensions.



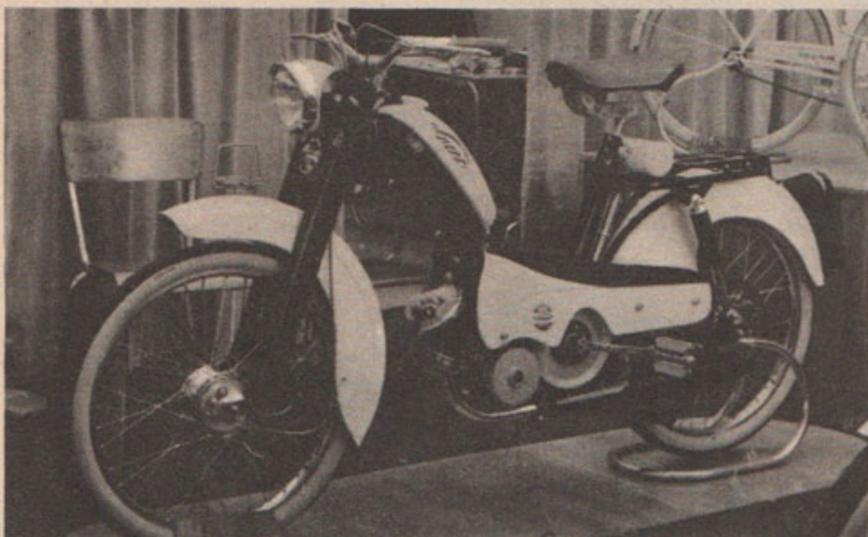
Au hasard des stands



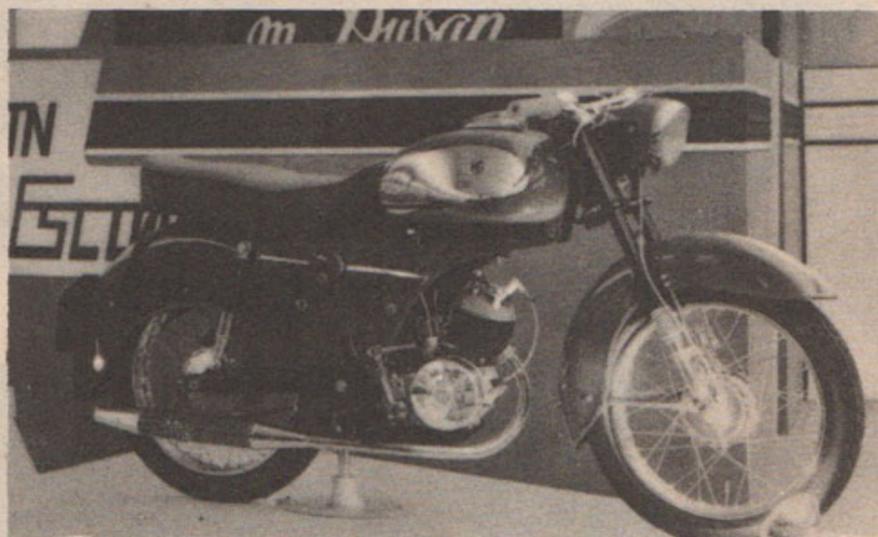
La Terrot 125 Ténor modèle à caractère « Sport ».



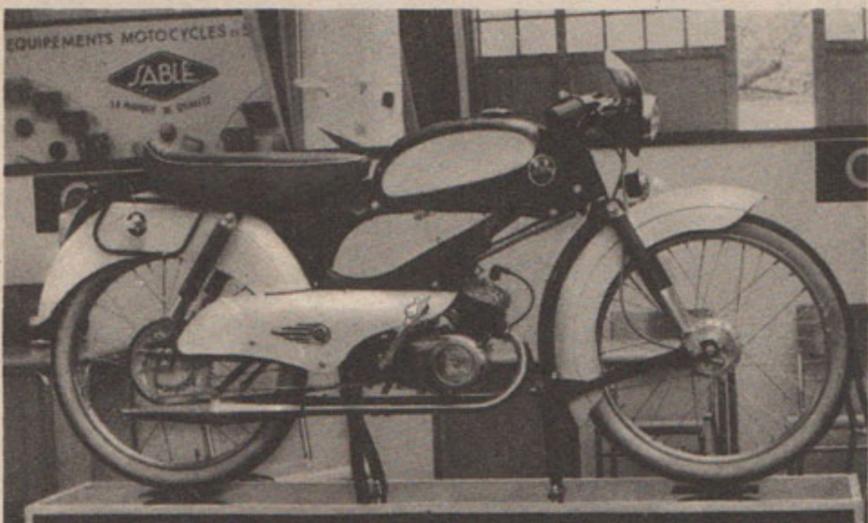
La nouvelle Morini 175 type « Tréssette ».



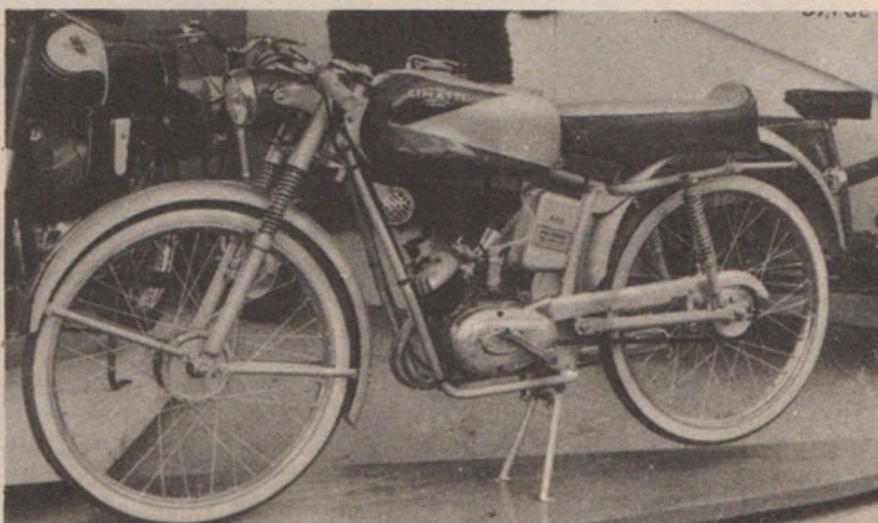
Lucer, 100 cm³ à moteur Zurcher, présenté en cyclomoteur.



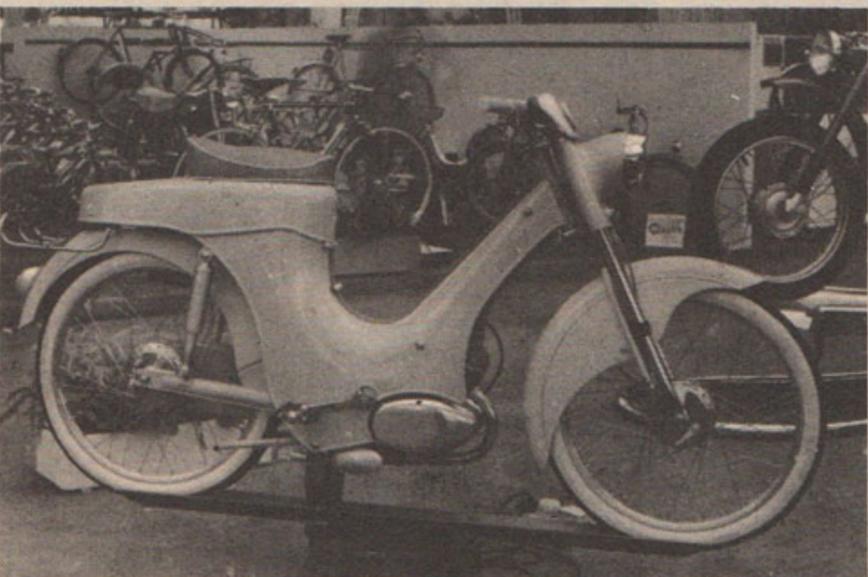
Une autre école : le 112 cm³ Monet-Goyon en moto légère.



La « Captivante », à moteur Vap, est nettement plus étoffée que sa voisine.



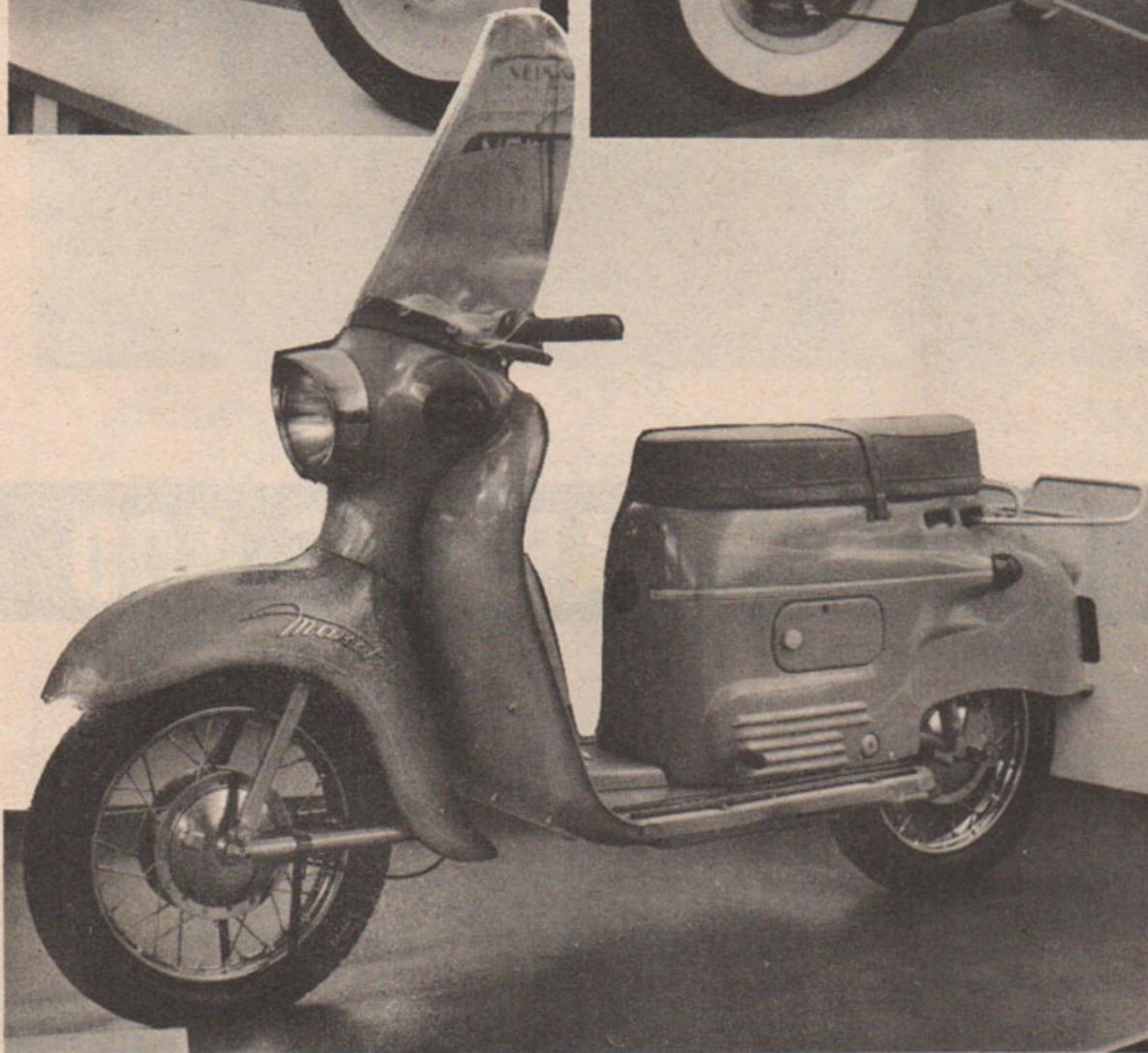
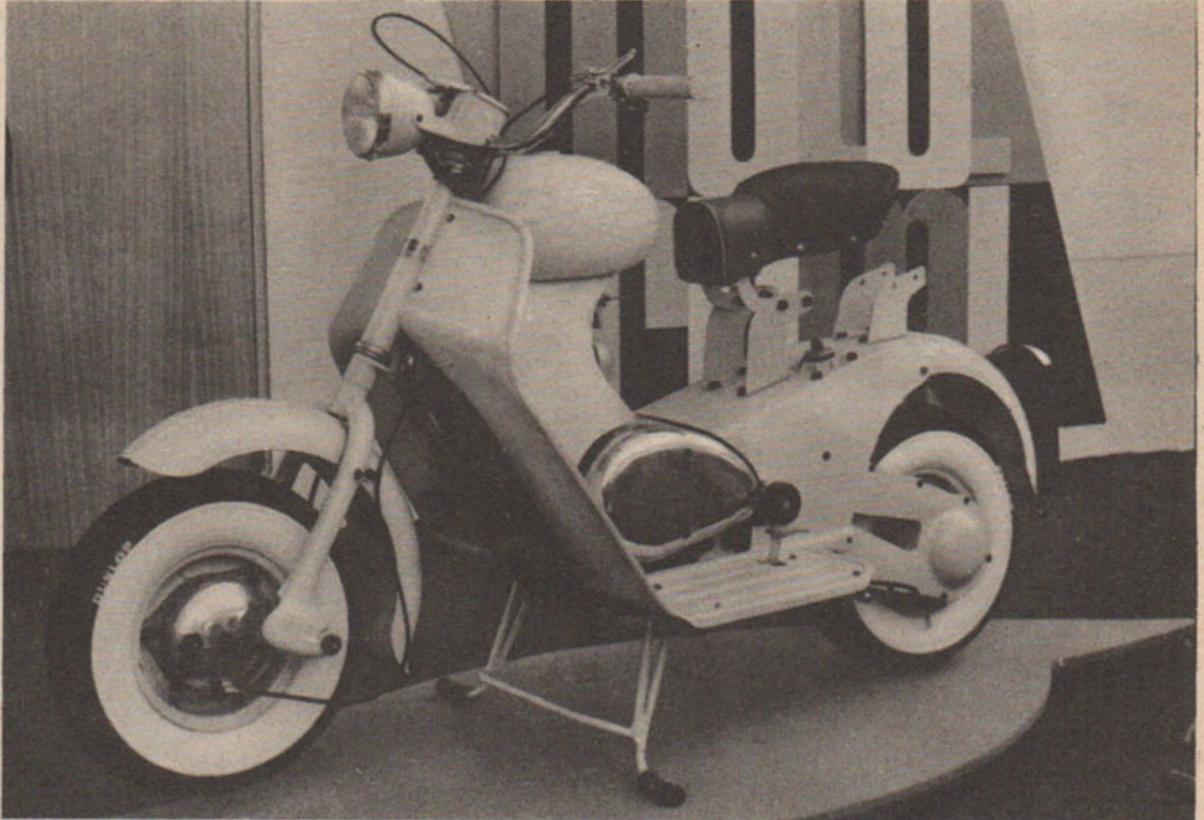
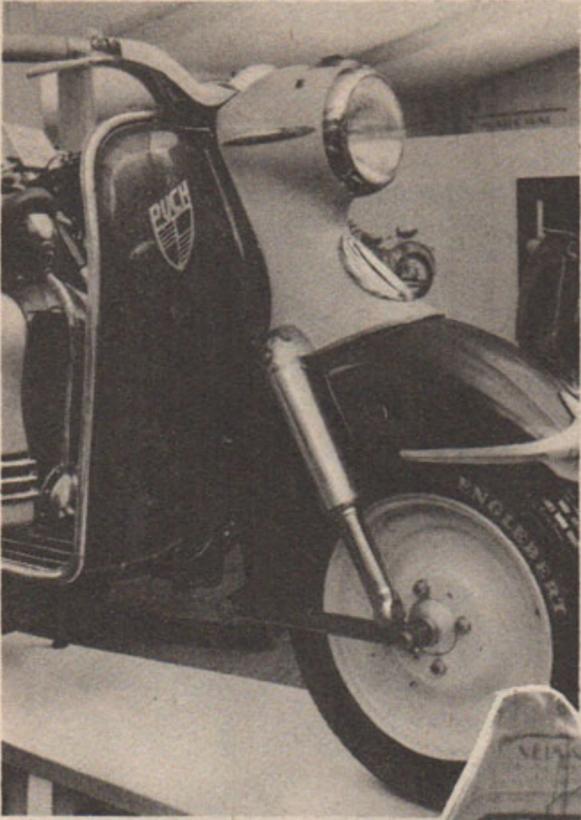
Le Cimatti destiné à une clientèle sportive.



F.N. présentait un cyclo, muni d'un moteur « maison », sur lequel nous reviendrons.



Chez Peugeot, nous trouvons un cyclo à cadre oscillant, équipé d'un porte-bagages prévu pour le montage des sacoches.

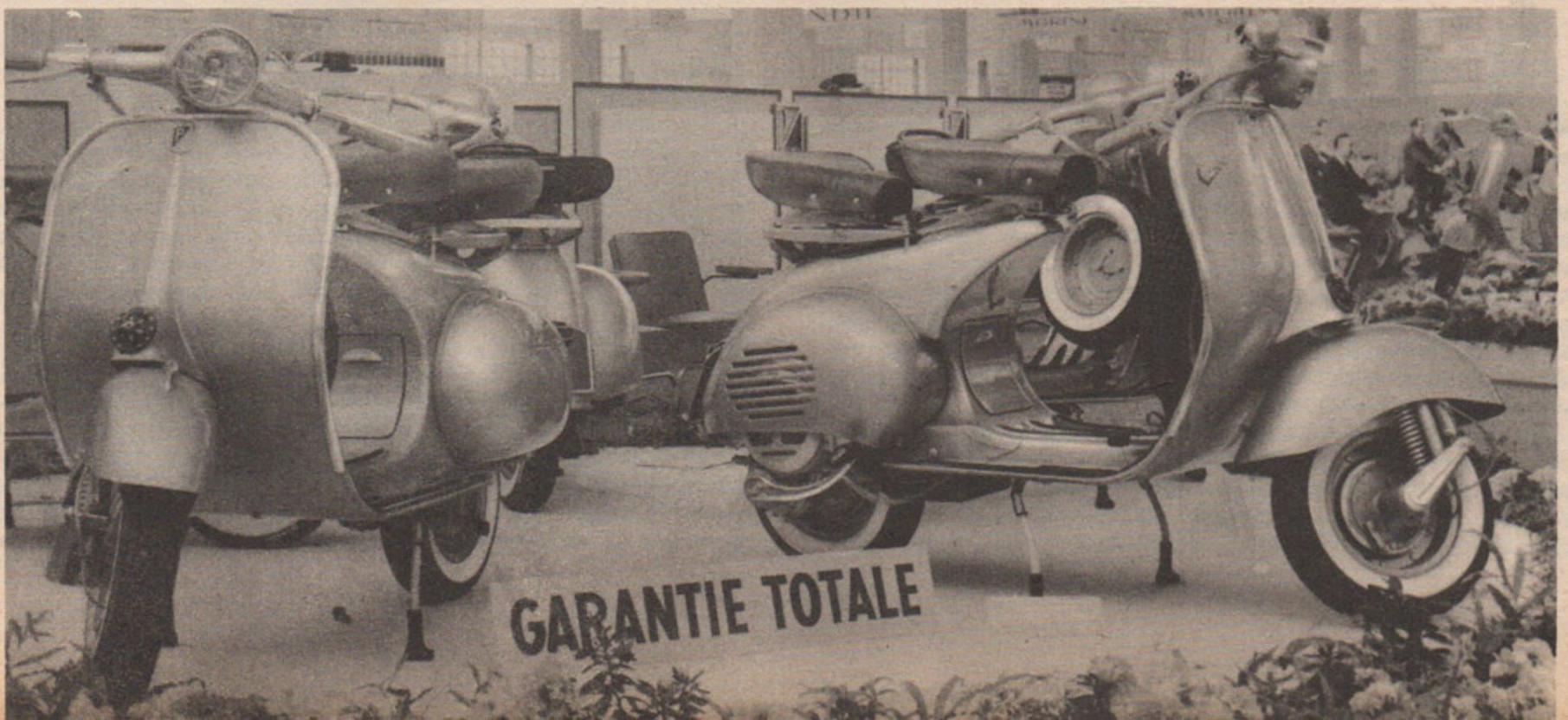


Le scooter Puch est désormais livré uniquement dans une cylindrée de 150 cm³. Ci-contre : la suspension avant à bras oscillants, du type Earles.

On pouvait voir sur le stand Rumi un modèle populaire, particulièrement dépouillé. Malgré la différence de prix, les amateurs inclineront certainement vers les scooters de la marque, plus luxueux.

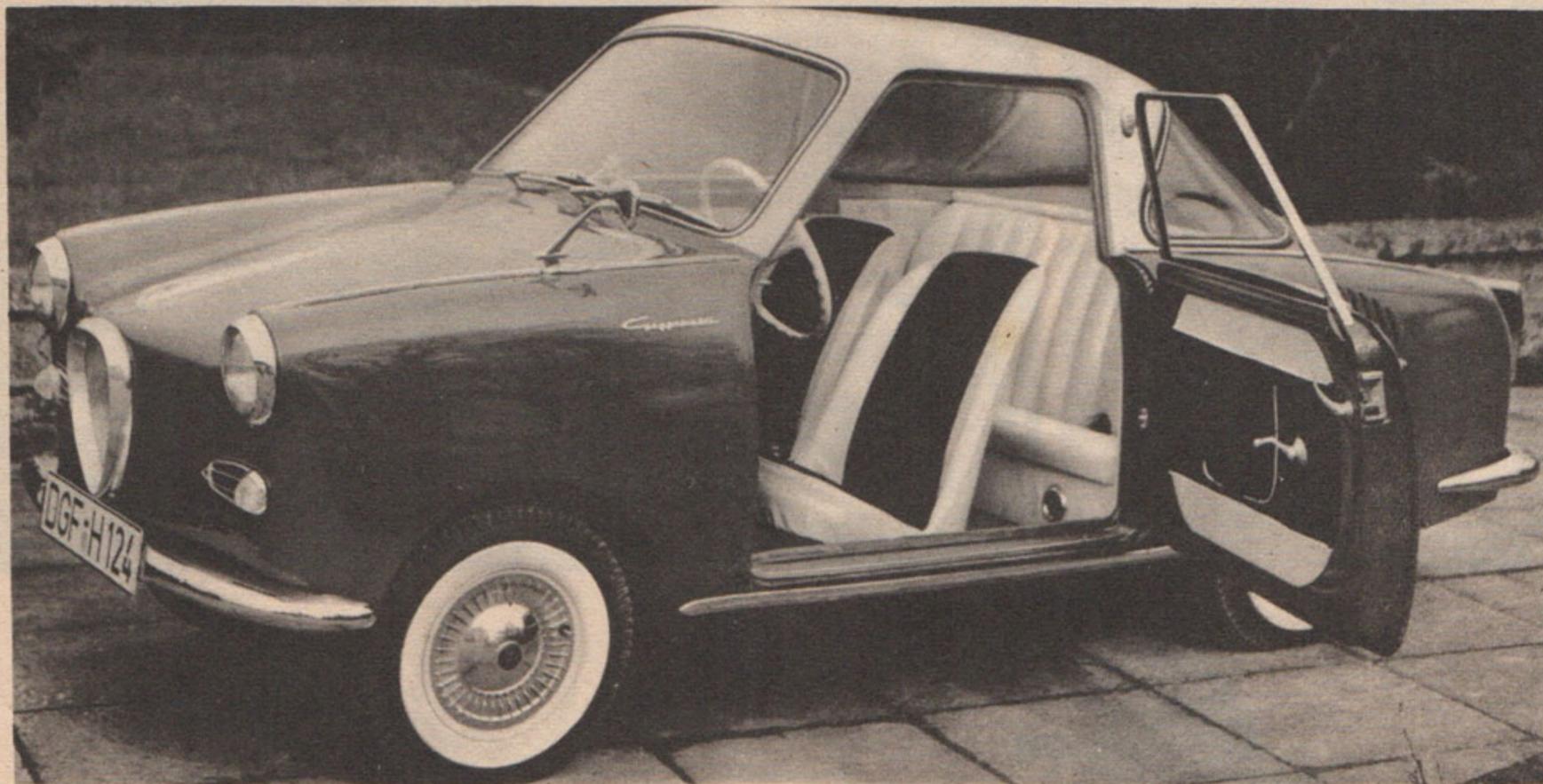
Produit par C.Z., le Manet représente un échelon entre le scooter et la moto carrossée. Son importation n'est pas encore prévue pour la France.

Les Etablissements Vespa offrent à leur clientèle la garantie totale. Cette mesure est préférable à de futiles améliorations de détails.



ESSAIS

MOTOCYCLES



LE COUPÉ "ISARD" T 400

Dans un précédent numéro, nous avons publié l'essai de la voiturette Goggomobil T-300 en souhaitant pouvoir essayer un Coupé sport. Grâce à l'amabilité des Etablissements Poch nos vœux sont exaucés et nous prenons possession de ce petit véhicule élégant et racé

A PART la cylindrée qui est portée à 392 cm³, la partie mécanique reste inchangée. Nous utilisons la boîte électromagnétique qui se monte à la demande sur tous les modèles.

La carrosserie est très soignée, d'inspiration transalpine sa ligne satisfait les plus difficiles. Malgré son apparence miniature, l'Isard offre deux vraies places à l'avant, sans aucune gêne pour les jambes. La petite banquette arrière nous a permis de loger trois petits enfants. Les portes, de grandes dimensions, permettent un accès facile. Une personne de haute taille ne pénétrera pas avec un chapeau, mais pourra, en réglant le siège, trouver une position de conduite parfaitement normale.

La visibilité est excellente grâce à des glaces de grandes dimensions et à la finesse des montants de pare-brise. L'équipement général est celui d'une voiture, tableau de bord bien dessiné, vide-poche, pochettes aménagées dans les portes qui sont munies de glaces descendantes. Le capitonnage

intérieur s'harmonise avec les sièges recouverts de tissu plastifié lavable.

La mise en route s'effectue en tournant la clef de contact, le moteur part instantanément. A froid le starter s'avère nécessaire mais pour un court instant, sous peine de noyer le moteur. L'insonorisation a été réalisée de façon satisfaisante pour une petite voiture. Le boîtement du bicylindre deux temps au ralenti est compensé par le ronronnement du moteur en charge qui devient très agréable pour l'oreille du motocycliste.

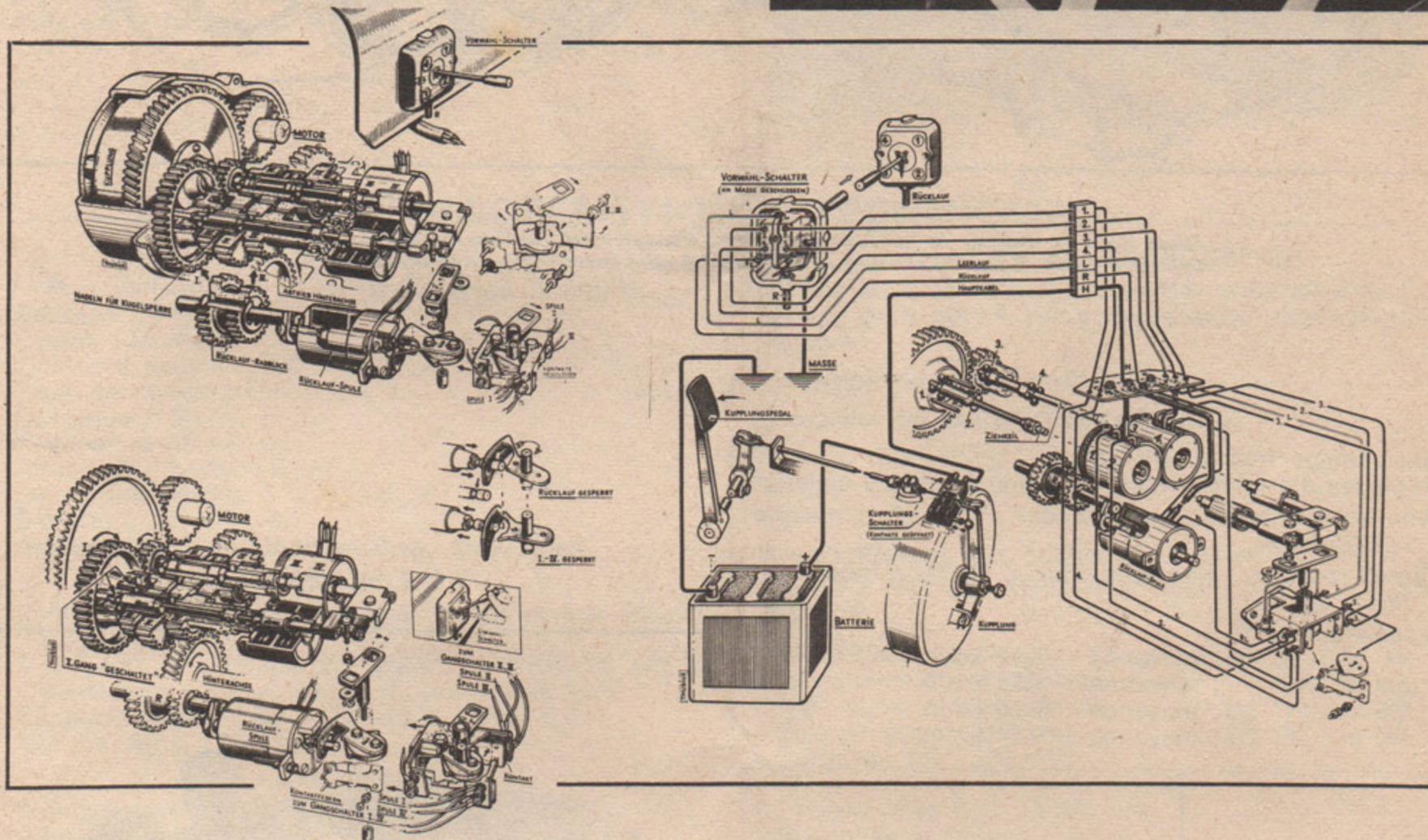
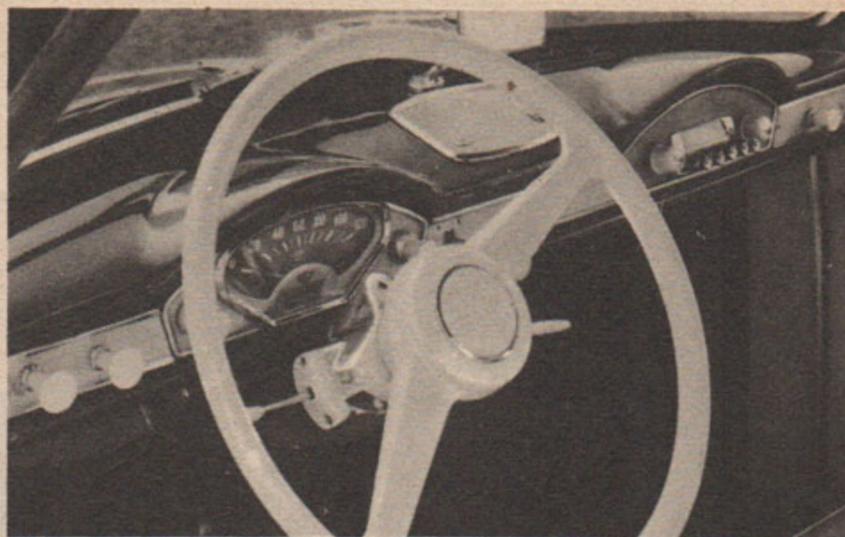
Le changement de vitesse s'opère à l'aide d'un petit contacteur placé au milieu du tableau de bord. Le point mort se trouve au milieu, pour enclancher une vitesse, il suffit d'incliner le levier vers une des quatre positions correspondant au rapport désiré. Ce système possède l'avantage d'être présélectif. Avec un peu d'habitude on l'utilise avec le minimum de perte de temps. Le moteur extrêmement nerveux joint à des passages de vitesses « éclair » donne à l'Isard des accélérations

tions stupéfiantes. En ville aux feux rouges c'est un régal de démarrer en flèche et de « poser » littéralement la majorité des véhicules pendant les premiers mètres. Ayant placé au préalable le levier sur la vitesse suivante il suffit d'appuyer sur la pédale d'embrayage pour enclencher le rapport. A la montée comme au rétrogradage ce procédé procure une sécurité du fait de sa précision.

La nuit, l'éclairage s'avère de puissance suffisante, grâce à un levier placé sous le volant on peut faire des appels de phare et les clignotants sont très visibles.

Le faible encombrement de la voiture permet de se faufile facilement, mais à côté d'un gros camion on mesure parfaitement son degré de fragilité.

Sur la route on a l'impression de conduire un engin de cylindrée supérieure, la vitesse de pointe qui dépasse 100 km/h



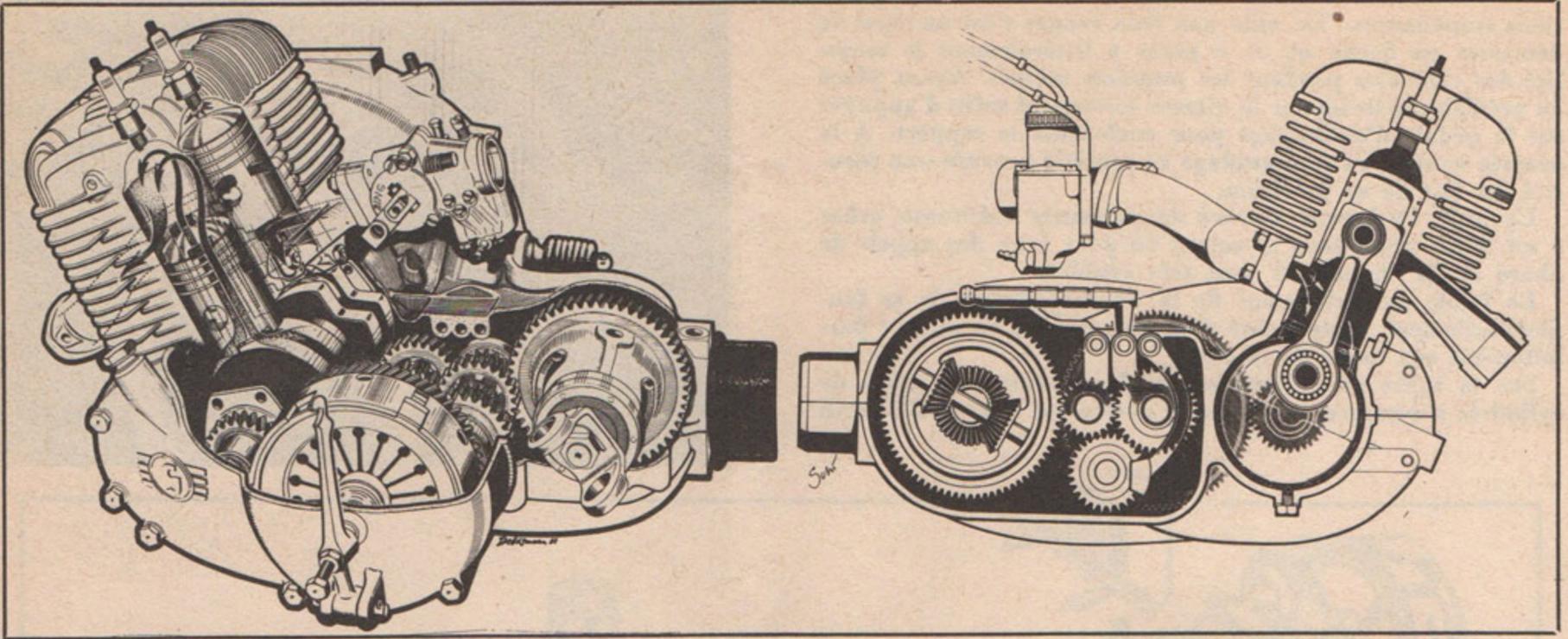
Eclaté de la boîte présélective à commande électro-magnétique de la Goggomobil coupé. Alors qu'à gauche nous trouvons une vue détaillée de la boîte et du dispositif de verrouillage à billes, nous voyons à droite le câblage général du dispositif Sélectro-Mat.



est vite atteinte et grâce au freinage et à la tenue de route de la Goggomobil on réalise couramment des moyennes de plus de 70 km/h.

Le confort n'est pas sans nous surprendre, l'Isard absorbe les mauvais pavés et les routes ondulées comme une « grande ». La tenue de route est également digne d'éloge. Seules les routes bombées exigent une certaine attention pour maintenir la trajectoire, mais par temps sec ou sur un sol mouillé, l'Isard a de saines réactions qui font oublier totalement que le poids du moteur se trouve à l'arrière.

Comme pour tous les moteurs à deux temps, la consommation est variable selon l'allure. Avec une voiture en rodage on consomme moins de 5 l aux 100 km. Mais si l'on utilise les possibilités du moteur en soutenant des régimes élevés dans les intermédiaires, 7 bons l seront nécessaires, mais quelle satisfaction pour l'utilisateur ! Le deux temps de par sa conception est parfaitement lubrifié à plein régime, et c'est ce qui explique que l'on puisse avec un moteur bien réglé, tourner longtemps au régime maxi.



Deux vues du moteur de la Goggomobil qui s'inspire très nettement du bicylindre Adler. Boîte de vitesses et différentiel sont incorporés dans un seul carter.

RÉSULTATS D'ESSAI

Beau temps frais : vent nul.

Réglages d'origine : huile Castrolite à 5 % de mélange.

Anneau de vitesse : meilleur tour : 1' 28" 2/5 ; moyenne : 103,775 km/h.

Circuit routier : meilleur tour : 2' 31" ; moyenne : 79,470 km/h.

Accélérations :

100 m : 9" 4/5 ; moyenne : 36,72 km/h.

200 m : 16" ; moyenne : 45,00 km/h.

300 m : 21" 3/5 ; moyenne : 49,86 km/h.

400 m : 26" 2/5 ; moyenne : 54,54 km/h.

Voiture miniature pour grandes personnes, la Goggomobil coupé n'est pas sans attrait pour les enfants que la voiture à pédales a cessé d'intéresser.



SUR l'anneau, à Montlhéry, le meilleur tour fut effectué en 1' 28" 2/5 soit à une moyenne de 103,775 km/h. Le routier avec tous ses méandres fut bouclé en 2' 31" : moyenne 79,470 km/h.

La direction sensible du Goggomobil permet de négocier sans fatigue les difficultés du parcours. Il faut être absolument décontracté et contrôler en finesse du bout des doigts ce petit racer qui obéit parfaitement.

Pour terminer, nous insisterons sur les qualités du Goggomobil : nervosité, maniabilité, tenue de route, ligne agréable et parfaite finition, nous déplorerons l'absence de pare-soleil, d'autant plus sensible que le pare-brise incliné offre vers le ciel un angle de vision très ouvert. Le tableau de bord fait une saillie préjudiciable en cas d'accident et l'ouverture des glaces crée des turbulences dans l'habitacule. Compte tenu de ces menus défauts l'Isard reste néanmoins la plus intéressante des micro-voitures et pendant nos essais l'intérêt suscité par ce véhicule suffit à nous prouver que seul son prix relativement élevé en France peut éloigner une clientèle séduite par la formule.

A.N.



CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

MOTEUR

Moteur vertical twin 2 temps balayage Schnürle.
Alésage : 67 mm.
Course : 56 mm.
Cylindrée exacte : 392 cm³.
Taux de compression : 6 à 1.
Puissance : 20 cv.
Régime : 5 000 t/m.
Allumage : batterie-bobine.
Dynamo-démarrreur : 12 V, 130 W.
Batterie : 12 V/24 Ah.
Alimentation : carburateur Bing, type 7/28/1.

TRANSMISSIONS

Boîte de vitesses pré-sélective à commande électromagnétique.
4 rapports et une marche arrière commandés par un contacteur situé au centre du tableau de bord.
Rapports finals : 4,80 - 6,79 - 10,40 - 19,51 à 1.
Marche AR : 17,07 à 1.

FREINAGE

Freinage hydraulique sur les quatre roues.
Diamètre des tambours de frein : 180 mm.
Surface de freinage : 405 cm².

CHASSIS ET CARROSSERIE

Châssis en acier profilé recevant une carrosserie type coupé deux portes, deux sièges avant, une banquette arrière.

Dimension des roues : 10".

Dimension des pneus : 4,80 - 10.

Pression des pneus :

Avant : 1,2 kg.

Arrière : 1,8 kg.

Le débattement des suspensions avant et arrière est contrôlé par des amortisseurs hydrauliques à double effet.

Dimensions :

Empattement : 1 800 mm.

Voie avant : 1 055 mm.

Voie arrière : 1 045 mm.

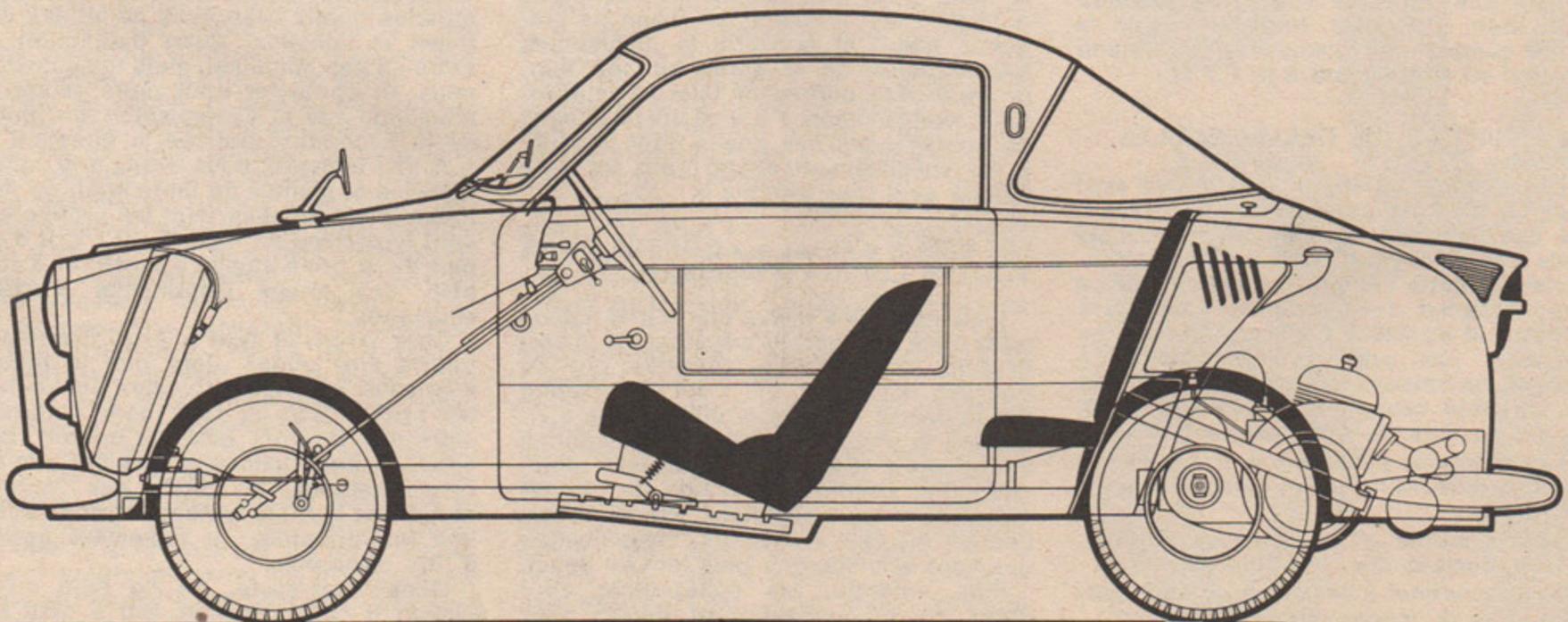
Garde au sol : 200 mm.

Longueur hors tout : 3 035 mm.

Largeur hors tout : 1 370 mm.

Rayon de braquage : 7,5 m.

Poids à vide : 460 kg.





Bientôt le TRIAL

Il n'y a pas de morte-saison pour le sport motocycliste, car si le moto-cross et la vitesse sont rois durant les mois d'été, le retour de l'hiver amène celui du trial.

Nous voici maintenant au seuil de la saison de trial 1958-1959, qui débutera dans quelques jours. C'est pourquoi nous pensons que le moment est venu de faire le point de cette spécialité du sport motocycliste.

Nous examinerons, tout d'abord, le règlement-type qui présidera au déroulement des prochaines épreuves de la saison 1958-1959, puis nous discuterons de la formule des Championnats de France de trial, institués à partir de cette année. Dans un autre article, nous aborderons l'aspect technique des machines en présence et enfin nous terminerons ce panorama du trial avec l'élément actif de la spécialité, en l'occurrence les coureurs.

COMMENTAIRES SUR LE REGLEMENT DES EPREUVES

Nous pensons qu'il est inutile de publier ce règlement dans sa totalité, car de nombreux articles sont communs aux différents règlements, qu'il s'agisse de trial, de cross ou de vitesse, ne serait-ce que : la définition de la manifestation sportive, les sanctions, les opérations de pesage, la signalisation en course et la question des assurances pour ne citer que ces principaux articles qui nous viennent de mémoire à l'esprit.

Nous nous contenterons de commenter les articles qui sont particuliers au déroulement des épreuves étant bien entendu que toute personne intéressée par le libellé complet du règlement pourra obtenir celui-ci en s'adressant à la F.F.M.

CLASSIFICATION DES VEHICULES

Les motocycles admis à concourir sont répartis en trois catégories : d'une part, les cyclomoteurs dont la cylindrée n'excède pas 50 cm³, d'autre part les motocyclettes, cette catégorie étant elle-même subdivisée en deux groupes : de 125 à 250 cm³ et de 350 à 1 000 cm³; enfin, les sidecars. Les organisateurs peuvent à volonté ne retenir qu'une seule ou deux ou les trois catégories citées plus haut, au programme de leur manifestation.

Les véhicules admis à prendre le départ devront répondre aux caractéristiques suivantes :

- Etre munis d'un silencieux efficace. L'échappement libre est interdit.
- Fonctionner à l'essence ou au supercarburant du commerce.

En raison de l'utilisation un peu particulière prévue, il est admis que l'éclairage est facultatif et que l'on pourra modifier les garde-boue à condition de rester dans les dimensions définies par les règlements fédéraux. Enfin, toute liberté est laissée quant aux modifications des rapports moteur-boîte et boîte-roue arrière. Cadre et suspensions peuvent également être modifiés.

En résumé, un motocycliste quelconque voulant s'adonner au trial et disposant d'une machine de série quelconque qu'il désire transformer, pourra démonter l'éclairage, changer les rapports de transmission primaire et secondaire, modifier le cadre et les suspensions : réduction de la chasse afin d'obtenir un rayon de braquage réduit et accroître la maniabilité, augmentation de la garde au sol, suppression des coffres et tôleries inutiles, enfin remplacement s'il le désire des pneus de tourisme par des pneus dont le profil a été spécialement étudié pour les évolutions en « tous terrains ».

LES PNEUS « TRIAL » ADOPTES DANS TOUTES LES CATEGORIES !

L'adoption des pneus dits « trial » dans toutes les catégories constitue la modification fondamentale apportée par ce nouveau règlement, car c'est uniquement sur la nature des pneus utilisés que s'effectuait la distinction entre les catégories « tourisme » et « trial ». La nouvelle réglementation supprime ce mode de classement, désormais remplacé par la classification Juniors et Seniors, classification que nous examinerons plus loin en détail.

Bien entendu, les concurrents sont libres de se présenter au départ avec

des pneus « tourisme », mais il va de soi que les pneus « trial » permettent une plus grande sûreté lors des évolutions en terrains gras. Par contre, les pneus « cross » sont interdits.

Qu'entendons-nous par pneus « trial » ? A vrai dire, les avis sont assez partagés sur la question. Pour les pneus anglais, il n'y a pas de problème le mot « trial » est inscrit sur le flanc du pneu. Dans les autres pays, il n'en est pas de même et il est souvent bien difficile de faire la distinction entre les pneus tous-terrains et les pneus cross. Il n'existe d'ailleurs aucune réglementation à l'échelle internationale à ce sujet, néanmoins, il est admis que sont considérés comme « trial » tous les pneus dépourvus de tétines centrales et latérales. Cette distinction paraîtra un peu simpliste, mais nous devons nous en contenter pour cette saison en attendant que la Commission Technique de la Fédération tranche la question.

A titre indicatif, nous avons pris comme modèles la gamme de fabrication de deux firmes bien connues dont les productions sont importées en France : il s'agit d'une part de la firme anglaise Avon, et d'autre part, des pneus Continental d'origine allemande.

Chez Avon, le type « Trial Suprême » pourra être utilisé alors que le modèle « Gripster » est interdit. Chez Continental, les profils GS1 et GS2 sont autorisés, alors que le profil GS6 est interdit. Bien entendu, nous tenons à spécifier que ces considérations ne font pas autorité et qu'il ne faut les considérer que comme une interprétation du règlement donnée à titre d'exemple.

Dans l'ensemble, on ne peut qu'applaudir à cette décision, car il était illo-

gique de disputer un trial avec des pneus qui, par définition, ne répondaient pas aux conditions d'utilisations envisagées.

CIRCUIT

La distance totale à parcourir ne devra pas être inférieure à 15 km, d'autre part le circuit devra avoir un développement minimum de 8 km au tour. En conséquence, il doit être prévu un nombre de tours à couvrir par catégorie qui doit être au minimum de deux, à moins que le développement du circuit ne soit supérieur à 8 km, auquel cas les organisateurs pourront ne faire accomplir qu'un seul tour.

Pour la catégorie cyclomoteurs, un seul tour pourra suffire quel que soit le développement du circuit.

Le nombre de zones « Non-Stop » à prévoir doit être de trois au minimum par tour de circuit. Si l'on se réfère à l'alinéa précédant, les coureurs devront donc franchir six zones « Non-Stop » au minimum.

Les organisateurs ont intérêt à fractionner les zones en tronçons de 20 à 30 mètres de longueur afin que les commissaires puissent juger facilement les éventuelles fautes de pilotage.

Enfin, il est souhaitable de réserver entre chaque tronçon une distance de quelques mètres dans laquelle le concurrent en difficulté à la sortie d'une zone pourra se rétablir afin d'affronter le tronçon suivant avec le maximum de chances.

Les zones « Non-Stop » devront être signalées par des panneaux placés au début et à la fin de chaque zone. Si une zone est fractionnée en plusieurs sections, le nombre de celle-ci devra être signalé par un panneau spécial à l'entrée de la zone, libellé comme suit « Zone à ... Sections ».

Comme il est prévu qu'entre chaque section il peut y voir un parcours neutre, il sera bon d'indiquer également au départ de chaque section : « Départ ... section ».

Comme on peut s'en rendre compte, ce chapitre s'adresse surtout aux futurs organisateurs, néanmoins nous avons pensé que la définition type d'un circuit de trial pourrait intéresser de nombreux coureurs, particulièrement les débutants qui n'ont aucune idée de ce que peut être un circuit de trial.

PÉNALISATIONS DES FAUTES

Là encore, nous ouvrons un chapitre très important, car la manière dont étaient sanctionnées les fautes de pilotage a fait couler beaucoup d'encre et de nombreuses controverses ont eu lieu à ce sujet.

Avant de publier le barème des pénalisations, nous voudrions ouvrir une parenthèse sur un détail qui, dans certains cas, prend beaucoup d'importance : il s'agit de la manière dont devra s'effectuer l'entrée du concurrent dans la zone « Non-Stop ». A ce sujet, le nouveau règlement apporte incontestablement une amélioration sensible. Qu'on en juge !

Il ne sera plus nécessaire de marquer un temps d'arrêt à l'entrée de la zone : le concurrent arrivant en vue d'une zone ralentira son allure mais pourra s'engager dans la zone quand bon lui semblera, sauf si le chef de zone agite un drapeau rouge, ce qui indique que le concurrent précédent n'est pas encore sorti de la zone auquel cas, le concurrent devra attendre que le passage lui soit donné, mais il pourra démarrer où il voudra, en avant de l'entrée de la zone bien entendu.

Cette manière d'opérer permettra aux

concurrents d'entrer dans la zone « Non-Stop » avec le maximum de chances, sans risques d'être crédités d'un pied à terre en cas de démarrage difficile par exemple.

Examinons maintenant le barème de pénalisation. Pour chaque « Non-Stop » ou section de « Non-Stop » :

1° Un pied à terre : 1 point.

Est considéré comme pied à terre tout appui volontaire d'une partie du corps ou de la machine avec un obstacle quelconque : arbre, mur, etc., sans arrêt de progression.

2° Plusieurs pieds à terre : 3 points.

3° Echec à la zone : 5 points.

Est considéré comme échec à la zone :
— Arrêt de progression avec pied à terre.

— Chute (machine ou pilote, ou bien les deux).

— Aide extérieure.

— Appui volontaire d'une partie du corps ou de la machine avec un obstacle quelconque : arbre, mur, etc., avec arrêt de progression.

— Le fait d'entamer un « Non-Stop » ou une section de « Non-Stop » avec les pieds à terre (la nouvelle réglementation quant à l'entrée des zones « Non-Stop » supprimera ce risque au maximum).

— Le fait d'avoir les deux pieds à terre du même côté de la machine.

— Le fait de franchir ou de dépasser les délimitations de signalisation d'une zone « Non-Stop ».

Le barème des pénalisations a été simplifié au maximum ; en outre, toutes les fautes susceptibles d'être sanctionnées sont indiquées clairement. Notons que le frôlement des délimitations de la zone « Non-Stop » n'est pas pénalisé, à moins que cette délimitation ne soit vraiment franchie ou dépassée. Cette modification du règlement permettra d'éviter les regrettables malentendus qui se sont produits l'année dernière au sujet du frôlement des cordes ou rubans délimitant les zones.

Enfin, dernier détail, la sortie de la zone est définie d'une manière catégorique : le concurrent sera considéré comme étant sorti de la zone « Non-Stop » lorsque la roue arrière de sa machine aura franchi le panneau délimitant la fin de ladite zone.

JUNIORS... et SENIORS

Comme nous l'avons annoncé au début de cet article, l'adoption des pneus « trial » entraînait l'impossibilité de conserver l'« ancien » système des catégories « Tourisme » et « Trial », remplacées par les catégories « Juniors » et « Seniors ». Contrairement à ce qui se passait auparavant, la distinction s'opère maintenant sur les pilotes. En fait, il ne s'agit aucunement d'une innovation et le trial ne fait que s'aligner sur la vitesse ou le moto-cross, où nous trouvons un classement de ce genre avec les « Nationaux » et les « Internationaux ».

Pour cette année, il a été décidé que les coureurs qui ont disputé la saison dernière en catégorie « trial » seraient classés « Seniors ». En outre, un certain nombre de coureurs, choisis parmi les meilleurs éléments de la catégorie « Tourisme », toujours pour la saison dernière, seront admis à monter en catégorie « Seniors ».

La catégorie « Juniors » comprendra donc les débutants dont c'est la première saison, ainsi que les « Touristes » de la saison 1957-1958 qui n'ont pas effectué une saison assez suivie ou... probante pour pouvoir monter en « Seniors ».

Par la suite, les meilleurs « Juniors », de chaque saison pourront monter en « Seniors ».

Afin de conserver toute sa valeur à la catégorie « Seniors », nous serions partisan d'un mode de classement semblable à celui utilisé en moto-cross où, si les meilleurs « Nationaux » sont admis à passer « Inters », les derniers du classement « Inters » rétrogradent en catégorie nationale l'année suivante où ils peuvent faire la preuve qu'ils sont de nouveau dignes de figurer parmi les « Inters ».

CHAMPIONNATS DE FRANCE

A la suite de l'accord donné par le Comité de la F.F.M. pour la création d'un Championnat de France de trial, il a été décidé que deux titres seraient mis en jeu dans les catégories « Seniors » exclusivement.

— D'une part, pour les cylindrées de 125 à 250 cm³ ;

— D'autre part, pour les cylindrées de 350 à 1 000 cm³.

Le règlement présidant au déroulement de ces Championnats de France est actuellement à l'étude et nous le commenterons dès qu'il sera officiellement agréé.

Il est certain que la création d'un Championnat de France va créer parmi les postulants au titre une émulation qui ne peut que servir le développement et la popularité du trial en France, et nous sommes heureux de constater que le trial est en passe de conquérir une place de choix au sein des différentes spécialités du sport motocycliste.

J.-C. BARGETZI.



« Gripster »



les 6 JOURS 1958

LE spectateur (ou le journaliste) portant un réel intérêt aux Six-Jours, doit parcourir presque autant de kilomètres que les coureurs ; il doit se lever d'aussi bonne heure qu'eux, tout en se couchant bien plus tard le soir, pour pouvoir prendre connaissance des résultats de la journée de course. En récompense pour cette journalière chasse aux points intéressants, il peut voir les 215 coureurs, tels des chamois, gravir avec plus ou moins d'adresse des tracés auxquels la dénomination de chemin ne convient vraiment plus. Petit à petit, il remarque des différences de style, la fébrilité des retardataires ou les avantages de tel cadre, de tel moteur... Peut-être son cœur bat-il aussi pour l'une des équipes qu'il peut connaître à l'aide des numéros ou de la couleur des casques, mais c'est bien tout ! Car vous ne verrez pas de leader ni de coureur perdant du terrain, mais des techniques de conduite différentes — donc quelque chose pour connaisseurs.

Ce qui est curieux, c'est que même les sceptiques sont à peine déçus, une sorte de fièvre les a saisis et le jour suivant, bien que trempés jusqu'aux os, ils sont fidèles au poste ; si tout a bien marché, ils sont même munis d'un programme, connaissent les heures de passage et la couleur des flèches valables pour aujourd'hui... nous sommes déjà dans l'ambiance.

Déjà le départ y contribue : il a lieu dans le Ski-Stadion de Garmisch, dominé par les tremplins de saut quelque peu imposants. Ici, 215 coureurs présentent leur monture : 39 marques, 9 cylindrées différentes allant de la 75 cm³ à la 650 cm³ (véritable régal pour les techniciens), et c'est aussi ici que 59 équipes de 15 nations européennes ont défilé dimanche, drapeaux en tête, comme c'est la coutume aux Jeux Olympiques. Et c'étaient : l'Autriche, la Belgique, la Suisse, la Tchécoslovaquie, l'Allemagne de l'Est et de l'Ouest, le Danemark, l'Espagne, l'Angleterre, la Hongrie, l'Italie, les Pays-Bas, la Pologne et la Suède.

Quelle autre compétition motocycliste vous offre une telle diversité ? Dans quelle spécialité de notre sport les gladiateurs lutteront-ils à armes égales ?

L'épreuve se déroulait sur un parcours d'environ 200 km, présentant quotidiennement des étapes identiques dont le tracé adapté aux conditions atmosphériques comportait un certain nombre de « déviations », soit sur terre rocailleuse ou sur sol marécageux, ou bien encore l'escalade de petits cols. La variété était complétée par le « sens de rotation » et les moyennes imposées pour beau ou mauvais temps. Car ce qui est un jour une traversée d'eau d'un ruisseau peut être une impossibilité totale un autre. Nous avons assisté le mardi de la semaine à la transformation d'un filet d'eau en fleuve rapide.

Le menu quotidien qui attendait le coureur était le suivant : 5 km de gros cailloux, 5 km de marais laissant pénétrer les machines jusqu'aux moyeux, 20 km de marécages de première qualité, 30 km d'ornières profondes (une fois engagé on n'en sort plus), 15 km de pistes de bestiaux en terre glaise constamment arrosées grâce aux ruisseaux multiples, 50 km de chemin rocailleux bordé de précipices terrifiants — relativement facile à grimper, mais dur à descendre, 105 km de prairies parsemées de trous, 120 km dans les bois, parfois sans route aucune, semés de racines glissantes et de lits de ruisseau. Ce qui donne sensiblement 350 km ; le complément pour 380 à 440 km était une assez bonne route.

Le départ des concurrents par paquets de 4 commençait chaque matin sous l'œil attentif de M. Heinemann, chronométrateur officiel depuis... 1904 (à l'époque Panhard). Aux nains de 75 cm³ (présentés par les Italiens évidemment !) et 100 cm³ on imposait 36 et 38 km/h ; aux 125, 175, 250 cm³, on demandait respectivement 41, 44 et 46 km/h et 48 aux grands cubes. Même ce dernier chiffre paraît « faisable » au profane, mais devient tâche très difficile dans les descentes rocheuses, les lits de rivière, dont la pente atteint 18 % et pire... quand il fait beau !

Le premier jour, l'eau tombait à grands seaux. Au poste de commande, réactions immédiates : élimination des sections trop inondées et moyennes baissées. C'est surtout — je crois — moralement que les coureurs ont souffert ce premier jour. Il y avait la fatigue : Olga Kevelos, la charmante Anglaise, abandonna. Il y avait de l'étourderie : Sheenan, Vase B man GB, démultiplia trop sa Veloce et Peplow, Vase A-team GB, ne parvint pas à faire repartir sa Triumph calée. Donc, le « Vase » est perdu pour eux. Et pourtant, nous appelions par la suite ce premier jour « le désastre espagnol » : une Sanglas 500 cm³ et 5 Ossa abandonnèrent. Il pleuvait aussi des points de pénalisation sur les indépendants, pourtant les Trophy-men restaient « intacts ». (Il fallait les voir, cheveux hirsutes, figures maculées, pilotes et montures ayant une couleur uniforme donnée par la boue.)

Cela remonte au 14 décembre 1912, quand la F.I.C.M. décida d'instituer un nouveau genre de compétition : les Six Jours Internationaux ou the Six Days Trial. Retenez Trial... car il a fallu quarante-cinq ans pour que cette épreuve évolua en trial de longue distance. On ne doit plus illustrer le reportage avec des hommes tombés dans la boue, poussant, se débattant avec leur machine. C'était autrefois la caractéristique des Six Jours : legâchis du matériel, la dépense de la force humaine jusqu'à l'épuisement, le combat héroïque contre l'insurmontable avec des moyens non appropriés... ressemblant un peu à l'exercice militaire. C'est du passé. Cette année, les Six Jours se sont déroulés dans un pur style trial, avec aisance et élégance : Progress is slow — le progrès marche lentement, écrivait Harry Louis, éditeur de Motorcycling. Mais il est là. Les sportifs le doivent aux Manns, Brittain, Giles, Heanes, Wicken, Stonebridge et autres Anglais. C'est une consolation pour leur malchance cette année. Le style anglais a fait école dans les pays qui pratiquent ce sport.

On ne peut pas oublier l'importance des épreuves de jadis, portant depuis les débuts uniquement sur des machines commercialisées. Les blocs-moteurs, les carters étanches de chaînes, les carburateurs et magnétos vendus « waterproof », les sculptures de pneus, l'éclairage fonctionnant sans défaillance et, last not least, les vêtements du coureur, en ont profité amplement. Mais si l'épreuve, dans les années avant et après la guerre prenait un caractère trop destructif pour la machine, aujourd'hui les pannes fréquentes ont disparu. Les cadres et fourches ne cassent



Gaal (Danuvia) et Schneider (N.S.U.)
aux prises avec les difficultés du terrain.

plus, les freins tiennent même après les « sauna » les plus prolongés... enfin, il y a progrès ! Parlons donc de la mécanique 1958.

Il y avait le véritable modèle Trial, telle la 350 cm³ Matchless G3/LC ou les 250 cm³ Greeves, Dot et Francis-Barnett, Monark. Puis la machine Sport, préparée par l'usine : Jawa, CZ, BSA, Ariel, Danuvia, Royal-Enfield, Gilera, Parilla, DKW, BMW, FN, Ossa, MZ, Simson. Les motos type « Six-Jours » commercialisées étaient présentes : Puch Husquarna, Maico, Adler, Zündapp et enfin nous trouvions bon nombre de machines strictement de série, équipées d'un phare minuscule, d'une bouteille à air comprimé et de pneus Trial. Les bonnes mesures pour les pneus : 21 - 2,75 à l'avant et 19 - 4,00 à l'arrière. Et pour le conducteur : guidon large et haut, repose-pieds à 29 cm du sol. Le triangle selle-guidon-repose-pieds mesurait 72-78-62 cm.

La fourche télescopique s'impose en « tout-terrain » déjà par son poids inférieur à la vraie Earles dont la sollicitation est huit fois plus grande ! Chasse maxi variant



Sulc en sous-bois.



de 72 à 115 mm (Greeves). Poids : la G3/LC, la plus légère 350 cm³ avec 137 kg, Gilera 175 cm³ : 115 kg, DKW 125 cm³ : 112 kg, Zündapp 250 cm³ : 138 kg.

Le carter étanche pour la chaîne secondaire n'existe plus ! Car la température de la chaîne montait jusqu'à 170 °C. Graissage par réservoir séparé de rigueur.

Boîte de vitesses : rien de nouveau sauf Sachs à 2 x 4 = 8 vitesses. Deux-temps en surnombre. Villiers 250 cm³, cylindre Mahle à ailettes carrées. DKW à cylindres en alliage léger, puissance 12 cv pour 125 cm³ — 15 cv pour 175 cm³. Maico 20 cv pour 250 cm³. CZ 125 cm³ : 10 cv, MZ 14 à 16 cv pour 250 cm³.

Carburateurs Ø 22 pour 125 cm³ (DKW), Ø 27 pour 250 cm³ (MZ) et Ø 25,5 pour 175 cm³ (MZ). Chemises en fonte (MZ) dans cylindre alu permettant un jeu de 2/100 mm pour un alésage de Ø 70. Les « résidus » de garde-boue étaient fixés par de solides tringles.

CHANGEMENT DE DÉCOR

Le deuxième jour... et tous les suivants : soleil, tiédeur ; toute la beauté du pays se montrait sous son meilleur jour ; on comprenait mieux les 115 « isolés » venus dans ce pays pour passer leurs vacances en efforts physiques extraordinaires. Car — maintenant — quel plaisir, dans ce décor de montagnes, environnées des pics glacés, de descendre les collines à toute vitesse, de survoler les prairies étagées comme des marches, de plonger dans des sentiers déserts pour grimper ensuite plus haut et encore plus haut en contournant une montagne majestueuse. Dans ces descentes qui vous donnent le vertige, nous avons vu les Tchèques dégringoler la piste sans



Si le Tchèque Chmiel (217) préfère l'ornière, l'Allemand Tikevits, lui, choisit une solution... boueuse.

émotion visible, souvent poursuivis par des Suédois et des Allemands. Nous avons remarqué la régularité des Gilera... leur « rider » préféreraient le style « utilitaire ». Maintenant, qu'ils sont passés presque tous, ne manquait-il pas un « English » du Trophy-Team ? On s'interpellait : « Vous n'avez pas vu passer le 243 ? — Qui est-ce ? — Mais Brian Martin... — Non ! » Le soir, la presque certitude se confirme. Le team anglais a perdu un homme (ce qui compte 100 points par jour !) D'autre part, l'équipe suédoise a encouru 83 points, l'Allemagne de l'Est est créditée de 3 points. Donc, seulement trois Trophy-Teams partent le lendemain sans points : l'équipe allemande de l'Ouest, l'équipe tchèque et italienne.

L'ambiance, les soirs au rendez-vous des commissaires, constructeurs, managers, journalistes et intéressés, est formidable. Il vous faut connaître au moins trois langues. Mais on se comprend aussi par gestes et on apprend quelques « à-côtés » de l'image Sport.

Des Irlandais et des Suédois ont fait 1 600 km jusqu'au rendez-vous à Garmisch sur leur propre moto. Quand ils seront chez eux, cela fera le coquet kilométrage de $2 \times 1\,600 + 2\,045 = 5\,245$ km. Moins fort, mais toujours

à leurs frais : un autocar venant de Hambourg (1 100 km) a débarqué 30 commissaires-observateurs.

Si quelques équipes concourant pour Trophy et Vase d'argent ont trouvé l'appui moral et matériel de leur Fédération ou même du Gouvernement, ce n'était pas le cas de l'équipe allemande fédérale. L'usine Zündapp est en plein déménagement vers Munich. Des fanatiques ont trouvé le moyen de bricoler dans un coin les trois Zündapp-Trophy. Le restant de l'équipe montait des Maico. Celles-ci étaient préparées aussi par des anciens mordus, car l'usine est gérée par un consortium des créanciers (s'intéressant beaucoup plus au côté financier qu'au côté sportif). Mais que dire du capitaine des Suédois, qui pour compléter son équipe a dû acheter deux Monark 125 cm³, l'usine étant complètement désintéressée aux Six Jours.

Les jours se suivent mais se ressemblent aussi, car il fait toujours beau temps. Pourtant le cinquième jour, deux équipes sont encore éprouvées : l'équipe allemande de l'Est : cadre spécial du numéro 44 cassé — ceux de série tiennent ! et l'équipe suédoise où Skogsmo ne parvient pas à faire marcher l'allumage inondé.

Il y a ce jour-là déjà 65 abandons... la plupart sont des



Müller sur DKW Trophy.



Marchal sur Jawa, Van Ommerev sur NL DKW 175.



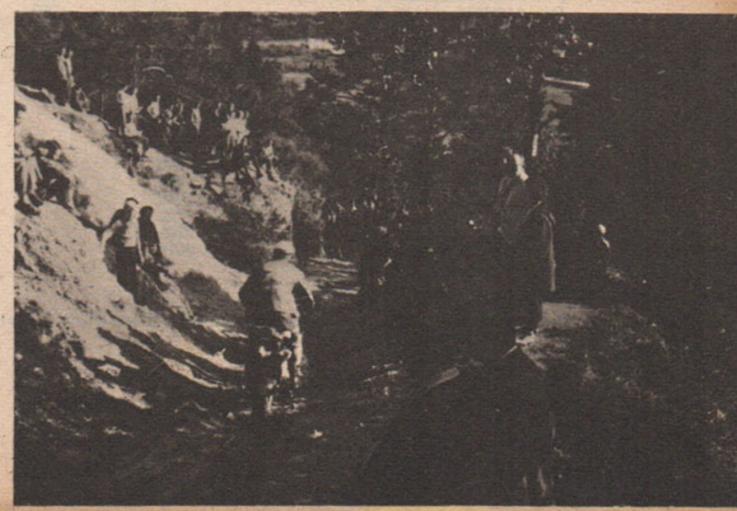
Suic sur Jawa 250 dans le plus pur style trial.



Démonstration de trial avec Hans Meier et sa B.M.W.



Le Britannique Sharp ne semble pas se soucier outre mesure de la tournure que prennent les événements.



L'ambiance des Six Jours.

privés. Deux sections de ces dernières étapes comprenaient le Kesselberg et le Ettaler Berg... assez connus des visiteurs de la région. Si l'on songe au calvaire que représentait le fait de grimper ces deux cols il y a vingt-cinq ans ! La montée était dure et épuisante, mais alors la descente... un cauchemar. Les roues arrière (non suspendues !) étaient plus en l'air qu'au sol. Les freinages provoquaient des dérapages irrattrapables et les coureurs allaient essuyer des « bûches » sans nombre. Aujourd'hui, la « Alte Ettaler Bergstrasse » n'est plus redoutée. Les compétiteurs, grâce aux parties cycle modernes dégringolent avec l'aisance d'un champion de ski ; la cylindrée, le poids, la moto deux ou quatre-temps, n'ont plus d'importance. Aussi le résultat par cylindrée nous démontre que le pourcentage d'échecs est identique dans les trois catégories. Et pourtant, on pouvait lire la fatigue sur la figure des conducteurs de « grands Bitza ». C'était la traversée des sections boueuses, creusées encore davantage par les prédécesseurs. Ici le vrai trialiste se régalaient en traversant tout droit la plus profonde des mares de boue, tandis que ceux qui préféraient les rainures se débattaient à grands coups de pied.

Il faisait nuit quand la lanterne rouge — Strenghetto sur Capriolo 75 cm³ — arrivait au parc. Le matin, le départ des premiers avait aussi eu lieu dans l'obscurité. Couvertes de bâches, les machines avaient subi le froid et la rosée, toujours surveillées par les gardiens... pas la moindre chance de réparer quoi que ce soit. Pour réparer, le règlement stipule que les réparations doivent être effectuées dix minutes exactement avant le départ. Et ce départ ! Une minute passée, le « Partez » valait 1 point. Il fallait donc partir dans le laps d'une minute et parcourir 50 mètres. Après quoi, certains continuaient la réparation (dont le temps était à rattraper après), parfois avec l'aide morale du team-manager.

J'ai assisté à cette « aide » du manager. « D'abord du calme, disait-il, tu as dix minutes en plus. Lave d'abord le plan de joint du couvercle (qui s'était disloqué), de l'air sur les vis platinées (il y a sur chaque machine une bouteille à air comprimé), mets de l'Hermétic (je ne saurais pas dire par quel miracle une boîte d'Hermétic se trouvait par terre), et puis juste une vis qui manquait... » Bref, en cinq minutes, sans hâte, le remontage du couvercle perdu était terminé aussi soigneusement qu'à l'atelier.

Et l'homme isolé, que ferait-il ? Eh bien ! il regarderait dix fois sa montre, avançant toujours sans pitié. Il aurait sans doute lui aussi des pièces détachées dans sa sacoche

de bord... sauf probablement celles qu'il lui faudrait... Mais, hélas, par quel miracle le capitaine d'équipe peut-il deviner à quel endroit se trouve un de ses « poussins » tombé en panne ? Tout d'abord, il précèdera les coureurs. Il observera les passages. Avec l'œil d'un oiseau de proie, il percera le moindre défaut et il ira de nouveau par la bonne route à la rencontre du suspect. Il y a aussi le téléphone, il y a les supporters clandestins, occupant les diverses escales d'une étape. Ils n'ont qu'à envoyer un message au Q.G., d'où partira un « semi-trialiste » aussitôt au secours.

Mais ne croyez pas à certaines rumeurs parlant des machines « sosie » prêtes pour remplacer une défaillante ! Cela aussi était du passé... car tous les circuits étaient constamment surveillés par un hélicoptère avec l'organisateur Otto Sensburg, ancien « loup » de maints Six Jours, à son bord ! Et un photographe prêt à cliquer ceux qui essaieraient un raccourci.

Le sixième jour, 126 km seulement en tout-terrain étaient à parcourir, se terminant en parc fermé de Ettal à 2 km de la piste de vitesse. La course d'une heure en principe ne sert qu'à prouver la bonne marche des machines. Mais déjà à plusieurs reprises, comme aussi cette fois-ci, elle fut décisive pour départager les équipes non pénalisées.

Tchèques, Italiens et Allemands pour le Trophy et Polonais en plus pour le Vase d'argent devaient essayer de faire des moyennes supérieures de beaucoup aux moyennes imposées, accumulant ainsi des secondes ou points de bonification. Les coureurs allemands utilisaient les minutes « gagnées » dans la dernière étape pour changer les pneus-trial contre pneus-route ; les Italiens l'utilisaient pour la vidange et pour mettre un cuir de course... et faisant cela ils ont compromis la victoire si proche. Car ayant opté pour des machines de faible cylindrée — démultipliées à outrance pour le tout-terrain — ils auraient dû changer de pignon de sortie de boîte ! Les chevaux ne manquaient pas ! Ainsi les Italiens n'étaient pas assez rapides et chez les Allemands il y avait de la casse.

La victoire des coureurs tchèques (et de la marque Jawa CZ) est encore soulignée par ce fait sans précédent : ils étaient vingt au départ — vingt à l'arrivée — et tous les vingt sans pénalisation ! Ils emportent le Trophée international, la Vase d'argent international, dont d'ailleurs chacun recevait une réplique pour lui — et vingt médailles d'or.

Ch. CRISTOPHE.

Résultats :

Trophy.

1 ^{er}	Tchécoslovaquie,	pénalisations :	0 ;	bonifications :	3 142.
2 ^e	Italie,	—	0 ;	—	2 25
3 ^e	Allemagne fédérale,	—	38.		
4 ^e	Allemagne Est,	—	263.		
5 ^e	Suède,	—	284.		
6 ^e	Angleterre,	—	600.		

Vase d'argent.

1 ^{er}	Tchécoslovaquie, team B,	pénalis. :	0 ;	bonif. :	2492.
2 ^e	Pologne, team A,	—	0 ;	—	2201.
3 ^e	Tchécoslovaquie, team A,	—	0 ;	—	1515.
4 ^e	Autriche, team A,	—	0 ;	—	985.
5 ^e	Allemagne, team A,	—	54.		
6 ^e	Suède,	—	133.		
7 ^e	Pologne, team B,	—	200.		
8 ^e	Autriche, team B,	—	234.		
9 ^e	Hollande,	—	241.		
10 ^e	Allemagne de l'Est,	—	262.		
11 ^e	Suisse,	—	362.		
12 ^e	Italie, team B,	—	400.		
13 ^e	Angleterre, team A,	—	600.		
14 ^e	Angleterre, team B,	—	800.		
15 ^e	Allemagne, team A,	—	1026.		
16 ^e	Italie, team A,	—	1200.		
17 ^e	Espagne, team A,	—	2231.		
18 ^e	Espagne, team B,	—	2314.		

Prix du constructeur (team intact).

Matchless, Jawa 7 et 2, CZ 1 et 2, Royal-Enfield, Ariel, Gilera 1, 2 et 3

CONSIDÉRATIONS

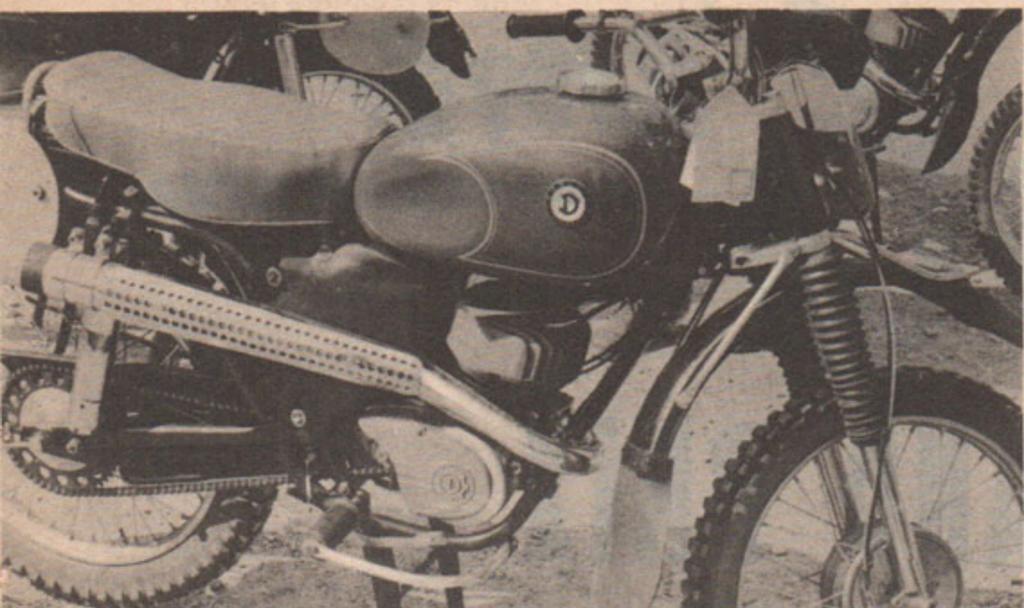
TECHNIQUES



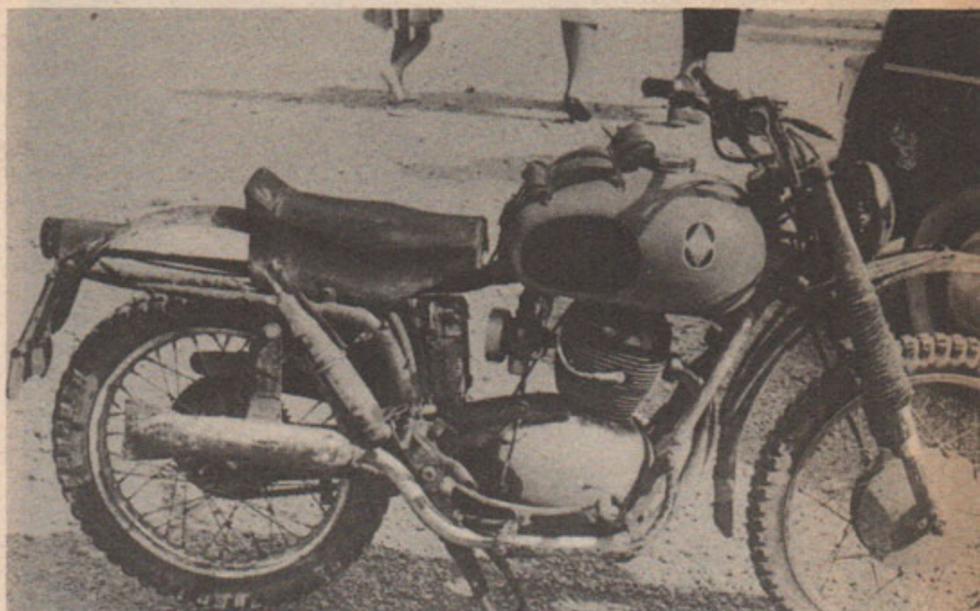
Gilera 250. Notez l'étrier de raidissement monté sur la fourche télescopique. La chambre à air de secours occupe une position pour le moins inattendue.



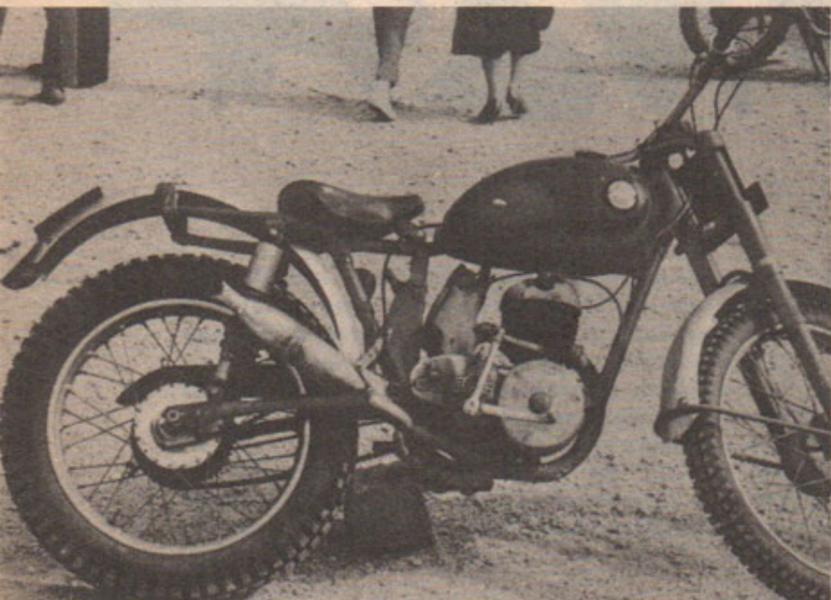
Le guidon haut et large est de rigueur : ici la Jawa 175.



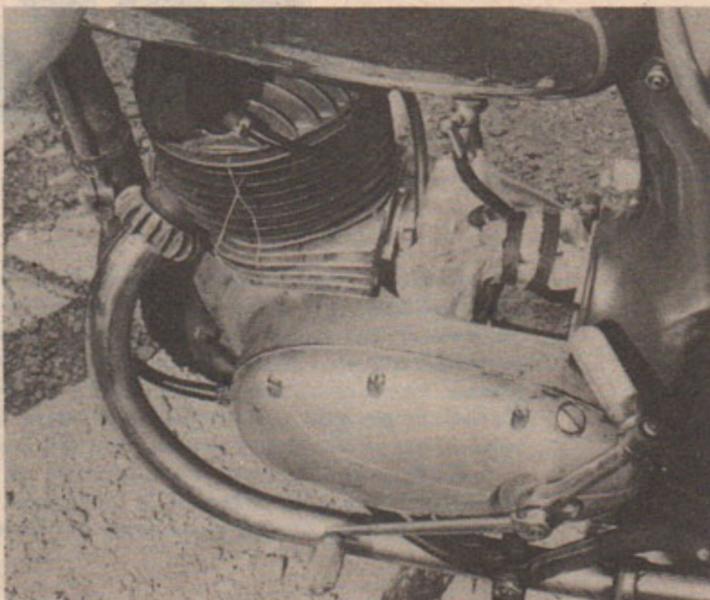
La 125 hongroise Danuvia. La culasse du deux temps qui équipe cette machine est très importante. Le carter de chaîne secondaire est « amputé » de sa face extérieure.



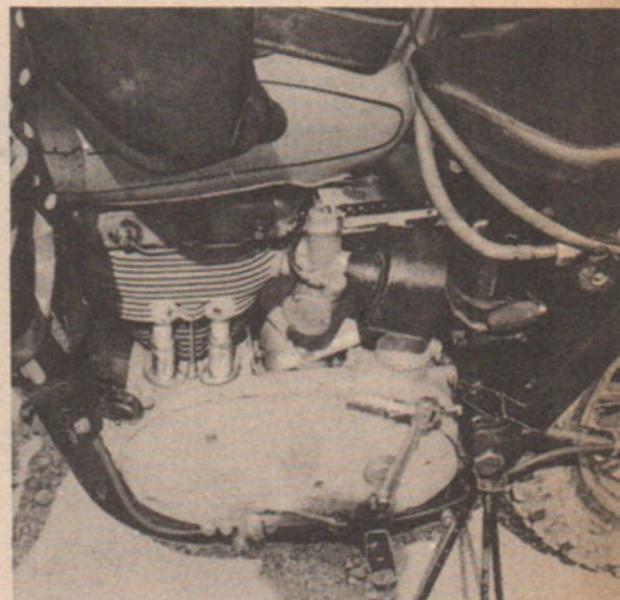
La 175 Gilera, de l'équipe italienne, est la synthèse de la machine type I.S.D.T.



Une Dot de série : la principale déficience venait des freins qui, s'ils conviennent à l'usage trial pur, sont inappropriés au dur service exigé par les Six Jours.



Pour des raisons d'accessibilité, le capotage du carburateur a été démonté et remplacé pour un sac en nylon.



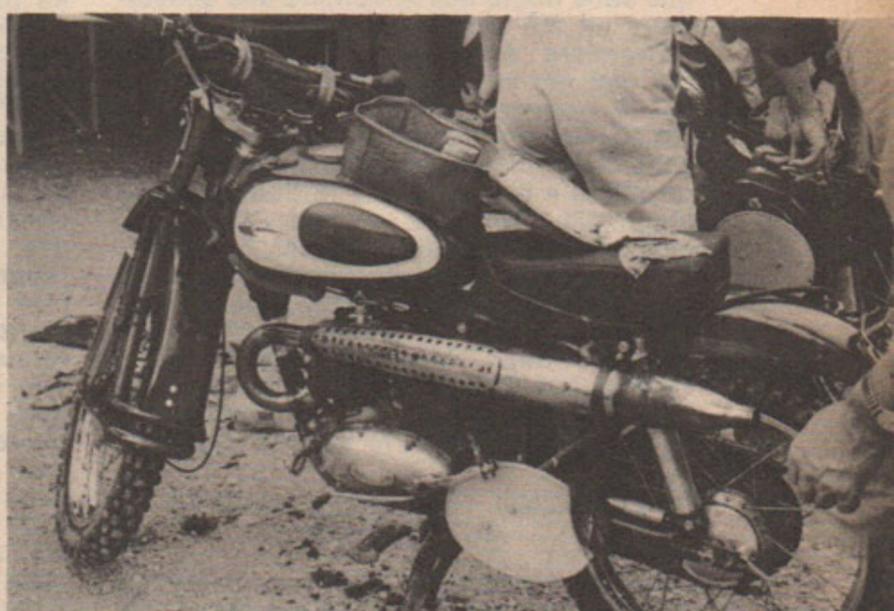
La Sanglas 500: le filtrage de l'air a été insuffisamment étudié.



Fourche et frein avant de la Greeves : les ailettes radiales que l'on voit sur le tambour ont prouvé leur efficacité aux « basses » vitesses. Les bras de la fourche sont montés sur silent-blocs, les amortisseurs sont logés dans les tubes de fourche.



La 250 Greeves : cadre-poutre en alliage léger embouti de profil I. Le moteur Villiers est équipé d'un cylindre spécial signé Mahle.



KTM est une petite marque autrichienne qui produit des machines très soignées comme le prouve notre cliché. Seul le diamètre des roues ne semble pas convenir à l'usage attendu !



Les organisateurs italiens savent bien faire les choses. Voici une reproduction de la plaquette-souvenir offerte par le Comité d'Organisation à M. Couturier pour sa collaboration technique et sportive.

36^{ème} GRAND PRIX DES NATIONS MONZA

Les Championnats du Monde se sont terminés avec le trente-sixième Grand Prix des Nations, qui s'est disputé comme chaque année sur l'autodrome de Monza. Avant de passer au récit des courses proprement dites, nous voudrions formuler quelques considérations. Remercions tout d'abord M. Couturier, auquel nous devons de nombreux renseignements recueillis de visu. Remercions également M. le Directeur de Motociclismo qui nous a fait parvenir les clichés qui figurent dans ces pages, nous sortant ainsi d'un cruel embarras dû à un accident technique stupide.

Enfin, soulignons l'amabilité et l'esprit sportif de MM. Lurani Cernuschi et Colombo qui ont réservé le meilleur accueil aux représentants et coureurs français, notamment en ce qui concerne M. Couturier et l'international bien connu J. Insermini.

C'EST devant un public bien clairsemé (mais dont nous nous contentions volontiers à... Montlhéry), que débute la première épreuve du Grand Prix des Nations à Monza. Le fait que les titres de champions du monde soient déjà attribués, que Gilera, Guzzi et Mondial ne soient pas présents, explique sans doute que le nombre des spectateurs ait été largement inférieur à 30 000.

Première épreuve donc : celle des 125 cm³ qui voit au départ 25 pilotes qui ont à couvrir 18 tours du circuit, soit 103,500 km. Parmi ces pilotes, nous trouvons deux officiels MV (Provini et Ubbiali), un pilote « protégé » par la Fédération et disposant d'une MV d'usine (Vezzalini), cinq officiels Ducati (Gandossi, Spaggiari, Villa, Taveri et Chadwick) et des « privés » avec des Mondial, des Paton, des Ducati, des MV. Parmi ces pilotes privés, nous trouvons deux de nos compatriotes : Lesage sur Ducati et Jacquier-Bret sur Mondial. Deux MZ d'usine (Degner et Fuegner) complètent le lot des partants.

LES CINQ PREMIÈRES PLACES AUX DUCATI

Dès le départ il est clair que les Ducati entendent mener la vie dure aux MV. C'est

en effet Spaggiari qui passe en tête au premier tour, devant Gandossi, Provini et Ubbiali. Les autres, emmenés par Taveri et Chadwick, sont déjà distancés. Provini engage alors la lutte avec Gandossi mais pas pour longtemps, puisqu'il est contraint à l'abandon au quatrième tour. Avant lui avaient déjà abandonné Lesage et Pionava au premier tour et Degner au troisième. Au cinquième tour les positions sont les suivantes : en tête Spaggiari, puis Gandossi à 1" 8/10, Ubbiali à 2" 2/10, Taveri à 17", Chadwick à 17" 6/10. En fait, la course est déjà jouée en faveur de Spaggiari qui augmente régulièrement son avance et, au douzième tour, l'abandon d'Ubbiali consacrera définitivement la suprématie des Ducati. L'intérêt de la course se reporte alors sur l'excellent retour de Villa (qui pilote la toute nouvelle Ducati bicylindre dont nous parlerons plus loin), retour qui lui permet bientôt de s'assurer une troisième place qu'il conservera jusqu'à l'arrivée. Sur la ligne, Chadwick réussit à prendre le meilleur sur Taveri pour la quatrième place. Notre compatriote Jacquier-Bret avait abandonné au huitième tour. Les cinq Ducati terminent dans le même tour, tous les autres concurrents étant doublés. Premier « privé » : le Sarrois Scheidhauer sur Ducati.

COMMENTAIRES

Les Ducati avaient déjà prouvé au cours de la saison qu'elles pouvaient être des rivales dangereuses pour les MV. Monza a amplement confirmé ces ambitions : cinq machines au départ et cinq à l'arrivée aux cinq premières places. On ne peut faire mieux. Les MV peuvent invoquer la malchance, mais il est plus probable que les « mécaniques » du comte Agusta sont fatiguées et ont besoin d'une sérieuse mise au point. En fait, au moment de leur abandon, Provini et Ubbiali étaient déjà battus.

Du point de vue des pilotes, la confirmation des deux jeunes espoirs italiens Spaggiari et Gandossi est cette fois indiscutable.

Dans cette course, l'ingénieur Taglioni avait « lâché » sa toute dernière création : la Ducati vertical twin desmodromique qu'il avait confiée à Villa en lui recommandant de ne pas forcer. Cette machine, qui développe actuellement 17 cv à 13 000 t/m n'est pas encore tout à fait au point : elle doit en effet pouvoir atteindre, selon des « indiscretions », 20 cv à 15 000 t/m. Le moteur est une longue course : 42 mm d'alésage pour 45 mm de course. La distribution est commandée par une cascade

d'engrenages. Les débuts de cette machine, dont on parlait depuis un certain temps, sont des plus prometteurs.

Sur la piste de Monza, les deux-temps MZ — dont l'ensemble de la saison a été excellent — ont été prises de vitesse par les quatre-temps et Fuegner ne termine que septième, devant tous les privés.

Les records précédents, aussi bien sur la distance que sur le tour, n'ont pas été battus et restent en possession d'Ubbiali sur MV pour le premier (moyenne 160,728 km/h contre 155,827 km/h pour Spaggiari), et de Provini sur Mondial pour le second (moyenne 164,925 km/h contre 157,774 km/h pour Spaggiari).

NOUVELLE VICTOIRE DE SURTEES EN 350 cm³

Les concurrents sont peu nombreux au départ de la course réservée aux 350 cm³ : 13 en tout, dont les deux officiels MV, Surtees et Hartle. Les autres sont tous des « privés », pilotant sept Norton : Duke, Anderson, Collot, Taveri, Chadwick, Insermini et Gorini; trois AJS : Brown, Facchinelli et Pesi; une NSU : Heck. L'épreuve se déroule sur 27 tours, soit 155,250 km.

Le film de la course ne réserve que peu de « suspense », étant donné la supériorité des deux MV. Surtees est tout de suite en tête et prend 5" à Hartle dès le premier tour. Cette avance ne fera que s'accroître au fil des tours et c'est avec 28" qu'il battra en définitive son coéquipier, tous les autres concurrents étant doublés. C'est donc la lutte entre les pilotes privés qui donne un peu d'intérêt à cette compétition. Au cinquième tour, Taveri, Anderson et Duke passent « dans un mouchoir ». Anderson et Duke, après l'abandon de Taveri au douzième tour, se livrent une bataille acharnée pour la troisième place, bataille qui semble devoir tourner à l'avantage d'Anderson. Mais dans le dernier tour Duke attaque et passe.

Collot, après un arrêt au sixième tour, est contraint à l'abandon au huitième. Insermini doit défendre sa septième place jusque sur la ligne, contre l'Allemand Pesi : c'est d'une roue qu'il l'emportera en définitive, après avoir fourni une belle prestation.

COMMENTAIRES

Peu de choses à dire sur cette course trop manifestement dominée par les MV d'usine. Aucune nouvelle machine n'était au départ. Tout au plus peut-on noter la confirmation du retour en forme de Duke, pour qui la fin de saison a été nettement plus favorable que le début.

Aucun record battu dans cette catégorie. Sur la distance, il reste la propriété de Mac Intyre (Gilera) avec une moyenne de 180,063 km/h, Surtees ayant réalisé cette année 173,253 km/h. Sur le tour, c'est Liberati (Gilera) qui conserve son bien avec 184,821 km/h contre 174,978 km/h pour Surtees cette année.

SURPRENANTE VICTOIRE DES MORINI EN 250 cm³

Cette fois, il s'agit pour les pilotes de couvrir 22 tours, soit 126,500 km. Il y a 27 concurrents dont de nombreux pilotes d'usine. Trois pilotes pour MV : Ubbiali, Provini, Libanori. Quatre sur Adler : Falk, Beer, Luttenberger, Lohman. Trois pour MZ : Degner, Fuegner, Taveri (dont ce sera la troisième course de la journée). Trois pour Morini : Mendogni, Zubani et

Masetti. Trois pilotes disposent de Guzzi personnelles, sept de NSU, deux de Mondial (dont notre compatriote Jacquier-Bret), un d'une DKW et un d'une CM.

Le déroulement de cette course a été des plus intéressants. C'est Mendogni qui part le plus rapidement et prend le commandement qu'il n'abandonnera d'ailleurs plus jusqu'à l'arrivée. Derrière lui, mais pas très loin, se forme un petit groupe de trois coureurs qui se suivent roue dans roue : Ubbiali, Provini et Zubani. Ces quatre hommes creusent un écart de plus en plus grand avec leurs suivants qui sont emmenés par Degner. Positions au cinquième tour : en tête Mendogni; à 3" Provini; à 3" 5/10 Zubani; à 4" 5/10 Ubbiali; à 18" Degner. Dale, Jacquier-Bret, Masetti, Taveri, Kassner, ont déjà abandonné. Provini est le plus tenace dans la poursuite de Mendogni, tandis que Zubani et Ubbiali se surveillent. Degner, abandonnant au sixième tour, laisse sa place à Wheeler. Positions au dixième tour : toujours Mendogni en tête, suivi à 7" environ par Provini, Ubbiali et Zubani en paquet, à 40" environ par Wheeler. Fuegner, Libanori et Keck ont abandonné. Au douzième tour, Provini ne passe plus et Mendogni augmente de plus en plus son avantage. Positions au quinzième tour : Mendogni, puis Ubbiali à 8", suivi de très près par Zubani, Wheeler est à plus de 2'30" et Beer à 2'41". La course est jouée pour Mendogni, mais l'incertitude règne encore en ce qui concerne la seconde place pour laquelle cependant Ubbiali, pilote plus expérimenté, est considéré comme favori. Derrière, Wheeler est obligé de s'arrêter à son stand, perdant ainsi le bénéfice de sa belle course et c'est Beer qui s'installe à la quatrième place.

Et c'est l'arrivée : Mendogni gagne avec plus de 16" d'avance. Pour la seconde place, Ubbiali « emmène le sprint » devant Zubani et se rabat vers la corde pour décoller son rival, mais ce dernier, qui a

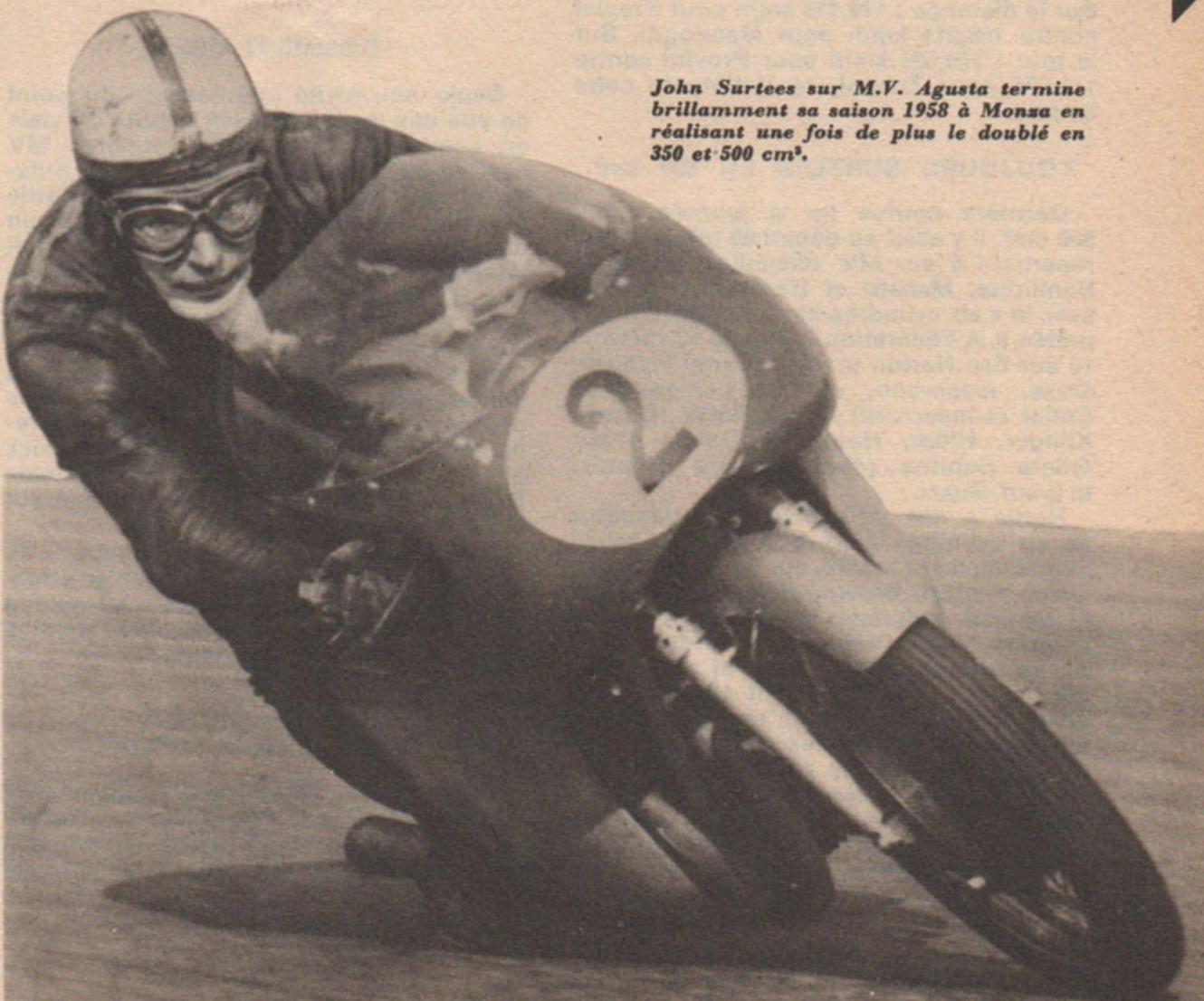
compris la tactique d'Ubbiali, sort de son sillage assez tôt pour venir battre Ubbiali d'une roue au centre de la piste. Très belle arrivée et très bel exploit de Zubani : il n'est pas donné à tout le monde de pouvoir battre un vieux renard comme Ubbiali au sprint. Derrière, arrivent avec au moins un tour de retard : Beer, Auten-gruber (qui est le premier des « privés » avec sa NSU), Falk, etc.

COMMENTAIRES

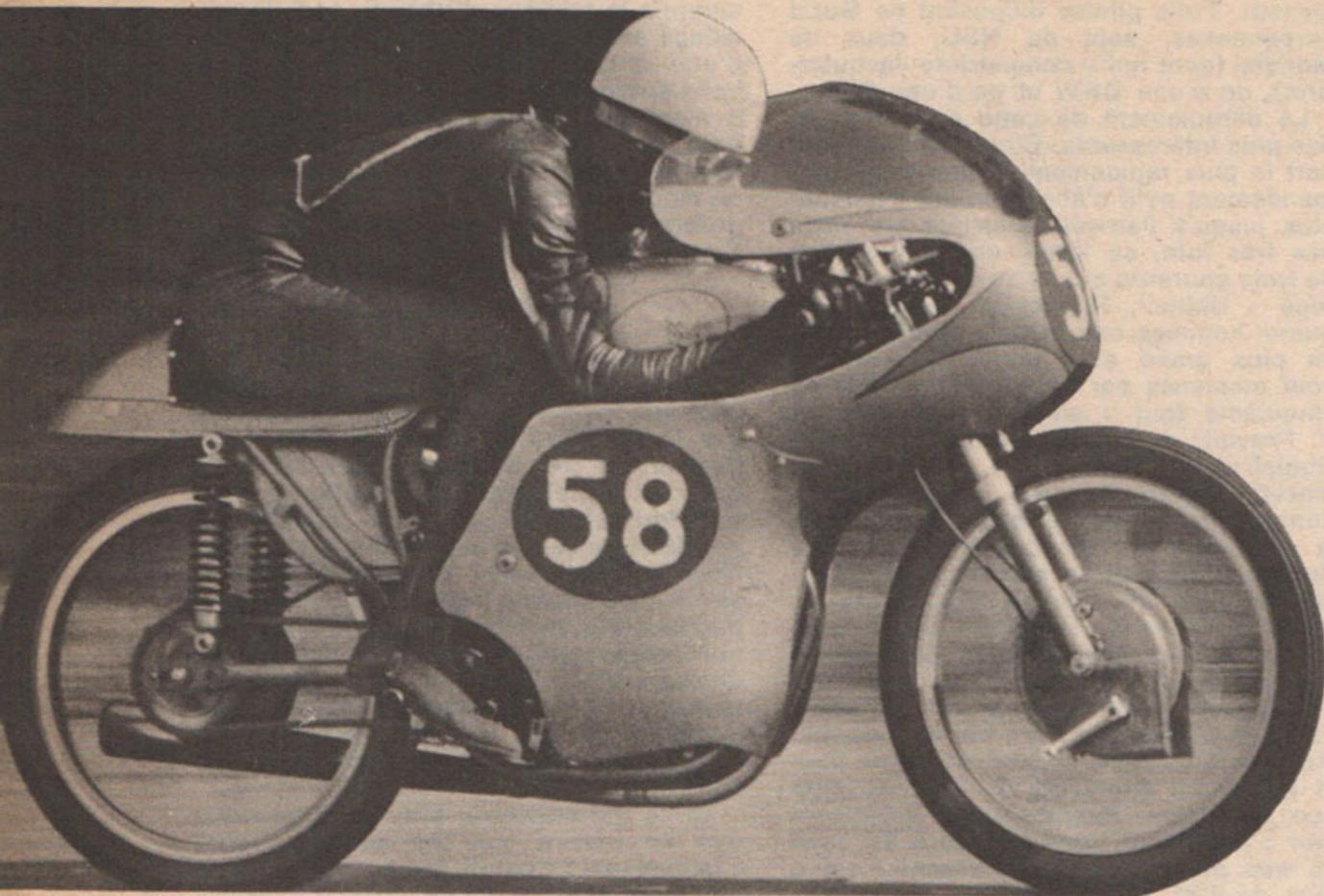
La victoire des Morini est certainement la grosse surprise de la journée, d'autant plus que les MV ont été battues tout à fait « à la régulière », malgré l'abandon de Provini qui ne semblait guère avoir de chances de rejoindre Mendogni. Quelles transformations a subies cette machine qui en début de saison avait fait montre d'une fragilité inquiétante ? Il est difficile de le savoir. Le moteur est un monocylindre double arbre, à commande par engrenages qui développerait environ 32 cv. La machine dispose d'une boîte de vitesses à six rapports. La saison étant maintenant terminée, il faudra attendre l'an prochain pour avoir confirmation de cette excellente performance.

En ce qui concerne MV, nous pouvons dire ici encore que les machines sont « fatiguées » : c'est du moins la conviction du comte Agusta qui devra faire travailler ses techniciens cet hiver s'il entend conserver ses titres de Champion du Monde en 125 et 250 cm³. Ces « travaux » seraient-ils déjà commencés ? Selon certains confrères italiens (qui n'ont pas pu d'ailleurs vérifier ces bruits), il semblerait que la 250 cm³ confiée à Libanori ait été une toute nouvelle machine à injection directe et triple allumage. Elle n'a malheureusement tourné que pendant quelques tours.

Excellente prestation d'ensemble des petites deux-temps Adler, qui ont toutes terminé l'épreuve, prenant même la quatrième place avec Beer. Aucune MZ par



John Surtees sur M.V. Agusta termine brillamment sa saison 1958 à Monza en réalisant une fois de plus le doublé en 350 et 500 cm³.



Dans un style impeccable, Emilio Mendogni emmène la nouvelle 250 Morini vers une éclatante victoire.

contre n'a terminé l'épreuve, malgré l'apport de Taveri. Enfin, belle course de la NSU du privé Autengruber.

Mendogni, qui remporte à cette occasion sa première grande victoire en compétition internationale, reste assez loin des records établis les années précédentes et qui restent la propriété de Provini sur Mondial, aussi bien sur la distance que sur le tour. Sur la distance : 176,115 km/h pour Provini contre 168,211 km/h pour Mendogni. Sur le tour : 179,531 km/h pour Provini contre 171,074 pour Zubani, révélation de cette course.

TOUJOURS SURTEES EN 500 cm³

Dernière course de la journée : les 500 cm³. Il y avait au départ 26 pilotes ainsi répartis : 4 sur MV officielles (Surtees, Bandirola, Masetti et Hartle, ce dernier avec la « six cylindres »); 1 sur MV d'usine prêtée à la Fédération Italienne (Cantoni); 10 sur des Norton privées (parmi lesquels Duke, Anderson, et nos compatriotes Collot et Insermini); 5 sur BMW (Brown, Klinger, Hiller, Huber et Dale); 4 sur Gilera Saturno (dont Alfredo Milani); et 2 sur Guzzi.

Hartle a des difficultés pour démarrer sa six cylindres alors que Surtees prend immédiatement la tête, suivi par Bandirola, Dale, Venturi, Brown, Anderson, Klinger et Masetti. Insermini passe en douzième position. Mais Venturi ne tarde pas à occuper la deuxième place et peu à peu les positions se stabilisent alors que les abandons se succèdent rapidement. Au cinquième tour Surtees précède Venturi de 11", Bandirola de 18", Masetti de 18", Dale de 19". Derrière, Hartle continue sa course poursuite, rejoint puis dépasse Dale et Bandirola, mais il sera contraint à l'abandon au vingtième tour, ainsi d'ail-

leurs qu'Insermini et Milani. Abandonnant encore, peu après, Anderson et Campanelli. Les positions de tête ne changent plus jusqu'à la fin et c'est sans émotion que se termine cette course malgré la bataille que livre Duke à Chadwick pour la sixième place. Trois coureurs seulement terminent dans le même tour : Surtees, Venturi et Masetti.

COMMENTAIRES

Seule nouveauté intéressante du point de vue des machines : les débuts officiels en compétition de la six cylindres MV confiée à Hartle, débuts prometteurs puisqu'au moment de son abandon Hartle occupait la quatrième place malgré un départ très mauvais. Toujours en ce qui concerne les « mécaniques », il semble que Hiller ait essayé pendant les entraînements une nouvelle BMW d'usine qui n'avait pas donné entière satisfaction, puisqu'il disputa l'épreuve sur sa machine personnelle. A noter que si Dale est le premier « privé » (il s'accommode maintenant fort bien de sa BMW), c'est Chadwick qui classe la première monocylindre (mais Duke a eu des ennuis de lubrification sur la fin de la course).

Enfin, signalons la réconciliation du tandem Masetti-Agusta, le premier effectuant une excellente « rentrée » au guidon de la quatre cylindres. Collot termine l'épreuve en treizième position.

ENCORE DUCATI EN CATÉGORIE SPORT

Cette année, l'épreuve des sides avait été remplacée par une épreuve réservée aux 175 cm³ sport. On peut évidemment le regretter pour les sides, mais il est

certain que cette initiative n'était pas dénuée d'intérêt. Les concurrents qualifiés étaient au nombre de 35. Le départ est donné comme pour les courses automobiles, les pilotes étant alignés sur la piste du côté opposé à celui réservé aux machines. Départ spectaculaire certes, mais quelque peu irrégulier, donnant lieu à de nombreuses contestations. Quoi qu'il en soit, c'est Villa sur une Ducati simple arbre qui prend rapidement la tête et qui se détache de plus en plus de ses adversaires. Derrière, cependant la course est de toute beauté entre un groupe de six concurrents qui ne se départageront que dans la dernière ligne droite, la décision finale ayant toutefois été faussée par les zigzags impressionnants de certains concurrents. C'est finalement Muscio (un des meilleurs... zigzagueurs) sur Motobi qui l'emporte devant Sala, également sur Motobi. Le second et le septième ne sont séparés que par... 5/10 de seconde. Sans commentaire.

Le fait marquant de cette course, c'est évidemment tout d'abord la nette victoire de Villa à 143,005 de moyenne, pulvérisant le record établi l'an dernier par Perfetti sur Bianchi : 131,604 km/h. C'est ensuite le remarquable comportement de l'équipe Motobi — marque fort peu connue en compétition — qui classe dans les dix premiers les cinq machines qu'elle avait au départ. C'est enfin le grand nombre de participants, qui confirme le succès de la « formule 3 » en Italie, et l'intérêt qu'a pris le public au déroulement de cette course extrêmement spectaculaire.

ET POUR L'ANNÉE PROCHAINE ?

Le rideau est donc ainsi tombé sur les Championnats du Monde 1958. A leur palmarès s'inscrivent les noms de Ubbiali

(125 cm³) sur MV devant Gandossi sur Ducati, de Provini (250 cm³) sur MV devant Fuegner sur MZ (mais oui!), de Surtees (350 cm³) sur MV devant Hartle sur MV également, ce duo remportant également les deux premières places en 500 cm³, de Schneider (side) sur BMW devant Camathias également sur BMW. Pour le Championnat du Monde par marques, MV remporte les quatre titres en solo, battant Ducati en 125 cm³, N.S.U. en 250 cm³, Norton en 350 et 500 cm³. BMW remporte facilement le titre en side, battant Norton d'assez loin.

Que nous réserve l'année prochaine? Il est sans doute bien tôt pour l'écrire. Beaucoup de bruits circulent, la plupart ayant pris naissance à Monza comme d'habitude. On parle d'une nouvelle MV 125 cm³ desmodromique, sans oublier la 250 cm³ à injection dont nous avons parlé plus haut. Il est question aussi des débuts de Ducati en 250 cm³ avec une machine entièrement nouvelle. Dans cette même catégorie, on parle toujours du retour possible de Benelli, mais ce bruit court déjà depuis longtemps. Et puis il reste encore la nouvelle BMW essayée par Hiller à Monza.

Côté pilotes, il ne serait pas étonnant que Duke débutât l'an prochain au guidon de la 250 cm³ Morini (il l'a d'ailleurs essayée à Monza). On dit même que Kavanagh viendrait l'aider dans cette nouvelle tâche. Masetti, après sa belle course et s'il achète une conduite, pourrait retourner chez MV. Mais la nouvelle la plus surprenante est bien celle du nouveau contrat qui lierait les destinées de Mac Intyre à celles de... Gilera. Cette dernière usine, songerait, semble-t-il, à retourner à la compétition en 1960, année qui doit théoriquement voir l'abolition des 500 cm³.

Mais tout ceci est encore bien vague et nous avons encore devant nous l'hiver et le printemps pour en apprendre davantage.

P.C.

CLASSEMENTS

125 cm³. — 1. Spaggiari (Italie), Ducati, les 103,500 km à la moyenne de 155,827 km/h; 2. Gandossi (Italie), Ducati, à 16" 1/10; 3. Villa (Italie), Ducati, à 1' 09" 6; 4. Chadwick (Grande-Bretagne), Ducati, à 1' 13" 9; 5. Taveri (Suisse), Ducati, à 1' 14" 4; 6. Vezzalini (Italie), MV, à un tour.

Meilleur tour : Spaggiari, à 157,775 km/h de moyenne.

250 cm³. — Mendogni (Italie), Morini, les 126,500 km à la moyenne de 168,211 km/h; 2. Zubani (Italie), Morini, à 16" 3/10; 3. Ubbiali (Italie), MV, à 16" 3; 4. Beer (Allemagne), Adler, à un tour; 5. Auten-gruber (Allemagne), NSU, à un tour; 6. Falk (Allemagne), Adler, à un tour.

Meilleur tour : Zubani, à 171,074 km/h de moyenne.

350 cm³. — 1. Surtees (Grande-Bretagne) MV, les 155,250 km à la moyenne de 173,253 km/h; 2. Hartle (Grande-Bretagne), MV à 28" 2/10; 3. Duke (Grande-Bretagne), Norton, à un tour; 4. Anderson (Grande-Bretagne), Norton, à un tour; 5. Chadwick (Grande-Bretagne), Norton, à un tour; 6. Brown (Australie), AJS, à deux tours.

Meilleur tour : Surtees, à 174,987 km/h de moyenne.

500 cm³. — 1. Surtees (Grande-Bretagne) MV, à la moyenne de 184,285 km/h; 2. Venturi (Italie), MV, à 1' 19" 9/10; 3. Masetti (Italie), MV, à 1' 51" 5; 4. Dale (Grande-Bretagne), BMW, à un tour; 5. Bandirola (Italie), MV, à un tour; 6. Chadwick (Grande-Bretagne), à un tour.

Meilleur tour : Surtees, à 186,654 km/h de moyenne.

175 cm³ Sport. Formule 3. — 1. Villa, sur Ducati, les 103,500 km à la moyenne de 145,005 km/h; 2. Muscio, sur Motobi, à 47" 4/10; 3. Sala, sur Motobi, à 47" 5; 4. Tassinari, sur Morini, à 47" 6; 5. Campanelli, sur Motobi, à 47" 7; 6. Manganelli, sur Parilla, à 47" 9; 7. Ambrosi, sur Motobi, à 48".

Meilleur tour : Villa, à 146.083 km/h de moyenne.



Bruno Spaggiari, vainqueur de la catégorie 125 cm³, ne cache pas sa joie ainsi qu'Alberto Gandossi, second artisan du triomphe de la Ducati.

les garanties voulues pour que nos épreuves, officielles ou pas, se déroulent dans toutes les conditions de régularité, de sécurité indispensables.

★

On a vu à plusieurs reprises cette année, dans des épreuves « privées », des pilotes changer de machine avec ou sans l'assentiment de leurs camarades. C'est pourquoi il nous semble utile de préciser que tout changement de moto est interdit après que la vérification en a été effectuée, sauf bien entendu décision du directeur de course et d'un commissaire sportif. Autre question, parfois négligée elle aussi : dans toutes les courses, la participation à l'entraînement est obligatoire et le circuit doit, en conséquence, être ouvert aux coureurs le matin de l'épreuve et pour une durée de trois heures au minimum.

Les primes de déplacement et de séjour telles qu'elles sont établies pour les épreuves des Championnats de France constituent côté épreuves non officielles des maxima que les organisateurs n'ont pas le droit de dépasser mais qu'ils ne sont pas tenus d'observer strictement non plus, étant parfaitement libres, en raison même de l'imprécision des textes sur ce point, de n'offrir aucune prime de déplacement. Il va de soi qu'il y a là une très fâcheuse lacune ; si l'on veut obtenir des

organisateur qu'ils renoncent enfin à s'abandonner au système défendu de la prime de départ, si l'on entend que les coureurs eux-mêmes cessent de solliciter de leur côté ces primes de départ interdites par la Fédération, il faut au moins qu'une tarification, applicable à toutes les épreuves des catégories données, soit enfin promulguée. Dans l'état actuel des choses, c'est peut-être là la plus grande faiblesse d'un règlement général par ailleurs assez bien compris.

Puisque nous sommes dans les questions d'argent, et pour en revenir aux seules épreuves des Championnats de France, catégorie Nationale, il est bien entendu que si les organisateurs des différentes courses éliminatoires doivent accepter tous les engagés (première journée), ou les trente qualifiés (seconde journée), les indemnités de déplacement ne seront dues qu'aux pilotes retenus pour les courses suivantes, soit donc les trente qualifiés à l'issue de la première journée éliminatoire, ou les quinze qualifiés aux termes de la seconde journée éliminatoire.

EN DÉFINITIVE, DU BON TRAVAIL

Au travers des dispositions nouvelles applicables à la saison 1959, plus particulièrement en ce qui concerne les Championnats de France, nous pouvons dire que la sous-commission de moto-cross a

sérieusement perfectionné le règlement qu'elle s'attache à constituer depuis quelques années.

Les modalités tendant à assainir la délinquance des licences, à clarifier le championnat de seconde catégorie, et à donner toute l'extension possible sur le plan régional au championnat des petites cylindrées, répondent effectivement à des nécessités clairement dégagées au cours de la saison écoulée, et s'il reste encore beaucoup à dire, beaucoup à faire, un nouveau pas ne vient pas moins d'être franchi.

Cependant, de gros problèmes n'ont pas été abordés jusqu'ici, dont nous citerons pour mémoire l'allègement et une meilleure répartition du nombre des épreuves inscrites à notre calendrier, la participation effective et non symbolique d'un ou deux représentants des coureurs aux travaux de la sous-commission, les conditions dans lesquelles les clubs peuvent organiser sans avoir un centime en caisse, etc.

Nous espérons pouvoir un jour prochain revenir longuement sur ces aspects encore négligés de la réglementation du moto-cross, pensant qu'à les bien définir nous obtiendrons que la sous-commission de moto-cross de la F.F.M. leur accorde autant d'intérêt qu'elle en a témoigné envers les thèmes que nous venons d'analyser.

Jos de JONGH.

LE ZUNDAPP

Pour les uns... comme pour les autres

C'EST par ce slogan que la firme Zündapp nous annonce la commercialisation de ce nouveau scooter. Par la même occasion, la direction des Etablissements Zündapp nous prie de communiquer l'information suivante :

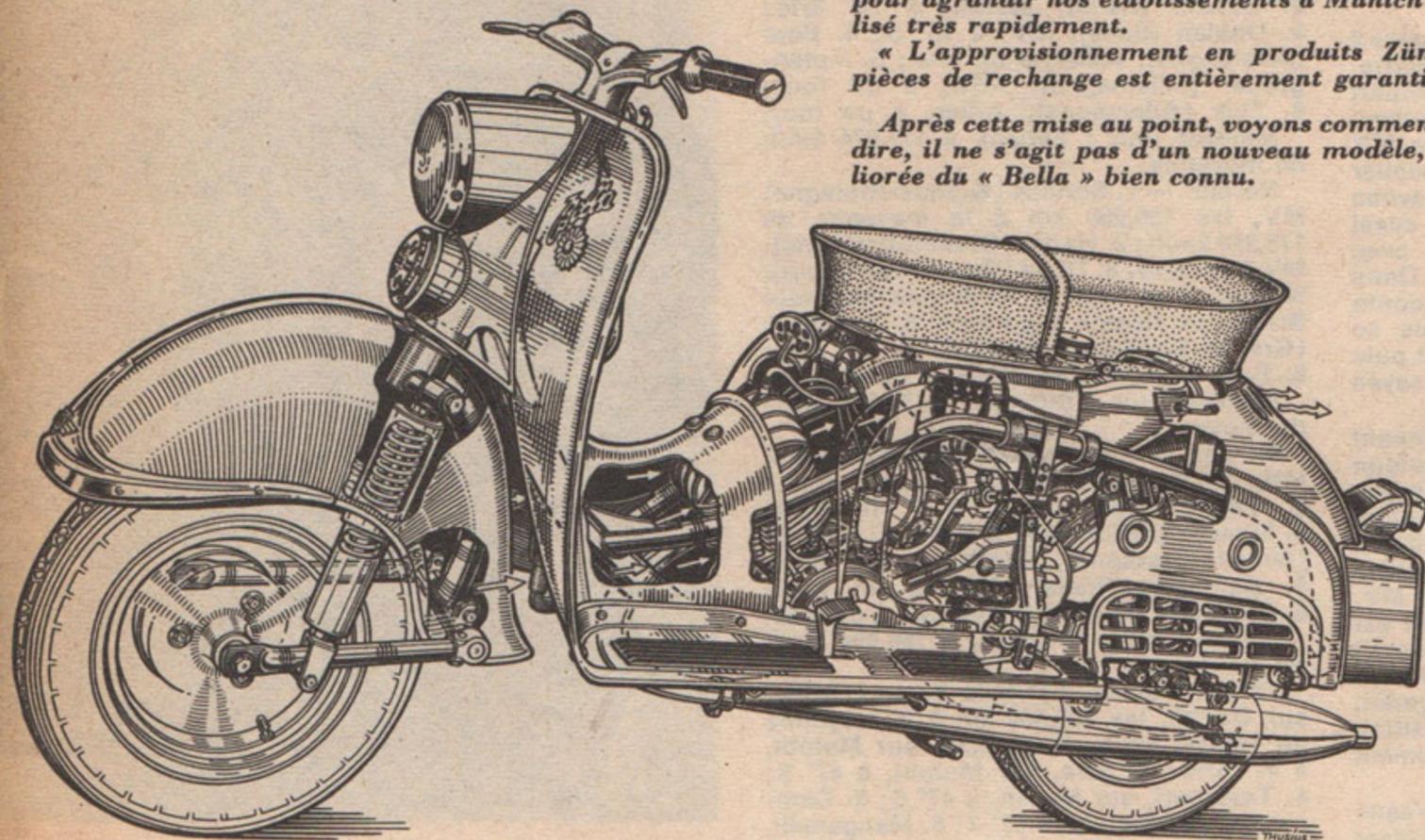
« Par la mise en service avant la date prévue d'un nouveau bâtiment de fabrication, les scooters Zündapp peuvent déjà être fabriqués à Munich dès le 1^{er} octobre 1958.

« Le transfert d'autres sections de Nüremberg à Munich se poursuit activement.

« Avec l'accord de la maison Bosch, la production de la voiturette Janus continuera jusqu'à nouvel ordre à Nüremberg. Un nouveau projet de construction pour agrandir nos établissements à Munich sera mis en œuvre sous peu et réalisé très rapidement.

« L'approvisionnement en produits Zündapp aussi bien complets qu'en pièces de rechange est entièrement garanti. »

Après cette mise au point, voyons comment se présente le « Bella 204 ». A vrai dire, il ne s'agit pas d'un nouveau modèle, mais d'une version revue et améliorée du « Bella » bien connu.



BELLA

204

MOTEUR

Il s'agit d'un monocylindre deux temps super-carré de 64 mm d'alésage pour une course de 62 mm, soit une cylindrée de 198 cm³.

Avec un taux de compression de 6,4 à 1, ce moteur développe 12 cv à 5 400 t/m, soit une puissance spécifique de l'ordre de 60 cv/l. Le couple maximum se situe à 4 300 t/m ; à ce régime, la valeur du couple atteint 1,8 m/kg.

Ce bloc moteur comporte une boîte de vitesses à quatre rapports commandés par sélecteur au pied. La transmission primaire s'effectue par une chaîne simple. Rapport de démultiplication primaire : 1,78 à 1. L'embrayage à disques multiples fonctionne dans l'huile.

La boîte de vitesses est du type à verrouillage à billes. Les rapports internes de boîte ont les valeurs suivantes : 1 (100 %), 1,405 (71,2 %), 1,964 (50,9 %) et 3,14 (31,8 %) à 1.

La transmission secondaire s'effectue par chaîne et la firme Zündapp livre deux rapports au choix suivant que la machine est prévue pour l'usage solo : rapport de démultiplication secondaire : 3 à 1 ou l'usage side, dans ce dernier cas, le rapport de démultiplication secondaire est de 3,44 à 1, ce qui donne les rapports finaux suivants :

Solo. 5,34-7,50-10,49-16,77 à 1.
Side. 6,12-8,60-12,02-19,22 à 1.

PARTIE CYCLE

Sur le Zündapp « Bella », nous trouvons un châssis tubulaire sur lequel sont fixés tous les organes qui entrent dans la construction du scooter.

La suspension avant est du type Earles, mais la réalisation de Zündapp a ceci de particulier que, d'une part, les bras de fourche sont remplacés par un tube unique de gros diamètre, d'autre part il n'y a qu'un seul élément de suspension télescopique muni d'un amortisseur hydraulique.

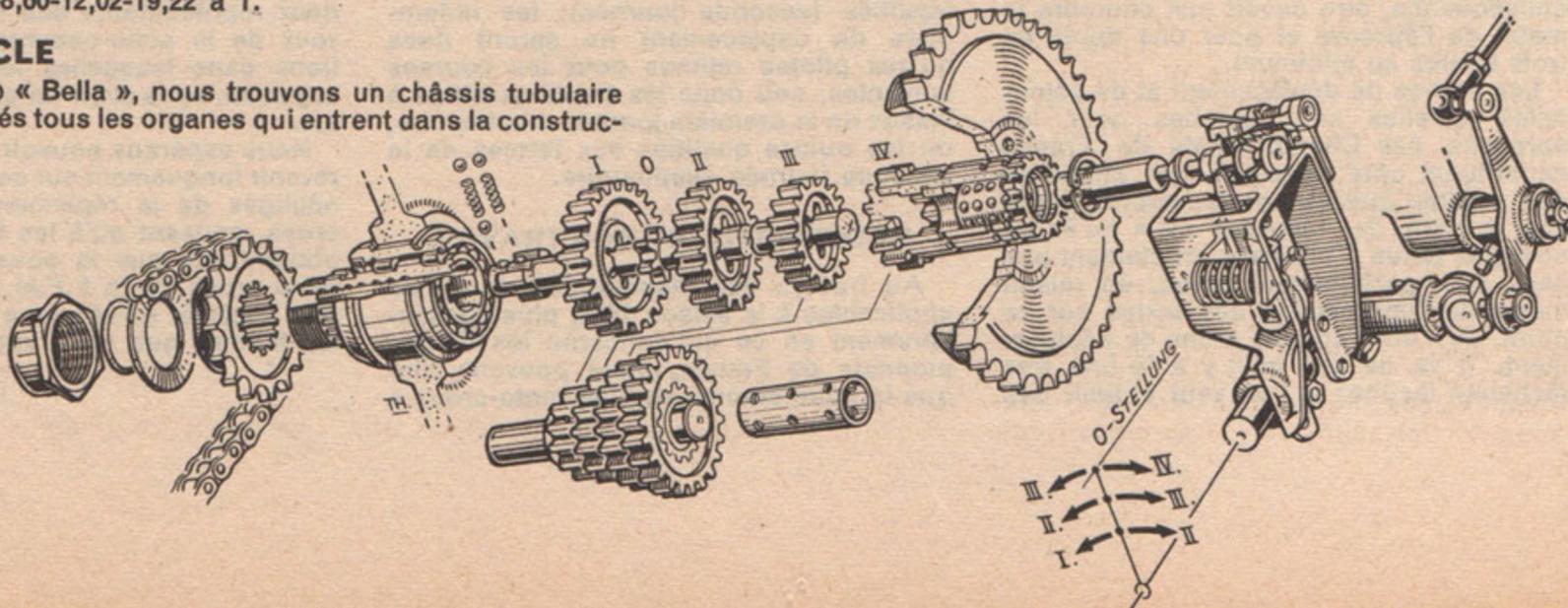
Si l'angle de la colonne de direction a une valeur très classique de 62,5°, la chasse par contre a une valeur assez élevée, de l'ordre de 90 mm. Le débattement de la suspension avant est de 143 mm.

La suspension arrière est du type oscillant : là encore, nous trouvons une conception un peu particulière en ce sens que le ressort est séparé de l'élément télescopique qui comporte l'amortisseur hydraulique. Débattement : 125 mm.

Les roues de 12" sont équipées de pneus de 3,50-12. Freins de 150 mm de diamètre ; largeur des garnitures : 25 mm.

Le réservoir d'essence situé sous la selle double a une contenance de 8,5 l, dont 1,7 l de réserve. Avec l'outillage complet et le réservoir plein, le « Bella 204 » accuse 146 kg sur la balance. La vitesse maximum indiquée par le constructeur est de 90 km/h en position assise.

J.-C. BARGETZI.



MOTO



CROSS

Cent fois sur le méfier...

LE RÈGLEMENT 1959 DE MOTO-CROSS

FAIT APPEL A DES SOLUTIONS NOUVELLES

DEPUIS quelques saisons, la commission de moto-cross de la F.F.M., présidée par M. Violet, s'est très sérieusement employée à mettre sur pied un règlement général des compétitions disputées en France dans la spécialité, et les éditions successives de cette réglementation ont régulièrement témoigné d'une réelle recherche des solutions idéales.

Sans doute, l'œuvre ainsi réalisée jusqu'à cette année n'est-elle pas sans laisser subsister un certain nombre de lacunes, sans encore prêter flanc à la critique. Mais, compte tenu du caractère statique qui semble être l'apanage des divers organismes fédéraux, il n'en est pas moins certain que la Commission de moto-cross mérite tous nos encouragements pour le bon travail qu'elle a accompli en faveur de l'organisation d'une discipline sportive que l'abandon où elle était antérieurement risquait de faire bientôt retomber au rang des attractions de plein air.

Voici quelques mois, un remaniement s'est opéré au sein même de la Fédération, M. Violet devenant président de la Commission sportive, nouvelle formule, qui se subdivisait alors en différentes sous-commissions dont, bien entendu, une sous-commission de moto-cross que

M. Barrouilhet (président de la Ligue motocycliste du Poitou) fut appelé à diriger.

Nous devons bien l'avouer, la prise de pouvoirs de M. Barrouilhet fut un peu tumultueuse et les milieux bien informés purent à ce moment-là nourrir quelques craintes quant à la reconduction des meilleurs principes définis précédemment. Heureusement, le nouveau responsable des destinées du moto-cross français sut rapidement tempérer une fougue excessive et, renonçant à bouleverser de fond en comble un règlement fruit de trois années d'efforts, se préoccupa bientôt de rechercher seulement et en bon accord avec les membres les plus qualifiés de la sous-commission, les moyens de faire meilleures encore les conditions dans lesquelles devront se dérouler les compétitions de la saison à venir.

Dans quelle mesure la sous-commission de moto-cross a-t-elle atteint ce résultat, c'est ce que nous essaierons de définir dans l'étude qui va suivre.

LE CHAMPIONNAT DE FRANCE INTERNATIONAL 1959

Il se disputera sur quatre manches comme en 1958, les dates et lieux de ces réunions n'étant pas encore fixés bien que

Dauphin de Robert Klym cette année' Guy Bertrand est sans conteste notre jeune numéro un. S'il parvient à discipliner son fougueux tempérament, s'il sait ne pas prendre plus de risques qu'il peut en assumer, il peut prétendre à la victoire dans notre plus importante compétition nationale.

le premier dimanche du mois soit en principe mis en avant par la sous-commission. Par contre, l'attribution des points dans chaque épreuve s'effectuera selon un processus nouveau, le vainqueur marquant 20 points, le second 19, etc, le dernier ayant encore 1 point et les absents éventuels 0 point. Autrement dit, système inverse du précédent puisque jusqu'ici le vainqueur d'une manche marquait un point alors que le dernier en totalisait 20 et les absents 21. Mais ce n'est pas tout en ce qui concerne ce cas précis : la quatrième et dernière manche, soit donc la manche finale, fera l'objet d'un décompte spécial à savoir 25 au premier, 24 au second, 23, et ainsi de suite jusqu'à 6 pour le dernier. Ceci afin de faciliter plus largement un départage éventuel de coureurs ex æquo ou classés à un point les uns des autres.

La durée de chacune des manches reste fixée à une heure minimum, la sous-commission ayant donc conservé la formule des manches uniques. Le titre ne pourra revenir qu'à un pilote ayant disputé trois manches au moins sur les quatre prévues et s'il y a des ex æquo à l'arrivée de la finale, ils seront départagés en fonction de leur classement dans cette dernière épreuve.

On le voit, tout ceci ne s'écarte guère de

ce que nous avons connu cette année, décompte des points mis à part et encore, car en fait la différence est ici plus apparente que réelle. Au surplus, les points que nous venons de considérer valaient d'être conservés dans leur aspect primitif à défaut d'adopter la formule de la manche en deux séries avec classement général par addition des points, départage éventuel selon les temps chronométrés, qui s'est révélée dans les Grands Prix comme étant une solution indiscutablement supérieure à toutes les autres, aussi bien pour les coureurs que pour les organisateurs et enfin le public. Il n'est d'ailleurs pas trop tard pour reconsidérer ce point de vue, et nous souhaitons que la sous-commission veuille bien examiner cette question avec toute l'attention désirable.

★

Mais revenons au règlement 1959, tel qu'il vient d'être promulgué. Il comporte en effet, en ce qui regarde le Championnat Inter, une très importante modification à laquelle ne manqueront pas d'applaudir tous ceux qui ont le souci de maintenir le moto-cross dans les strictes limites du sport. Le titre de Champion de France international sera disputé comme par le passé par vingt pilotes, soit donc les quinze premiers du palmarès 1958, auxquels s'ajouteront les cinq premiers du championnat de France 1958 des licenciés nationaux. Mais, et c'est là la grande nouveauté, les cinq derniers du championnat inter 1958, éliminés comme précédemment de la compétition Inter 1959, seront désormais appelés Inters seniors (en opposition aux vingt précédents qui, eux, posséderont une licence Inter expert).

Les Inters seniors ne pourront plus prétendre qu'aux primes de déplacement accordées aux pilotes de la catégorie nationale, et devront qui plus est disputer obligatoirement le championnat de France des licenciés nationaux, sous peine de se voir retirer leur licence Inter senior. Ces nouvelles dispositions laissent aux malchanceux du Championnat Inter expert la possibilité de se reclasser rapidement dans ladite catégorie, alors qu'elles écartent tout aussi rapidement de la licence internationale les pilotes qui ne se soucieraient pas de la mériter dans l'arène sportive.

En effet, la sous-commission de moto-cross s'est réservé le droit de retirer la licence Inter senior non seulement aux coureurs qui ne participeraient pas au championnat national, mais encore à ceux qui se classeraient médiocrement dans cette compétition, ou dont les performances dans l'année écoulée se révéleraient insuffisantes.

Un dernier mot ici : tous les licenciés internationaux qui ont obtenu leur licence en dehors du championnat de première catégorie, sur simple demande de leur part, comme ce fut le cas trop souvent dans les années passées, se verront automatiquement attribuer pour 1959 une licence Inter senior qui ne leur sera pas renouvelée en 1959 s'ils ne participent pas au Championnat de France national à venir. Voilà également une disposition dont le caractère de justice n'échappera à personne.

★

Nous terminerons ce paragraphe consacré au Championnat de France Inter 1959 par l'énumération de quelques points complémentaires :

Le classement final de cette compétition

sera effectué en tenant compte des trois meilleurs résultats obtenus par chacun des vingt participants ; les cinq premiers de ce championnat pourront être désignés pour porter nos couleurs dans le Grand Prix de France (le refus de participer à cette dernière épreuve comportant l'interdiction de courir ce même jour en France comme à l'étranger) ; enfin, les six hommes constituant l'équipe de France pour le moto-cross des Nations seront évidemment sélectionnés parmi les coureurs classés en tête du championnat Inter.

Aucun changement dans le barème des prix et des primes de déplacement ou de séjour, mais précisons que le calcul du kilométrage parcouru sera effectué d'après la carte Michelin, en partant du domicile du coureur et en allant jusqu'au terrain où se déroule l'épreuve.

LE CHAMPIONNAT DE FRANCE NATIONAL

Cette compétition, qui s'adresse essentiellement aux jeunes coureurs, dont certains assureront le renouvellement de nos pilotes de première catégorie, mérite tous les soins de la sous-commission, qui a voulu d'ailleurs cette année la définir plus complètement que par le passé et en faciliter l'accès à tous les coureurs, de quelque région qu'ils proviennent. Aussi, la formule en est-elle considérablement modifiée.

Ce championnat se disputera dorénavant en deux phases distinctes, soit d'abord des éliminatoires, puis ensuite des épreuves de classement. Nous aurons donc pour débiter trois épreuves, qui se dérouleront si possible le même jour en trois points géographiquement éloignés les uns des autres, et qui qualifieront chacune dix coureurs.

Un mois plus tard, les trente pilotes ainsi sélectionnés participeront à une seconde journée éliminatoire, qui les réunira tous dans une même épreuve d'où sortiront cette fois quinze qualifiés auxquels seront ouvertes les épreuves de classement.

Celles-ci seront au nombre de trois, et le classement final s'obtiendra en fin d'année en totalisant les points obtenus par chacun des quinze participants dans chacune d'entre elles. Le décompte s'effectuera selon le principe retenu pour les manches du Championnat Inter, soit ici 15 points au premier, puis 14, 13, 12 etc., dans les deux premières épreuves de classement, et enfin 20, 19, 18 points, etc., dans la troisième et dernière.

Nous l'avons dit, le championnat de cross national sera ouvert non seulement aux licenciés nationaux mais encore aux Inters seniors. Les pilotes qualifiés lors de la première journée éliminatoire devront obligatoirement disputer la deuxième éliminatoire, et les quinze qualifiés de cette seconde journée seront pareillement astreints à s'aligner dans les trois courses de classement, qui se dérouleront selon la formule des manches uniques d'une durée de 45' minimum.

Aucun changement n'est prévu en ce qui concerne les prix, primes de déplacement ou de séjour.

Par rapport à la formule 1958, ce règlement marque un réel progrès en ce sens qu'il permettra à un maximum de pilotes de s'aligner dans l'une ou l'autre des trois premières éliminatoires sans pour autant devoir accomplir un voyage trop long et par conséquent trop onéreux ; en outre, le nombre total des courses éliminatoires étant de quatre en place de deux

précédemment, les organisateurs ne courront plus le risque d'être débordés comme ils le furent cette année à Château-du-Loir, où ils durent recevoir près de cent pilotes, ce qui nuisit gravement à la régularité des opérations et au bon déroulement de la journée. Soulignons tout de même que les concurrents pourront s'engager dans l'une ou l'autre des trois premières épreuves éliminatoires, qu'elle soit celle pour laquelle la distance à parcourir est la plus courte, ou au contraire, la plus éloignée. A eux de se décider en toute liberté.

CHAMPIONNAT DE FRANCE DES PETITES CYLINDREES

Plus encore peut-être que le championnat national en 500 cm³, le Championnat de France des petites cylindrées, c'est-à-dire pour motos jusqu'à 250 cm³ est digne de se voir consacrer tous les efforts de la sous-commission fédérale du moto-cross, où il compte d'ailleurs un fervent défenseur en la personne de M. Guénix, du Moto-Club du Nord. S'il est en effet une catégorie plus accessible aux débutants, c'est bien celle-ci dans laquelle ils peuvent s'aligner au moindre prix, avec des machines moins difficiles à discipliner de prime abord que les rudes et puissantes grosses motos anglaises.

Recréée cette année même après une éclipse de plusieurs années, cette épreuve n'eut malheureusement pas en 1958 tout le succès qu'elle méritait et ceci pour une bonne part du fait même que sa formule, calquée sur celle du championnat national, ne correspondait guère aux besoins particuliers de la petite cylindrée. De plus, les organisations furent confiées, à une ou deux exceptions près, à des clubs novices en matière de championnats et qui ne surent point donner aux courses l'indispensable standing qu'elles réclamaient.

En ira-t-il autrement l'an prochain ? En tout cas, il semble bien que la sous-commission se soit penchée sur le dernier né des championnats de France avec le louable désir de le voir croître et prospérer.

Seront qualifiés d'office pour en disputer l'édition 1959, tous les champions régionaux, c'est-à-dire tous les pilotes qui auront obtenu les titres mis en compétition par les Ligues régionales. Suivant le nombre de ces championnats régionaux, la commission qualifiera éventuellement à coté des champions les deuxième, troisième, de ces mêmes championnats. Elle pourra encore dans le cas où certaines ligues n'organiseraient pas de championnats régionaux en 1959, sélectionner aussi certains coureurs au vu des performances qu'ils auront réalisées dans les épreuves non officielles ouvertes à la cylindrée.

Tous les licenciés F.F.M. (Inters experts, Inters seniors, nationaux) pourront disputer les championnats régionaux dès l'instant qu'ils y participeront au titre d'un club situé sur le territoire de la Ligue considérée.

Tous les pilotes sélectionnés au travers des championnats régionaux ou sur la foi de leurs performances en 250 cm³ devront participer obligatoirement à l'épreuve de classement proprement dite de Championnat de France, qui sera unique, se disputera tout à fait en fin de saison, et se déroulera sur une manche de 45' minimum de durée.

Ainsi, ce sont les Championnats de Ligue qui constitueront autant de séries éliminatoires en vue de l'épreuve finale. L'idée est excellente, encore que nous

préférerions que le classement définitif fut acquis non pas sur une unique épreuve, mais plutôt sur deux ou trois afin de laisser moins de part au hasard, à la malchance. A ceci près, nous pouvons dire qu'en situant cette compétition en 250 cm³ sur le plan des luttes régionales, la sous-commission a cette fois pleinement pénétré l'esprit même de la catégorie 250 cm³, à laquelle elle propose aujourd'hui une réelle possibilité d'implantation à travers le pays.

Comme dans les précédentes catégories des Championnats de France, les prix, primes de déplacement ou de séjour, sont inchangés par rapport au tarif 1958. Ces prix et primes ne s'appliqueront naturellement qu'à l'épreuve unique de classement.

LES ASPECTS GÉNÉRAUX DU RÉGLEMENT 1959.

En ce qui concerne les Championnats de France, cinq tours d'entraînement au minimum seront obligatoires pour qu'un pilote soit admis à prendre le départ dans l'une ou l'autre manche. Aucun faux départ ne sera reconnu sauf en cas d'obstruction du circuit (par exemple envahi par la foule). Les départs seront donnés comme par le passé les deux mains sur le guidon et moteur en marche, mais ceci dit, aucun dispositif de départ n'est rendu obligatoire, encore que le starting-gate soit recommandé. Pourquoi spécialement le starting-gate? C'est une autre histoire; en ce qui nous concerne, nous ne voyons pas en quoi ce dispositif peut être préférable aux feux électriques pour ne parler que de ce récent système, il faut le dire assez mal utilisé encore.

Pas de modification du côté longueur des terrains, qui auront donc 1 000 mètres minimum pour les courses nationales, cette valeur étant portée à 1 500 mètres minimum pour la catégorie Inter. Ces dispositions valent non seulement pour les courses de championnat, mais également — et d'ailleurs comme aussi les précé-

Nous reverrons sans doute souvent l'an prochain une scène semblable à celle-ci, où Robert Klym, champion de France inter (à droite), doit résister à l'assaut impétueux de Jean Hazianis. En effet, ce dernier est libéré de ses obligations militaires et, la sous-commission de moto-cross de la F.F.M. ayant pris en sa faveur une décision spéciale, il comptera en 1959 parmi les vingt prétendants au titre inter.

dentes (départ) — pour toutes les épreuves non officielles disputées en France. Il en est encore de même en ce qui concerne la largeur de la ligne de départ, fixée à 1 mètre par coureur plus 2 mètres de battement (exemple : 10 coureurs, 12 mètres minimum). De plus, la ligne de départ doit être suivie d'une droite de 80 mètres de longueur au moins. Ici, nous regretterons l'imprécision du texte réglementaire, qui devrait encore stipuler qu'aux termes de ces 80 mètres, la largeur de la ligne de départ devrait être égale encore aux trois quarts de la largeur initiale, calculée elle-même en fonction du nombre des partants.

Toujours sur le chapitre des départs, nous insisterons sur le fait que ceux-ci

L'ex champion de France Michel Jacquemin attirera très certainement l'attention des amateurs de « Bitsa » dès le commencement de la saison à venir : il se présentera en effet avec une A.J.S. 7R, évidemment préparée spécialement par son mécano Chauderon.

Cette machine, achetée à Ligier, a été essayée à Moulins dernièrement et, si l'appropriation du moteur et de la partie cycle n'est pas encore ce qu'elle doit être dans l'esprit de Jacquemin, ce dernier s'est cependant déjà déclaré enthousiasmé par la tenue au sol exceptionnelle de la 7R.

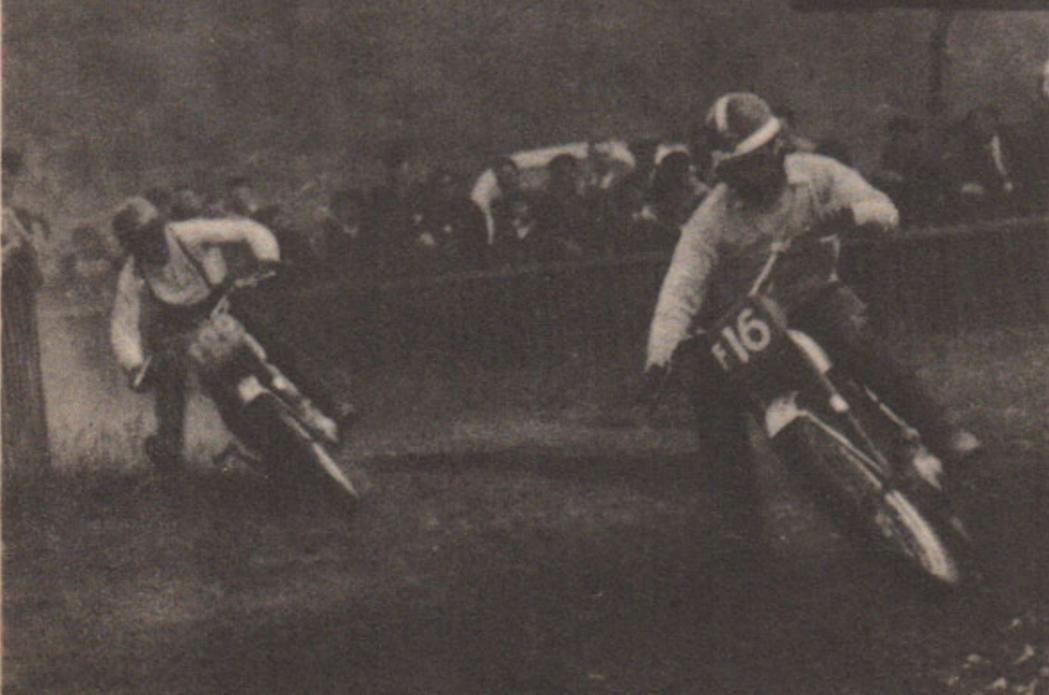
Attendons Ermenonville, en mars 1959 !

Ce joli saut est exécuté par le Meldois Ancel, qui eut son heure de popularité. Avant de se retirer dans une demi-retraite sitôt remis de son sérieux accident d'il y a quelques saisons.

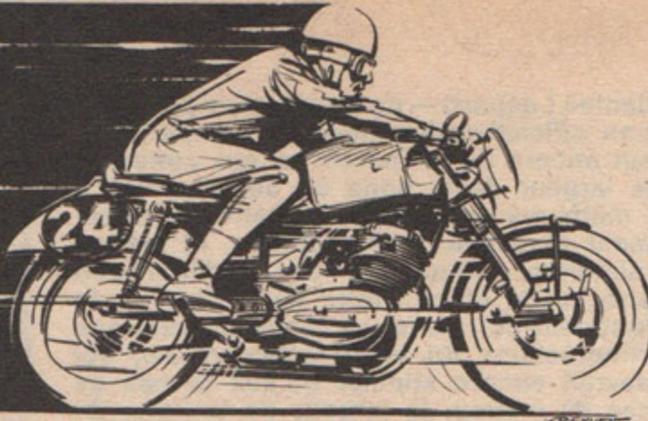
Ancel toutefois n'est pas guéri de sa passion pour le cross, et le bruit court avec insistance, à Meaux, de sa réapparition dans le championnat de France national. Si cela est vrai, les plus jeunes auront du fil à retordre !



doivent obligatoirement être donnés sur une seule ligne. Il y a eu encore cette année de condamnables infractions à cette règle absolue et nous souhaitons que la sous-commission sanctionne sévèrement à l'avenir de telles fautes si elles venaient à se reproduire. Enfin, il est apparu au cours de la saison écoulée que trop de terrains bénéficiaient d'une homologation de complaisance; il appartient à la sous-commission de suivre de très près les visites effectuées en ce sens par ses représentants, et de s'entourer de toutes



SPORT -DIGEST



F. Camathias et J. Collot,
vainqueurs à la Faucille.

C'est le 7 septembre que s'est déroulée la cinquante et unième édition de la course de côte internationale de la Faucille, qui vit la participation de nombreux coureurs étrangers.

Deux catégories au programme : motos 500 cm³ solo et sidecars.

Dans la catégorie 500 cm³, c'est notre champion de France J. Collot qui réalisa le meilleur temps de la journée, réalisant une moyenne de près de 90 km/h.

Dans la catégorie sidecar, Camathias afficha une fois de plus une supériorité qui ne saurait faire de doute à l'heure actuelle.

Motos 500 cm³ 1^{er} Collot, France (Norton), 6' 58" 4; 2^o Burgraff, France (Norton), 7' 10" 7; 3^o Riminatti, Italie (Gilera), 7' 15" 2; 4^o Barone, France (Norton), 7' 16" 4; 5^o Mulheil, Suisse (B.S.A.), 7' 27" 8; 6^o Valentin, France (Norton), 7' 34" 7.

Sidecars : 1^{er} Camathias, Suisse (B.M.W.), 7' 18" ; 2^o Neussner, Allemagne (B.M.W.); 7' 21" 2; 3^o Strub, Suisse (B.M.W.), 7' 22" 5; 4^o Moulin, France (Norton), 8' 54" 2.

(de par leurs places dans l'édition précédente du championnat inter) et aux cinq autres (venant du championnat « National »), le ou les hommes faisant l'objet d'une situation particulière mais digne d'intérêt.

Nous aurons ainsi en 1959 vingt et un partants dans le championnat inter : Bertrand, Brassine, Charrier, Chuchart, Combes, Cros, Godey, Hazianis, Jacquemin, Julienne, Klym René, Klym Robert, Ledormeur Gérard, Melioli, Schmid, Vanlerberghe, Vouillon, Beaumard, Butteau, Deshaie, Drobecq.

Cette augmentation du nombre total des participants au Championnat inter a entraîné inévitablement, une autre modification dans l'attribution des points délivrés dans chacune des manches de cette compétition.

En place de 20 points au premier, 19 au second, etc., et 1 point au dernier, nous aurons maintenant 25 au premier, 24 au second, etc., pour finir avec 5 points au dernier.

Ceci pour les trois premières manches, les points prévus pour la quatrième manche (finale) passant de 25, 24, etc., à 30, 29, etc., tandis que le dernier comptera 10 points en place des 6 prévus initialement.

LA FORMULE DES DEUX MANCHES ADOPTÉE

Se rendant ici à l'opinion défendue notamment par MM. Seery et Guenix, la sous-commission a décidé de laisser le choix aux organisateurs des épreuves de championnat (tant inter que National) qui pourront soit user de la formule de course unique mise en valeur l'an dernier, soit se prononcer en faveur de la course en deux manches, avec classement final par addition des points (1 au premier, 2 au second et ainsi de suite pour chacune des deux manches).

Nul doute que la nouvelle formule soit la plus recherchée, car elle est à la fois préférée par les coureurs, les spectateurs et les organisateurs. Pour le championnat inter, les deux manches devront alors représenter une durée totale de 90 minutes, avec une tolérance de $\pm 10\%$. Côté championnat national, la durée totale sera ramenée à 60 minutes, avec toujours une tolérance de $\pm 10\%$.

J. d. J.

Au sommaire de notre prochain numéro :

- ★ Commentaires sur les Championnats du Monde de Vitesse 1958.
- ★ Championnat de France de Trial.
- ★ Court essai de la FN de Trial.
- ★ Essai Mochet « Spéciale Agache », ainsi que nos rubriques habituelles.



RAZZIA SUR L'ARGENTERIE!

Ce n'est pas le titre d'un nouveau « Série noire », mais c'est le moins que l'on puisse dire en voyant le nombre impressionnant de coupes que se sont adjugées les membres des Services de la Police, à la remise des prix du trentième Bol d'Or, qui s'est déroulée le 10 octobre dans les salons de l'Hôtel Moderne.

DERNIÈRE HEURE

En raison de difficultés matérielles, le M.C. Compiègne est au regret de nous informer qu'il ne pourra pas assurer l'organisation du trial de l'Armistice qui devait avoir lieu le 9 novembre.

Néanmoins, le M.C. Compiègne a demandé à la F.F.M. de ne pas considérer cette épreuve comme annulée mais simplement ajournée.

Nous tiendrons nos lecteurs au courant, dès que la nouvelle date retenue sera officiellement confirmée.

DERNIÈRE HEURE

Alors que notre article portant sur le règlement 1959 de moto-cross était déjà à l'impression, nous apprenions que la sous-commission spécialisée de la F.F.M. avait retouché son œuvre au tout dernier moment. On trouvera donc ici sous une forme évidemment résumée, ces modifications de dernière minute, qui remplacent les dispositions correspondantes énumérées dans les pages 35, 36, 37 de ce numéro.

Brassine et Hazianis maintenus chez les Inters, portés à 21.

Classés l'un et l'autre en bas du palmarès 1958, Brassine (victime d'incidents mécaniques dans trois manches sur quatre du récent championnat Inter) et Hazianis (qui, étant soldat en Afrique du Nord, n'avait pu disputer aucune des épreuves de classement de cette même compétition) devaient logiquement être rétrogradés, éliminés la saison prochaine de notre compétition officielle numéro un.

Elimination cependant inacceptable sur le plan sportif, ces deux hommes restant parmi les meilleurs de nos crossmen. Aussi, la sous-commission, se rendant sur ce point aux arguments présentés par M. Castel, sous-président de la F.F.M., a-t-elle été amenée à modifier son règlement général de telle sorte qu'il lui permette de maintenir Brassine et Hazianis en première catégorie sans pour autant restreindre le nombre des « Nationaux » promus à ce même niveau.

Il a donc été décidé de supprimer la limitation existant jusqu'alors en ce qui concerne le nombre des pilotes sélectionnés pour le championnat Inter (20 au maximum). De la sorte, la sous-commission peut désormais ajouter aux quinze coureurs automatiquement qualifiés

SPORT PRINZ

NSU La Voiturette



AU cours de ces dernières années, la voiturette a connu un essor incontestable en particulier en Allemagne, où de nombreux constructeurs ont un véhicule de ce genre au programme de leur fabrication. Nous nous intéresserons aujourd'hui à la firme N.S.U. dont la production motocycliste jouit d'une renommée mondiale.

Mais la firme de Neckarsulm, s'est également intéressée à la voiturette, et a présenté au cours de l'année dernière son modèle « Prinz » dont l'apparition fit sensation tant par l'allure générale, que par la conception technique inédite en bien des points, de ce modèle.

Si la « Prinz » est pratiquement inconnue en France — cf. le régime actuel des importations — elle connaît par contre une grande popularité en Allemagne, témoin les nombreux exemplaires qui sillonnent les routes de nos voisins d'Outre-Rhin.

Devant le succès rencontré par certaines voiturettes à caractéristiques sportives, la firme N.S.U. a voulu compléter sa production en lançant sur le marché un modèle « sport » dérivé de celui de série, et capable d'entrer en concurrence avec les Goggomobil Coupé et autre Maïco : c'est

maintenant chose faite avec la nouvelle Sport Prinz.

Dans l'ensemble, la Sport Prinz s'apparente étroitement à la « Prinz » normale et de nombreuses caractéristiques techniques sont communes aux deux modèles.

La modification la plus importante, et surtout la plus apparente, réside dans la carrosserie : à la place de la classique Limousine deux portes, quatre places, nous trouvons un splendide Coupé deux portes dont la réalisation est due au carosier-styliste transalpin Bertone.

Bien entendu, d'autres modifications ont été apportées à ce modèle, moins apparentes sans aucun doute, mais tout aussi tangibles ; citons par exemple, le gain de puissance obtenu qui se chiffre à 10 cv, valeur qui est loin d'être négligeable sur un moteur de 600 cm³!

D'ailleurs, on s'en rend aisément compte en comparant les performances respectives des deux modèles : alors que la « Prinz » est donnée pour une vitesse maximum de 105 km/h environ, la Sport Prinz est capable d'atteindre 135 km/h. L'amélioration des performances est due pour une grande part, au faible CX de la carrosserie dessinée par Bertone ainsi qu'au gain de puissance obtenu.

CHASSIS ET SUSPENSIONS

Nous trouvons le même châssis que sur la « Prinz » à savoir, un vaste plancher, très rigide, comportant de nombreuses nervures. La rigidité est encore accrue par l'emploi d'une longue poutre centrale de section carrée qui part du tablier avant et s'élargit en forme d'Y à la hauteur du

train arrière. Les diverses commandes ainsi que le câblage électrique sont groupés à l'intérieur de cette poutre.

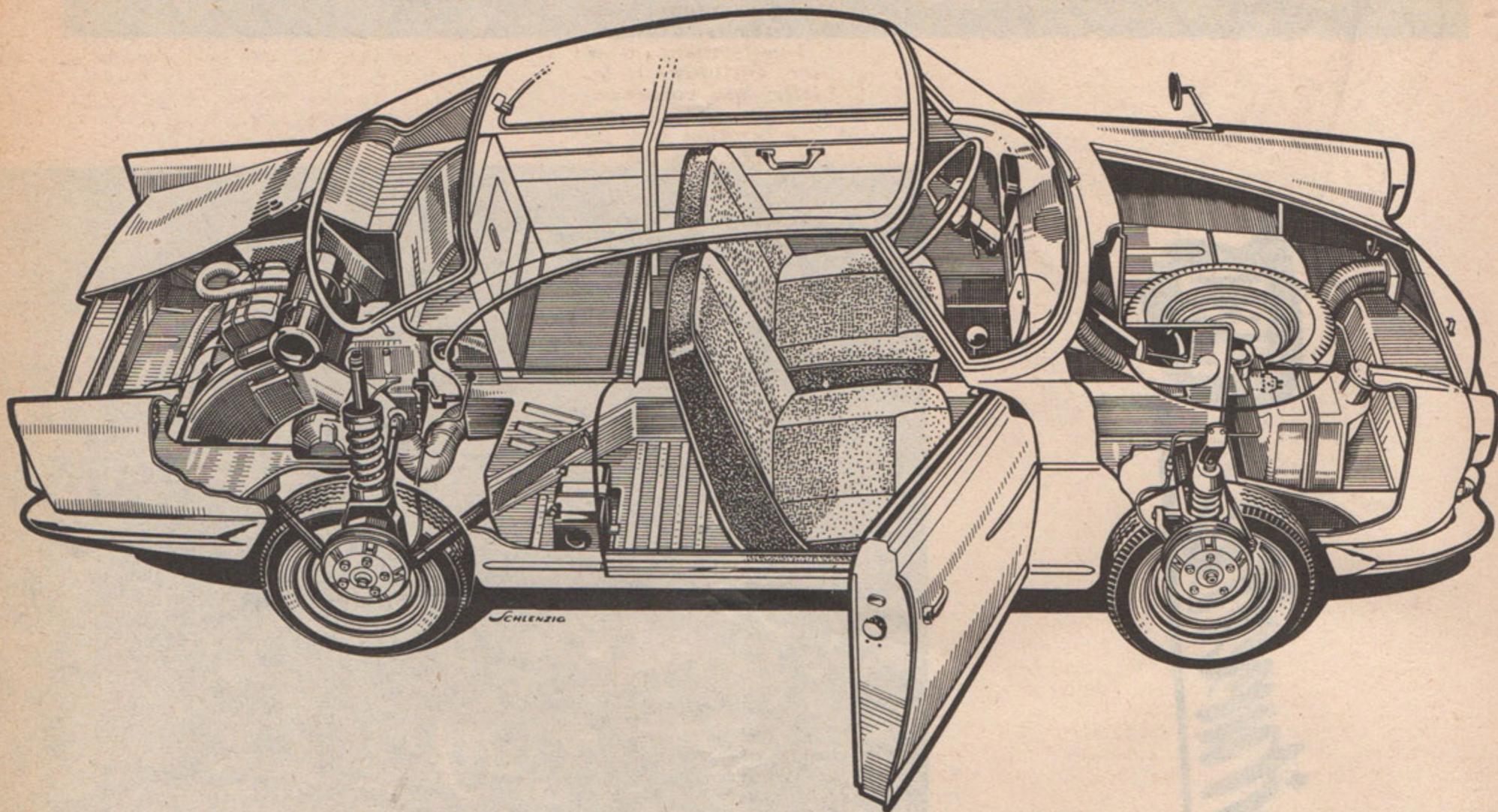
Comme sur la « Prinz » les quatre roues sont indépendantes. La suspension avant est du type parallélogramme déformable. Le débattement de chaque suspension est contrôlé à l'avant comme à l'arrière par un long ressort à boudins concentriquement auquel est monté un amortisseur hydraulique à double effet.

Les roues sont équipées de pneus de 4.40-12. Freins à commande hydraulique sur les quatre roues (surface de freinage : 404 cm²). Le frein à main mécanique n'agit que sur les roues arrière.

La direction à crémaillère extrêmement précise permet une grande rapidité de manœuvres. Il faut à peine deux tours et demi de volant pour passer de la position de braquage maximum « à gauche » à la position de braquage maximum « à droite ».

LE MOTEUR

Identique à celui qui équipe la « Prinz » il s'agit d'un vertical twin quatre temps dont les cylindres sont inclinés. La distribution est du type simple A.C.T. et à l'instar des motocyclettes de la marque, la commande de l'arbre à cames, s'effectue par deux bielles décalées (système Ultra Max). Alésage : 75 mm, course : 66 mm, soit une cylindrée de 583 cm³. Comme on peut s'en rendre compte, ce moteur est très super carré puisque le rapport course/alésage est de 0,88. Cette solution permet d'admettre des régimes de rotation relativement élevés sans que la vitesse linéaire



moyenne du piston ne prenne une valeur inquiétante. A titre d'exemple, au régime de puissance maximum de la Sport Prinz soit 5 700 t/m, la vitesse linéaire moyenne des pistons est de 12,54 m/s, valeur très raisonnable qui garantit la longévité du moteur. D'ailleurs, le moteur n'est pas très poussé, car avec un taux de compression de 7,2 à 1, la puissance se chiffre à 30 cv soit un rendement spécifique de 50 cv/l. On peut faire beaucoup mieux à l'heure actuelle, surtout avec un simple A.C.T. et les techniciens de Neckarsulm ont été les premiers à dire que l'on pourrait facilement tirer 40 cv de ce moteur, soit un rendement spécifique de près de 67 cv/l; malgré tout, ils ont préféré se limiter très sagement à 30 cv, ce qui laisse une marge plus qu'importante de sécurité et partant de longévité.

L'alimentation est assurée par un carburateur type automobile à corps inversé, muni d'un filtre à air à bain d'huile, et d'une volumineuse chambre de tranquillisation.

Le réservoir de 25 l se trouvant à l'avant, l'alimentation est assurée par une pompe à membrane entraînée par une bielle excentrée en bout du pignon inférieur qui commande les bielles de distribution.

L'installation électrique est alimentée par un Dynastart — monté en bout d'arbre — rechargeant une batterie de 12 V/32Ah. Allumage classique batterie, bobine haute tension double sortie, rupteurs en bout d'arbre.

Le graissage s'effectue sous pression au moyen d'une pompe à engrenages. Le carter moteur fait office de carter d'huile. Capacité : 2,5 l.

Le refroidissement est obtenu par une soufflerie.

TRANSMISSIONS

Le moteur, la boîte de vitesses et le différentiel ne forment qu'un bloc monté à l'arrière de la voiture. L'embrayage monodisque à sec est très classique. La boîte de vitesses comporte quatre rapports et une marche arrière commandés par un levier au plancher. La conception de la boîte est typiquement « moto » : pignons toujours en prise, sans dispositif de synchronisation.

Les rapports internes de boîte sont les suivants :

1,0 (100 %) 1,41 (71 %) 2,21 (45,2 %) 4,14 (24,1 %) à 1.

Marche arrière : 5,38 à 1.

Avec un rapport de 4,52 à 1 en prise directe, nous obtenons les rapports finaux suivants :

4,5 — 6,39 — 10,00 et 18,74 à 1. Marche arrière : 23,35 à 1.

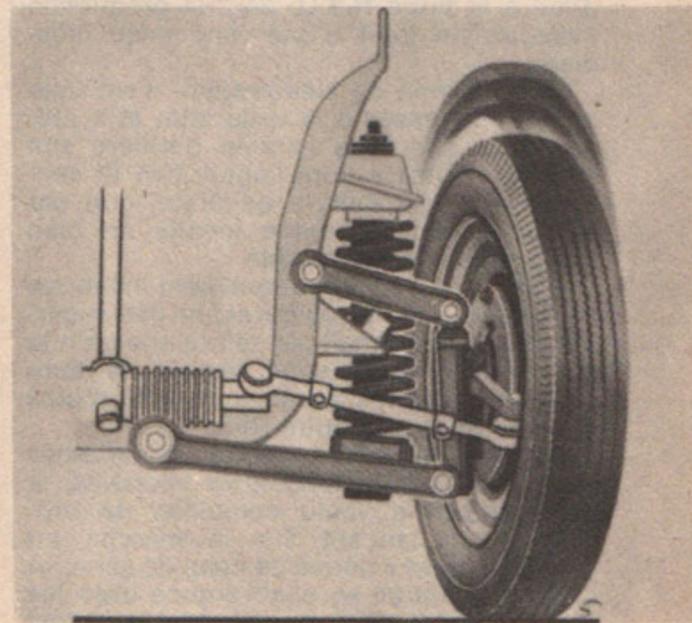
La transmission du mouvement aux roues s'effectue par deux demi-arbres avec articulations de cardan.

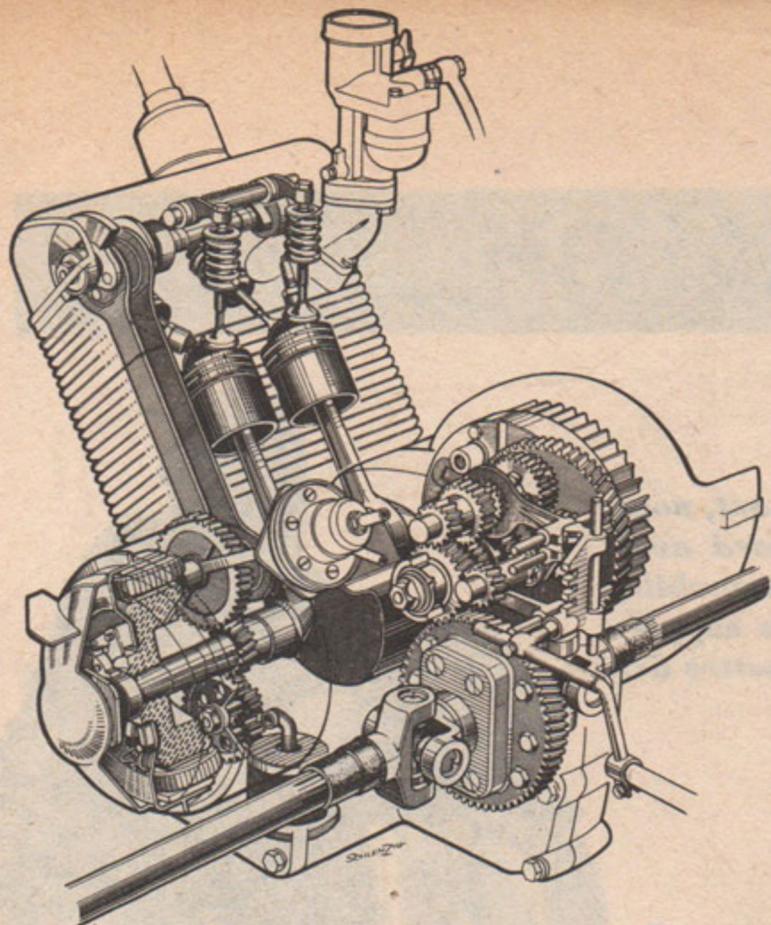
PRÉSENTATION ET FINITION

Comme nous l'avons annoncé, la Sport Prinz est présentée en coupé deux portes, deux places réelles, la banquette arrière servant surtout au transport des bagages ou à la rigueur de deux enfants.

Le tableau de bord est très complet et comporte le compteur de vitesse, avec totalisateur kilométrique, le contact démarreur, le commutateur d'éclairage, la commande d'essuie-glace ainsi que les différents voyants lumineux qui contrôlent : l'allumage, les indicateurs de direction,

Ci-dessus, la vue fantôme de la N.S.U. Sport Prinz situe exactement la disposition générale des organes. Le groupe propulseur entièrement capoté est placé à l'arrière. La carrosserie est aménagée en deux places, la banquette arrière servant surtout au transport des bagages ou éventuellement de deux enfants. Ci-dessous vue détaillée de la suspension avant dont le débattement est contrôlé par un ressort à boudin et un amortisseur hydraulique double effet.





Le moteur de la Prinz : moteur, boîte de vitesses, différentiel ne forment qu'un bloc. On aperçoit les bielles qui commandent la distribution. Alimentation par un seul carburateur à corps inversé au moyen d'un collecteur en Y. La pompe à essence est entraînée par une bielle excentrée à partir du pignon inférieur de commande de distribution.

QUELQUES PERFORMANCES...

Voici quelques chiffres communiqués par le constructeur. Vitesse maximum : 135 km/h. Sur les intermédiaires on obtient les vitesses ci-après : 30 km/h en première, 60 km/h en seconde et 100 km/h en troisième. La consommation normalisée s'établit à 6,2 l/100 km.

Voici donc la dernière née des productions de la firme de Neckarsulm. Synthèse de la voiturette actuelle à caractéristiques sportives, la N.S.U. Sport Prinz peut être considérée comme l'aboutissement de la formule, car il s'agit en fait d'une véritable voiture à échelle réduite, bien que de nombreuses conceptions techniques relèvent du domaine de la technique motocycliste.

J.C. BARGETZI.

la pression d'huile et enfin le niveau d'essence.

Au milieu de la planche de bord, nous trouvons un cendrier ainsi qu'un emplacement prévu pour recevoir tous les modèles de radio actuellement commercialisés. Enfin, un vaste vide-poches occupe le côté droit du tableau de bord.

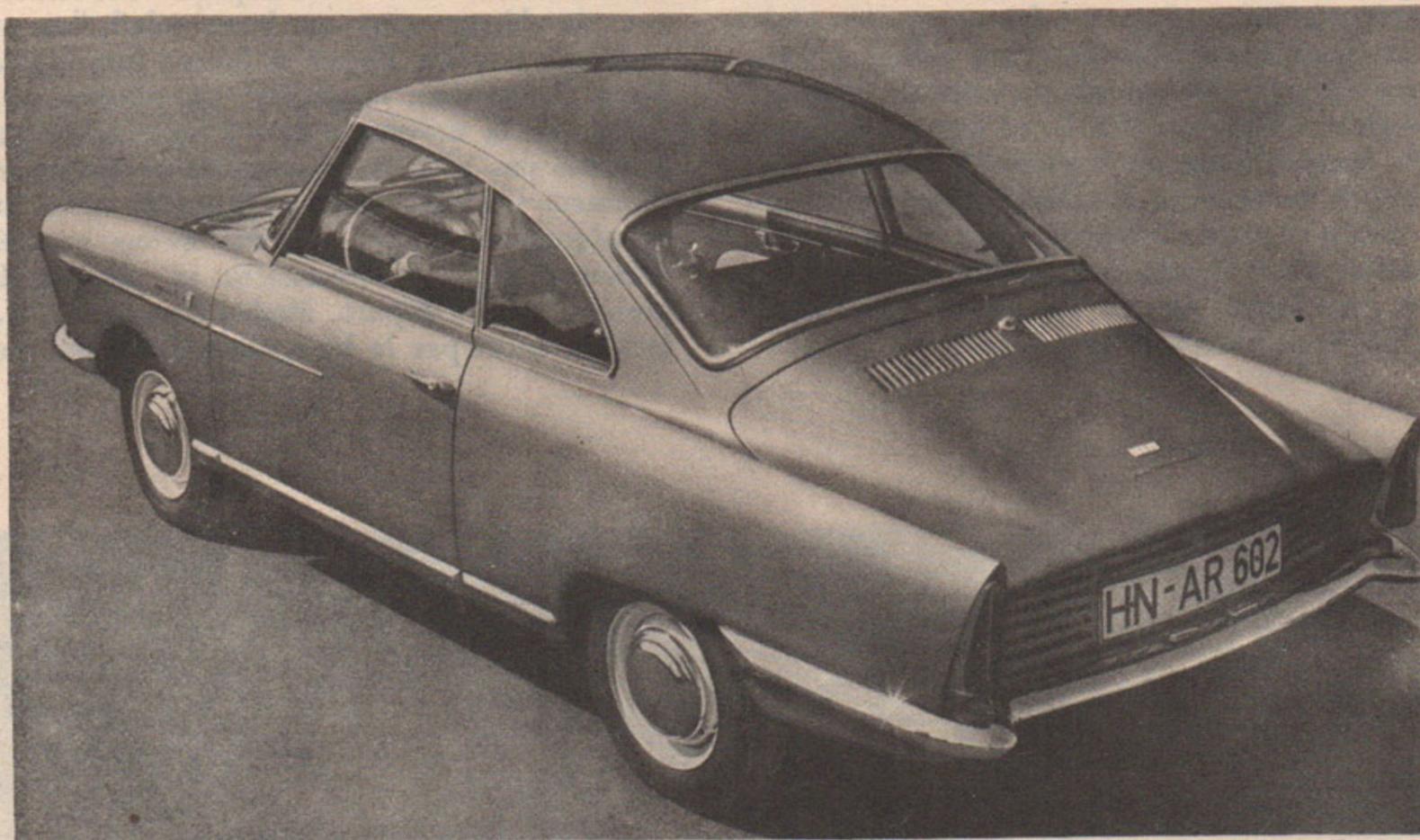
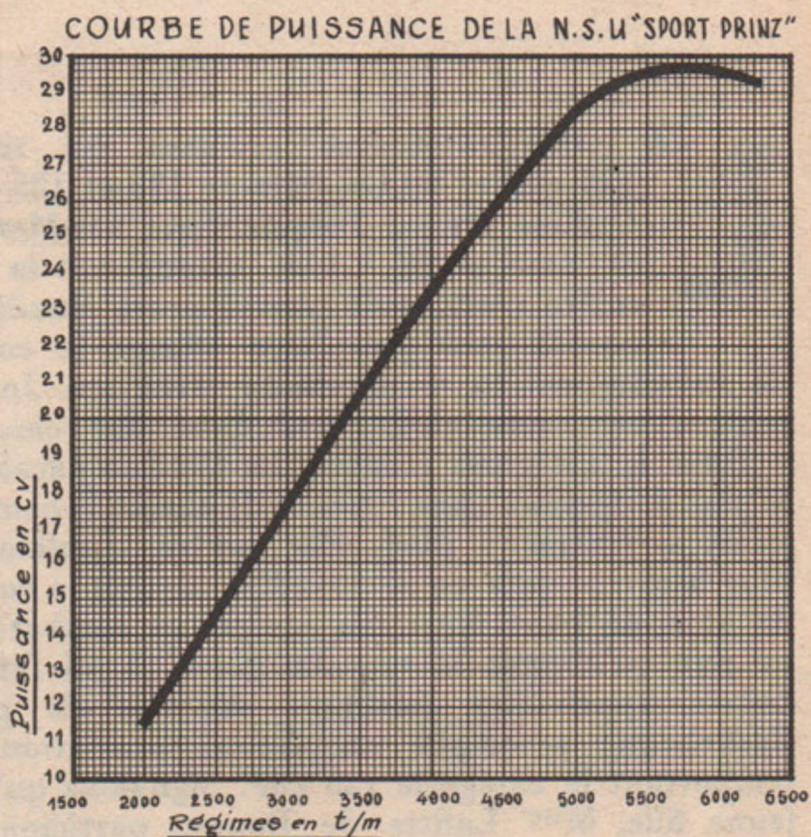
Les commandes des indicateurs de direction, de l'avertisseur, ainsi que l'inverseur code-phare sont groupés sous le volant.

Enfin, la Sport Prinz est livrée avec un système de chauffage et d'aération.

Donnons pour terminer cette description technique les principales cotes de cette voiturette :

- Empattement : 2 000 mm.
- Voie : 1 200 mm.
- Longueur hors tout : 3 620 mm.
- Largeur hors tout : 1 450 mm.
- Hauteur : 1 245 mm.
- Garde au sol : 180 mm.
- Poids en ordre de marche : 517 kg.

Vue trois quarts arrière de la Sport Prinz; l'ensemble est particulièrement réussi. La surface vitrée est très importante et les angles morts sont réduits au maximum. Notez l'importance des combinés - feu rouge-stop - indicateurs de direction - encastrés dans les ailes arrière.



AUX COUPES DU SALON...

Grâce à l'A.M.C.F. et son actif président Maurice Vimont, nous avons pu assister à des épreuves de choix. En accord avec l'U.S.A., le programme préluait la manifestation automobile, bénéficiant ainsi d'un certain nombre de spectateurs supplémentaires. Cette formule est à retenir et devrait permettre des organisations plus fréquentes.

LA première course groupait les motos 125 cm³ et les scooters de 175 et 125 cm³. Comme prévu, Jacquier-Bret sur Mondial et Savoye (M.V.) se disputèrent la première place, leur chassé-croisé émailla la course sans pour cela effacer la course de Beltoise qui fit le maximum avec son Jonghi malgré un repose-pied laissé dans une chicane.

Dans la catégorie scooter, Le Guellec paraissait le plus dangereux ; une rupture de chaîne le contraignait à rentrer à pied. Par contre, Leclainche, plus heureux qu'avec sa Mondial, menait la course de bout en bout. Terrioux malgré sa combativité ne put qu'obtenir la seconde place, il lui faudra encore apprivoiser quelques chevaux de plus. Cackebeque accomplit une bonne prestation en remportant la catégorie 125 cm³. Signalons qu'une jeune fille, M^{lle} Lafitte de Bouret, participait à cette épreuve.

La catégorie 250 cm³ course fut remportée aisément par Savoye sur Mondial. Son collègue Jacquier-Bret s'arrêta pour ennuis de boîte de vitesses. Quant à Deschamps, son N.S.U. ne tint guère longtemps la dragée haute au leader. Barthélémy sur Zündapp prit le meilleur sur Maillot montant une N.S.U. Cette équipe, managée par François (à peine remis d'une bûche mémorable) prenait la tête des machines sport. Signalons l'abandon d'Obert dû à un ennui de graissage.

En 350 ; J.-P. Bayle sur Norton a pris l'habitude du succès à Montlhéry. Talonné au départ par Wolf et de Polo, il s'extirpa du peloton et franchit la ligne d'arrivée sans avoir été autrement inquiété. Derrière lui de Polo et Wolf s'expliquèrent sérieusement à l'avantage du premier nommé. Gomès qui avait effectué une belle remontée perdit la quatrième place pour s'être arrêté un tour trop tôt (on ne lit jamais assez attentivement les règlements).

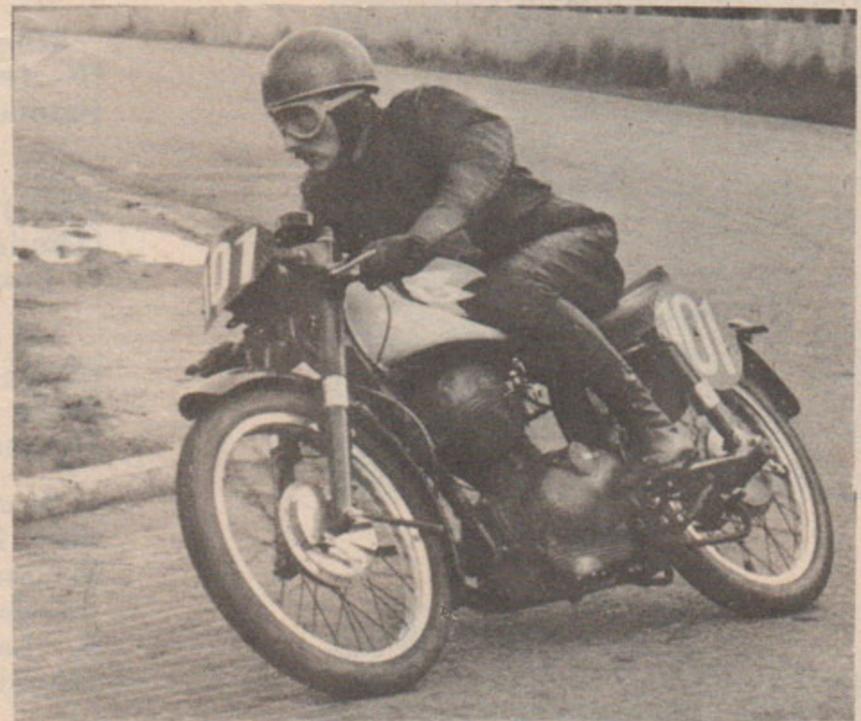
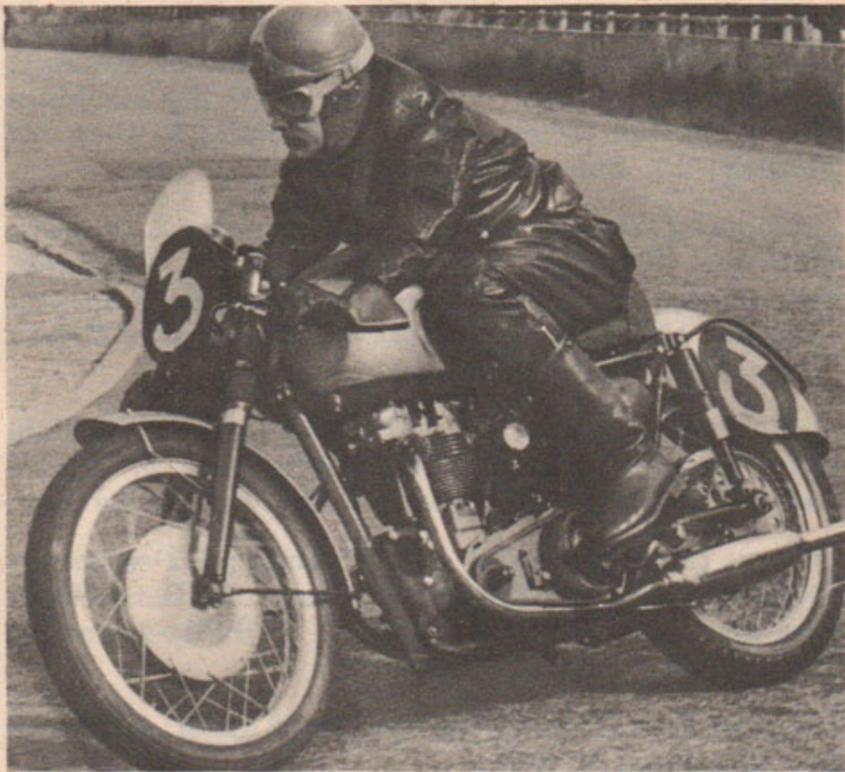
La course la plus spectaculaire fut certainement celle des 175 cm³. Trente-quatre concurrents prirent le départ sous un beau soleil, les premiers passages à « La Ferme » furent impressionnants. Dans l'ensemble, la qualité du pilotage était au-dessus de la moyenne. Il est regrettable que nous n'ayons pas plus de courses de ce genre en cours d'année. Certains pilotes, jusqu'ici assez timorés, se piquaient au jeu et nous avons assisté à des démonstrations intéressantes et pleines de promesses. Dès le départ, Michel Barone sur M.V. prit la tête, suivi par le Marseillais Roubaud sur Mon





dial. Finalement, Barone devait s'assurer 6" d'avance sur un Roubaud particulièrement accrocheur. Pansera prit la troisième place et Descoureaux sur sa Gnome et Rhône figura plus qu'honorablement. Tiers sur la Follis surbaissée amena une deuxième machine française en très bonne place, devant Bonnal sur Morini qui malheureusement bûcha au « Faye » alors qu'il était en quatrième position. Couturier, avec une place de septième, se taille la part du lion dans la catégorie sport, devant Bettiol et Diou, tous sur Morini.

La course des 500 cm³ fut amoindrie par la pluie qui rendit le circuit extrêmement glissant. De Polo passa le premier; dérapant à l'accélération, il sera doublé par Bayle et tombera au Faye. Schuber suivra au même endroit. Galibert, après s'être accroché à la chicane nord, effectue une belle remontée. Au dix-huitième tour, Bayle tombe au Faye de façon spectaculaire; nous voyons au freinage, la Norton arriver seule, suivie d'un corps qui roule. Le couple se reforme l'un relevant l'autre, et la course continue avec un tour de retard pour le leader. Galibert, au moment où il allait bénéficier de la première place, pulvérise son moteur et devient spectateur la mort dans l'âme. Pendant ce temps, la chasse s'organise derrière Maubert qui mène actuellement devant son coéquipier Latrille-Seigneur qui s'accroche désespérément. Le petit groupe mené par Bargetzi se rapproche. Ce dernier, victime d'un accrochage au départ, remonte sensiblement après avoir absorbé Tomesani, Latrille-Seigneur, il s'empare de la seconde place, mais la fin est proche et au



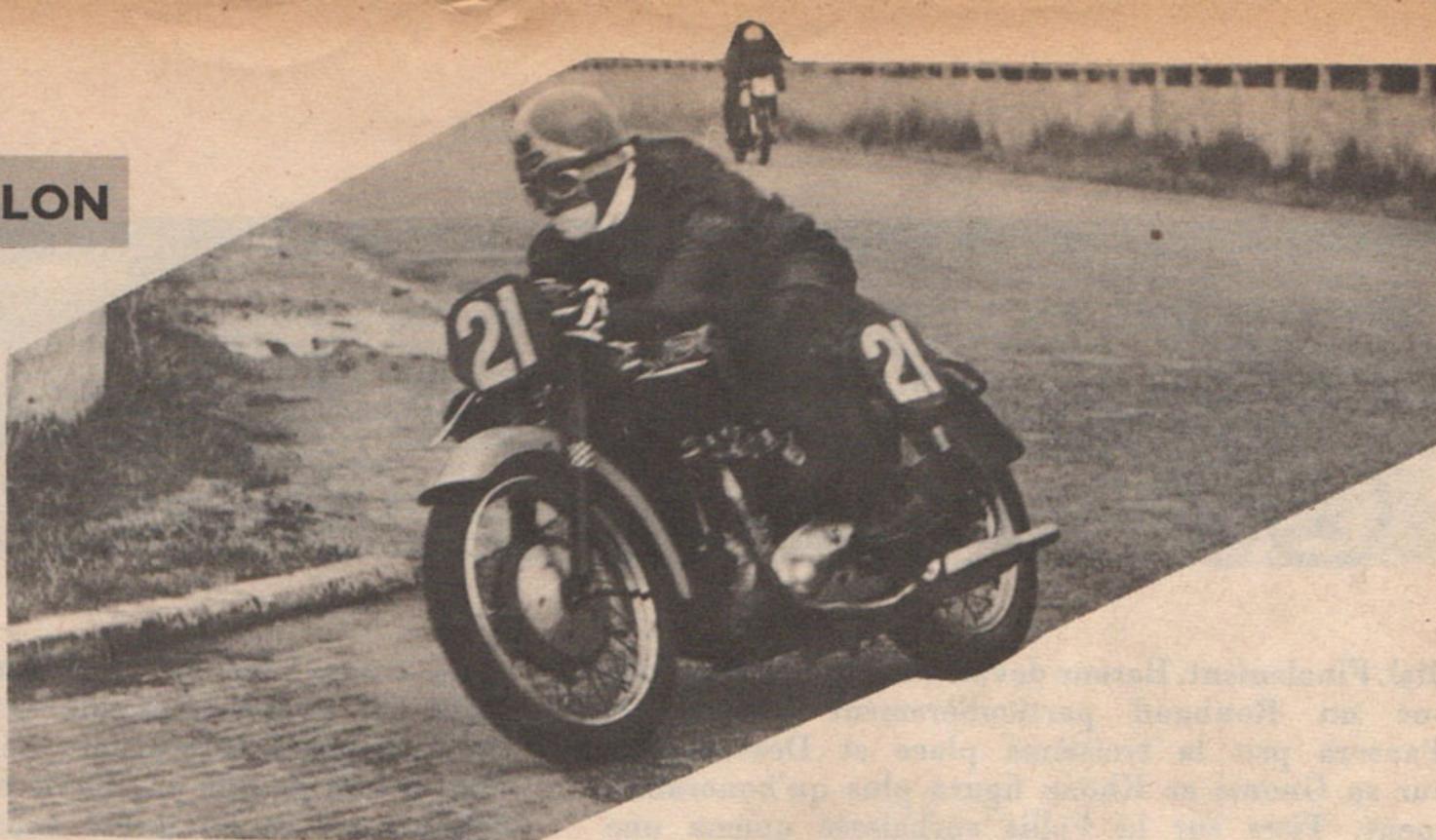
En haut de la page : un passage de Jacquier Bret (Mondial) suivi de Savoye (M.V.) dans les chicanes.

Ci-dessus : Maubert vainqueur des 500 cm³ et enfin Couturier, c'est une habitude, enlève la catégorie 175 Sport.

Courses ardemment disputées

LES COUPES DU SALON

Latrille - Seigneur vainqueur de la catégorie 500 cm³ Sport négocie le virage des Deux-Ponts.



« finish » Vasseur, utilisant toutes les ressources de sa « petite course », devance Bargetzi au poteau.

Cette course consacre le triomphe des Tiger 100 qui prennent la première place en course et en sport.

Nos compliments iront également à Lhuissier qui, depuis le début de l'année, fige ses mécaniques avec compétence et amour.

A. NEBOUT.

CLASSEMENT

175 cm³ : 1. Michel Barone (MV), moy. 97,714 km/h ; 2. Roubaud (Mondial) ; 3. Pansera (MV) ; 4. Descoureaux (Gnome et Rhône) ; 5. Tiers (Follis) ; 6. Bonnal (Morini) ; 7. Couturier (1^{er} des machines « sport » Morini) ; 8. Bettiol (2^e en « sport » Morini) ; 9. Diou (3^e en « sport » Morini) ; 10. Salisca (Ducati).

500 cm³ : 1. Maubert (Triumph), moy. 95,952 km/h ; 2. Vasseur (Norton) ; 3. Bargetzi (Norton) ; 4. Latrille-Seigneur (Triumph, 1^{er} des machines sport) ; 5. J.-P. Bayle (Norton) ; 6. Tomesani (Triumph) ; 7. Garnier (Norton) ; 8. Plante (Triumph) ; 9. Noblin (Norton) ; 10. Dumas de Vaux (BSA).

350 cm³ : 1. J.-P. Bayle (Norton), moy. 106,294 km/h ; 2. De Polo (Norton) ; 3. Wolf (Norton) ; 4. Montagne (Norton) ; 5. Michel Barone ; 6. Gomes ; 7. Dubreuil ; 8. Maisse ; 9. Pinton ; 10. Le Roy.

250 cm³ : 1. Savoye (Mondial), moy. 100,315 km/h ; 2. Deschamps (NSU) ; 3. Guérin (Guzzi) ; 4. Rittaud (Guzzi) ; 5. Barthélémy (Zündapp, 1^{er} des machines sport) ; 6. Maillot ; 7. Bailly-Lacresse ; 8. Bazot ; 9. Heuqueville.

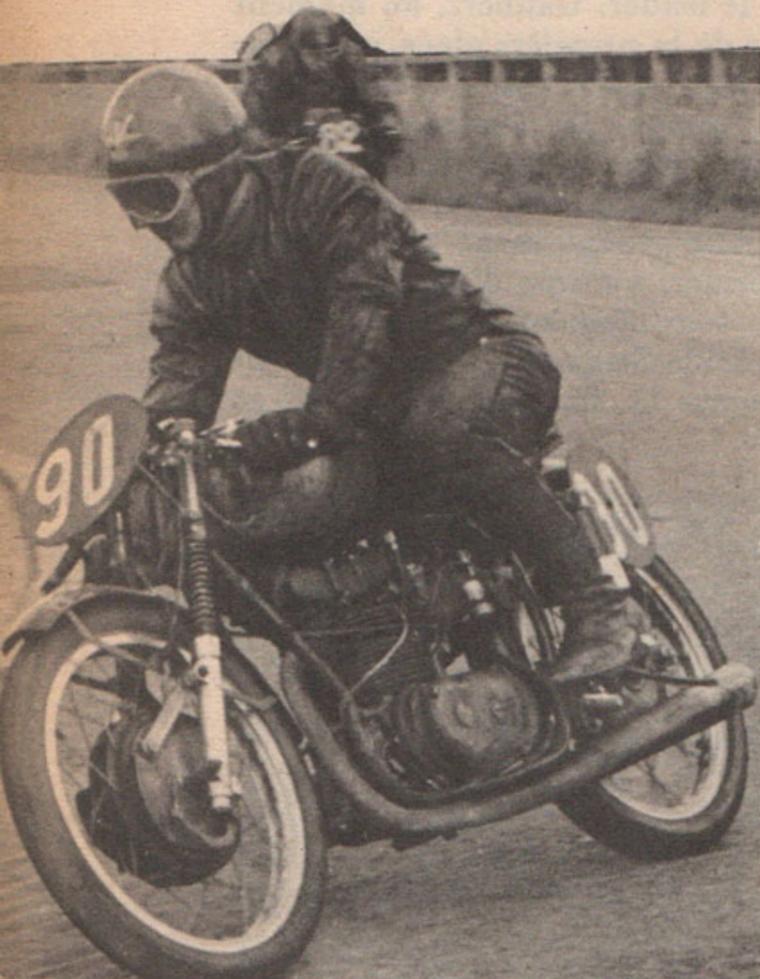
125 cm³ : 1. Jacquier Bret (Mondial), moy. 92,492 km/h ; 2. Savoye (MV) ; 3. Beltoise (Jonghi) ; 4. Boilbarbe (Puch) ; 5. Gaïda (Rumi) ; 6. Desquatrevaux (Libéria).

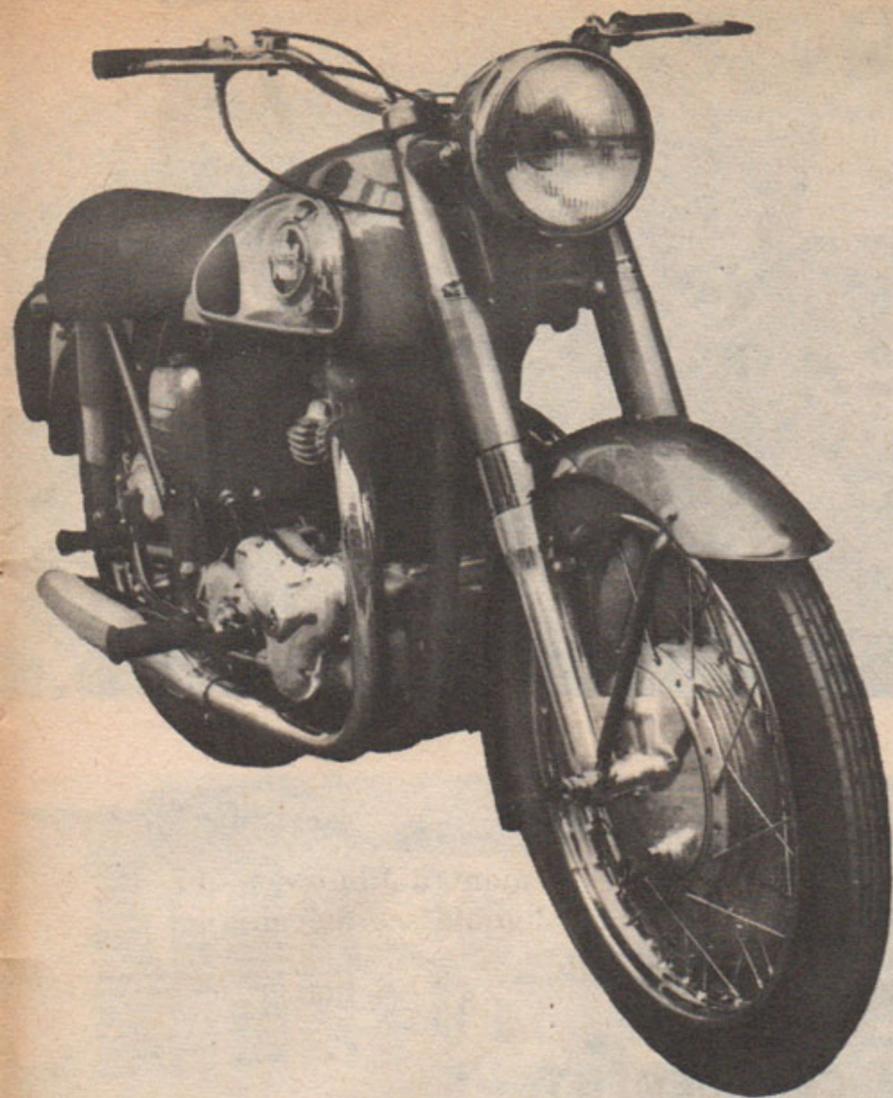
Scooters : 1. Leclainche (Rumi), moy. 80,687 km/h ; 2. Terrioux (PP Roussey) ; 3. Caekebèque (Rumi), 1^{er} des 125 ; 5. Cambis (Rumi) ; 6. Laffitte (Rumi) ; 7. Famery (Rumi) ; 8. Milone ; 9. Parans.

Michel Barone (MV n° 90) vainqueur des 175 cm³.

A gauche Caekebèque et Leclainche vainqueurs des scooters Sport et Course entourent leur rival malchanceux Le Guellec.

A droite De Polo fut comme Bayle victime d'une chute et ne put faire étalage de sa classe.





les NORTON 59

CHEZ GARREAU

C. Garreau n'exposant pas cette année au Salon, nous sommes allés lui rendre une visite d'amitié dans son fief sis rue Robert-Lindet.

Après une courte infidélité en faveur du chapeau mou (eh oui !) nous avons retrouvé notre ami Garreau « vêtu » si l'on peut dire de sa légendaire casquette.

Tout d'abord, le hall d'exposition attire nos regards. Juchés sur des socles de couleur claire, les modèles 1959 de la gamme Norton sont là ! Nous retrouvons les fameuses 88 et 99 bicylindres équipées du célèbre cadre « Featherbed » dont la renommée n'est plus à faire. Pas de changements importants cette année, mais un souci constant d'amélioration qui se traduit par un souci de finition apparaissant lors d'un examen détaillé.

A côté des Norton de tous types, citons également les 250 Excelsior Talisman, dont la version sportive est livrée équipée de deux carburateurs. Les Francis Barnett dont Garreau s'est assuré la diffusion ont également attiré notre attention, en particulier la 250 Spéciale Cross qui séduira bien des amateurs.

Si les machines neuves ne man-

quent pas, en magasin, le stock des pièces détachées est tout aussi fourni. Rappelons à ce sujet que le service Expédition assure une expédition immédiate de toutes les pièces détachées à Paris comme en province. Outre les pièces détachées pour la plupart des machines anglaises actuellement commercialisées, nous trouvons un grand choix d'accessoires de tous types : sacoches, porte-bagages, ainsi que tous les pneus et chambres à air de marques française ou anglaise.

L'atelier de réparations a été rénové et est équipé d'un outillage ultramoderne ; c'est là que nous trouvons Lefèvre et Briand, les recordmen du Bol-d'Or bien connus, qui dirigent une équipe de mécaniciens spécialistes qui s'affairent autour des moteurs. Ce sont eux qui effectuent les mises au point des machines de clients ainsi que la révision totale des véhicules d'occasion qui seront alors vendus avec une garantie de trois mois.

Enfin, C. Garreau dispose d'un stock complet de pièces détachées pour machines de courses. Les nouvelles « Manx » 59 peuvent être prises en commande dès à présent (livraison en février).

Rappelons que c'est avec une Norton Manx, que Lefèvre et Briand détiennent le record absolu du Bol d'Or à plus de 118 km/h de moyenne, ainsi que huit victoires dans cette épreuve. D'autre part, Jacques Collot sur Norton s'adjuge pour la huitième fois le championnat de France Inter, remportant cette année le titre des 350 et 500 cm³.



UNE ORGANISATION
UNIQUE...

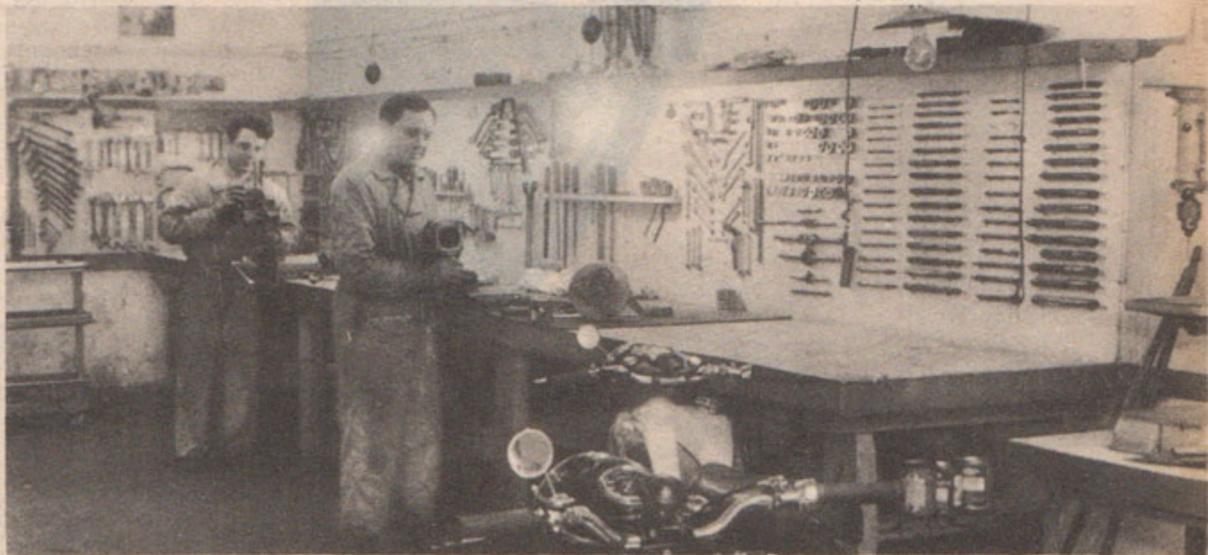
PIÈCES DÉTACHÉES

« Tatave » nous montre, preuves en mains, que la pénurie de pièces détachées n'est pas à craindre.



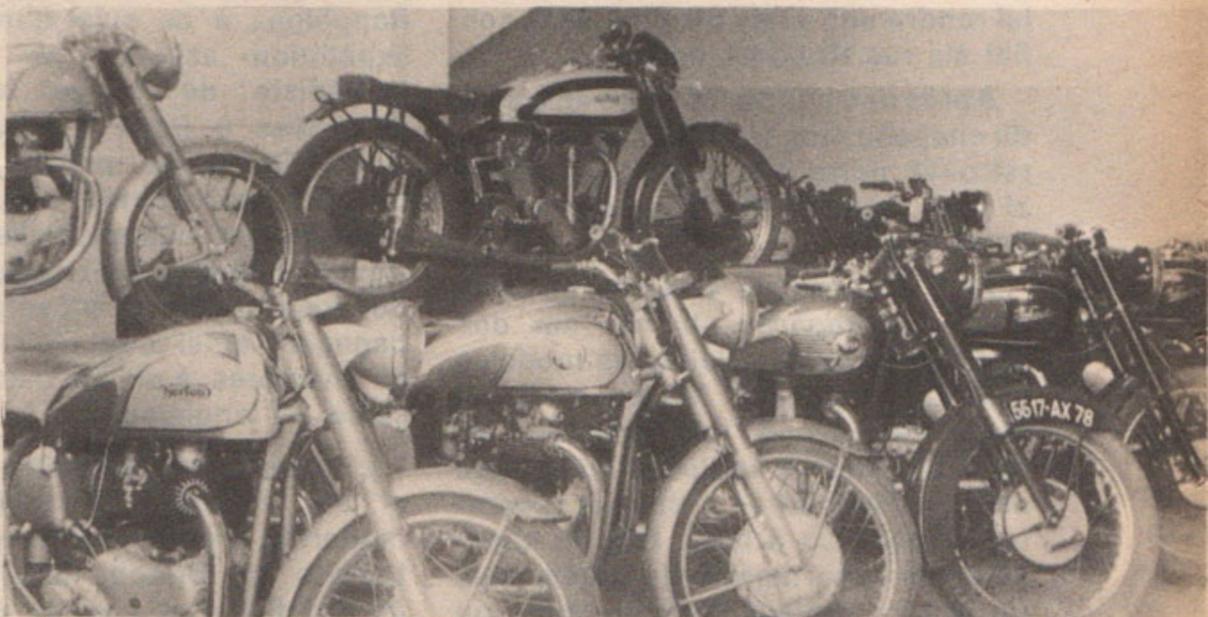
RÉPARATIONS

Dans le vaste atelier de réparations doté d'un équipement ultra-moderne, une équipe de mécaniciens spécialistes s'affairent, sous la direction de Lefèvre et Briand, les recordmen du Bol d'Or, que l'on voit ici en pleine action.



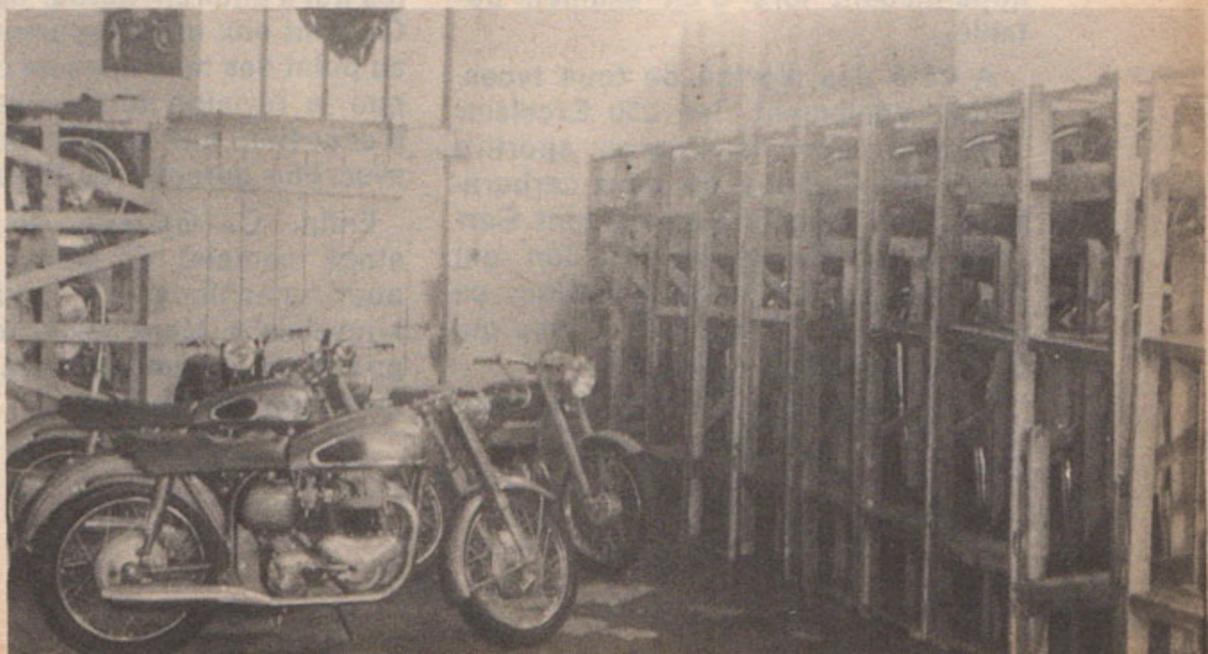
OCCASIONS

Une partie du vaste hall d'exposition des occasions où les machines totalement vérifiées et garanties trois mois attendent les futurs acheteurs.



EXPÉDITIONS

Sagement rangées dans leur caisse d'expédition, les Norton attendent que se décide leur « destin ».



AU SERVICE
DES NORTON

MATCHLESS

La firme Matchless présente une gamme de fabrication très variée, qui va de la 250 cm³ à la 650 cm³.

La 250, qui dans sa version tourisme développe la coquette puissance de 19 cv, a donné le jour à un modèle spécialement adapté pour le moto-cross. Nul doute que cette machine soit un succès tout comme ses « grandes sœurs » victorieuses sur tant de terrains. Outre les 500 et 600 présentées en version Standard Luxe et Sport, les acheteurs ont le choix également entre la nouvelle 650 cm³ présentée dans les trois versions précédemment citées et le modèle Police dont la présentation noir et blanc et le guidon « viens avec papa » attireront bien des regards.

Enfin, pour la compétition, Matchless commercialise la G50 Road Racer. Cette 500 mono A.C.T. a fait des apparitions très remarquées au cours de cette saison aux mains de Jack Ahearn.

Signalons enfin que les Etablissements Aris sont les seuls sur la place de Paris à livrer les machines neuves avec des pneus Dunlop, Avon ou Continental au choix de l'acheteur.

ROYAL-ENFIELD

Dans la série des monocylindres, la marque de Redditch présente les modèles Bullet, bien connus en 350 et 500 cm³, avec un habillage « sport » identique à celui de la Constellation.

Signalons la 250 cm³ Crusader doublée également d'une version sport qui dépasse 17 cv.

La Constellation et la Minor sont maintenant trop connues pour que nous les présentions à nouveau à nos lecteurs ; rappelons néanmoins que la « Constellation » est, avec ses 51,5 cv, la plus puissante des machines de série commercialisées en Europe.

La 250 Crusader, la 500 Minor et la 700 Constellation peuvent être livrées de série avec le carénage Airflow, qui assure une protection efficace tout en permettant un gain de vitesse et une réduction de la consommation.

Les modèles « Airflow » marquent un tournant dans l'histoire du motocyclisme, on pourra s'en rendre compte en rendant visite aux Etablissements Psalty qui assurent la diffusion en France.

DUNLOP

**AVEC LE PNEU 100 % NYLON
ET LA SUSPENSION PNEUMATIQUE,
DUNLOP S'INSCRIT
UNE FOIS DE PLUS EN TÊTE DU PROGRÈS**

Second producteur français de pneumatiques, Dunlop satisfait 23 % ou 27 % de ce marché, selon les modalités de calcul des tonnages.

MILLE TOURS EIFFEL DE ROUES

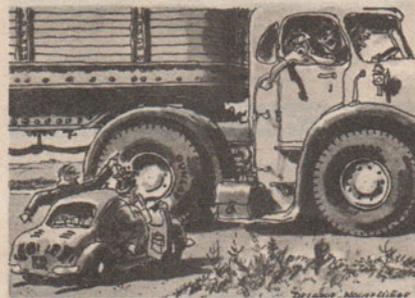
Si la production des pneumatiques contribue pour près de 80 % aux activités de Dunlop, il convient de souligner le développement parallèle de la fabrication des roues et jantes pour toutes catégories de véhicules. La mise en route dans l'usine du Bourget d'une nouvelle chaîne de fabrication a permis d'augmenter de 30 % les livraisons de roues au cours de l'exercice 1957, livraisons qui atteignent le chiffre de 2 500 000 unités.

Une idée de l'importance de cette production peut être donnée : en empilant les roues, l'on pourrait ainsi constituer un millier de Tours Eiffel. Ces roues, placées les unes derrière les autres, occuperaient un ruban de route allant de Dunkerque à Perpignan !...

LE PNEU "NYLON" TRIOMPHE AU SAHARA

L'an passé, à pareille époque, nous annoncions la création d'un nouveau pneu à carcasse 100 % « Nylon », offrant à la fois résistance, légèreté et souplesse.

Après de nombreuses recherches et expérimentations méthodiques, Dunlop sortait, dans la dimension 14,00-20, un nouveau pneu dont l'une des applications intéressantes était l'équipement des véhicules sahariens. On sait que la plupart des camions utilisés en Afrique du Nord et au Sahara circulent dans des conditions particulières empruntant successivement des routes bonnes ou médiocres, des pistes au sol non compacté où l'usure de roulage crée le phénomène de la « tôle ondulée », des pistes de sable à fond d'oueds ou de dunes...



PORTÉS SUR DES NUAGES...

Verrons-nous dans un avenir proche nos véhicules routiers, légers ou lourds, entièrement portés par de l'air (suspension et pneus) dans des conditions de sécurité, de confort et d'économie jusqu'alors insoupçonnées ?

Les solutions « Pneuride » apportées par la société Dunlop aux problèmes de servitudes des véhicules routiers annulent les servitudes résultant de l'utilisation des ressorts classiques dont la rigidité doit toujours être un compromis entre les positions extrêmes déterminées par les charges maximum et minimum du véhicule.

Les suspensions à air « Pneuride » maintiennent le châssis dans une position toujours constante par rapport au sol, indépendamment de l'importance et de la position de la charge.

Des valves de nivellement assurent le rôle de correcteur d'assiette et desservent des ressorts pneumatiques — à soufflets ou à diaphragme — sur lesquels repose le châssis.

Les avantages procurés par cette constance dans l'écrasement statique de la suspension sont les suivants :

- Sur route :
 - Amélioration du confort général et réduction des bruits ;
 - Comportement du véhicule toujours identique malgré les écarts de charge par la permanence de la fréquence de vibration de la suspension ;
 - Longueur de la course des ressorts utilisable en totalité (le véhicule ne reposant plus sur les butées d'arrêt au maximum de sa charge) ;
 - Angle d'éclairage de la route constant ce qui réduit l'éblouissement en conduite de nuit ;



— Dureté de suspension parfaitement déterminée suivant les critères imposés par le constructeur ou l'utilisateur.

Au chargement :

Maintien de la plate-forme de chargement dans une position et à un niveau constants par rapport au sol, ce qui est intéressant notamment dans le cas de transport de passagers.

Dans le cas de transports de faibles charges, et par rapport aux véhicules comportant des ressorts classiques où la suspension se fait presque exclusivement par les pneumatiques, les systèmes PNEURIDE réduisent considérablement les charges dynamiques imposées aux pneus, roues et châssis. De ce fait, la durée de ces organes est prolongée et les avaries de transport sur le fret sont minimisées.

Est-il nécessaire d'insister davantage sur l'intérêt offert par les solutions « Pneuride » ?

De nombreux constructeurs français et étrangers de poids lourds, de cars, de voitures légères ont immédiatement alerté leurs services techniques qui procèdent depuis un certain temps déjà aux adaptations et aux essais de cette suspension. Des réalisations seront même présentées au prochain Salon des Poids Lourds.

Ainsi, le rêve de maintes générations et d'une multitude d'hommes d'aujourd'hui qui souhaitaient se déplacer comme « portés sur des nuages » deviendra demain une réalité.

Une fois de plus, Dunlop s'inscrit en tête du progrès !

R. LECONTE

Le spécialiste de la machine anglaise

Possesseurs de machines anglaises, adressez-vous au motoriste-coureur bien connu, Robert Leconte, 68, boulevard Gabriel-Péri, à Malakoff, qui assure la vente, la réparation et la mise au point de toute machine anglaise, en particulier Norton, Ariel et Royal Enfield.

D'autre part, R. Leconte est le réalisateur du premier carénage français adaptable aux machines de série qui soit effectivement commercialisé et dont de nombreux exemplaires sont en circulation à l'heure actuelle.

Enfin, R. Leconte s'est spécialisé dans la transformation et la mise au point sportive des twins anglaises qu'il équipe avec deux carburateurs Dell'Orto Racing à cuve séparée.

Nous publierons prochainement l'essai d'une 600 Norton transformée de la sorte.

Ne manquez pas de vous rendre au 68, boulevard Gabriel-Péri, vous ne serez pas déçu !

VOGUESPORT

Pour acheter un vêtement cuir chromé de bonne coupe et choisi dans un cuir de première qualité, adressez-vous aux Etablissements Voguesport, 14, boulevard Jules-Ferry, Paris (11^e), qui se sont spécialisés dans les vêtements cuirs pour hommes, dames et enfants, sur mesures ou prêts à porter.

Les Etablissements Voguesport fabriquent également des combinaisons pour la compétition, et de nombreux concurrents des dernières coupes du Salon avaient fait confiance à cette marque.

La maison se charge également des réparations, remises à neuf et poses de fermetures « éclair ». Une visite s'impose !

BORGIO

La société Borgo, qui détient le championnat du monde 1957, reste également à la veille des finales du championnat à la première place pour 1958 avec la marque FERRARI.

Le tour de France 1958 se termine par de nouvelles victoires pour Borgo avec toutes les Ferrari aux premières places du classement général grand tourisme et l'Alfa-Giulietta en catégorie tourisme.

Dans le domaine motos, les succès remportés par les champions sur M.V. Agusta, Ducati, Morini, dans toutes les compétitions importantes, et dernièrement au Grand Prix des Nations à Monza, forment un palmarès unique au monde.

Ces résultats exceptionnels sont dus au travail opiniâtre mené par Borgo, spécialiste du piston, en vue de perfectionner sans cesse ses techniques : son outillage moderne, ses machines de reproduction brevetées permettant l'exécution des fameux pistons à profil complexe Tob.

Poursuivant ses efforts dans la même voie, Borgo annonce cette année la mise en activité de ses nouvelles usines de Carrières-sur-Seine construites suivant un plan d'aménagement rationnel : fonderie, atelier d'usinage des pistons, département d'usinage des chemises en fonte pour moteurs de grande diffusion.

Ces nouveaux moyens de production permettent à Borgo d'apporter une contribution accrue dans le domaine des moteurs automobile, diesel, motocycle, etc.

TABLOCODE

Le Tablocode magnétique est un fort tableau en acier magnétique spécial, mesurant 75 x 112 cm. Il est fixé sur pivots dans un châssis et se retourne instantanément, présentant à volonté l'une ou l'autre de ses faces.

Chaque face représente un réseau de rues et de routes comportant toutes les circonstances possibles de la circulation.

L'appareil comporte tout un assortiment de figurines mobiles munies de puissants aimants, représentant les signaux, les divers véhicules et usagers de la route. Elles adhèrent instantanément à n'importe quel endroit du tableau et on peut les déplacer ou les retirer à volonté.

L'ensemble permet de matérialiser devant tout un groupe d'élèves absolument tous les problèmes de circulation (ceux-ci sont au nombre de plusieurs centaines).

Le Tablocode magnétique s'adresse aux écoles, à l'armée, aux auto-écoles et aux examinateurs du permis. Il permet l'enseignement, les cours de perfectionnement et les examens.



MARCHAL

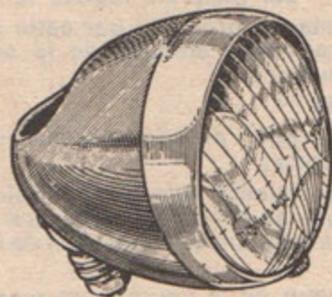
Sur le plan « éclairage », Marchal, dans son stand (Hall Renan, n° 13), expose une gamme très complète de projecteurs pour « deux roues », depuis le vélomoteur à la puissante 650 cm³.

Pour les motos étrangères, Marchal a également créé des optiques de transformation bénéficiant de sa réputée technique « Equilux ».

Nous réserverons une mention particulière à l'avant complet Equilux 20031, avec porte à visière, pour scooters. Un bon éclairage, sur un scooter est un facteur essentiel de sécurité. Pour une dépense minime, l'utilisateur peut désormais, grâce à cet avant complet, bénéficier de l'incomparable lumière « Equilux ».

L'avant complet 20031, d'un diamètre de 135 mm, se compose d'une glace et d'un réflecteur montés sur une porte chromée avec visière. Il se monte aussi bien sur les projecteurs Marchal (équipement d'origine pour les scooters Motobécane SBH), que sur les projecteurs d'autres marques (paraboliques ou aérodynamiques) ϕ 135 mm.

Sur le plan « allumage », Marchal qui équipe la plupart des marques françaises, a créé pour les « deux roues » des bougies spécialement adaptées et de types variés allant du cyclomoteur (Motobécane et Vélosorex) à la 650 cm³.



Pour les volants magnétiques de toutes marques, depuis longtemps les condensateurs à véritable « bain d'huile » Marchal sont unanimement appréciés. La technique « bain d'huile »

adaptée aux condensateurs, leur confère des qualités diélectriques et une capacité invariable. Le rendement des volants magnétiques, et par conséquent des moteurs, s'en trouve très sensiblement accru et les démarrages à froid et à chaud sont toujours instantanés.

Marchal, l'un des plus grands spécialistes de l'électricité automobile, comme par le passé continue donc à travailler pour la sécurité et le confort des amateurs fidèles des « deux roues ».

AVIS AUX AGENTS "MOTOBÉCANE" ET "MOTOCONFORT"

Le Groupement Amical des Agents « Motobécane » et « Motoconfort », dont le siège social est 117, avenue de Saxe à Lyon, a édité un bulletin d'informations précisant les buts de l'Amicale et donnant le compte rendu des assemblées tenues à Lyon.

Les agents « Motobécane » et « Motoconfort » qui ne seraient pas en possession dudit bulletin sont priés de le réclamer au siège, 117, avenue de Saxe, à Lyon, et ils le recevront gracieusement par retour du courrier.

DYNAMIC-SPORT

Toutes les meilleures marques de motos et de scooters sont réunies dans les vastes locaux de la maison, depuis les Vélosorex, jusqu'aux rapides BSA, en passant par les Terrot, Monet-Goyon, Jawa, NSU, Puch, Horex, MZ, Simson, Guzzi et les scooters Lambretta, Manurhin et Rumi. Toutes ces marques sont représentées en neuf et aussi en occasions récentes, révisées, et vendues avec **garantie totale** de trois mois (pièces et main-d'œuvre gratuites, peinture et moteur neufs), et même à crédit.

BRETOCYL

... DE LA NOUVEAUTÉ ÉGALEMENT CHEZ "BRETOCYL" !

En parcourant les allées du Hall de la Moto, notre attention est rapidement attirée par l'attrayant stand Bret-Oil-Bretocyl Graphite, qui met en « vedette » cette année, une reproduction géante de sa nouvelle création : le Bretocyl Graphite « Special Moto » en chargeur de cinq doses — cette nouveauté est à la fois pratique et élégante, pratique parce que le chargeur permet le minimum d'encombrement dans les sacs, élégant par son fermoir en acier chromé — mais nous attirons particulièrement l'attention de nos lecteurs sur les qualités techniques de ce nouveau produit spécialement étudié pour les usagers des deux roues, aussi bien pour le rodage que pour la marche normale.

La complexité des moteurs deux temps, la modernisation des moteurs quatre temps appellent un superlubrifiant approprié — la Société BRET-OIL, forte de son expérience en compétitions s'est penchée sur ce problème et présente une fois encore un produit de qualité à la plus grande satisfaction des utilisateurs.

Donc, motocyclistes, ne soyez plus inquiets pour votre moteur, le Bretocyl Graphite « Special Moto », après un rodage parfait, vous assurera un graissage absolu des hauts de cylindres, une protection totale des soupapes, en

conclusion, une protection efficace qui vous permettra de garder un moteur toujours jeune, et cela pour un prix modique.

Une nouvelle fois : Bravo Bretocyl Graphite !

VELOSOLEX

ARTICLE SALON

Velosolex poursuit plus que jamais sa politique de vulgarisation du cyclomoteur par une recherche toujours plus poussée de l'économie allée à la qualité. Son prix d'achat — le plus avantageux du monde entier. Sa consommation et ses frais d'entretien particulièrement économiques justifient sa formule : « Tous motorisés.. au meilleur prix. » Les 1 800 000 Velosolex déjà mis en service témoignent, par leur exceptionnelle endurance, de la qualité de la fabrication et de la robustesse de la machine. La production du Velosolex augmente graduellement et atteint près de 300 000 machines par an. Les cinq usines françaises, à Courbevoie, Arras et Tours, reliées directement au rail, ont permis de satisfaire l'intérêt général par leur décentralisation industrielle, et de répartir judicieusement les efforts de production. Les cadences actuelles répondent aux besoins du marché intérieur, et à ceux de l'exportation — ce précieux levier de prospérité. Dans soixante-quinze pays, en effet, Velosolex développe constamment son influence, son service, et ses chiffres de vente.

Le nouveau Velosolex « 1400 » est caractérisé par trois avantages de qualité :

- Une garantie d'un an ;
- Un prix de vente maintenu à 32 800 francs ;
- De nouveaux perfectionnements visant la maniabilité, le confort et la sécurité : pneus plus gros (1,75-19), roues plus petites (550 mm) et nouveaux freins.

DUNOIS ET FILS

La Société Dunois et Fils, le plus ancien des fabricants de pièces détachées de cycles est, avant tout spécialisée dans la fabrication des pompes de haute qualité.

La célèbre pompe Mistral, encore perfectionnée, représente le « nec plus ultra » de la qualité dans ce domaine. Elle existe dans toutes les tailles pour motos, cyclomoteurs et cycles. C'est la pompe, tout cuivre, chromage épais, d'une présentation sans rivale.

Les Etablissements Dunois présentent en outre, des séries plus légères : les pompes Radieuse, bien connues des utilisateurs, tant en laiton qu'en alu. Il existe aussi la série OKE, en alu poli de grande diffusion, de qualité parfaite et prix de grande série.

Les Etablissements Dunois, grâce à leurs trois usines situées à Vincennes, exécutent en outre toute une gamme de pièces détachées : porte-bagages, carters, boîtes à outils, capotages de moteurs, pièces diverses. Ils fabriquent aussi de nombreuses pièces détachées de machines livrées par nos grands constructeurs et par l'ensemble de la profession.

En outre, les Etablissements Dunois exécutent de nombreuses séries de pièces embouties et soudées à l'intention d'une clientèle très variée, allant du secteur automobile aux articles de ménage en passant, par la Défense nationale. Grâce à la modification constante de leurs installations, les Etablissements Dunois sont susceptibles de donner à tous les fabricants et grossistes des produits de qualité irréprochable à des prix compétitifs.

NORMA

Comme chaque année, la société Lampe Norma expose sur ses stands du Grand Palais et du Parc des Expositions, hall du Cycle, ses différentes fabrications. Chacun connaît les lampes Norma, dont la qualité a fait la réputation, tant dans le domaine motocycle et cycle, que dans celui de l'automobile.

Nous avons remarqué sur les stands Norma toutes les lampes pour motocyclettes, scooters, cyclomoteurs et cycles, et notamment la lampe phare et code pour projecteur de motocycles et scooters à atmosphère de gaz rare et nouvelle coupelle élargie qui donne un éclairage encore plus profond, les lampes dites « graisseur et navettes » pour l'éclairage arrière de ces véhicules, ainsi que les lampes pour feux AV et AR de cycles et cyclomoteurs à ampoule sphérique et culot à vis.

Nous y avons également vu les deux modèles de stands-présentoirs de lampes pour motocyclettes et scooters d'une part, et pour cycles et cyclomoteurs d'autres part, toujours appréciés des revendeurs tant pour leur composition que pour leur format pratique. Ils peuvent être, soit accrochés, soit placés dans une vitrine, leur encombrement étant faible.

Avant de terminer, nous voudrions rappeler que, il y a vingt ans, la lumière jaune était rendue obligatoire sur tous les véhicules automobiles. Ses bienfaits ont été reconnus de tous dès son application et il y a trois ans un décret la rendait également obligatoire sur les cycles et cyclomoteurs.

AMÉDÉE BOLLÉE

LES SEGMENTS AMÉDÉE BOLLÉE

Les usines Amédée Bollée du Mans sont spécialisées dans la fabrication des segments de piston. Les segments Amédée Bollée sont utilisés sur les moteurs d'automobiles et de camions, sur les moteurs marins, sur les moteurs de motos, scooters, sur les petits moteurs auxiliaires de bicyclettes, sur les moteurs industriels et agricoles, sur les appareils à air comprimé.

Les segments Amédée Bollée sont traités au « parcolubrite » pour les préserver de l'oxydation dans les magasins et pour adoucir le rodage des cylindres. La couche de Parcolubrite accroche l'huile et elle évite, au début du rodage, le frottement direct du métal des segments sur le métal des cylindres.

Les usines Amédée Bollée fabriquent des segments cylindriques et des segments d'étanchéité coniques qui évitent la consommation d'huile au début du rodage. Les segments d'étanchéité coniques appuient sur leur arête inférieure, au début du rodage et celle-ci est tout de suite rodée.

Les usines Amédée Bollée fabriquent aussi des segments chromés sur la circonférence, les uns cylindriques et les autres, coniques. Les segments chromés sont rodés librement dans des chemises et leur étanchéité circonférentielle est assurée dès leur mise en place.

Les usines Amédée Bollée fabriquent des racleurs à fentes, avec ou sans expandeur. Les racleurs R.F.X. sont en fonte et ils sont appuyés par un expandeur en acier suédois trempé. Les expandeurs sont tarés pour obtenir une pression de 6 000 g par centimètre carré des racleurs sur la paroi des cylindres. La fonte des segments Amédée Bollée, grâce à sa structure graphitique, supporte aisément cette pression sans user les cylindres. Les racleurs R.F.X. souples, appuyés par leur expandeur en acier suédois, nerveux, empêchant absolument la consommation d'huile.

Demander les renseignements à cette adresse :

Segments Amédée Bollée, Le Mans, Boîte postale 118. Téléphone : 28.08.50.

BRAMPTON

La chaîne Brampton fait état de ses nombreux succès dans les compétitions sportives, qu'il s'agisse du vélo, du cyclomoteur (rallyes, concentrations), de la motocyclette, (Course, épreuves de tourisme, cross), de l'automobile (les quatorze records du monde de la Simca Aronde, par exemple) et des démonstrations de qualité qui comprennent les avions à réaction.

Seule une qualité de grande classe, de celle qui ne doit jamais se démentir des matières premières à l'emballage du produit fini, peut produire un palmarès aux succès aussi constant dans les différents domaines sportifs.

C'est grâce à ses recherches, à son expérience, à une technique poussée, à un contrôle rigoureux à tous les stades d'une fabrication moderne que la société Brampton peut offrir des chaînes qui tiennent.

Elles tiennent au banc d'essai et elles tiennent sur la route : car, en définitive, c'est sur la route que l'on juge la qualité des chaînes Brampton : qualité confirmée publiquement tous les jours par ceux qui demandent un service maximum dans les conditions les plus dures : les sportifs.

HEROLD

Les Etablissements Arthur Hérold sont, on le sait, les importateurs d'un nombre important d'articles de cycles, en provenance de l'Allemagne. Parmi les spécialités nous citerons d'abord la chaîne Ruberg Brillant, toujours première sur les terrains difficiles, dont la précision de fabrication assure le maximum de résistance à la rupture, ainsi que le montre le brillant palmarès de la saison 1958 que voici :

En moto (sport), six championnats allemands tous terrains, cinq championnats de motocross, un championnat sur route, un de dirt track, et un championnat d'Europe de dirt-track, 202 médailles d'or, 43 médailles d'argent, 94 premiers prix.

En cyclisme : championnats allemands sur route, en poursuite, vitesse, fond et demi-fond.

La chaîne Ruberg Brillant, fabriquée dans toutes les normes et dimensions pour cyclomoteurs, motos, autos et industries est garantie pour un parcours de 10 000 kilomètres.

Quant aux autres spécialités, présentées par Hérold, il s'agit :

Des moyeux rétro Durex pour bicyclettes et cyclomoteur, moyeu de sécurité avec entraînement à galets, des billes, bagues à billes, levier de freinage spécial P.W.B., des attaches remorques à rotule Hebie, des timbres Globus, des pédales Wagner, des selles et sièges Lepper, des supports béquilles réglables N.S., des robinets Karco, des compteurs Loewe, sans oublier les éclairages Berko, la baladeuse Multilux, le décalamineur Erha, les phares Halus, l'outil-lage Eldi, etc.

CONSORTIUM D'OPTIQUE ET D'INDUSTRIE

Cette firme conserve, avec le soin que l'on devine, les modèles dont se servirent les pionniers de l'auto, et notamment les princes et les rois.

On conçoit qu'elle a l'expérience voulue pour offrir aux usagers du deux roues toute la gamme des lunettes indispensables à la sécurité de la circulation, sur la route comme dans les villes.

HURET

Les Etablissements Huret et Fils ont de tous temps consacré leurs activités à la fabrication de nombreux accessoires qui portent cette marque de qualité car c'est la qualité seule qui a toujours été la ligne de conduite de M. Huret d'abord, et ensuite de ses fils : Roger et Jacques.

Si la marque est réputée pour ses dérailleurs vainqueurs pendant plusieurs années de Tour de France, d'autres articles sortent également des usines de Nanterre, tels que : compteurs pour cycles et cyclomoteurs, scooters et motos, papillons, plateaux, tendeurs de chaîne, rétroviseurs, moyeux à blocage rapide, fixe-paquets, etc.

Le dérailleur type « Tour de France » est à 3, 4, 5 vitesses, avec écarts de 8 dents au double plateau.

Tous ces articles vendus dans le monde entier où ils ont su s'imposer par la qualité qui est de règle dans les usines de Nanterre, dont l'outillage moderne est lui-même l'objet de l'attention de MM. Huret et Fils.

(à suivre.)


**FIANÇAILES - MARIAGES
RÉCEPTIONS
SOIRÉES**

... en toutes circonstances

LA BONNE CUISINE

à la portée de tous

DANS CHAQUE NUMÉRO :

250 RECETTES DE CUISINE**40 A 45 PLATS**

PRÉSENTÉS EN NOIR ET EN COULEURS

Le guide indispensable à toutes les bonnes maîtresses de maison **150 F**

BELGIQUE : 25 F — SUISSE : 2 F 50

Dynamic-Sport

— 149, rue Montmartre, 149 —

Métro : Bourse - Tél. : GUT 19-30

Concessionnaire des marques :

HOREX - N.S.U. - PUCH - JAWA
B.S.A. - SIMSON - TERROT
LAMBRETTA - VESPA - RUMI
MANURHIN - VÉLOSOLEX

 et
OCCASIONS RÉCENTES :

GARANTIE TOTALE 3 MOIS
(pièces et main-d'œuvre gratuites)
peinture et moteur neufs
Choix de Lambretta, Vespa,
Rumi et motos françaises
et étrangères toutes marques

CRÉDIT : 30 0/0 comptant,
solde 2 à 15 mois
LIVRAISON ET CRÉDIT
dans toute la France

ACHAT ou REPRISE FERME
de scooter ou moto
TOUTES RÉPARATIONS
et **PIÈCES DÉTACHÉES**

Liste des occasions contre 3 timbres

**En hiver, on n'a
PLUS FROID**
DU TOUT
 avec un
SUPERSCAPHE 10°


Dispositif nouveau en plastique,
protégeant merveilleusement du
froid (supplément thermique de
7 à 16° pour la tête) et de la
pluie, les piétons, cyclomoto-
ristes et scootéristes (Types
A et B).
Type C à fabriquer soi-même.

Prix exceptionnels
à partir de 2.800 francs

Écrire au
Centre du Superscaphe
 12, rue Chabanais, B47 (Cy1)
 Paris (2°)

— Documentation illustrée sur demande. —

**POUR VOTRE
MOTO
OU VOTRE
SCOOTER**

*Vous choisirez
sans hésitation
un pneumatique*

WOLBER

Société A. WOLBER
 17, rue de Villeneuve
SOISSONS (AISNE)

LA VIE DES CLUBS



COMMUNIQUÉ

Nous rappelons à tous nos sociétaires que le M.C.C. a été très éprouvé ces derniers mois par la perte de plusieurs de ses sociétaires; rappelons notre jeune Pierre Mainguy, M^{me} Vaisse, Francesco Boeri et Jacques Drion, qui nous ont quittés prématurément au cours d'accidents divers. A cette occasion, nous renouvelons aux familles de nos camarades nos très respectueuses condoléances pour les deuils si cruels qui les ont frappés dans leur affection.

Afin de perpétuer le souvenir de nos camarades, le Comité a décidé de faire confectionner des plaques de marbre gravé qui seront déposées sur les tombes de nos amis. A cet effet, nous avons ouvert une collecte, et déjà de nombreux sociétaires ont répondu à notre appel; cette souscription continuera au cours de nos prochaines réunions, toutefois ceux de nos sociétaires qui ne peuvent assister à nos réunions peuvent verser leur obole directement à notre C.C.P. Paris 787-30, en indiquant au talon du mandat ou virement postal l'objet du versement: « Collecte pour nos camarades décédés ». D'avance merci pour votre générosité. Nous indiquerons en temps utile à nos sociétaires la date où nous irons déposer ces plaques sur les monuments de nos camarades.

Dimanche 2 novembre. — Reconnaissance et mise au point pour les épreuves de Trial dans les Bois de Clamart. Rendez-vous: Place de Garde, Clamart; le matin à partir de 9 h 30. L'après-midi à partir de 14 h 30. Divers entraînements auront lieu en vue de l'ouverture de la saison de Trial qui débutera le dimanche 9 novembre à Compiègne par le Trial de l'Armistice.

Nos jeunes sociétaires intéressés par les épreuves de trial sont amicalement invités à se faire connaître au cours de nos prochaines réunions afin de les documenter et les éclairer sur le déroulement de ces compétitions hivernales. Ils pourront recevoir des conseils utiles de nos spécialistes avant d'affronter la compétition.

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





*Pneu sans Souillures
Galet sans bavures*

PETITES

ANNONCES



La ligne de 39 lettres,
signes ou espaces :

200 francs

payable à la commande

Chez ALAZARD Super-Crédit Garantie Reprise 100 motos c. neuves 55-56-57 x 30 vélomot. récents à solder + 20 scooters divers à ts prix + 50 motos de reprise à liquid. 47 bis, av. de Clichy (17^e). (Fond passage coté cinéma, accès et parking dans la cour.) LAB 44-65.

650 cm³ B.S.A. Golden Flash équipée bon état. Prix : 140 000 fr. Tél. POR 90-61.

A vendre PUCH 125 cm³ sport. S'adresser à GALOPIN, 18, rue Ampère, Rueil (S.-et-O.). Tél. PIG 67-02.

Roger SCEAUX
93, rue des Panoyaux. MEN 98-81.
Tous les twins angl. et allem. Ariel, B.S.A., Norton, Royal-Météor, Zündapp, B.M.W., 500-600-750, Sides Précisions.
30 autos série et sport et 100 tonnes pièces détachées de récupération ttes marques. Expéditions Province.

MATCHLESS

Tous modèles visibles en magasin
IMPORTATEUR Sté ARIS
11, rue Labie - Paris-17^e - (Éto. 08 66)
Catalogues détaillés sur demande (50 F timbres)
Réparations (Tarif synd.) Repr. auto.

VINCENT Grey Flash course. Bas prix ou échange. 2 VINCENT, Black Shadow. Reprise. TRASACT^o MOTOS, 5, rue Montrognon, Clermont-Ferrand (P.-de-D.).

CYCLOS-VELOS. Constructeur importante marque connue, offre 6 % à représentants à cartes multiples introduits auprès des agents du cycle, plusieurs secteurs disponibles. Ecr. REVUE sous n° 1508.

650 cm³ B.S.A. Golden Flash, équipée, bon état. POR. 90-61. Prix 140 000 fr.

Cause Service Militaire LAMBRETTA 150 cm³ 1958, ét. nf, peint. 2 tons, nbx acc. selle dble, guidon caréné. THEVAND, 135, rue Didot, Paris.

CROSS. 250 N.S.U., excellent état avec un moteur de rechange et pièces détachées. 500 B.S.A. Gold-Star. L. LEROUX « La Sagerie », à Saint-Avertin (I.-et-L.).

Particulier vend 350 ROYAL-ENFIELD, parf. état, roulé 10 000 km. LEFEBVRE, 3, rue de la Mutualité, Samois (S.-et-O.).

125 cm³, 3,59, neuve, 0 km, susp. arr. oscill. selle dble, Catalog. 106, soldée 70 000. LECLERC, 17, r. Pajol, BOT 05-95.



Clinique des cadres. Réservoirs et Roues tél. PER. 20-68

MARCHAND Frères

16, rue Danton - LEVALLOIS

Ne pas confondre, bien noter n° 16, la maison n'a pas de succursale.

Jean MURIT

4 fois champion de France,
10 fois recordman du Monde.

Le plus grand choix de Paris de machines très récentes garanties : B.S.A., ARIEL, TRIUMPH, B.M.W., (agent officiel), MATCHLESS, PUCH, NORTON, RUMI, machines de course et side-car.
ACHAT - VENTE - CREDIT
44, rue Paul-Barruel (15^e). Tél. : Lec 60-53

TOUTES ASSURANCES

A CRÉDIT

CABINET LLOYD FRANÇAIS

14, rue Séguier, Paris (16^e). Ouvert jusqu'à 7 h. le soir.

VINCENT B S mot. Lightning, 220 km/h, 7 000 km, px à déb. PRADET, 30, r. Ca-vendish, Paris.

Vend B.M.W. R. 50, 15 000 km impeccable, équipée, cause santé. Tél. : heures Bureau OBE 36-30 ou écr. ROCHE, 48, Fg du Temple, Paris.

Vends SCOOTER RUMI, parf. état. FARGE, 261, rue Saint-Denis, Paris.

ON DEMANDE MÉCANICIEN MOTOCYCLISTE COMPÉTENT. HAUT SALAIRE

Lisez les journaux corporatifs : ces annonces foisonnent. Mais

Attention! seul,

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

SUIVEZ NOS COURS SUR LES MOTOCYCLES

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

SPÉCIALISTE RECHERCHÉ

et surtout BIEN PAYÉ
Préparation C.A.P. Mécanicien

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

ÉCRIVEZ :

COURS TECHNIQUES AUTOS

Pour la France : SAINT-QUENTIN (AISNE)

Pour la Belgique : 41, bd Jamar, BRUXELLES-MIDI

Une chaîne qui en vaut 3



La *Spéciale* *Cyclo*

SEWS

adoptée par toute l'Industrie
du cyclomoteur

POUR LE MÊME PRIX :

*3 fois moins
d'usure!*

le spécialiste de la transmission du "2 roues"