

# MOTOCYCLES et Scooters

N° 203 - DÉCEMBRE 1958  
12<sup>e</sup> ANNÉE  
REVUE MENSUELLE  
DIR. : MAX ENDERS  
AD<sup>r</sup> : M. LEGRAS  
14, RUE BRUNEL - PARIS.

## Les Championnats du Monde de Vitesse



60 FR

SUISSE  
1 FR

BELGIQUE  
10 FR



# ESSAIS "MOTOCYCLES" 1953-54-55-56-57-58

.....

Nos

- 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.
- 171 350 Jawa (épuisé).
- 172 125 N.S.U. « Superfox »;  
350 side D.K.W.
- 173 600 Norton.
- 176 700 Royal-Enfield « Super-Meteor ».
- 177 Alcyon 232 cm<sup>3</sup>.

Nos

- 178 Monet-Goyon 115 cm<sup>3</sup> (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 Gnome et Rhône « Course » ;  
Triumph T.100 « Sport ».
- 191 Vespa 400 L.
- 192 Isetta « Velam ».
- 193 Goggomobil "Isard" T. 300.
- 194 350 Peugeot 356 TB ;  
600 Ratier à Montlhéry ;  
Cyclomoteur Peugeot BB 1 GL ;  
Essai Routier 175 Maïco SS
- 195 175 Maïco SS
- 197 600 Matchless G 11
- 198 175 Mochet CMS.
- 199 175 Morini Settebello.
- 200 175 Terrot Rallye
- 201 700 Royal Enfield "Constellation".
- 202 Goggomobil "Coupé" T 400.

**ENVOI CONTRE 50 FRANCS DE TIMBRES PAR NUMÉRO DEMANDÉ**



*Pneu sans souillures  
Galet sans bavures*





**MOTOCYCLES**  
*et Scooters*

**plus vivant que jamais**

**C**HAQUE Salon donne aux exposants l'occasion de faire le point et de démontrer leur vitalité, l'évolution et les progrès de leur marque; à leur tour, les journalistes jugent, jaugent et distribuent, chacun suivant ses goûts ou sa tendance, critiques ou louanges.

La presse spécialisée, à condition qu'elle soit sincère, reflète objectivement tout ce qu'elle a pu successivement observer de succès, de réussites, comme de défaillances et, elle aussi, peut faire le point de son action continue, de sa parfaite connaissance de ce dont elle parle et de l'amicale confiance de ses lecteurs.

Et cela nous amène à nous souvenir que Motocycles a surgi soudain à la veille du Salon 1947 et que son initiative paraissait à certains bien téméraire.

Les années ont passé; Motocycles entre dans sa douzième année et le moins que l'on puisse dire, c'est que sa formule personnelle, la qualité de sa rédaction, l'inédit de sa documentation, la foi de son équipe entièrement composée de pratiquants qualifiés, preuves à l'appui, a créé dans notre milieu une fertile émulation.

Douze ans d'existence, plus de 200 numéros edités, n'ont pas épuisé ses ressources car Motocycles cherche toujours à mieux faire.

Les essais étalonnés à Montlhéry sont une de ses initiatives qui ont aussitôt donné pleine satisfaction aux lecteurs.

La participation souvent victorieuse de ses rédacteurs à maintes compétitions dans les cylindrées les plus diverses a confirmé la haute valeur des articles, études, présentations et essais.

Ses campagnes menées pour la défense du Deux-roues-à-Moteur, matérialisée par plus de 100 000 affiches éditées et diffusées à ses frais ont démontré que son action était constructive.

Sa lutte incessante (et qui ne se manifeste pas seulement dans ses pages), contre les tarifs abusifs des assurances, témoigne de son souci de s'élever contre tout ce qui est un obstacle à la diffusion du motocycle.

Et Motocycles continue : une nouvelle organisation de ses divers services va lui permettre de publier des numéros encore plus complets, englobant cyclomoteurs, vélomoteurs et scooters, motocyclettes et voiturettes, bref, tout ce qui intéresse notre grande famille.

Motocycles a toujours tenu ses promesses, faites-lui confiance, et pour vous, nous irons loin...

MOTOCYCLES ET SCOOTERS.

**MOTOCYCLES**  
*et Scooters*

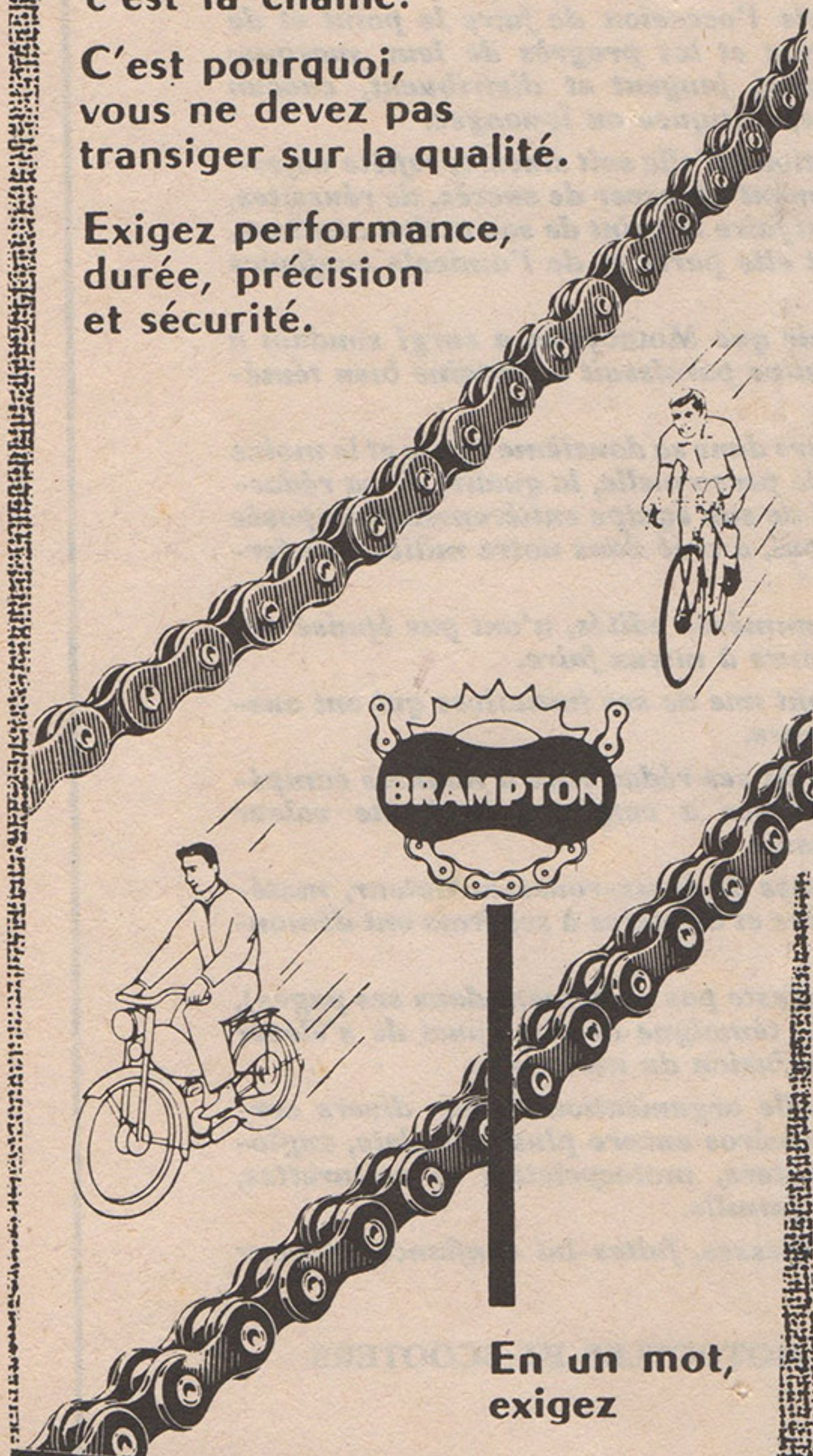


# LA ROUTE LA PLUS SURE !

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.

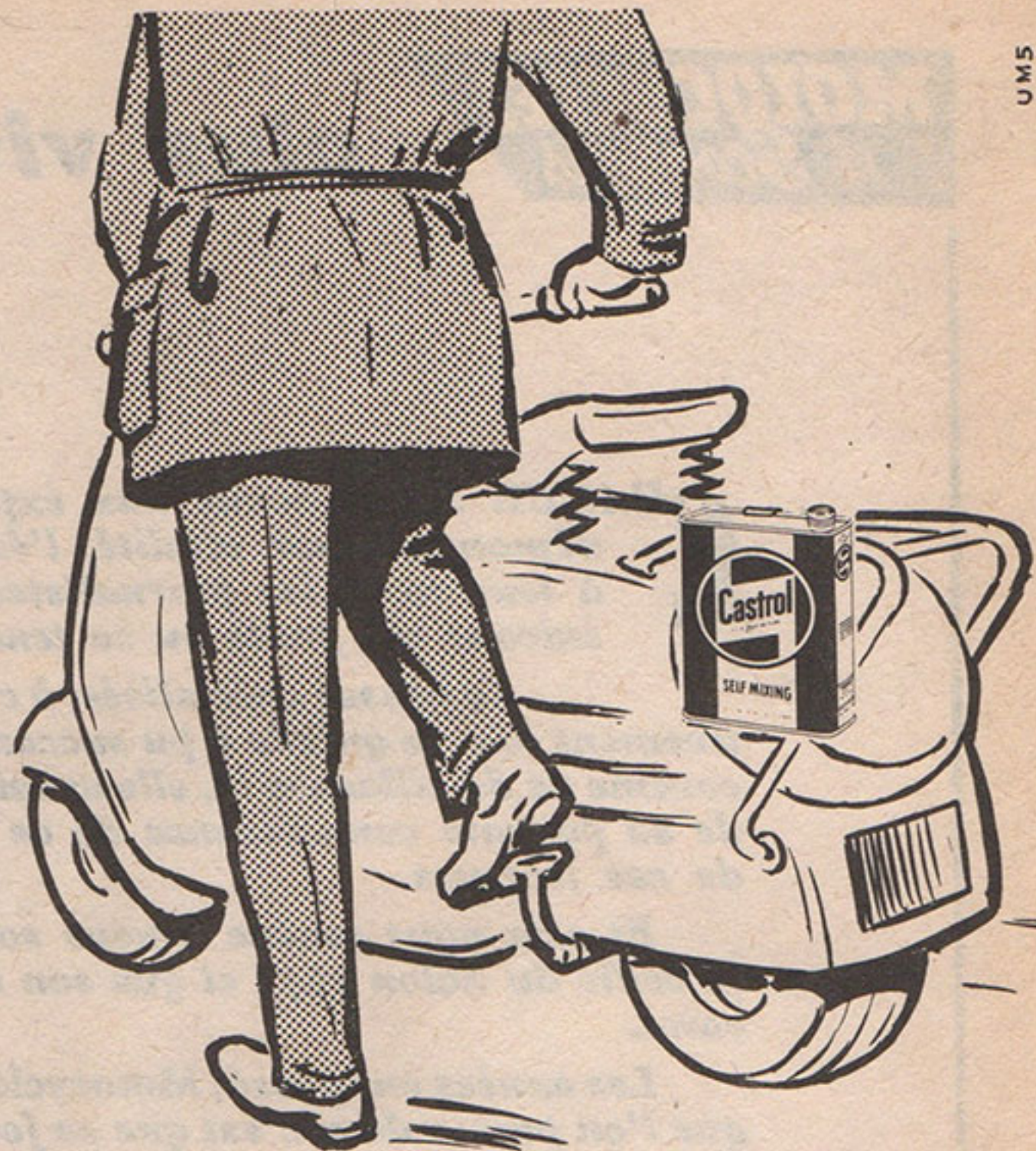
Exigez performance,  
durée, précision  
et sécurité.



En un mot,  
exigez

*Brampton*

LA CHAÎNE FRANÇAISE QUI TIENT !



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



LES CHAMPIONNATS  
DU MONDE 1958.**A U S O M M A I R E :**

★ Échos . . . . .	6	★ Technique : L'allu- mage électronique.	20
★ Championnats du Monde. . . . .	8	★ Pour tous les goûts.	22
★ Règlement du Cham- pionnat de France de Trial. . . . .	14	★ Quatre Semaines de Cross . . . . .	25
★ Essai 175 Ydral "Special Agache" . . . . .	16	★ Coupes de l'Armis- tice . . . . .	30

12<sup>e</sup> ANNÉE

\*

N<sup>o</sup> 203

\*

DÉCEMBRE 1958

# MOTOCYCLES

ADMINISTRATEUR : M. LEGRAS \* 14, RUE BRUNEL, PARIS-17<sup>e</sup> - ÉTO. 05-50 \* DIRECTEUR : MAX ENDERS

## DES MOTS ET DES FAITS

Parmi les commentaires de presse sur le Salon, nous avons lu quelque part que l'effondrement des vélomoteurs et scooters était beaucoup plus imputable à l'inertie et à la soif de lucre de nos constructeurs qu'à la triple contrainte d'un permis obligatoire, de la T.V.A. de luxe et du taux abusif des assurances.

Et cette assertion s'accompagne d'une menace : celle d'être submergés, dès l'ouverture du marché commun, par la production étrangère, autrement valable que la nôtre aux dires de notre confrère, d'ailleurs plus spécialisé dans l'auto, et qui manie la critique comme on gaule des noix.

A ces arguments spécieux, nous n'opposerons que des faits tangibles.

Si, par opportunité, la clientèle s'est déplacée vers le cyclomoteur, la production globale française demeure autrement stable que celle de certains pays étrangers, l'Allemagne entre autres, où la régression est telle, malgré une importante exportation, que les firmes de motos les plus réputées disparaissent ou s'orientent vers d'autres activités, cependant que nous restons en tête de la production mondiale, que, bien qu'économiquement mal placés, nous exportons néanmoins, nous aussi, et que même, nos grandes firmes ont cédé des licences de fabrication ou créé des usines dans divers pays des deux continents.

Sont-ce là des signes de décrépitude ?

*Max Enders*



# MOTOCYCLES

# Echos

## VIRAGE A DROITE AU FEU ROUGE DE NOUVEAU INTERDIT



On avait toléré à Paris le virage à droite à un feu rouge à condition que le conducteur soit sur la file de droite, qu'il marque un temps d'arrêt, qu'il indique son changement de direction et, surtout, qu'il attende que soient passé les piétons engagés sur le passage clouté, tout ceci étant en somme très logique; or, il faut croire que quantité d'automobilistes ont abusé de cette tolérance et ont fait fi des recommandations de prudence, surtout à l'égard des piétons dont le droit à la priorité de passage était absolu; il en est résulté que, faute de discipline, les automobilistes se sont une fois de plus fait tort à eux-mêmes, perdant ainsi le bénéfice d'une facilité qui leur était donnée. Donc, désormais, comme auparavant, respectez le feu rouge même si vous avez la possibilité de tourner à droite.

Le seul cas dans lequel le virage à droite sera toléré, c'est quand il y aura une petite flèche verte placée sous les feux tricolores.

## CONCENTRATIONS



Non seulement le Salon rapproche les constructeurs par le voisinage de leurs stands, mais depuis quelques années, il consacre l'union entre certains d'entre eux. Une sorte de mariage qu'on appelle techniquement, concentration.

Celui de cette année a vu célébrer ces trois nouveautés-ci :

Les Etablissements Gentil (Alcyon) et les Etablissements Lucer ont décidé de mettre en commun leur potentiel de production.

Cette concentration aura pour effet de mettre à la disposition du nouveau groupe quatre usines spécialisées :

Hazebrouck pour le cyclomoteur; Argenteuil pour la bicyclette; Saint-Etienne pour la mécanique générale; Courbevoie pour les moteurs.

Ce groupe représente un parc de machines-outils important et des réseaux commerciaux solidement établis. Il s'affirme d'ores et déjà comme le quatrième grand de la corporation.

D'autre part, sous l'appellation Société d'Etudes de Vélos à moteurs auxiliaires, se sont groupés autour de la Société A.B.G., qui réalise le moteur Vap, un certain nombre de constructeurs, en vue de fabriquer un cyclomoteur simple, solide, d'entretien facile, présentant d'ailleurs un certain nombre d'améliorations, propre à la réalisation d'un engin de grande diffusion.

La constitution de ce groupe industriel et commercial avait été évoquée au lendemain du Salon dernier. Elle a été poursuivie au cours de l'année, et mise au point, en sorte que, dès le Salon, la Société d'Etudes de Vélos à moteurs auxiliaires fut en mesure de présenter au Salon cette création, sous le nom de VELOVAP.

Les constructeurs faisant partie de ce groupe sont :

Société Cazenave;  
Anciens Etablissements Chichery (Dilecta);  
Société Gitane;  
Société Jeunet (Captivant);  
Société Lucer;  
Société Rhonson;  
Société Tendil;

Enfin, le dernier en date des accords commerciaux conclus à l'occasion du Salon est celui aux termes duquel la gamme des cycles Arliguie complètera celle des cyclomoteurs Paloma-Lavalette.

## UN SALON RÉTRÉCI

Les visiteurs ne s'en sont pas tellement aperçus, mais si le hall de la Porte de Versailles leur a semblé aussi meublé que les années précédentes, c'est qu'on a compensé la diminution des exposants par un raccourcissement sensible du bâtiment; en effet, le nombre des exposants s'est réduit d'une centaine depuis le Salon 1956.

Par rapport à 1957, on constate une bonne trentaine d'abstention rien que parmi les constructeurs, dont la moitié environ de firmes étrangères.

Parmi les fabricants d'équipements et d'accessoires, il y eut aussi un certain nombre de défaillances.

A noter qu'il s'agit bien d'abstention et non de disparition, nombre de fidèles

exposants des années précédentes ayant jugé décevants les résultats des deux derniers Salons.

Par contre, on a été surpris de remarquer plusieurs firmes dont on avait dit qu'elles avaient suspendu leur activité; souhaitons que pour elles, l'effort qu'elles ont fourni en cette occasion soit bénéfique.

## CONTRE LES ACCESSOIRES DANGEREUX



Un projet d'arrêté ministériel pour l'aménagement des véhicules automobiles est en cours d'élaboration. Son but est d'éliminer dans la mesure du possible tout ce qui, en cas d'accident, peut être une cause de blessures supplémentaires, tels certains motifs, genre poignard, à l'avant des capots. Parmi les trente six articles que comporterait ce projet, deux ont trait aux motocycles; l'un vise les visières de projecteurs et les motifs ornementaux placés sur le garde-boue avant et les porte-fanions qui devront être aussi légers et souples que possible; l'autre a trait aux repose-pieds des passagers qui devront pouvoir s'effacer quand la moto sera utilisée en solo.

Répetons qu'il ne s'agit là que d'un projet; si l'arrêté passe, il sera porté à la connaissance du public avec indication de la date de sa mise en application.

## MASSIVE REGRESSION DU MOTOCYCLE EN ALLEMAGNE

Un de nos confrères d'Allemagne occidentale a publié dernièrement les chiffres de production des motocycles de toutes catégories pour 1957.

Elle fut de 1 624 169 machines contre, plus de 2 millions en 1956, soit une régression d'environ 22 %.

Il ne faut pas oublier qu'en plus des besoins nationaux l'Allemagne exportait beaucoup.

Si l'on compare cette situation à la nôtre, on doit presque s'estimer en bonne posture car si les vélomoteurs, scooters et motos ont perdu beaucoup de terrain, les cyclomoteurs, par contre, ne semblent, jusqu'à présent, pas fléchir. Voici d'ail-



# MOTOCYCLES

# Echos

leurs les chiffres comparés du premier semestre 1958 :

En Allemagne : 233 050 cyclos, 71 426 motos = 304 927.

En France : 495 939 cyclos, 67 432 motos = 563 371.

Donc, à notre avantage : 258 444 exemplaires, ce qui maintient la France largement en tête de la production mondiale des motorisés à deux roues.

## DÉMONSTRATION CHEZ LAVALETTE



Quelques jours avant le Salon, Lavalette avait organisé, dans ses usines, une réception au cours de laquelle fut présenté le Transmatic.

Chacun des invités put l'essayer à son gré et constater l'extrême souplesse et la progressivité du dispositif automatique.

Pour parfaire la démonstration, un départ fut effectué avec un pilote et un passager sur le porte-bagages, pesant chacun dans les 80 kg. Malgré ces 160 kg de charge anormale, le cyclomoteur répondit à la première sollicitation de la poignée tournante des gaz, seul organe qui commande embrayage et changement de vitesses et démarra sans à-coup du point fixe et sans l'aide du moindre coup de pédale.

## LE CONCOURS DE SILENCIEUX POUR MOTOCYCLES



Les engagements pour ce concours ont été clos le 30 novembre; il porte non seulement sur les silencieux d'échappement, mais aussi sur ceux d'admission; ils seront répartis en cinq catégories, ou sous-catégories et, pour les essais, seront montés sur des machines dont les marques suivantes ont été désignées en accord avec la Chambre Syndicale du Motocycle :

Cyclomoteurs : Mobylette.

Vélocycle 2 temps : Vespa.

Vélocycle 4 temps : Motoconfort.

Motos 2 temps : Peugeot.

Motos 4 temps : Terrot.

Les éléments d'appréciation seront : 1° L'amortissement du bruit; 2° L'influence des appareils sur la puissance du moteur;

3° L'influence des appareils sur la consommation spécifique; 4° Les qualités des appareils au point de vue construction, robustesse, inviolabilité, facilité de nettoyage, encombrement, etc.

## PREMIERS RÉSULTATS DE L'EXPÉRIENCE BURON : 11 MORTS DE PLUS QUE L'AN DERNIER

Nous empruntons à l'un de nos confrères sportifs l'écho suivant; si les chiffres qu'il indique sont exacts, ce qui ne peut guère être mis en doute, cela prouverait que la limitation de vitesse ne produit pas la réduction du nombre des accidents, bien au contraire.

En affirmant que la limitation uniforme de vitesse à 80 km/h sur les grands itinéraires français était un danger, nous ne pensions malheureusement pas que les faits nous donneraient aussi vite raison.

En effet, dès le premier week-end de septembre où étaient appliquées les mesures Buron relatives à la vitesse, il y a eu sur les routes les 14, 15 et 16 septembre, 52 accidents de plus que l'an dernier. Ils ont causé 11 morts de plus que l'an dernier et 21 blessés de plus (105 morts au lieu de 94); 2 068 blessés au lieu de 2 047). Ceci par suite de la perturbation apportée au trafic.

Nous avons d'ailleurs appris par la suite qu'au cours d'un des dîners du Club Echos, M. Buron a déclaré qu'il n'était pas dans ses intentions de recommencer l'expérience.

## PRODUCTION DE SEPTEMBRE

Bonne tenue du cyclomoteur : 72 178 exemplaires; vélomoteurs et scooters toujours en veilleuse; la réduction de la T.V.A., l'assouplissement des conditions de crédit, n'ont pas encore provoqué la réaction attendue car il reste encore des stocks affligés de la taxe de luxe à 27,5 % et les assurances conservent leurs tarifs prohibitifs. Résultats : 838 vélomoteurs et 1 093 scooters représentent la production de septembre. Les motos de plus de 125 sont également sorties à l'extrême ralenti : 272 en tout dont 235 pour la catégorie 175 cm<sup>3</sup>, 10 pour les 350 cm<sup>3</sup> 1 pour les 500 cm<sup>3</sup>, 20 pour les 750 cm<sup>3</sup> et 6 non définies.

D'autre part, et d'après les statistiques des neuf premiers mois de 1958, on peut

envisager que, toujours grâce au succès permanent du cyclomoteur, le chiffre global annuel avoisinera le million.

Les nouveautés qu'on nous a présentées au Salon (cyclos sport et 50 cm<sup>3</sup> à galet avec débrayage automatique) accentueront-elles, au détriment des 50 à 125 cm<sup>3</sup>, l'avance des cyclomoteurs, ce sera à suivre de près.

## CONSEILS DE PRUDENCE A L'APPROCHE DE L'HIVER



La Prévention Routière, au moment de la récolte betteravière et à l'approche de l'hiver, de la brume, de la pluie et de la boue, a renouvelé quelques conseils de prudence aux

automobilistes pour éviter les dérapages, qui sont aussi, dans l'ensemble, valables pour les motocyclistes.

Les voici :

— Ralentissez sur les routes susceptibles de recevoir un trafic betteravier intense.

— Redoublez d'attention par temps humide lorsque la boue devient glissante.

— Réduisez votre vitesse la nuit de peur d'apercevoir trop tard les obstacles sur la route.

— Ralentissez et redoublez d'attention lorsque vous croisez un véhicule la nuit, sinon vous ne pourrez déceler les plaques glissantes de la route.

## PRÉCISIONS SUR ZUNDAPP

Comme nous l'avions annoncé, les usines Zündapp ont concentré à Munich la production de leurs véhicules. Notamment, et contrairement à certains bruits qui ont couru, pendant le Salon du fait qu'elle n'exposait pas, cette firme continue la fabrication des modèles dont l'importation est autorisée en France, c'est-à-dire : cyclomoteurs et motocyclettes.

L'importateur, le Hall de la Moto SA, nous en a communiqué récemment les prix nouveaux :

Combinette 423 S, 48 cm<sup>3</sup> : 109 000 fr.

175 S, 175 cm<sup>3</sup> : 235 000 fr.

250 S, 250 cm<sup>3</sup> : 285 000 fr.

Plus taxes locales !

La 250 S a montré ses possibilités au cours des 2 heures de Montlhéry, où elle a remporté la catégorie « Sport ».





# Les Championnats du Monde 58

déroulait sur le très difficile circuit du Nürburgring, le Grand Prix de l'Ulster et enfin, terminant les championnats du monde, le Grand Prix des Nations, toujours disputé sur le très rapide autodrome de Monza. A ces classiques Grands Prix était venu s'ajouter cette année un nouveau venu : le Grand Prix de Suède, qui se déroulait à Hedemora.

Qui allait disputer ces championnats ? Du point de vue officiel, une seule usine s'alignait dans les quatre catégories « solo » : M.V., qui disposait en outre d'une équipe redoutable, véritable « carré » d'as composé de Provini et Ubbiali pour les 125 et 250 cm<sup>3</sup> et de Surtees et Hartle pour les 350 et 500 cm<sup>3</sup>. En ce début de saison, tout le problème consistait à savoir quelle opposition rencontrerait l'usine de Cascina Costa. En 125 cm<sup>3</sup> une première réponse nous avait été fournie par les épreuves du championnat d'Italie, épreuves qui avaient vu Provini et Ubbiali sérieusement « accrochés » par les jeunes pilotes des Ducati desmodromiques. On pouvait en outre compter, toujours en 125 cm<sup>3</sup> sur la participation d'une équipe officielle d'Allemagne Orientale : celle de M.Z., dont les deux-temps allaient d'ailleurs s'illustrer tout au long de la saison. En 250 cm<sup>3</sup>, par contre, M.V. ne comptait que sur l'opposition de ces mêmes M.Z. entourées par un certain nombre de pilotes privés. En 350 cm<sup>3</sup> et en 500 cm<sup>3</sup>, aucune autre « écurie » n'était officiellement engagée, à l'exception de B.M.W. qui, après bien des hésitations, s'était décidée à confier une machine d'usine à Duke. On attendait aussi avec intérêt les débuts de Dale sur une B.M.W. personnelle. Naturellement, tous les « Nortoniens » étaient au départ, enrichis cette année par la présence parmi eux de quelques grands seigneurs laissés disponibles par Gilera ou Guzzi : Campbell (qui devait malheureusement trouver la mort cette année), Mac Intyre, etc. Naturellement aussi, parmi les Norton privées, se sont glissées comme chaque année des machines plus ou moins officielles, de celles que l'on appelle avec beaucoup de pudeur « semi-privées ».

Quelques vedettes des années précédentes avaient renoncé à courir cette année pour différentes raisons. Citons : Liberati, Kavanagh, Sandford, etc.

Enfin, en ce qui concernait les sides, aucune machine officielle n'était attendue, la lutte pour la première place devant se dérouler entre les pilotes de B.M.W. privées, le duel Schneider-Camathias devant dominer les débats.

Voilà donc quelle était la situation en début de saison. Nous allons maintenant suivre le déroulement de cette dernière.

LE TOURIST TROPHY :  
QUATRE VICTOIRES POUR M.V.,  
UNE POUR B.M.W.

ménager trop de susceptibilités et d'intérêts contradictoires, ont bien prévu pour 1959 — en plus de l'actuelle catégorie Grand Prix — une « formule 1 » et une « formule 2 », mais comme aucun titre ne viendra récompenser en fin de saison les pilotes dans ces nouvelles catégories, il s'ensuit que les machines Grand Prix continueront à faire la loi dans les épreuves comptant pour les championnats du monde. Et ainsi aucun problème ne sera résolu...

Le programme n'était complet que pour trois de ces Grands Prix : au T.T. anglais, à Assen et au Nürburgring allemand, pour lesquels les cinq épreuves étaient prévues. Par contre, à Spa, les 250 cm<sup>3</sup> ne figuraient pas au programme et les sides ne participaient pas aux Grands Prix de l'Ulster, Hedemora et Monza. En définitive, nous avons donc : 7 épreuves pour les 125, 350 et 500 cm<sup>3</sup>, 6 épreuves pour les 250 cm<sup>3</sup> et 4 épreuves seulement pour les sides.

Mais traiter de la formule des championnats n'est pas le but du présent article et risquerait de nous entraîner fort loin. Aussi, reviendrons-nous rapidement à la situation telle qu'elle se présentait au début de cette année, avant la première épreuve comptant pour l'attribution des titres 1958.

## LA SITUATION EN DÉBUT DE SAISON

**S**EPT circuits étaient prévus : six que nous connaissons bien et un nouveau. Les anciens étaient : le classique Tourist Trophy auquel revenait l'honneur d'ouvrir officiellement la saison sportive, le Grand Prix de Hollande disputé à Assen, celui de Belgique toujours disputé à Spa, le Grand Prix d'Allemagne qui se

**C**'EST avec des résultats très « classiques » que le Tourist Trophy ouvre la saison. Ubbiali, Provini et Surtees (deux fois) donnent en effet à M.V. ses premières victoires. Cependant, en 125 cm<sup>3</sup>, les Ducati maintiennent leurs promesses en prenant les trois places d'honneur

**O**N était en droit de penser, au terme de la saison dernière, que le déroulement des Championnats du Monde 1958 ne présenterait pas le même intérêt que les années précédentes. En effet, dans une déclaration commune, trois des plus prestigieuses usines italiennes — Gilera, Guzzi et Mondial — annonçaient leur retrait de toutes les compétitions de vitesse. Une telle prise de position, venant de marques dont les titres de noblesse avaient été acquis sur tous les circuits du monde, risquait en effet de compromettre sérieusement la saison à venir en laissant dans toutes les cylindrées le champ libre aux seules M.V.

De plus, il est incontestable que cette décision radicale, venant après les retraits successifs — au cours des années précédentes — des usines allemandes et anglaises, mettait une fois de plus l'accent sur le malaise provoqué par la formule actuellement en vigueur pour les championnats du monde. Ce n'est certes pas de gaieté de cœur que des dirigeants aussi profondément sportifs que ceux des trois usines italiennes renonçaient à la compétition. Leurs arguments sont connus : la « vitesse » coûte cher et les succès sportifs ne se transposent que dans une trop faible mesure sur le plan commercial. Sans doute, une nouvelle formule pour les machines compétition, formule qui associerait plus étroitement ces dernières à la production de série, serait-elle favorablement accueillie par tous les constructeurs. La F.I.M. se penche sur ce problème depuis de trop longues années... sans le résoudre et en ne faisant que de trop timides tentatives dans ce sens.

La formule « sport », qui connaît un succès de plus en plus vif en Italie (malgré les imperfections d'un règlement qui n'est pas encore au point), tarde à s'imposer sur le plan international. Les dirigeants de la F.I.M., qui ont à



derrière Ubbiali, Ferri ne terminant qu'à 15" de ce dernier. Dans cette catégorie, Provini commence fort mal sa saison en « cassant » au début de l'épreuve. Quant aux M.Z., bien que dominées, elles se défendent très honorablement, se classant aux cinquième et sixième places.

En 250 cm<sup>3</sup>, lutte épique entre Provini et Ubbiali, lutte qui tourne à l'avantage du premier nommé. Derrière ces deux hommes, c'est Hailwood (retenez bien ce nom : il va souvent revenir dans nos commentaires) qui s'impose avec sa N.S.U. Deux observations : la très bonne tenue de Falk avec son Adler personnelle et la course assez décevante de la C.Z. officielle de Miller qui ne peut faire mieux que sixième. Les M.Z. n'ont pas pris le départ.

En 350 comme en 500 cm<sup>3</sup>, Surtees domine la course de fort loin, devançant Chadwick de plus de 4' en 350 et B. Anderson de près de 7' en 500 cm<sup>3</sup>. Quelques observations : Hartie ne termine aucune des deux épreuves, ainsi que Duke, performance excellente de Chadwick qui termine second en 350 et cinquième en 500, Mac Intyre au moment de son abandon en 500 occupait la seconde place devant Hartie, déroute de l'écurie Slazenger qui avait beaucoup fait parler d'elle... avant la course, débuts prudents de Dale sur sa B.M.W.

En sides, la première manche est pour Schneider qui bat Camathias de plus d'une minute. Les Norton, bien que sur leur terrain, sont bien battus par les B.M.W. A noter encore la très belle quatrième place de l'unijambiste allemand Ritter (B.M.W.) et l'abandon de Smith et Harris alors qu'ils se trouvaient respectivement en troisième et quatrième position.

En résumé, le T.T. nous a fait assister à un début de championnat sans grosse surprise, aucun lion n'ayant dévoré le dompteur.

#### M.V. CONTINUE A ASSEN OU CAMATHIAS PREND SA REVANCHE SUR SCHNEIDER

**L**ES Grands Prix se suivent... et se ressemblent. A Assen, M.V. remporte encore quatre victoires avec les mêmes hommes dans les mêmes catégories. C'est prendre une belle option sur les différents titres.

En 125 cm<sup>3</sup> la lutte a été rude et Ubbiali ne l'emporte sur la Ducati de Taveri que par... 2/10 de seconde. Quant à Provini, il est très régulièrement battu et il ne termine que troisième, précédant les Ducati de Gandossi et Chadwick. Les M.Z. se comportent toujours fort bien, dans la limite de leurs possibilités, et terminent sixième et huitième entre les mains de Fuegner et Degner.

Nouveau « coup double » de Provini et Ubbiali en 250 cm<sup>3</sup>. Dans cette catégorie, les M.V. font véritablement cavalier seul. La troisième place est pour Falk dont la petite Adler est vraiment surprenante. Il précède cette fois Hailwood, prenant ainsi sa revanche du T.T. Une M.Z. au départ : celle de Fuegner qui est contraint à l'abandon après deux tours.

Hartie ne « cassant » pas, M.V. réalise deux beaux doublés en 350 et en 500 cm<sup>3</sup>, la première place étant évidemment pour Surtees. En 350 cm<sup>3</sup>, Minter en se classant quatrième derrière Campbell affirme une excellente classe, ainsi que Hailwood (toujours lui) qui termine cinquième. En 500 cm<sup>3</sup>, confirmation de la valeur de Minter (troisième) et performance inattendue des B.M.W. de Hiller et Dale qui prennent les quatrième et cinquième places. Duke est de nouveau contraint à l'abandon dans les deux épreuves : il ne semble pas très à l'aise avec sa B.M.W.

En sides, Camathias, dont la réputation de courage n'est plus à faire, domine nettement Schneider et prend ainsi une belle revanche, gardant en outre toutes ses chances pour le titre. Encore une fois, les Norton sont battus, Smith et Boddice ne terminant que quatrième et cinquième derrière un jeune « sidecariste » plein d'avenir : Fath.

Après cette seconde épreuve, Provini, Ubbiali et Surtees comptent chacun 16 points et devancent leurs concurrents. Schneider et Camathias sont à égalité de points : 14 chacun.

#### PREMIÈRE DÉFAITE DES M.V. A SPA : DUCATI GAGNE EN 125... MAIS SURTEES CONTINUE

**A**U T.T. comme à Assen, les Ducati avaient été battues mais non dominées par les M.V. Il fallait donc s'attendre à une revanche et c'est en Belgique que le sort s'est montré favorable aux pilotes de la jeune marque italienne. Le nom du vainqueur ? Gandossi, un pilote qui l'an dernier encore disputait en Italie les courses réservées aux Juniors et qui s'était déjà signalé en début de saison en enlevant de belle manière la première épreuve du championnat italien. Ducati complète sa victoire avec la seconde place du chevronné Ferri, qui précède Provini. Quant à Ubbiali, il ne peut faire mieux que cinquième derrière un autre officiel Ducati : Chadwick. La victoire des Ducati est des plus régulières, aucun incident n'étant venu contrarier la marche des M.V. Les M.Z. sont un peu perdues dans cette bagarre et Fuegner ne peut faire mieux que septième derrière Taveri.

Il n'y avait pas de course pour les 250 cm<sup>3</sup> à Francorchamp cette année. En 350 cm<sup>3</sup>, troisième victoire consécutive de Surtees qui devance son compagnon d'écurie Hartie. Derrière ces deux officiels, c'est encore Campbell qui est le meilleur, mais il doit lutter jusque sur la ligne d'arrivée pour vaincre la révélation de la saison : Derek Minter. Duke et Chadwick terminent très près.

Keih Campbell décidément très en forme termine second en 500 derrière Surtees mais précédant le second officiel Hartie. Duke réussit cette fois à conduire sa B.M.W. à bon port et termine quatrième, mais il ne bat Dickie Dale que d'une seconde, alors que ce dernier ne dispose que d'une B.M.W. personnelle. Première Norton, celle de Bob Anderson qui termine à 2/10 de seconde de Dale.

En sides, le chassé-croisé continue : cette fois c'est Schneider qui gagne nettement, mais Camathias, grâce à sa seconde place, garde toutes ses chances pour le titre. C'est Fath qui est à nouveau troisième devant le toujours jeune Smith (Norton). Mais les deux leaders dominent de fort loin cette catégorie.

Après le Grand Prix de Belgique, la situation est donc la suivante : en 125 cm<sup>3</sup> Ubbiali est toujours en tête avec 18 points mais la menace Ducati se précise avec Ferri (12 points) et surtout, Gandossi (11 points). Pas de changement naturellement en 250 cm<sup>3</sup>. En 350 et 500 cm<sup>3</sup>, il ne semble vraiment pas que Surtees puisse être menacé. Derrière lui, Hartie est obligé de se battre pour assurer sa seconde place. Il est suivi par Campbell et Chadwick en 350 cm<sup>3</sup> et par Minter et B. Anderson en 500 cm<sup>3</sup>. Enfin, la dernière manche du championnat des sides départagera Schneider et Camathias.

#### REVANCHE DES M.V. AU NURBURGRING, OU SCHNEIDER DEVIENT CHAMPION DU MONDE

**A**VEC la quatrième épreuve, disputée en Allemagne, le championnat commence à prendre tournure. Il est même terminé pour les sides et c'est Schneider qui l'emporte finalement. Il faut dire cependant que le pilote allemand a eu la chance de pouvoir disposer pour cette dernière épreuve d'un véritable moteur d'usine : celui de Duke. Camathias n'a donc pas démérité, et l'on peut regretter pour lui cette décision de dernière heure de l'usine de Munich. Mais les sports mécaniques sont ainsi faits... Au Nürburgring, nous trouvons d'ailleurs six B.M.W. aux six premières places.

Fath, quoique non placé, se classe troisième du championnat du monde, devançant deux « nortonistes » : Smith et Beeton dont le mérite est grand étant donné l'infériorité manifeste de leurs machines.

Dans les autres catégories, le championnat continue... et Surtees aussi qui remporte au Nürburgring deux autres magnifiques et confortables victoires. Cette fois, Hartie est deux fois second, devant Chadwick et Hailwood en 350 cm<sup>3</sup> et devant Hocking et Hiller en 500 cm<sup>3</sup>. Duke est de nouveau contraint par deux fois à l'abandon.

Le Grand Prix d'Allemagne aura été pour les Ducati extrêmement défavorable, puisque aucune machine ne termine la course et que, de plus, Ferri chute alors qu'il est en tête, et se blesse assez grièvement pour ne plus pouvoir courir pendant toute la saison. Ubbiali et Provini dans ces conditions n'ont aucun mal à enlever les deux premières places devant les M.Z. de Degner, Fuegner et Brehme. Ceci en 125 cm<sup>3</sup>. En 250 cm<sup>3</sup>, nouvelle victoire de Provini (la troisième en trois épreuves) qui bat la M.Z. de Fuegner dont la mise au point s'améliore au fil des épreuves. Le troisième est à nouveau l'étonnant M. Falk, qui fait décidément une saison extraordinaire de régularité. Ubbiali pour sa part a eu des ennuis avec sa boîte de vitesses (ce qui semble se produire assez souvent avec les M.V.).

Provini et Ubbiali, avec trois victoires chacun, ont maintenant toutes les chances de rapporter au Comte Agusta deux titres de champions du monde. Quant à Surtees, avec quatre victoires, il est mathématiquement assuré de remporter une double couronne. Décidément, ce championnat semble se terminer bien vite...

#### HEDEMORA : DUKE RENOUE AVEC LA VICTOIRE, DUCATI SE VENGE ET M.Z. REMPORTE SA PREMIERE EPREUVE

M.V. n'avait déplacé que ses petites cylindres en Suède. Ceci lui a valu de rentrer bredouille au bercail. Comment les choses se sont-elles passées ?

Leur défaite en 125 cm<sup>3</sup> est on ne peut plus régulière. La Ducati, qui avait une revanche à prendre, classe Gandossi et Taveri aux deux premières places, Ubbiali et Provini ne pouvant mieux faire que troisième et quatrième malgré

Carlo Ubbiali enlève le titre mondial 1958 dans la catégorie 125 cm<sup>3</sup>.





une belle défense du premier nommé. Les M.Z., toujours très régulières mais pas assez rapides, enlèvent les places de cinquième et sixième avec Degner et Fuegner.

Les abandons successifs d'Ubbiali et de Provini (toujours des ennuis avec la boîte de vitesses) ont préparé le terrain pour la première victoire des M.Z. dans un Grand Prix. Victoire méritée et qui récompense une usine bien sympathique qui fait de gros efforts depuis de nombreux mois pour améliorer ses petits deux-temps. C'est à Fuegner qu'est revenu l'honneur de conduire la M.Z. à la victoire. Hailwood est second avec sa N.S.U.

En ne déplaçant pas ses 350 et 500 cm<sup>3</sup>, M.V. a rendu un grand service à Duke. Ce dernier n'avait en effet pas gagné une grande course internationale depuis bien longtemps. Or, sur le circuit d'Hedemora, Duke a réussi un pénible, mais d'autant plus méritoire, doublé. En 350 cm<sup>3</sup> c'est Bob Anderson qui lui conteste la victoire jusque sur la ligne d'arrivée, ou il n'est battu que de 5/10 de seconde. Hailwood (encore lui) termine troisième. En 500 cm<sup>3</sup>, c'est Dale qui oblige Duke à s'employer à fond pour vaincre : 4/10 de seconde séparent les deux hommes à l'arrivée. Décidément, Dale semble avoir trouvé la B.M.W. à son goût. Quant à Duke, il est revenu à ses premières amours et c'est avec une Norton qu'il remporte cette victoire. Le troisième est, ici, Shepherd.

Et maintenant, où en sommes-nous pour le classement du championnat? Surtees n'ayant plus rien à craindre, ce sont ses suivants qui nous intéressent. En 350, Hartle reste second, mais Duke remonte à la troisième place. En 500, c'est Dale que nous trouvons maintenant derrière Hartle. En 125 cm<sup>3</sup>, Gandossi avec 19 points n'est pas encore battu par Ubbiali qui en compte 28. Provini est dans le même cas en 250 cm<sup>3</sup> avec 24 points contre 14 à Fuegner.

#### APRÈS LE GRAND PRIX DE L'ULSTER TOUS LES TITRES SONT DÉFINITIVEMENT ACQUIS

**E**N confirmant les classements provisoires du championnat, le Grand Prix de l'Ulster les a rendus... définitifs. Ubbiali, Provini et Surtees figurent cette année au palmarès aux côtés de Schneider.

Une chute de Gandossi alors qu'il se trouvait en tête a favorisé la victoire d'Ubbiali en 125 cm<sup>3</sup> et assuré son titre de champion du monde. Dommage pour Gandossi qui pouvait prétendre, avec un peu moins de malchance, disputer ce titre à Ubbiali au cours du Grand Prix des Nations à Monza. Ici, il terminera tout de même quatrième derrière ses compagnons de marque Taveri et Chadwick.

Plus facile et plus logique a été la victoire de Provini en 250 cm<sup>3</sup> Ubbiali ayant abandonné, c'est Robb sur N.S.U. qui prend la seconde place loin derrière le champion italien. Chadwick est encore troisième.

Cinquième victoire consécutive de Surtees en 350 et 500 cm<sup>3</sup>. Mais si Hartle termine second en 350 cm<sup>3</sup>, il est une nouvelle fois battu par un privé dans la catégorie supérieure. Cette fois, c'est Mac Intyre qui le bat d'une minute environ. Duke ne renouvelle pas son exploit de Suède : il termine quatrième en 350 derrière Shepherd et cinquième en 500 derrière Minter, qui confirme de plus en plus sa classe de grand champion.

#### SURPRISE A MONZA : M.V. BATTU PAR MORINI EN 250 CM<sup>3</sup> ET CINQ DUCATI EN TÊTE EN 125 CM<sup>3</sup>

**L**E Grand Prix des Nations, c'est toujours l'apothéose des Championnats du Monde. Tous les titres étaient déjà attribués, mais il y avait encore des comptes à régler. M.V. s'en est bien aperçu, qui a dû par deux fois s'incliner devant des adversaires décidés à ne pas laisser passer leur chance.

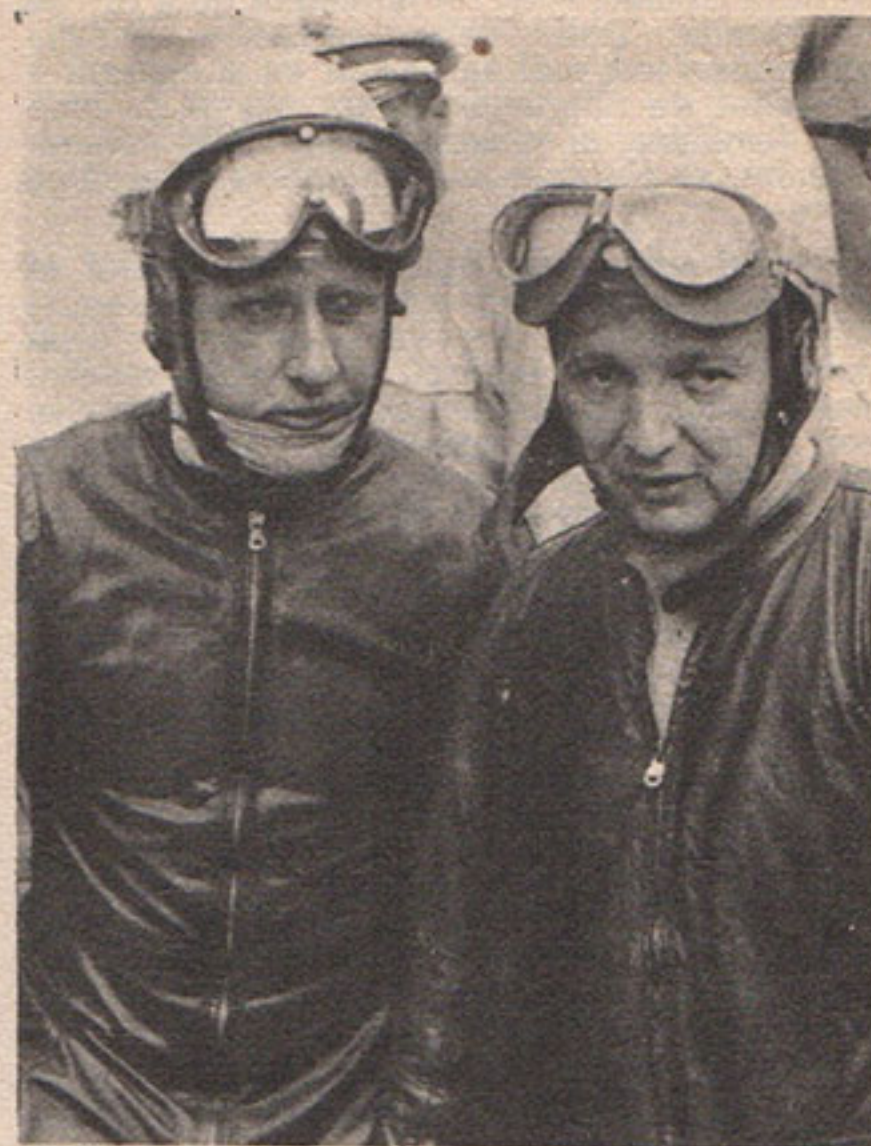
Si Provini et Ubbiali ont « cassé » en 125 cm<sup>3</sup>, il faut tout de même dire qu'ils étaient déjà normalement battus au moment de leur abandon. Pour Ducati, terminer le championnat sur une victoire aussi « massive » (cinq machines au départ, cinq machines aux cinq premières places à l'arrivée) est une belle fiche de consolation. Surtout, lorsque cela se produit devant le public italien. Autre surprise dans cette course : la victoire de Spaggiari sur Gandossi. Mais il ne faut pas oublier que Spaggiari est le champion d'Italie 1958.

La victoire de Morini en 250 cm<sup>3</sup> est encore plus surprenante. Après des essais malheureux dans les premières épreuves du championnat italien, Morini avait renvoyé ses machines à l'usine. Leur réapparition à Monza a été éclatante et ce succès inespéré, et tout à fait régulier, incitera sans doute l'usine à participer plus activement au championnat du monde l'an prochain. C'est Mendogni qui gagne, son camarade de « team » Zubani soufflant la seconde place à Ubbiali de fort belle manière. Quant à Provini, il a abandonné. Deux Adler (Beer et Falk) terminent dans les six premiers, séparées par la N.S.U. d'Autengruber.

Consolation pour M.V. : l'habituelle double victoire de Surtees en 350 et 500 cm<sup>3</sup>. Dans la première catégorie, Hartle est second et tous les « privés » sont doublés. De ces derniers, Duke est le meilleur (il termine sa saison mieux qu'il ne l'a commencée) et il devance deux habitués des places d'honneur : Anderson et Chadwick. En 500 cm<sup>3</sup>, M.V. avait lancé sur la piste tous ses pilotes italiens (Masetti étant rentré en grâce à cette occasion). Hartle pilotait la nouvelle six-cylindres qui, après un bien mauvais départ, fit une excellente remontée jusqu'à la troisième place... avant de « casser ». Résultat : trois M.V. en tête (Surtees, Venturi et Masetti), la quatrième, celle de Bandirola, étant battue par la B.M.W. de Dale (qui avait cette fois un moteur d'usine). Duke termine à un tour, battu par Chadwick.

#### LE CHAMPIONNAT EST TERMINÉ...

**A**INSI s'est terminé, à Monza, le Championnat du Monde 1958. Il n'a pas été aussi monotone qu'on pouvait le craindre et cela pour plusieurs raisons. Tout d'abord, Ducati s'est présenté comme un « interlocuteur valable » pour M.V. et ceci a donné lieu à des courses toujours intéressantes. Ensuite, la suprématie de Surtees ne pouvant être mise en doute, la lutte des privés pour les places d'honneur a été de tout premier ordre, car les pilotes disposaient de machines de valeur sensiblement égale et les jeunes ne s'en sont jamais laissé imposer par les anciens, leur disputant avec acharnement les places d'honneur. Cette éclosion de jeunes pilotes, en petites comme en grosses cylindrées, a été aussi l'un des éléments d'intérêt de ce championnat. Nous allons d'ailleurs tirer les leçons de ce championnat cylindrée par cylindrée.



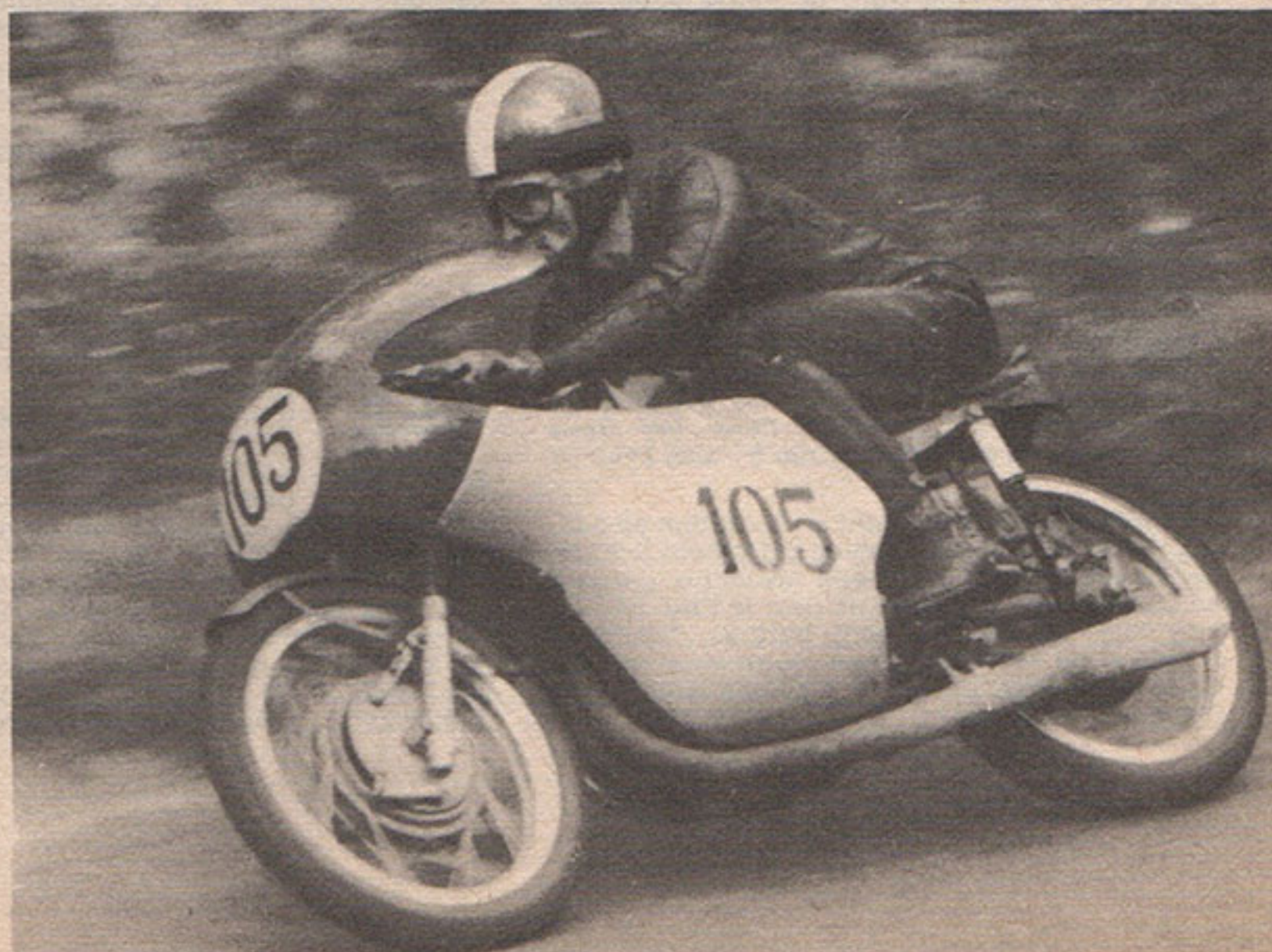
L'équipage Schneider-Strauss s'adjuge le titre dans la catégorie side-car, devançant de peu Camathias-Cecco.

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

Il a fallu toute la science et toute la classe d'Ubbiali et de Provini pour venir à bout des Ducati. Plus rapides que les M.V., les Ducati ont aussi prouvé qu'elles étaient moins fragiles que ces dernières. Elles ont d'ailleurs totalisé plus de points que les M.V., et si l'usine de Cascina Costa remporte tout de même le titre par marques, elle le doit au fait que ses quatre meilleurs résultats lui donnent un total de peu supérieur à celui des quatre meilleurs résultats des Ducati. Les M.Z., nous l'avons dit, ont accompli des progrès évidents, mais elles restent tout de même des deux-temps qui ont à lutter contre des doubles A.C.T...

S'il n'y a plus grand-chose à dire sur Ubbiali et Provini, par contre il est intéressant de voir apparaître sur le plan international un champion comme Gandossi, qui sera d'ailleurs soutenu l'an prochain par le tout jeune Spaggiari. Tous deux sont des produits de l'école italienne de pilotage : ils sont adroits, courageux, et ils savent prendre des risques. Taveri et Ferri sont connus. Quant à Chadwick, il a fait une très belle saison et nous le retrouverons classé... dans toutes les catégories.

Malchanceux en 125, Tarquinio Provini a pris sa revanche en 250 cm<sup>3</sup>. Quatre courses, quatre victoires!





# CLASSEMENTS

## Catégorie 125 cm<sup>3</sup>

Place	Pilote	Pays	Marque	1	2	3	4	5	6	7	Total	
1	UBBIALI .....	It.	M.V.	8	8	2	8	4	8	»	32	(38)
2	GANDOSI .....	It.	Ducati	»	3	8	»	8	3	6	25	(28)
3	TAVERI .....	S.	Ducati	»	6	1	»	6	6	2	20	(21)
4	PROVINI .....	It.	M.V.	»	4	4	6	3	»	»	17	
5	CHADWICK .....	G.-B.	Ducati	4	2	3	»	»	4	3	14	(16)
6	FERRI .....	It.	Ducati	6	»	6	»	»	»	»	12	
7	DEGNER .....	A.O.	M.Z.	2	1	»	4	2	»	»	9	
8	SPAGGIARI .....	It.	Ducati	»	»	»	»	»	»	8	8	
9	FUEGNER .....	A.O.	M.Z.	1	»	»	3	1	2	»	7	
10	VILLA .....	It.	Ducati	»	»	»	»	»	»	4	4	
11	MILLER .....	Ir.	Ducati	3	»	»	»	»	»	»	3	
12	BREHME .....	A.O.	M.Z.	»	»	»	2	»	»	»	2	
13	MUSIOL .....	A.O.	M.Z.	»	»	»	1	»	»	»	1	
»	VEZZALINI .....	It.	M.V.	»	»	»	»	»	»	1		
»	WHEELER .....	G.-B.	Mondial	»	»	»	»	»	»	1»	1	

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

Nous retrouvons ici les mêmes pilotes qu'en 125 cm<sup>3</sup> en ce qui concerne M.V. Provini a bien mérité son titre, quoique sa défaite à Monza, où il s'est révélé il y a quelques années, lui ait certainement été pénible. Quant à Ubbiali, il n'a guère eu de chance dans cette cylindrée. Au terme d'une saison fort bien conduite, Fuegner, champion de la M.Z., trouve en récompense une place de vice-champion qui doit lui

faire bien plaisir... Deux autres pilotes méritent une mention pour leur régularité avec des machines inférieures à celles de leurs adversaires : il s'agit d'Hailwood et de Falk. Mendogni est un excellent pilote italien qui n'a malheureusement jamais disposé de machines valables : sa victoire à Monza est pour lui une belle consolation. Zubani courait pour la première fois à Monza avec des « Inter » : la manière dont il a battu Ubbiali dans la dernière ligne droite laisse présager un bel avenir à ce pilote.

En ce qui concerne les machines, la tâche de M.V. fut facilitée par le fait que la M.Z. aussi bien que la Morini ne furent vraiment au point qu'en fin de saison. S'il est difficile de croire que la première aurait inquiété sérieusement M.V., la seconde par contre a prouvé à Monza qu'elle pouvait nourrir à juste titre cette ambition. Enfin, pour les privés, les N.S.U. Sport-Max se sont confirmées comme des machines de grande classe, alors que les Adler deux-temps ont été pour beaucoup une véritable révélation.

## Catégorie 250 cm<sup>3</sup>

Place	Pilote	Pays	Marque	1	2	3	4	5	6	7	Total	
1	PROVINI .....	It.	M.V.	8	8	»	8	»	8	»	32	
2	FUEGNER .....	A.O.	M.Z.	»	»	»	6	8	2	»	16	
»	UBBIALI .....	It.	M.V.	6	6	»	»	»	»	4	16	
4	HAILWOOD .....	G.-B.	N.S.U.	4	3	»	»	6	»	»	13	
5	FALK .....	Al.	Adler	2	4	»	4	»	»	1	11	
6	MENDOGNI .....	It.	Morini	»	»	»	»	»	»	8	8	
7	BEER .....	Al.	Adler	»	»	»	»	3	»	3	6	
»	ROBB .....	G.-B.	N.S.U.	»	»	»	»	»	6	»	6	
»	ZUBANI .....	It.	Morini	»	»	»	»	»	»	6	6	
10	AUTENGRUBBER .....	Aut.	N.S.U.	»	»	»	»	2	»	2	4	
»	CHADWICK .....	G.-B.	M.V.	»	»	»	»	»	4	»	4	
»	KASSNER .....	Al.	N.S.U.	»	1	»	3	»	»	»	4	
»	MONTY .....	G.-B.	G.M.S.	»	»	»	»	4	»	»	4	
14	BROWN .....	Aust.	N.S.U.	3	»	»	»	»	»	»	3	
»	DEGNER .....	A.O.	M.Z.	»	»	»	»	»	3	»	3	
16	HEISS .....	Al.	N.S.U.	»	»	»	2	»	»	»	2	
»	WHEELER .....	G.-B.	Mondial	»	2	»	»	»	»	»	2	
18	DALE .....	G.-B.	N.S.U.	»	»	»	»	»	1	»	1	
»	LECKE .....	Al.	D.K.W.	»	»	»	»	1	»	»	1	
»	MILLER .....	Ir.	C.Z.	1	»	»	»	»	»	»	1	
»	REICHERT .....	Al.	N.S.U.	»	»	»	1	»	»	»	1	

### En 350 cm<sup>3</sup>

Deux M.V. officielles et une longue série de Norton : voilà pour les machines vues dans cette cylindrée. Il n'y a donc pas lieu de s'y attarder, sinon pour signaler que la victoire de M.V., ne pouvait être mise en doute : en fait, M.V. a

participé à six épreuves, remportant six places de premier et cinq places de second.

Derrière par contre, la lutte a été chaude, et si Duke l'emporte finalement, c'est seulement grâce à une fin de saison heureuse. Derrière lui, nous trouvons trois autres « nortonistes » : Chadwick, pilote très courageux et qui participe avec succès aux compétitions dans les quatre cylindrées solo, B. Anderson, un jeune qui s'est brillamment affirmé cette saison, et enfin Hailwood, dix-neuf ans seulement mais une ambition qui peut le mener loin. Enfin, citons

encore Campbell, disparu tragiquement en France lors du circuit de Cadours.

Et Surtees? Surtees, qui disposait cette année de la meilleure machine, avait tous les atouts en main pour accomplir une saison hors pair. Non menacé par ses concurrents, il a su ne pas se contenter de gagner toutes ses courses. Il a mis un point d'honneur à lutter contre les records, et il y est parvenu quelquefois malgré un carénage réduit par rapport à ceux utilisés l'an dernier. Il est, de l'avis même de ses concurrents, un champion hors classe.



# CLASSEMENTS (suite)

## Catégorie 350 cm<sup>3</sup>

Place	Pilote	Pays	Marque	1	2	3	4	5	6	7	Total	
1	SURTEES .....	G.-B.	M.V.	8	8	8	8	»	8	8	32	(48)
2	HARTLE .....	G.-B.	M.V.	»	6	6	6	»	6	6	24	(30)
3	DUKE .....	G.-B.	Norton	»	»	2	»	8	3	4	17	
4	CHADWICK .....	G.-B.	Norton	6	»	1	4	»	»	2	13	
5	B. ANDERSON ..	G.-B.	Norton	»	»	»	2	6	»	3	11	
6	HAILWOOD .....	G.-B.	Norton	»	2	»	3	4	»	»	9	
7	CAMPBELL .....	Aust.	Norton	»	4	4	»	»	»	»	8	
8	MINTER .....	G.-B.	Norton	»	3	3	»	»	1	»	7	
»	SHEPHERD .....	G.-B.	Norton	3	»	»	»	»	4	»	7	
10	TANNER .....	G.-B.	Norton	4	»	»	»	»	»	»	4	
11	TROW .....	G.-B.	Norton	»	»	»	»	3	»	»	3	
12	CATLIN .....	G.-B.	Norton	2	»	»	»	»	»	»	2	
»	MONTY .....	G.-B.	Norton	»	»	»	»	2	»	»	2	
»	Mc INTYRE .....	G.-B.	Norton	»	»	»	»	»	2	»	2	
13	KING .....	G.-B.	Norton	1	»	»	»	»	»	»	1	
»	TAVERI .....	S.	Norton	»	1	»	»	»	»	»	1	
»	DALE .....	G.-B.	Norton	»	»	»	1	»	»	»	1	
»	O'ROURKE .....	G.-B.	Norton	»	»	»	»	1	»	»	1	
»	BROWN .....	Aust.	A.J.S.	»	»	»	»	»	»	1	1	

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

Nous retrouvons ici tous les pilotes dont nous venons de parler dans la catégorie 350 cm<sup>3</sup>. La première place des privés revient à Dale, qui a très rapidement su s'adapter à la conduite difficile de sa B.M.W. et a qui l'usine confia une

machine officielle à Monza. Duke, par contre, ne fut jamais à l'aise sur sa B.M.W. et il ne retrouva sa classe qu'en pilotant à nouveau des Norton. Minter et Hocking font partie de ces jeunes recrues qui feront parler d'elles certainement encore dans les années à venir. Hiller très régulier avec sa B.M.W. prend une belle sixième place au classement final. Un mot pour

Hartle : bien que finissant second du championnat, Hartle n'a pas toujours convaincu. Battu deux fois par des privés (Campbell et Mac Intyre), il fut toujours à l'ouvrage malgré sa machine d'usine.

Surtees a fait preuve de la même aisance et de la même supériorité qu'en 350 cm<sup>3</sup> : c'est le meilleur compliment que l'on puisse lui faire.

## Catégorie 500 cm<sup>3</sup>

Place	Pilote	Pays	Marque	1	2	3	4	5	6	7	Total	
1	SURTEES .....	G.-B.	M.V.	8	8	8	8	»	8	8	32	(48)
2	HARTLE .....	G.-B.	M.V.	»	6	4	6	»	4	»	20	
3	DALE .....	G.-B.	B.M.W.	»	2	2	2	6	1	3	13	(16)
4	DUKE .....	G.-B.	B.M.W.-Norton	»	»	3	»	8	2	»	13	
5	MINTER .....	G.-B.	Norton	3	4	»	»	»	3	»	10	
6	HOCKING .....	A.O.	Norton	»	1	»	4	3	»	»	8	
»	HILLER .....	Al.	B.M.W.	»	3	»	3	2	»	»	8	
8	B. ANDERSON ..	G.-B.	Norton	6	»	1	»	»	»	»	7	
9	BROWN .....	Aust.	Norton	4	»	»	1	1	»	»	6	
»	CAMPBELL .....	Aust.	Norton	»	»	6	»	»	»	»	6	
»	Mc INTYRE .....	G.-B.	Norton	»	»	»	»	»	6	»	6	
»	VENTURI .....	It.	M.V.	»	»	»	»	»	»	6	6	
13	SHEPHERD .....	G.-B.	Norton	»	»	»	»	»	»	»	4	
»	MASETTI .....	It.	M.V.	»	»	»	»	»	»	4	4	
15	CHADWICK .....	G.-B.	Norton	2	»	»	»	»	»	1	3	
16	BANDIROLA .....	It.	M.V.	»	»	»	»	»	»	2	2	
17	J. ANDERSON ..	N.Z.	Norton	1	»	»	»	»	»	»	1	

## En Sides

Ici, pas de problème : domination absolue des B.M.W. au point de vue machines et domination absolue aussi de Schneider et de Camathias du point de vue des pilotes. Mais dans l'en-

semble, la catégorie sides est assez pauvre : c'est elle qui comporte le moins d'hommes classés. Le seul véritable espoir semble être ici le jeune Allemand Fath.

## Catégorie Sides

Place	Pilote	Pays	Marque	1	2	3	4	5	6	7	Total	
1	SCHNEIDER .....	Al.	B.M.W.	8	6	8	8	»	»	»	30	
2	CAMATHIAS .....	S.	B.M.W.	6	8	6	6	»	»	»	26	
3	FATH .....	Al.	B.M.W.	»	4	4	»	»	»	»	8	
4	SMITH .....	G.-B.	Norton	»	3	3	»	»	»	»	6	
5	BEETON .....	G.-B.	Norton	4	»	2	»	»	»	»	6	
6	NEUSSNER .....	Al.	B.M.W.	»	1	1	2	»	»	»	4	
7	RICHTER .....	A.O.	B.M.W.	»	»	»	4	»	»	»	4	
8	RITTER .....	Al.	B.M.W.	3	»	»	»	»	»	»	3	
»	ROHSIEPE .....	Al.	B.M.W.	»	»	»	3	»	»	»	3	
10	WALKER .....	G.-B.	Norton	2	»	»	»	»	»	»	2	
»	BODDICE .....	G.-B.	Norton	»	2	»	»	»	»	»	2	
12	WOOLLETT .....	G.-B.	Norton	1	»	»	»	»	»	»	1	
»	BUTSCHER .....	Al.	B.M.W.	»	»	»	1	»	»	»	1	



## A L'ANNÉE PROCHAINE

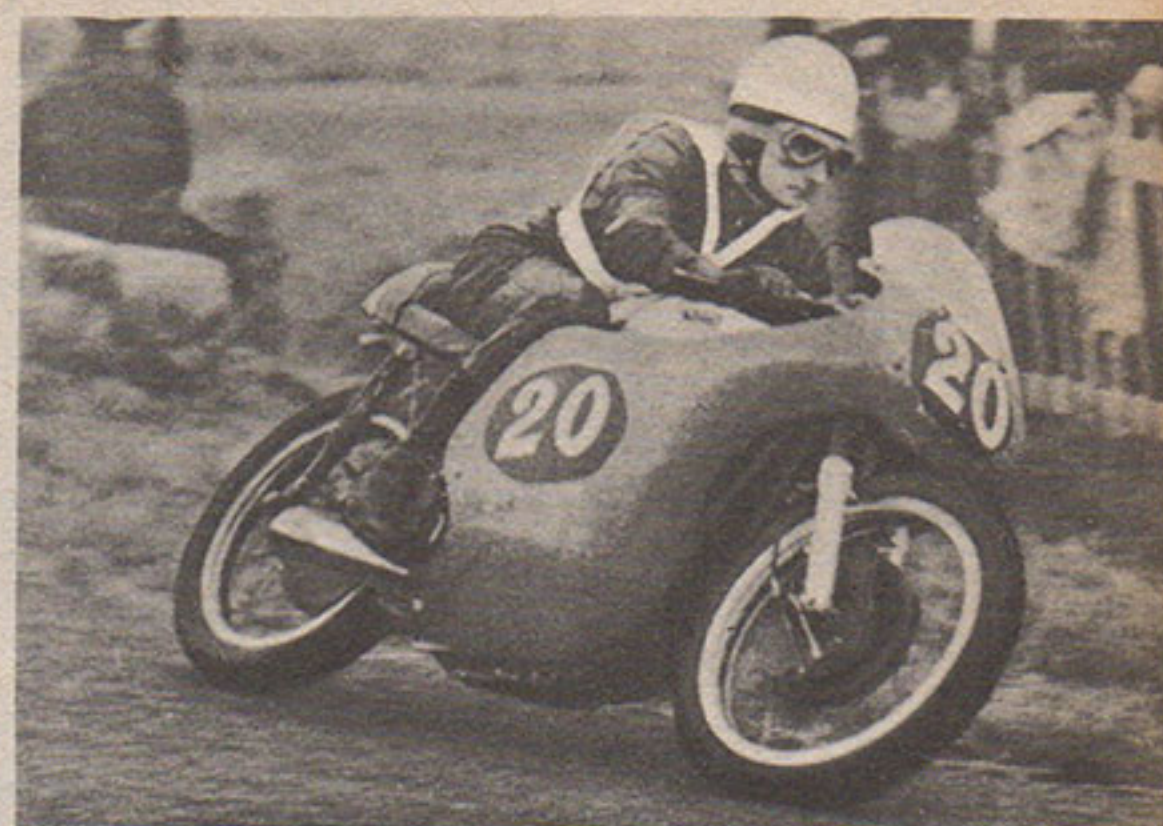
Le rideau est tombé sur les championnats du monde. Ils n'ont pas manqué d'intérêt, certes, mais ils ne nous ont pas fait oublier non plus les années glorieuses où nous trouvions dans chaque catégorie trois, quatre ou même plus, équipes d'usine. Des luttes plus équilibrées provoquaient des incertitudes plus grandes, aussi bien sur un circuit déterminé que pour l'ensemble de la saison. Ce n'est certainement pas par hasard que, sur presque

tous les circuits, pour ne pas dire tous, le public est venu cette année beaucoup moins nombreux que les années précédentes. Voilà un phénomène qui devrait donner à réfléchir aux dirigeants internationaux du sport motocycliste. La bravoure, la classe, la volonté des pilotes ne sont pas en cause évidemment. Ce qui est en cause, et depuis des années, c'est la formule même des championnats, qui doit être modifiée dans le sens que nous indiquons au début de cet article.

Pierre COSTE.

## Classements par Marques

Marque	Pays	1	2	3	4	5	6	7	Total	
125 cm <sup>3</sup>										
M.V. ....	It.	8	8	4	8	4	8	1	32	(41)
DUCATI ....	It.	6	6	8	»	8	6	8	30	(42)
M.Z. ....	A.O.	2	1	»	4	2	2	»	10	(11)
MONDIAL ....	It.	»	»	»	»	»	1»		1	
250 cm <sup>3</sup>										
M.V. ....	It.	8	8	»	8	»	8	4	32	(36)
N.S.U. ....	Al.	4	3	»	3	6	6	2	19	(24)
M.Z. ....	A.O.	»	»	»	6	8	3	»	17	
ADLER ....	Al.	2	4	»	4	3	»	3	14	(16)
MORINI ....	It.	»	»	»	»	»	»	8	8	
MONDIAL ....	It.	»	2	»	»	»	»	»	2	
C.Z. ....	Tc.	1	»	»	»	»	»	»	1	
D.K.W. ....	Al.	»	»	»	»	1	»	»	1	
350 cm <sup>3</sup>										
M.V. ....	It.	8	8	8	8	»	8	8	32	(48)
NORTON ....	G.-B.	6	4	4	4	8	4	4	22	(34)
A.J.S. ....	G.-B.	»	»	»	»	»	»	1	1	
500 cm <sup>3</sup>										
M.V. ....	It.	8	8	8	8	»	8	8	32	(48)
NORTON ....	G.-B.	6	4	6	4	8	6	1	26	(35)
B.M.W. ....	Al.	»	3	3	3	6	1	3	15	(19)
Sides										
B.M.W. ....	Al.	8	8	8	8	»	»	»	32	
NORTON ....	G.-B.	4	3	3	»	»	»	»	10	



Ex-pilote d'usine Guzzi et champion du monde 1957 de la catégorie 350 cm<sup>3</sup>, Keith Campbell faisait la loi chez les « privés ».

## POUR COMPRENDRE LES TABLEAUX

## I. — Les circuits.

1. Tourist Trophy (Grande-Bretagne). - 2. Assen (Hollande). - 3. Spa (Belgique). - 4. Nurburgring (Allemagne). - 5. Hedemora (Suède). - 6. Ulster (Irlande). - 7. Monza (Italie).

## II. — Les abréviations.

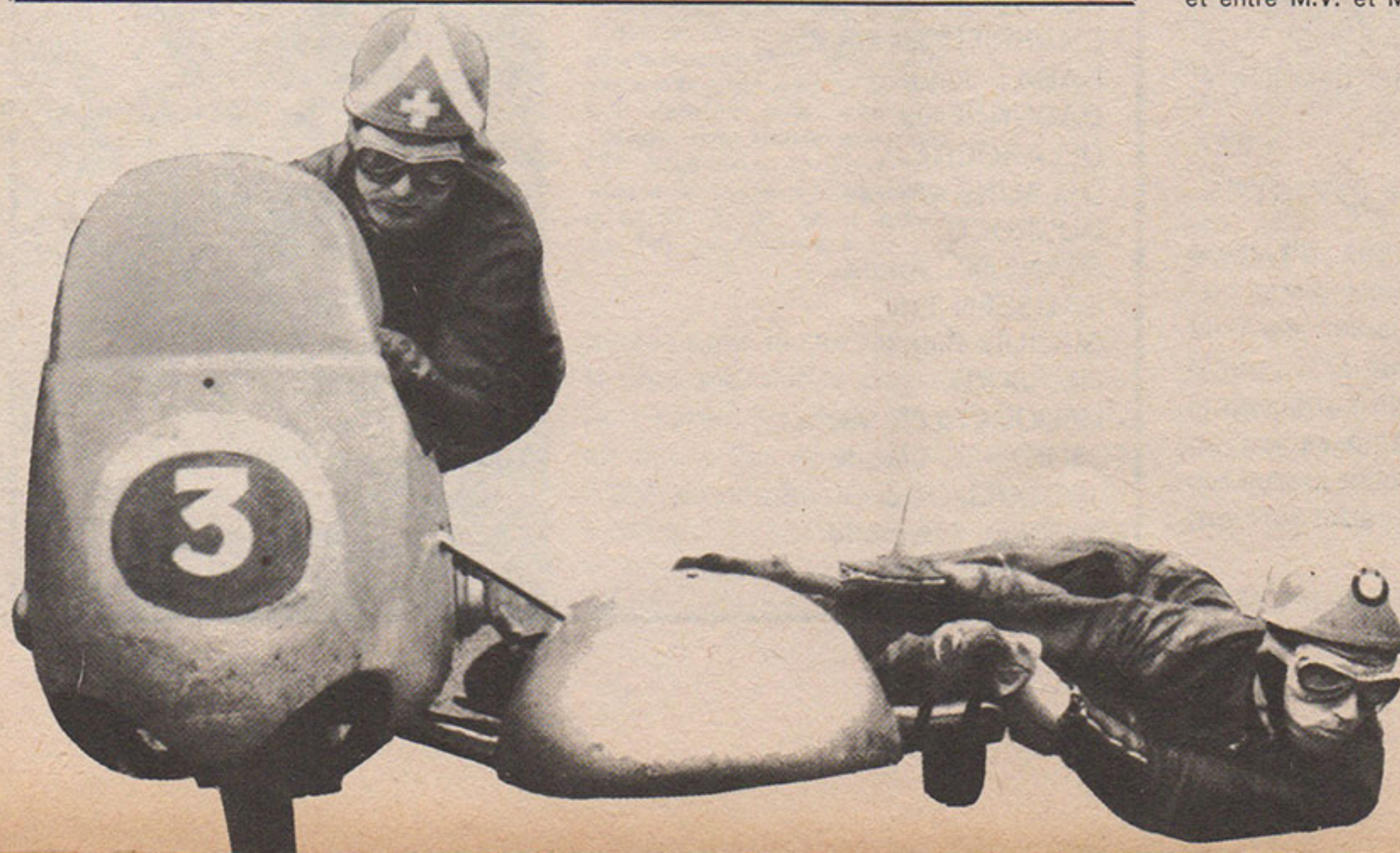
Al. : Allemagne de l'Ouest. - A.O. : Allemagne Orientale. - Aust. : Australie. - G.-B. : Grande-Bretagne. - Ir. : Irlande. - It. : Italie. - S. : Suisse. - Tc. : Tchécoslovaquie. - A.S. : Afrique du Sud. - N.-Z. : Nouvelle-Zélande.

## III. — Les classements.

Pour les pilotes, les classements dans chaque grand prix donnent droit aux attributions de points suivantes : 8 points au premier, 6 au second, 4 au troisième, 3 au quatrième, 2 au cinquième et 1 au sixième. Cependant pour le classement final, seuls les quatre meilleurs résultats obtenus entrent en ligne de compte. Ceci explique que vous trouviez, entre parenthèses et après le total officiel, un autre chiffre qui indique le total réel obtenu par un pilote s'étant classé plus de quatre fois.

Pour le championnat par marques le système utilisé est le même, mais chaque marque ne peut être classée qu'une seule fois par épreuve. Ceci signifie, pour prendre un exemple, que si parmi les six premiers nous trouvons des M.V. classées première, deuxième et cinquième, une M.Z. classée troisième, une Mondial classée quatrième et une Adler classée sixième, les attributions de points seront les suivantes : 8 points pour M.V., 4 points pour M.Z., 3 points pour Mondial et 1 point pour Adler. De plus, en cas d'égalité de points, le total des meilleurs temps réalisés par les machines premières classées de chaque marque sert à départager les usines. Ces dernières années, ce cas s'est déjà présenté deux fois : entre M.V. et N.S.U. et entre M.V. et Mondial (l'an dernier).

Camathias - Cecco, dans une envolée magnifique. Le seul équipage qui ait pu tenir tête durant toute la saison aux tenants du titre malgré un matériel parfois inférieur.







# à propos du TRIAL!

## ★ Classification « Experts »

## ★ Règlement du Championnat de France

**D**ANS notre précédent numéro, nous avons commenté le règlement qui présidera au déroulement de la saison de Trial 1958-1959 et, entre autres choses, nous avons parlé de la nouvelle classification « Juniors » et « Experts » (et non « Seniors » comme nous l'avons mentionné par erreur), ainsi que de l'institution d'un championnat de France de Trial.

Aujourd'hui, nous sommes en mesure de revenir sur ces deux questions d'une manière plus détaillée et nous commencerons par

### LA CLASSIFICATION « EXPERTS »

Ainsi que nous l'avons dit, sont classés « Experts » tous les concurrents ayant disputé la saison de Trial 1957-1958 en catégorie Trial, ainsi qu'un certain nombre de concurrents ayant disputé cette même saison en catégorie Tourisme, choisis parmi les meilleurs éléments de cette dernière catégorie.

La Commission de Trial de la L.M.I.F.

a d'ailleurs établi une liste des concurrents classés « Experts »; cette liste, qui sera transmise à tous les clubs organisateurs de Trials, permettra de

connaître à tout moment la classification exacte des concurrents engagés. Nous reproduisons cette liste établie par ordre alphabétique.

ADNET Robert.  
BLAISE Claire.  
BOHEC.  
BONIZZONI Gérard.  
BORDIO Bruno.  
BOUSSION Georges.  
CHARRIER Jacques.  
DABAT Jean.  
DAGONNEAU.  
DELAROCHE.  
DELAUNE Claude.  
DUCROCQ.  
FRANÇOIS André.  
GAUSSEN Eric.  
GIRAUD Pierre.  
HEULAND.  
HEUQUEVILLE Michel.  
JEUNESSE Claude.  
JACQUEMOUD Claude.  
KERVIEL Raymond.  
LAURENT Raymond.

LEGRAND.  
LETANG Roger.  
MARCHAND Pierre.  
MATHIEU André.  
MEZNARIE Louis.  
MONNEROUX Jean-Claude.  
MOLTON André.  
MUNCH Jacques.  
PATUELLI Edmond.  
PAYEUR François.  
RADEMACHER André.  
RETIF Yves.  
SAINT-MARC Jean.  
SILLIERE Gabriel.  
SINTONI Valéry.  
SCHOOMANN Pierre.  
TARDIFF Jacques.  
TERRIOUX Bernard.  
THOMAS Claude.  
VACHER Jacques.  
VERHAECHE.



La liste que nous présentons ci-dessus est complète dans l'ensemble. Toutefois, la F.F.M. a laissé aux coureurs qui désireraient postuler pour le championnat de France la possibilité de briguer la classification « Experts ». Pour ce faire, les candidats éventuels doivent faire leur demande directement à la F.F.M., 8, place de la Concorde à Paris, où chaque cas sera étudié individuellement.

## LE CHAMPIONNAT DE FRANCE

Deux titres de champion de France sont mis en compétition dans la catégorie « Experts » uniquement.

— D'une part, pour les petites cylindrées, cette catégorie comprenant les motocyclettes dont la cylindrée est comprise entre 125 et 350 cm<sup>3</sup>.

— D'autre part, pour les grosses cylindrées, c'est-à-dire de 350 cm<sup>3</sup> à 1 000 cm<sup>3</sup>.

Six épreuves qualificatives décideront de l'attribution du titre dans chaque catégorie, le classement étant effectué par addition de points. Ces six épreuves seront choisies parmi les épreuves qui ont déjà été organisées au moins une fois, et les points acquis

au cours de ces six épreuves seront comptés au coefficient 5.

Néanmoins, le véritable but recherché par la création d'un championnat de France étant de susciter une émulation tant parmi les coureurs que parmi les organisateurs, les postulants au titre devront, outre les six épreuves qualificatives, disputer également deux épreuves « nouvelles » (orga-



*Si Claude Delauné est le grand favori des Championnats de France qui débiteront avec le Trial de St-Cucufa, il faudra néanmoins compter avec Bohec qui après avoir disputé la saison dernière avec une 175 s'aligne cette année avec une 350 BSA mise au point par Meznarie. Quant à Heuqueville et sa F. N. ils feront encore une fois figure d'outsiders.*

nisées pour la première fois). En fait, le championnat se déroulera donc sur huit épreuves, mais les points acquis au cours des épreuves « nouvelles » n'ont aucun coefficient. Cette participation obligatoire aux épreuves « nouvelles » présente un certain nombre d'avantages, en particulier :



— Obligation pour les coureurs de ne pas limiter leur participation uniquement aux six épreuves choisies parmi les « classiques » du calendrier.

— Création d'épreuves « nouvelles », à Paris comme en province, avec la certitude pour les organisateurs d'avoir de nombreux engagements puisque qualificatives pour les Championnats de France.

## ET LES « JUNIORS » ?

Il n'y a aucun classement officiel dans cette catégorie. Toutefois, en fin de saison, il y aura un classement officieux établi suivant le palmarès des concurrents au cours de la saison. C'est en fonction de ce classement que seront désignés les meilleurs Juniors admis à monter dans la catégorie « Experts ».

Voilà donc le règlement de la saison 1958-1959 de Trial dans ses grandes lignes. Après le côté, disons « administratif », de cette spécialité du sport motocycliste, nous allons aborder l'aspect technique en passant en revue les machines de Trial en présence en France, en attendant l'ouverture de la saison, en l'occurrence le Trial de Saint-Cucufa

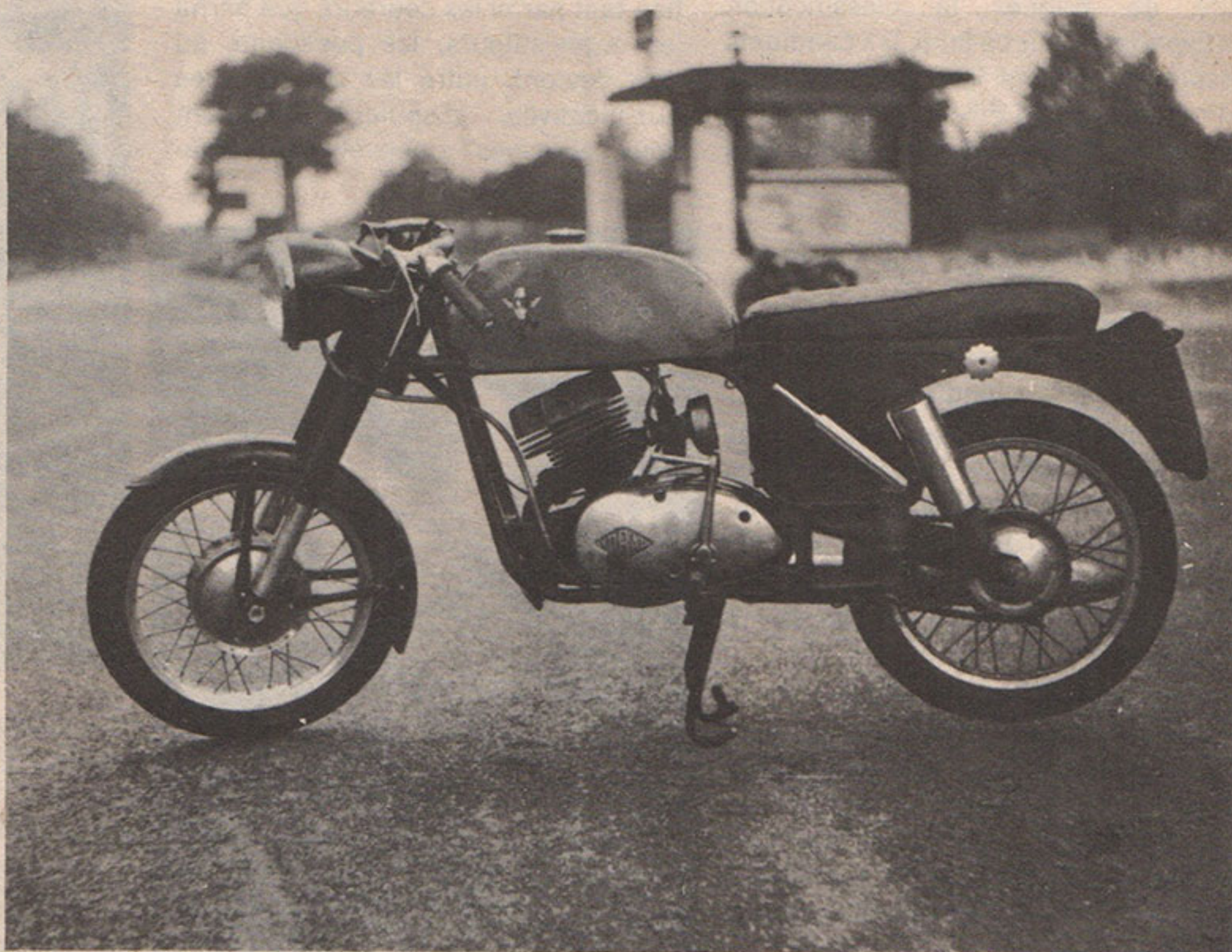
J.-C. BARGETZI.





# ESSAIS *MOTOCYCLES*

ASPECTS TECHNIQUES DU TRIAL



## LE 175 YDRAL « SPÉCIAL-AGACHE »

**A**UNE ou deux exceptions près, nous ne trouvons pas de véritables machines de Trial commercialisées en France et en fait, la plupart des machines sont des « bitza » réalisés par leurs propriétaires à partir de machines de série : Motobécane, Gnome et Rhône, Peugeot, ou bien encore de machines équipées du moteur Ydral comme c'est le cas aujourd'hui. Qui dit Ydral dit Agache, car ce sympathique motoriste-coureur a associé son nom aux succès sportifs remportés par la firme au Bol d'Or et sur les circuits de vitesse.

Cette fois-ci, notre ami Agache n'a pas cherché à améliorer une fois de plus le rendement de ce moteur, mais au contraire à le « dégonfler » pour l'adapter aux conditions d'emploi très particulières inhérentes à la pratique du Trial. De ce fait, l'essai ne porte que sur le moteur, car Agache n'ayant pas eu le temps matériel de préparer une partie cycle adéquate, nous avons testé ce moteur monté dans une partie cycle signée Mochet.

Rappelons brièvement les caractéristiques techniques de la partie cycle Mochet qui n'est pas une inconnue pour nos lecteurs, car nous avons présenté l'essai de cette machine dans notre numéro 198.

Le cadre tubulaire est du type double berceau rigidement entretoisé. A l'instar du cadre Norton « Featherbed », les tubes du cadre sont croisés à la colonne de direction ce qui confère à cette dernière, une rigidité hors de pair. Cette solution permet également d'utiliser un réservoir à fond plat, et c'est en effet ce que nous trouvons sur la Mochet. La fixation du réservoir a été simplifiée à l'extrême : celui-ci est simplement posé sur les tubes du cadre avec interposition de manchons en caoutchouc ; il est maintenu en position par une patte en tôle qui prend appui sous l'entretoise avant.

De même, le bloc selle double-garde-boue arrière est fixé au moyen de deux boutons molletés, ce qui permet un démontage instantané. Les roues de 16 sont équipées de moyeux freins centraux en alliage léger de 170 mm de diamètre signés « Idéal ». Pneus de 2,75 — 16 à l'avant 3,00 — 16 à l'arrière. La machine est



livrée de série avec garde-boue avant étroit, petit guidon, etc. Voilà pour la partie cycle !

### UN MOTEUR DE SÉRIE « REMANIÉ »

Le moteur monté dans cette machine est un classique AJ-55 revu par Agache. Rappelons qu'il s'agit d'un monocylindre deux temps, balayage Schnürle. Alésage 62 mm, course 57,8 mm. Ce super-carré — rapport course/alésage 0,93 — développe en moyenne 11 cv à 6 000 t/m avec un taux de compression de 7,8 à 1 ; il s'agit là d'un chiffre moyen pris dans la production de série, certains moteurs « figolés » au montage atteignant et dépassant même 12 cv.

### CARBURATION

De série, les moteurs Ydral sont équipés d'un carburateur de  $\varnothing$  22 mm. Après une longue période d'essais au cours de laquelle furent expérimentés des carburateurs de  $\varnothing$  24 mm, il s'est avéré que pour la production courante, c'est le carburateur de  $\varnothing$  22 mm qui donnait les meilleurs résultats.

Dans le cas du moteur « Spécial », Agache s'est attaché à obtenir une courbe de puissance plus plate, avec des chevaux dès les bas régimes, aussi a-t-il opté pour un carburateur Dell'Orto de 20 mm de passage des gaz. Cette réduction du diamètre du passage des gaz permet d'améliorer le remplissage aux bas et moyens régimes, ce qui représente le but recherché.

### DISTRIBUTION

C'est dans ce domaine qu'a été effectuée la transformation la plus importante par la retouche de l'embase du cylindre.

Avant toute chose, le propriétaire d'un Ydral voulant effectuer cette opération devra prendre à la jauge de profondeur les cotes des lumières du cylindre. Les cylindres étant des pièces de fonderie, des écarts de cotes assez importants peuvent exister dans une série.

Suivant le relevé des cotes, il faudra enlever plus ou moins de métal pour arriver aux cotes préconisées par Agache : échappement, 41 mm. Ecart échappement-transfert, 5 mm.

Supposons que pour un moteur donné, il soit nécessaire d'enlever 2 mm à l'embase du cylindre, il faudra donc placer entre cylindre et culasse une cale dont l'épaisseur devra avoir la même valeur que celle du métal enlevé soit dans notre cas : 2 mm, ceci pour rétablir le taux de compression à sa valeur réelle.

Cette cale devra avoir un alésage de 63 mm et dans la mesure du possible être réalisée en aluminium ce qui — en supposant que la cale soit bien plane — permet de se passer de joint.

Dans le même ordre d'idées, il faudra également enlever 2 mm à la partie inférieure de la chemise qui pénètre dans le carter, faute de quoi celle-ci ne pourrait descendre dans son logement ; ne pas oublier également de refaire le chanfrein d'entrée des segments.

La retouche de l'embase du cylindre modifie le diagramme de la distribution : alors que la durée de l'admission se trouve augmentée, celle des transferts et de l'échappement est parallèlement réduite. Et encore une fois, ce calage moins ouvert permet d'améliorer le remplissage aux bas et moyens régimes. Ne terminons pas ce chapitre sans formuler quelques conseils.

A l'occasion du démontage nécessité par la retouche du cylindre, il sera préférable de vérifier minutieusement embiellage et axe de piston. De même, cylindre et piston devront également être l'objet d'un examen attentif.

Le piston ne doit pas présenter de rayures profondes ou de larges plaques brunes de carbone sur la jupe, indices certains d'une mauvaise étanchéité. De même, les segments doivent être parfaitement libres dans leur gorge et leur surface de contact doit être blanc brillant et exempte de marbrures ou de facettes.

Ces différents facteurs indispensables pour obtenir une bonne étanchéité et partant une bonne compression, prennent une importance particulière pour un moteur de Trial qui doit « travailler » dans de très dures conditions.

### ALLUMAGE

De série, les moteurs Ydral sont équipés d'un volant magnétique SAFI type T40 d'un diamètre de 148 mm. Calage de l'avance : 5,5 à 6 mm avant PMH. Ce calage est identique sur le moteur « Trial ».

Par contre, le Trial exige un moteur ayant une parfaite régularité cyclique et entre autres choses, celle-ci est fonction du poids du volant moteur : on a donc intérêt à avoir un volant assez lourd.

Pour le moteur Ydral, nous avons le choix entre deux solutions :

— ou bien, augmenter la valeur d'inertie ( $PD^2$ ) du volant magnétique d'origine en effectuant un fretage (tenir compte que l'on ne peut utiliser qu'un métal non magnétique) ;

— ou bien remplacer le SAFI d'origine par un volant ABG  $\varnothing$  155 mm, le seul volant du commerce répondant aux conditions exigées.

### AU CHAPITRE DES BOUGIES

Dans un moteur deux temps à caractéristiques sportives, le choix des bougies adéquates pose un certain nombre de problèmes très complexes.

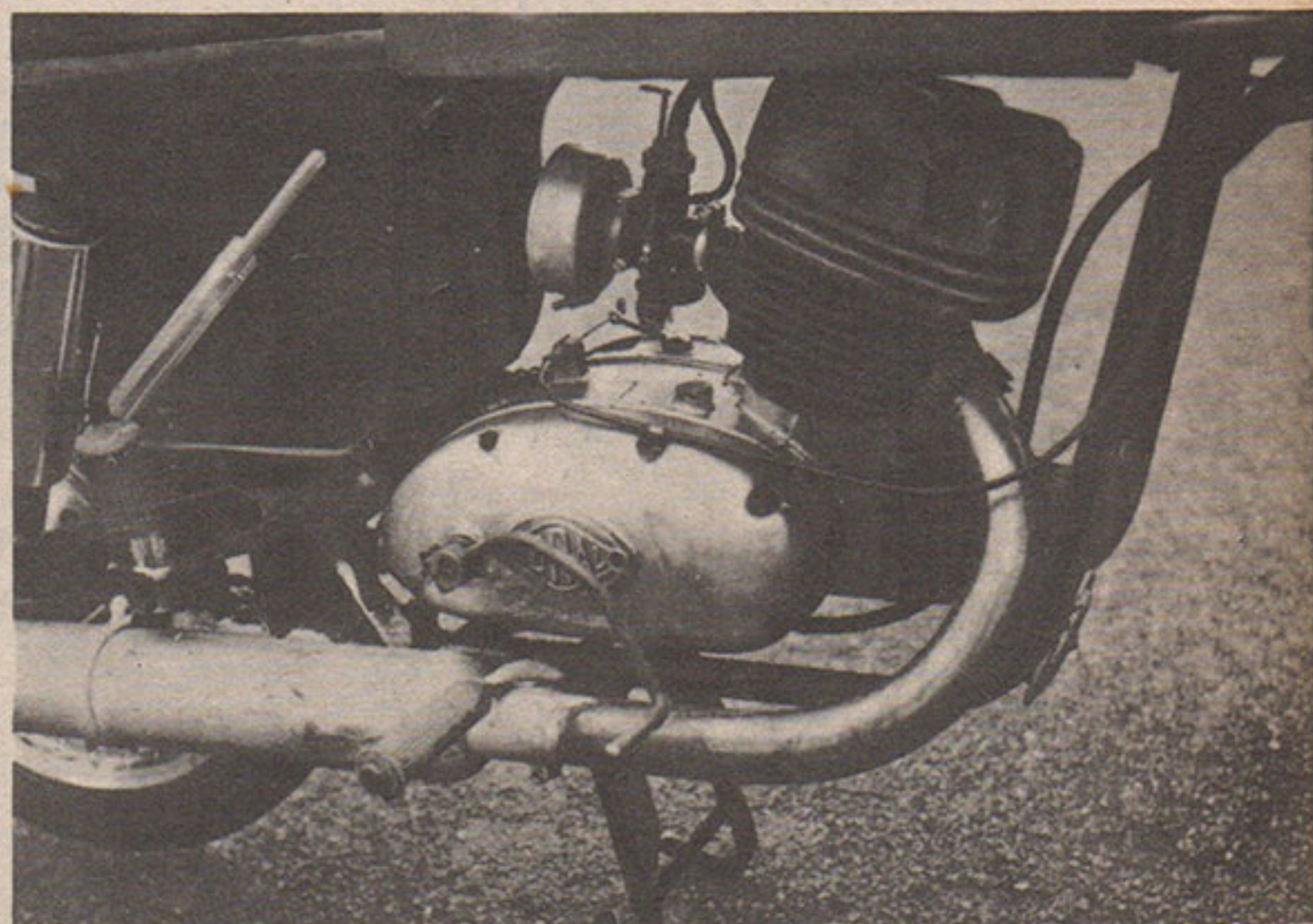
La bougie doit pouvoir résister au maximum des possibilités du moteur ce qui signifie que l'on doit avoir une bougie « froide » (indice thermique Bosch : 240 à 280° environ pour un deux-temps à haut rendement). Mais les bougies « froides » présentent de sérieux inconvénients car si leur résistance à l'auto-allumage est très élevée, leur résistance à l'encrassement est très faible et les bougies « froides » par exemple s'accommodent très difficilement d'un usage urbain prolongé. La réciproque est d'ailleurs vraie et s'il est certain qu'une bougie « chaude » (indice thermique Bosch : 145 à 225° environ, toujours pour un moteur deux temps) donnera entière satisfaction en ville, elle ne tardera pas à « s'écrouler » en cas d'utilisation soutenue à plein régime sur l'autoroute par exemple. La solution ? La bougie multigrade. Il existe effectivement dans le commerce des bougies dont l'indice thermique s'étale sur une large plage couvrant de la bougie « chaude » à la bougie « froide ». Néanmoins, ce genre de bougies n'est pas encore très répandu et l'on n'est pas certain d'en trouver chez tous les motoristes c'est pourquoi Agache s'est attaqué au problème et l'a résolu dans une certaine mesure comme nous allons le voir.

### LA BOUGIE DE 18 MM : SOLUTION IDÉALE ?

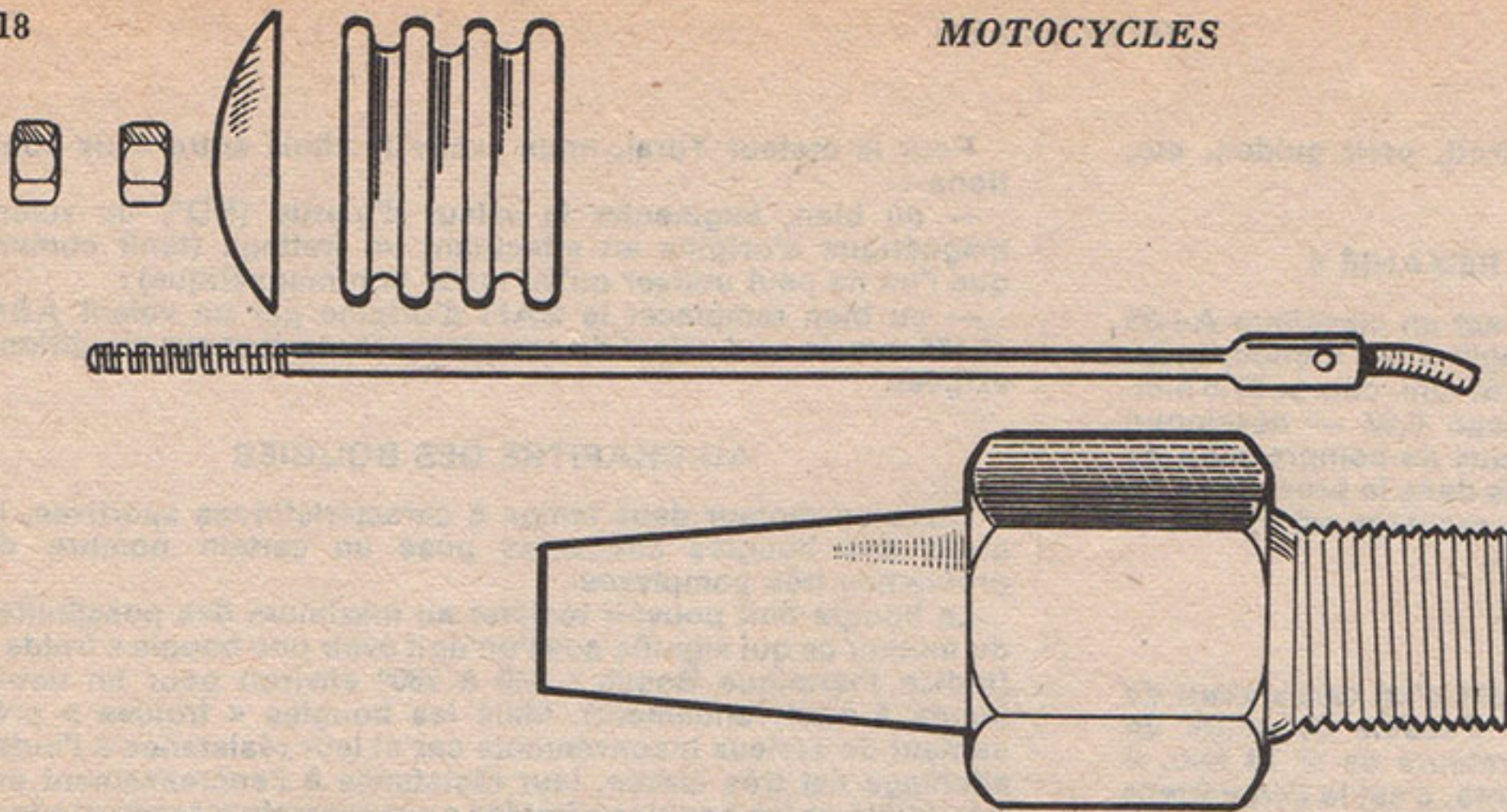
Dans la construction de série, la bougie de 18 mm a peu à peu été abandonnée au profit de la classique bougie de 14 mm qui équipe la totalité de nos motocyclettes de série. Néanmoins la bougie de 18 mm continue à être utilisée dans le domaine de l'industrie automobile en particulier sur des voitures d'origine outre-Atlantique (Ford).

Le principal avantage de la bougie de 18 mm réside dans ses dimensions plus importantes : d'une part, en ce qui concerne le corps de la bougie proprement dit, d'autre part, en ce qui concerne les électrodes. En effet, des électrodes minces sont portées très rapidement à une température élevée ce qui peut dans certains cas être la cause de points chauds, alors que des électrodes plus épaisses s'échaufferont moins rapidement. Ainsi, à indice thermique égal, une bougie de 18 mm a, de par sa

*Le 175 « Spécial Trial » est identique au moteur de série quant à l'aspect extérieur. Notez la forme du sélecteur maison réalisé à notre demande par Agache. Ce sélecteur monobranche permet d'effectuer les changements de rapports sans que le pied quitte le repose-pied.*







La bougie Gilardoni, avec laquelle nous avons effectué nos essais. Cette bougie démontable est d'une extrême simplicité de construction. L'électrode centrale en platine est sertie dans une tige en cuivre rouge, qui traverse le corps de la bougie de part en part et se trouve maintenue en position par deux écrous six pans avec interposition d'une rondelle « parapluie ».

conception, une résistance à l'auto-allumage supérieure à celle d'une classique bougie de 14 mm.

Mais d'autre part, une bougie de 18 mm a un volume intérieur plus important que celui d'une bougie de 14 mm et un simple examen permet de s'en rendre compte tout de suite; de ce fait, la résistance à l'encrassement d'une bougie de 18 mm est supérieure à celle d'une bougie de 14 mm toujours à indice thermique égal.

#### NOS ESSAIS SEMBLANT LE PROUVER

Au moment de nous confier son moteur à l'essai, Agache nous fit part de ses recherches et... de la solution personnelle qu'il avait apporté au problème. Très intéressé par la question, nous avons décidé d'effectuer deux séries d'essais, d'une part avec une bougie de 14 mm, d'autre part avec une bougie de 18 mm.

Au point de vue performances, les résultats obtenus sont absolument identiques. Par contre, l'utilisation prolongée de cette machine a fait ressortir un net avantage en faveur de la bougie de 18 mm.

Avant d'énoncer les quelques constatations qui ressortent de ces essais, nous voudrions ouvrir une courte parenthèse inhérente au type de bougie utilisé. En effet, contrairement à ce que l'on pourrait croire, nous n'avons pas effectué nos essais avec une bougie de 18 mm actuellement commercialisée, mais avec une bougie Gilardoni dont la date de fabrication doit se situer aux environs de 1925. A cette époque, cette bougie était employée sur les moteurs d'avion. Peu de gens auraient pu prévoir à l'époque que ces bougies finiraient leur « existence » sur un Ydral de Trial.

Ceci dit, revenons à nos essais avec la bougie de 14 mm, nous retrouvons les phénomènes classiques énoncés au début de ce chapitre :

— Bougie « chaude » pour l'usage urbain, avec auto-allumage dès que l'on tire d'une manière soutenue, sur l'anneau de Monthéry par exemple; mais démarrages aisés et ralenti excellent.

— Bougie « froide » pour tirer à fond sur de longs kilomètres, mais démarrages plus difficiles, conduite en ville fastidieuse, aucune possibilité de conserver le ralenti sous peine d'encrasser dès que l'on ouvre de nouveau les gaz.

Avec la bougie de 18 mm, ces inconvénients ne sont plus que des mauvais souvenirs. Il nous est arrivé d'être bloqué dans un embouteillage plusieurs minutes d'affilée en laissant le moteur tourner au ralenti sans que celui-ci ne manifeste une quelconque tendance à engorger. Il suffit alors de rouvrir les gaz pour redémarrer d'une manière très coulée. La même bougie permet d'effectuer des trajets en grande banlieue en solo comme en duo, en tirant à fond dès que la densité de la circulation ou le profil de la route le permettent : pas la moindre tendance au cliquetis ou à l'auto-allumage.

C'est cette même bougie qui permet de tourner une matinée entière dans les bois de Clamart en négociant de longues descentes gaz coupés, le moteur reprenant dès que l'on ouvre les gaz sans « bafouiller ». Enfin, c'est toujours cette même bougie qui nous autorise à « boucler » cinq tours d'anneau à la file en position assise, puis couchée, sans protestations.

Comme on peut s'en rendre compte, la bougie de 18 mm n'est pas sans présenter de nombreux avantages et les fabricants de la bougie Gilardoni avaient inventé la bougie multi-grade sans le savoir.

Dernier atout de la bougie de 18 mm, c'est qu'elle représente la planche de salut quand pour une raison ou pour une autre, le filetage 14 mm de la culasse est irrémédiablement détérioré.

#### PARTICULIÈREMENT AGRÉABLE EN VILLE

C'est en ville que l'on apprécie le plus ce moteur dont la souplesse nous a plus d'une fois surpris, il faut bien le dire. Pendant une semaine, nous nous sommes évertués à conduire d'une manière tranquille en changeant de rapports le moins souvent possible; avec l'Ydral « Trial », c'est d'une facilité extrême : on se place en quatrième et... on y reste. On peut même... là, nous voyons déjà s'élever une protestation vigoureuse de la part des bons conducteurs, on peut même disions-nous démarrer en quatrième; en faisant légèrement cirer l'embrayage, la manœuvre s'effectue avec facilité, malgré la démultiplication prévue pour l'usage routier.

#### UNE DÉMULTIPLICATION FINALE COURTE

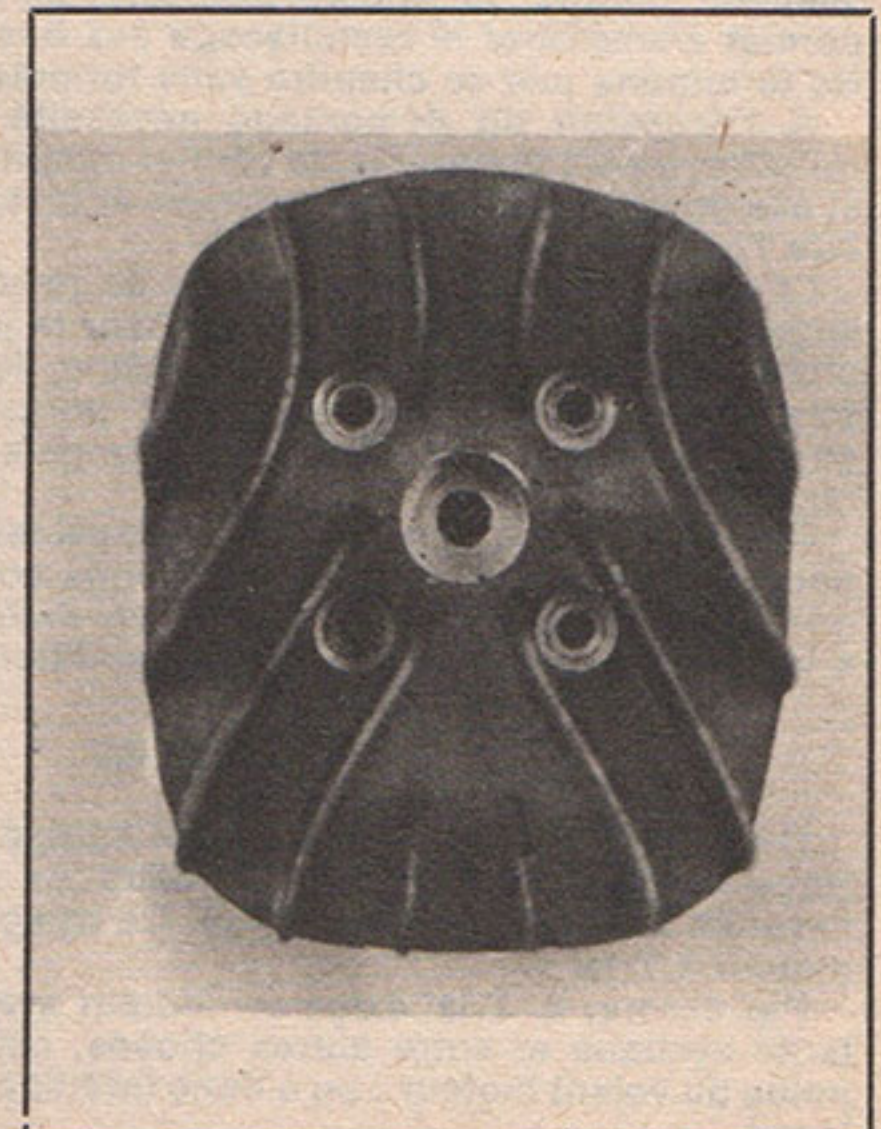
Car n'oublions pas que nous avons testé ce moteur dans une machine équipée pour un usage routier normal. Seule modification, une démultiplication finale plus courte : pignon moteur de 15 dents en place du 16 dents monté sur les machines livrées à la clientèle.

Les rapports internes de boîte sont inchangés et nous trouvons : 1 (100 %) - 1,4 (71,5 %) - 2,0 (50 %) et 2,69 à 1 (37,2 %). Par contre, le rapport de la transmission secondaire passe de 2,68 à 1 à 2,86 à 1, ce qui donne les rapports finals suivants : 6,35 - 8,89 - 12,70 - 17,08 à 1.

Au risque de nous éloigner quelque peu du sujet de cet essai, nous voudrions insister sur l'importance du rapport de démultiplication finale pour une machine de tourisme. Personnellement, nous sommes partisans de la formule « tirer court »; cette solution améliore dans une large mesure l'agrément de conduite.

A machine égale, l'adoption d'une démultiplication finale courte permet d'avoir de meilleures accélérations et une plus grande aptitude en côte. D'autre part, nous avons une machine très « accrocheuse » en quatrième, qui ne nécessitera pas des

La superclasse Maucourant : on distingue nettement l'orientation des ailettes qui favorise au maximum le refroidissement de la bougie.





retours fréquents sur les intermédiaires dès que l'on utilisera la machine en duo, ou par vent debout ou bien encore en « faux plat ».

Enfin, dernier avantage, l'adoption d'une démultiplication finale relativement courte a une certaine influence sur la consommation. En effet, contrairement à ce qui se passe sur un moteur quatre temps, la consommation d'un moteur deux temps est moins élevée quand on le fait tourner à hauts régimes, mais avec une faible charge gazeuse qu'à des régimes moins élevés, mais à pleine charge gazeuse.

#### DES PERFORMANCES TRÈS SATISFAISANTES

Nos essais chronométrés ont démontré que si la transformation effectuée par Agache a considérablement amélioré la souplesse du moteur Ydral, elle n'en a pas pour autant diminué le brio car les 100 km/h sont dépassés en position assise. Pour être plus précis, nous avons bouclé un tour d'anneau en 1' 29", soit une vitesse de 102,600 km/h. En position couchée, nous gagnons 7" et la vitesse ressort à 111,400 km/h. Performances très satisfaisantes si l'on tient compte qu'elles ont été obtenues avec un diagramme de distribution « tranquille » et un carburateur de diamètre réduit.

Sur le routier, nous avons réalisé 6' 11" 1/5, soit une moyenne de 88,900 km/h. Par rapport à la 175 Mochet que nous avons précédemment essayée (voir n° 198) la différence n'est que de 2" (précédent temps : 6' 9" 1/5, moyenne 89,525 km/h, pour une vitesse de pointe de 114,384 km/h réalisée avec cette machine). Ceci met l'accent sur la puissance de freinage et sur la tenue de route de cette machine, mais également sur le tempérament beaucoup plus « accrocheur » du moteur ainsi que sur le bien-fondé d'une démultiplication finale plus courte, car malgré la différence existant entre les vitesses de pointe l'écart entre les moyennes réalisées est très réduit.

A titre d'exemple, et pour confirmer nos dires, disons que les courbes des Biscornes ainsi que le virage de la Forêt se prennent en quatrième; dans ce dernier virage, et malgré la déclivité du circuit, à cet endroit, le moteur reprend bien sur ce rapport sans qu'il soit nécessaire de redescendre sur les intermédiaires.

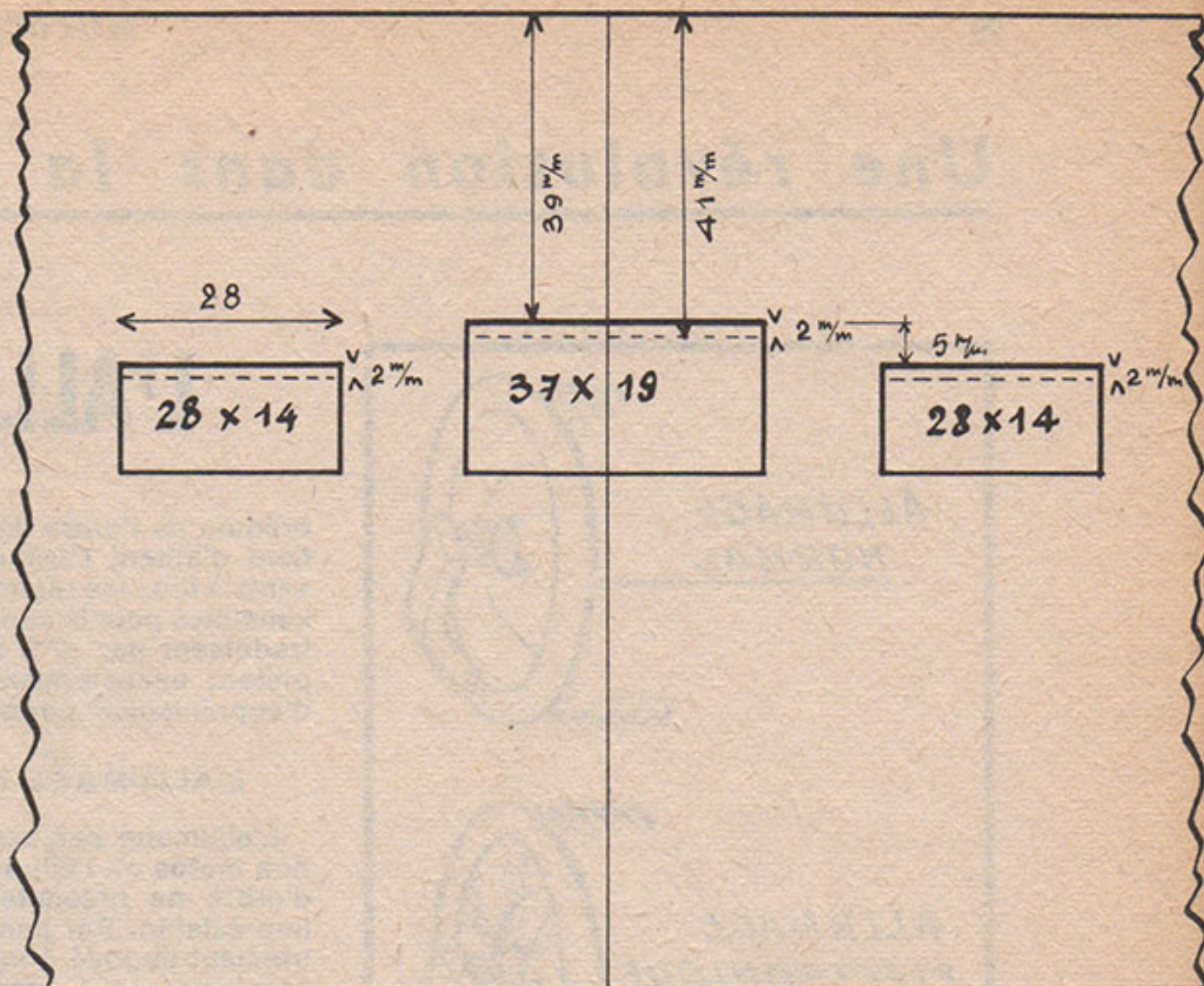
Enfin, pour en terminer avec le circuit routier, nous avons effectué quelques tours en restant constamment en quatrième. Là encore, le meilleur tour, signé en 6' 43" moyenne 82,017 km/h, permet de juger les qualités de la machine et du moteur.

#### UNE MOCHET DE TRIAL ?

Avec le précédent chapitre se termine notre essai proprement dit. Celui-ci portait uniquement sur le moteur Trial réalisé par Agache et monté pour la circonstance dans une partie cycle Mochet.

Mais les différents essais, effectués aussi bien sur route qu'en sous-bois, nous ont amené à envisager également le problème sous l'angle de la partie cycle. Une Mochet de Trial ? Pourquoi pas ! La transformation ne présente pas de difficultés insurmontables. Voyons plutôt.

— La conception du cadre et de la fourche télescopique permet de remplacer les roues de 16" montées de série par des roues de 19", en laissant encore une garde suffisante pour le débattement des suspensions.



Ci-dessous : le développé du cylindre du moteur Ydral permet de se rendre compte des cotes à respecter pour la transformation. Ci-dessous : une Mochet de Trial ? Et pourquoi pas : Une anticipation de l'auteur.

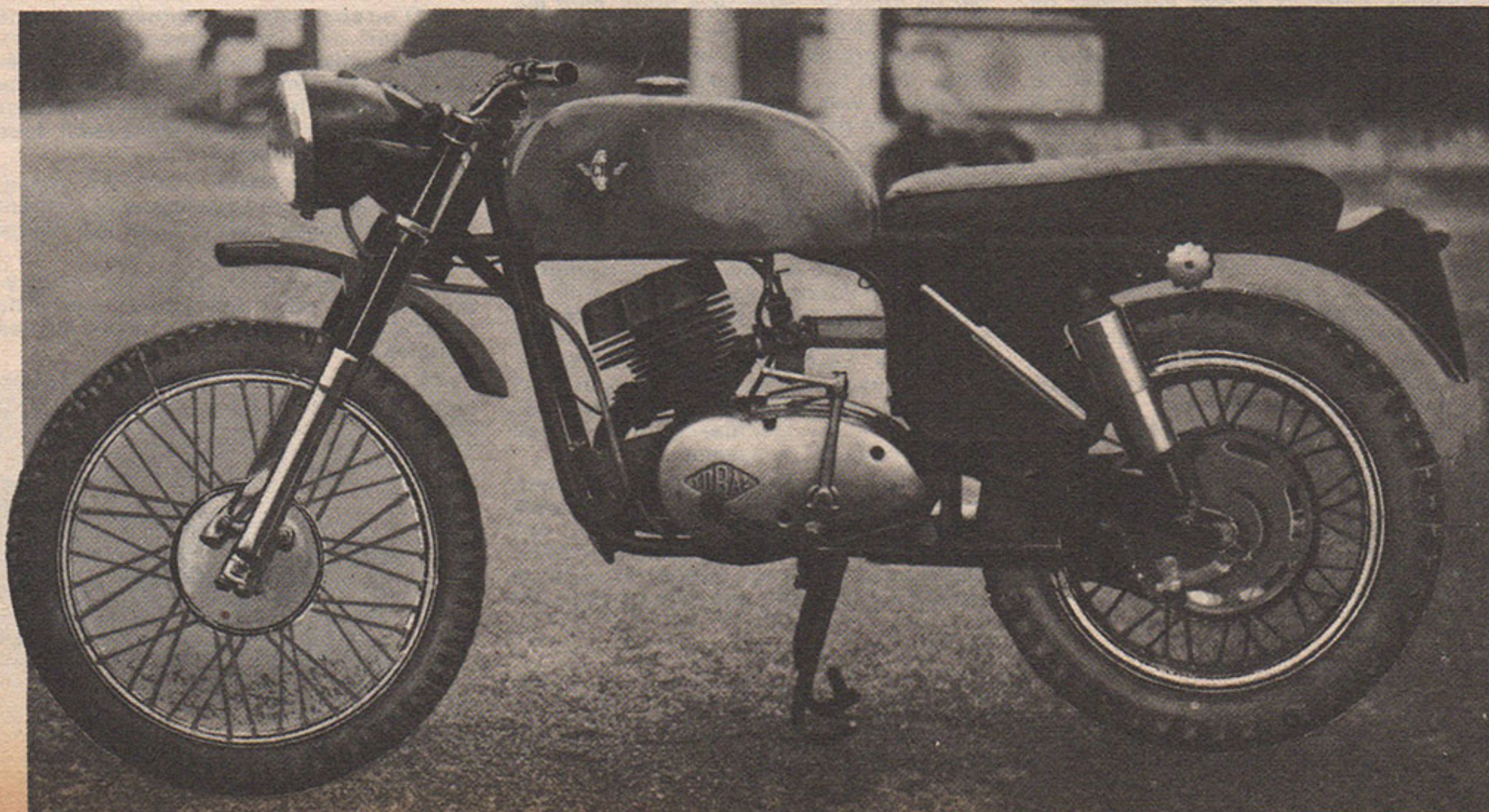
— Le montage d'un guidon large et relevé est d'une simplicité enfantine, de même que le montage d'un échappement relevé.

— Le caisson arrière du cadre qui forme coffre à outils en temps normal peut facilement recevoir un vaste silencieux d'admission que l'on reliera au carburateur par un tube en caoutchouc de fort diamètre. L'étanchéité du système d'admission est ainsi résolue.

— Enfin, il faut remplacer la couronne arrière d'origine de 43 dents par une couronne de 60 dents, ce qui donne un rapport de transmission secondaire de 4 à 1 et les rapports finaux suivants : 8,88 - 12,43 - 17,76 et 23,78 à 1.

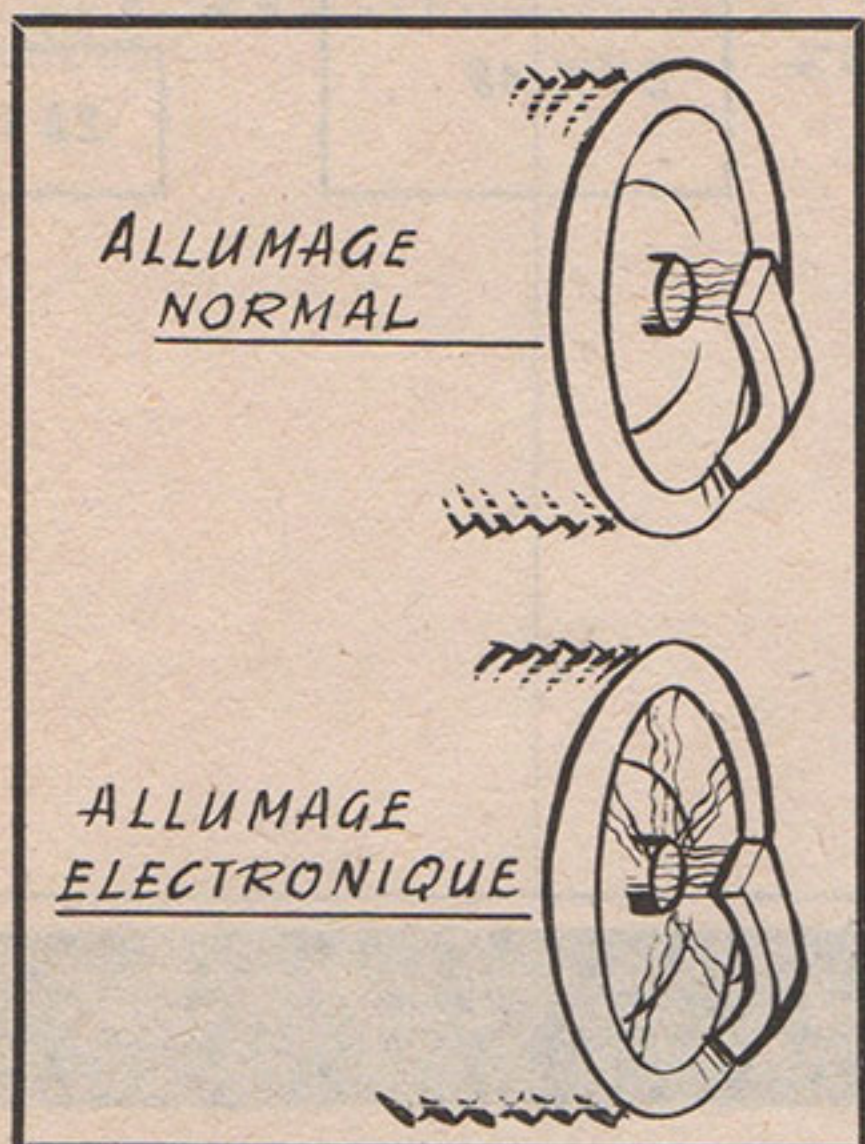
Quant au moteur, nous avons décrit les transformations à effectuer pour l'adapter à l'utilisation envisagée. Ajoutons néanmoins qu'une transformation du carter de volant magnétique s'impose afin de rendre le système d'allumage totalement étanche. Nous avons vu que ces transformations sont du domaine d'un bon bricoleur ayant de solides connaissances en mécanique. Ajoutons pour ceux qu'un tel travail intéresse et qui ne sont pas en mesure de la réaliser qu'Agache peut effectuer très facilement cette transformation et assure l'échange standard des cylindres retouchés. Pour le reste, mis à part l'achat d'une paire de roues, c'est une question de patience, de travail et d'ingéniosité. Bonne chance !

J.-C. BARGETZI.





# Une révolution dans la technique motocycliste...



**D**ÈS le Salon de 1956 apparut sur le marché un système d'allumage électrostatique, utilisant les transistors, et permettant la suppression du rupteur. Constantement amélioré depuis deux ans, techniquement au point, l'allumage électronique équipera dès leur sortie tous les moteurs actuellement à l'étude chez nos grands constructeurs.

Pour justifier l'emploi de ce nouveau système d'allumage, il convient de faire le procès des dispositifs conventionnels. Leur diversité même montre déjà qu'aucun n'est parfait.

## LA MAGNÉTO

Sur nos motos, surtout celles de forte cylindrée, l'allumage par magnéto est l'un des plus répandus. Parmi les reproches classiques formulés à son encontre, on relève :

1° Aux bas régimes, une insuffisance d'énergie de l'allumage, en particulier au démarrage, au moment précis où l'on a besoin d'une étincelle plus chaude. En conséquence, l'inflammation du mélange gazeux ne se fait pas assez rapidement, et l'on risque fort l'encrassement, surtout à froid.

2° Cette insuffisance d'énergie se manifeste, d'une manière moins critique il est vrai, tout au long de la montée en régime. On y remédie par une avance à l'allumage, souvent élevée. Celle-ci à partir d'un certain point, par le perpétuel compromis qu'elle présente entre la position du piston et le temps d'inflammation des gaz (fonction de la richesse d'émulsion), n'est pas sans danger pour l'équipage alternatif.

3° L'impossibilité d'obtenir un calage minutieux, qui demeure constamment le même. La magnéto est entraînée le plus souvent par pignons, voire même par chaîne, et l'on enregistre des variations d'angle par rapport à la rotation du vile-

brequin de l'ordre de 5°. Ces écarts modifient d'autant l'avance à l'allumage. Présents à tous les régimes, mais pas toujours sensibles pour le conducteur, ces écarts se traduisent par  $\pm 2$  mm sur la course du piston, occasionnant dans tous les cas d'appréciables pertes de rendement.

## L'ALLUMAGE PAR BATTERIE

L'allumage par batterie dans le cas de nos motos où l'allumeur est placé en bout d'arbre ne présente pas cette fâcheuse imprécision. Par contre, le faible encombrement imposé à nos batteries limite par trop la puissance d'allumage. Il ne faut pas croire pour cela que l'allumage batterie-bobine des voitures modernes, où l'encombrement n'est plus une sujétion, soit exempt de critiques. On retrouve ici aussi, puisque l'allumeur est commandé par l'intermédiaire de l'arbre à cames, la même imprécision dans le calage, pire souvent que pour la magnéto ; mais c'est là son moindre défaut.

Le principal grief, et le plus classique, concerne les multicylindres à régimes élevés. Pour des 4-cylindres à régime moyen de l'ordre de 4 à 6 000 t/m, on est arrivé, à force d'améliorations de détails, à des résultats acceptables. Le nombre de ruptures que doit assurer le linguet est déjà de 200 par seconde ; pour un 6-cylindres, ce chiffre est de 1,5 fois plus élevé, et le rupteur d'un 8-cylindres doit couper le circuit primaire plus de 400 fois par seconde ! Cela se complique encore avec les régimes élevés atteints en compétition, à partir de 8 000 t/m. Conséquence directe : le rupteur décolle de la came qui l'entraîne à cause de son inertie et de la force centrifuge corrélative.

Il y a bien une solution, mais elle est coûteuse : En même temps qu'on freine le rebondissement avec un ressort plus puissant, on évite le décollement du linguet par un profil de came plus doux, dont les angles sont quelque peu « arrondis ».

1° L'ouverture des vis platinées est plus lente, donc la rupture n'est pas franche. Il s'ensuit une prolongation de l'étincelle compensée par une trop sensible perte de son énergie. Aux bas régimes, le moteur bafouille. De plus, l'allumage n'est pas assez puissant pour assurer un départ à froid sans palliatifs, tels que : starters, volets d'air, etc.

2° L'ouverture des vis étant plus longue, souvent de l'ordre de un tiers du profil de la came, c'est autant de pris sur le temps de fermeture du primaire, pendant lequel la bobine haute pression se recharge. A hauts régimes, il ne reste plus pour cette recharge qu'environ un millième de seconde. C'est insuffisant, d'où baisse considérable de puissance.

3° On a cherché à compenser cette perte de puissance par une plus grande énergie dans le système d'allumage : des puissances de 100 W ne sont pas rares. Malheureusement on augmente ainsi la résistance apparente entre les vis platinées

au moment de la rupture. Or, la capacité d'un condensateur est choisie en fonction d'un régime moyen. Une forte capacité n'empêche pas aux régimes extrêmes l'apparition d'étincelles entre les vis, génératrices des cratères bien connus. Ceux-ci augmentent à leur tour la résistance ohmique des vis, et entraînent une usure rapide. D'autre part, le condensateur claqué s'il n'est pas de capacité suffisante.

## LE VOLANT MAGNÉTIQUE

Le volant magnétique semble donner satisfaction pour des puissances peu élevées et des taux de compression modestes. Mais du moment qu'il contient un rupteur, il n'est pas à l'abri des défauts précités. Mieux, étant placé en bout du vilebrequin, qui ne tourne jamais parfaitement rond, le linguet du volant magnétique est prédisposé plus que tout autre aux décollements intempestifs.

## L'ALLUMAGE ELECTRONIQUE

Le remède miracle n'était pas facile à trouver. Il existe cependant : c'est l'allumage électronique. Son inventeur est M. Maurice Guiot, président de la Société P.I.A. (Plastiques Industriels Automobiles), ingénieur-conseil du groupe C.S.F. C'est grâce à son obligeance que nous avons pu réaliser cet article.

L'allumage électronique ne comprend aucune pièce en mouvement. On supprime donc ainsi le rupteur et même, par ailleurs, la bobine haute tension.

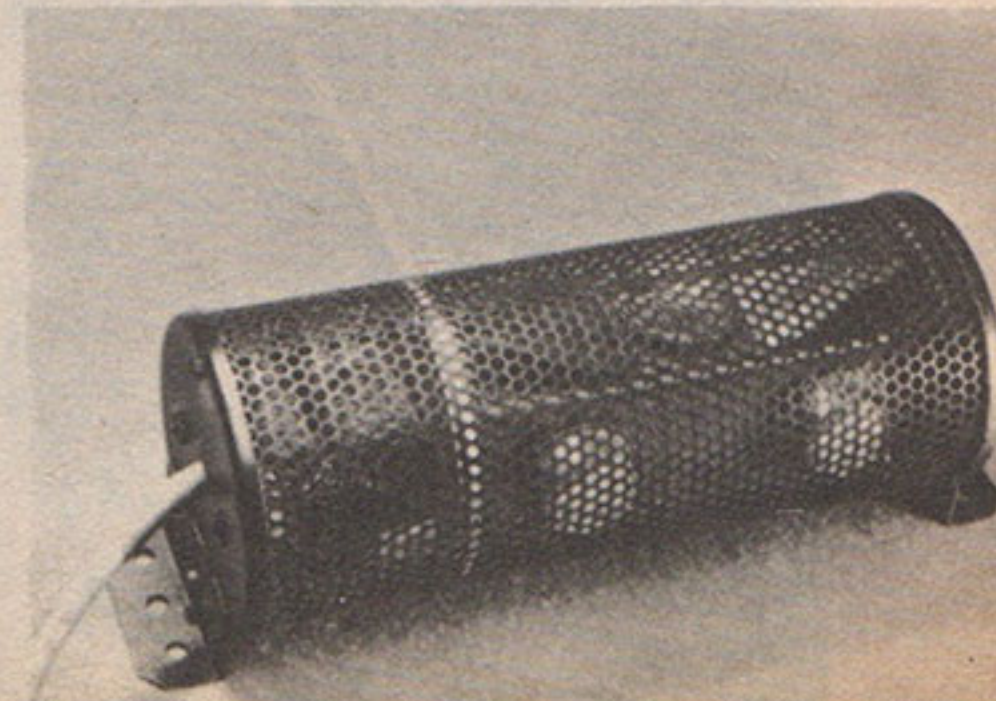
La pièce maîtresse du dispositif est donc un bloc multivibrateur à transistors. Son rôle est de transformer un courant continu de faible puissance, d'une tension donnée, en un courant alternatif de très haute fréquence et de même tension.

Le dispositif se compose en outre :

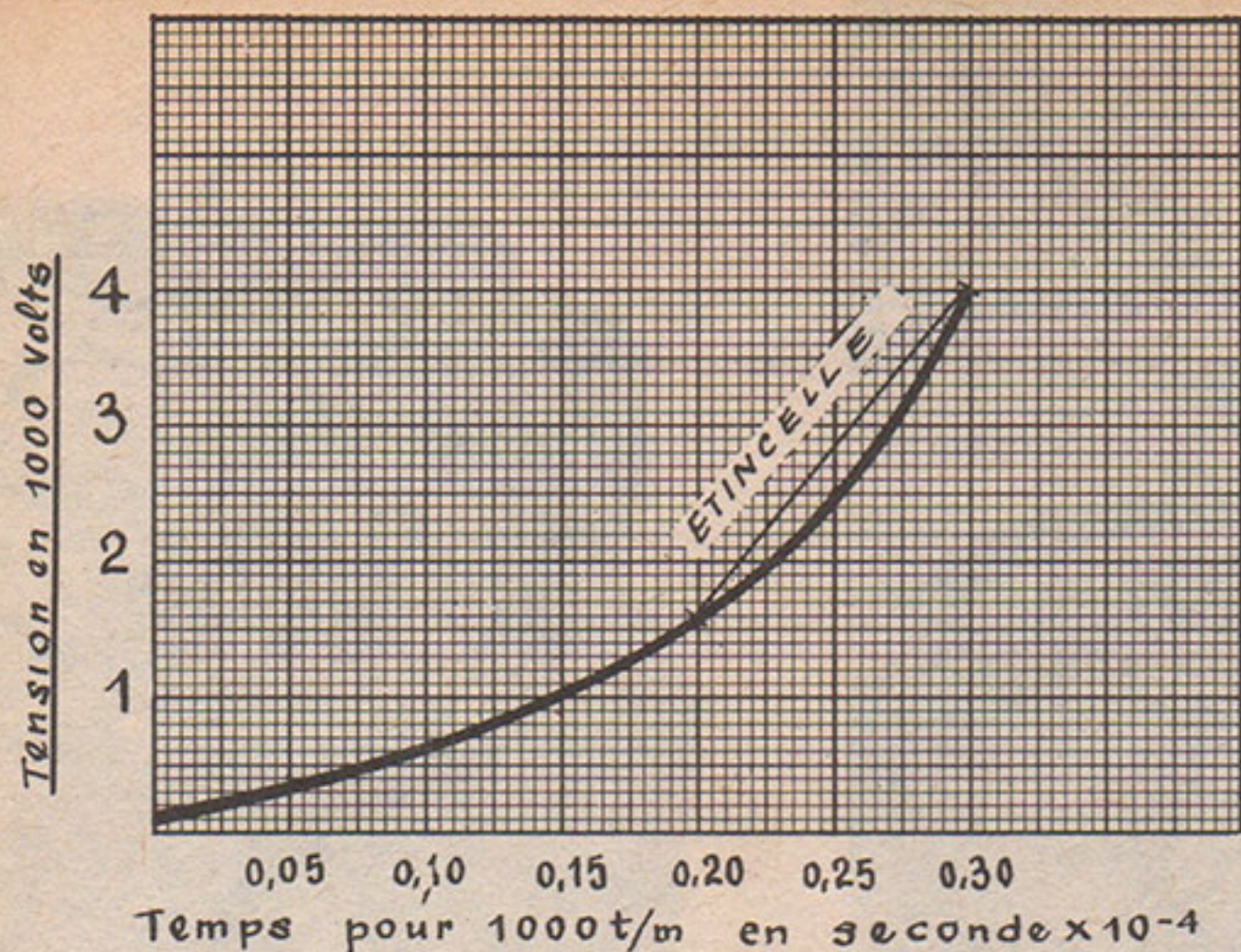
1° D'un commutateur magnétique chargé d'envoyer des impulsions magnétiques dans le multivibrateur. Cet allumeur magnétique est très simple : il se compose d'une pointe qui est fixée sur le volant du moteur et qui produit l'impulsion en passant dans le champ d'une bobine.

2° D'un transformateur haute fréquence, dont le rôle est de transformer le courant H.F. basse tension en courant H.F. haute tension.

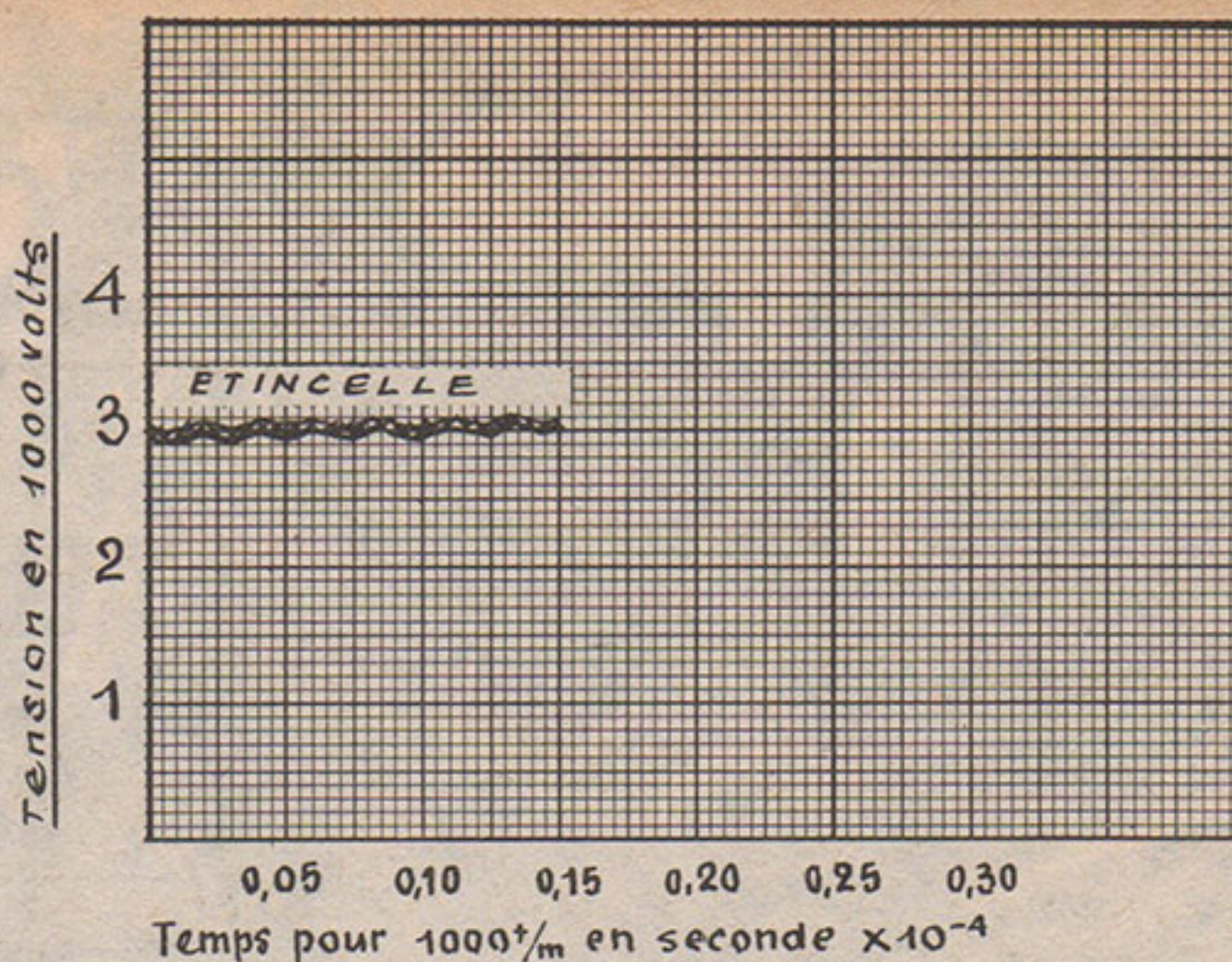
3° Accessoirement, pour les multicylindres, d'un doigt distributeur chargé de répartir le courant H.T. vers les différentes bougies.







Dans l'allumage classique, la montée en tension est progressive. On constate qu'il faut attendre un certain laps de temps, fonction inverse du régime (2/10 000 de seconde pour 1 000 t/m, 1/10 000 pour 2 000 t/m, etc.), que la tension soit suffisante pour provoquer l'étincelle. Cela entraîne une avance à l'allumage élevée.



Dans l'allumage électronique, au contraire, la tension est constante. Elle est donc immédiatement suffisante pour produire l'étincelle. L'avance à l'allumage n'est plus fonction, ici, que de la richesse d'émulsion.

Dès lors, le fonctionnement apparaît clairement.

Le commutateur envoie une impulsion dans le multivibrateur à transistors. Supposons que l'on ait une batterie de 12 V : le multivibrateur mis en excitation par l'impulsion magnétique, envoie dans le transformateur un courant de 12 V à très haute fréquence. Le transformateur à son tour transforme ce courant haute fréquence de 12 V en 3 000 V et le distribue à la bougie.

L'emploi de courant alternatif amène certaines particularités et phénomènes remarquables.

1° L'ionisation. Dans l'allumage classique c'est l'inflammation du mélange gazeux par l'étincelle qui amène l'explosion. Il importe donc que le gaz soit assez inflammable et l'étincelle assez chaude. De plus, l'inflammation est rarement totale et demande un certain laps de temps.

Or, lorsqu'un courant alternatif de haute fréquence traverse un gaz il se produit une ionisation, c'est-à-dire que les molécules de ce gaz (composées d'ions) se chargent d'électricité. Il s'ensuit, à la saturation, un choc moléculaire qui est la vraie cause de l'explosion. L'étincelle n'a joué qu'un rôle de catalyseur. Grâce à cette ionisation on obtient une explosion :

a) Totale de la charge gazeuse comprimée, d'où une sensible augmentation de la pression moyenne sur le piston, donc une plus grande puissance et une moindre consommation.

b) Quasi instantanée, autorisant une sérieuse diminution de l'avance à l'allumage.

2° Economie de puissance électrique. La production de l'étincelle ne demande que 3 W environ à la batterie, au lieu de 100. C'est l'emploi des transistors de puissance qui permet un tel fonctionnement avec une si faible énergie, mais l'énergie produite à la bougie, elle, est considérable.

3° Fréquence constante. L'allumage fonctionne à fréquence constante. On n'est plus tributaire comme sur l'allumage classique d'une fonction oscillante amortie et, de plus, variable avec le régime. La fréquence est indépendante du moteur, d'où qualité constante d'allumage à tous les régimes.

4° Étincelles. La qualité de l'étincelle est l'une des particularités les plus spectaculaires de l'emploi du courant haute fré-

quence. La décharge électrique à la bougie est telle qu'elle ne se cantonne plus dans l'espace limité à 0,40 mm entre les électrodes. On peut même dire que l'étincelle néglige cet espace exigu pour apparaître de préférence entre l'électrode centrale et le culot de la bougie. Il reste encore tant d'énergie qu'une étincelle ne suffit plus et qu'il s'en produit plusieurs à la fois disposées radialement par rapport à l'électrode centrale.

#### UNE EXPÉRIENCE QUI PARLE

La remise en marche d'un réacteur d'avion au-dessus de 10 000 m d'altitude pose d'insurmontables difficultés en raison de la forte condensation dans les chambres de combustion. Ici encore, l'allumage électronique est la solution salvatrice.

Nous avons pu voir fonctionner en laboratoire un tel type d'allumeur qui fournit une tension plus puissante que les appareils pour voitures. De plus, l'étincelle se fait d'une manière continue. L'appareil, une fois branché, laisse entendre une tonalité aiguë provoquée par la haute fréquence. A la sortie du transfo s'établit une tension de 20 000 V environ. L'étincelle éclate alors entre les deux fils de cuivre servant d'électrodes. Il serait plus juste de parler de flamme ! En effet, l'ionisation décrite plus haut provoque l'inflammation de l'air ambiant au voisinage de l'arc électrique. Cette étincelle est :

— Extrêmement chaude et fait rougir un tournevis placé dans sa trajectoire.

— Vigoureuse : elle résiste encore à plus de 30 mm d'écartement. La puissance exigée n'étant jamais supérieure à 100 W.

Le constructeur peut choisir la tension utilisable : plus elle est élevée et plus l'étincelle est vigoureuse mais on est limité par la solidité des isolants : au-delà d'une certaine valeur, les isolants de bougie les plus robustes à ce jour, se percent de minuscules trous d'épingles, perdant ainsi leur propriétés isolantes. En outre, une tension exagérée produit des courants de Foucault et même des arcs entre deux fils haute tension séparés de 3 cm et isolés avec les moyens normaux (vinyle, caoutchouc, etc.).

Mais revenons à nos moteurs, plus tranquilles. Les étonnantes possibilités

entrevues précédemment laissent présager d'excellentes performances. Qu'on en juge :

#### ENCRASSEMENT IMPOSSIBLE !

Une bougie est préalablement trempée dans l'eau. Les électrodes de la bougie se trouvent ainsi court-circuitées. Mais au bout de quelques secondes un dégagement de vapeur d'eau apparaît et l'étincelle éclate plus vivace que jamais.

Donc, pour des démarrages à froid par temps humide, même avec de fortes condensations sur les parois de la chambre et sur la bougie, les difficultés ne sont plus à craindre.

Une autre bougie a été trempée dans l'huile. Le courant aussitôt établi, l'étincelle apparaît et l'huile qui emplit le culot de bougie se dégage en fumée. Cela signifie la fin des encrassements de bougie et assure des départs à froid aisés. Le noyage perd ses désagréables effets.

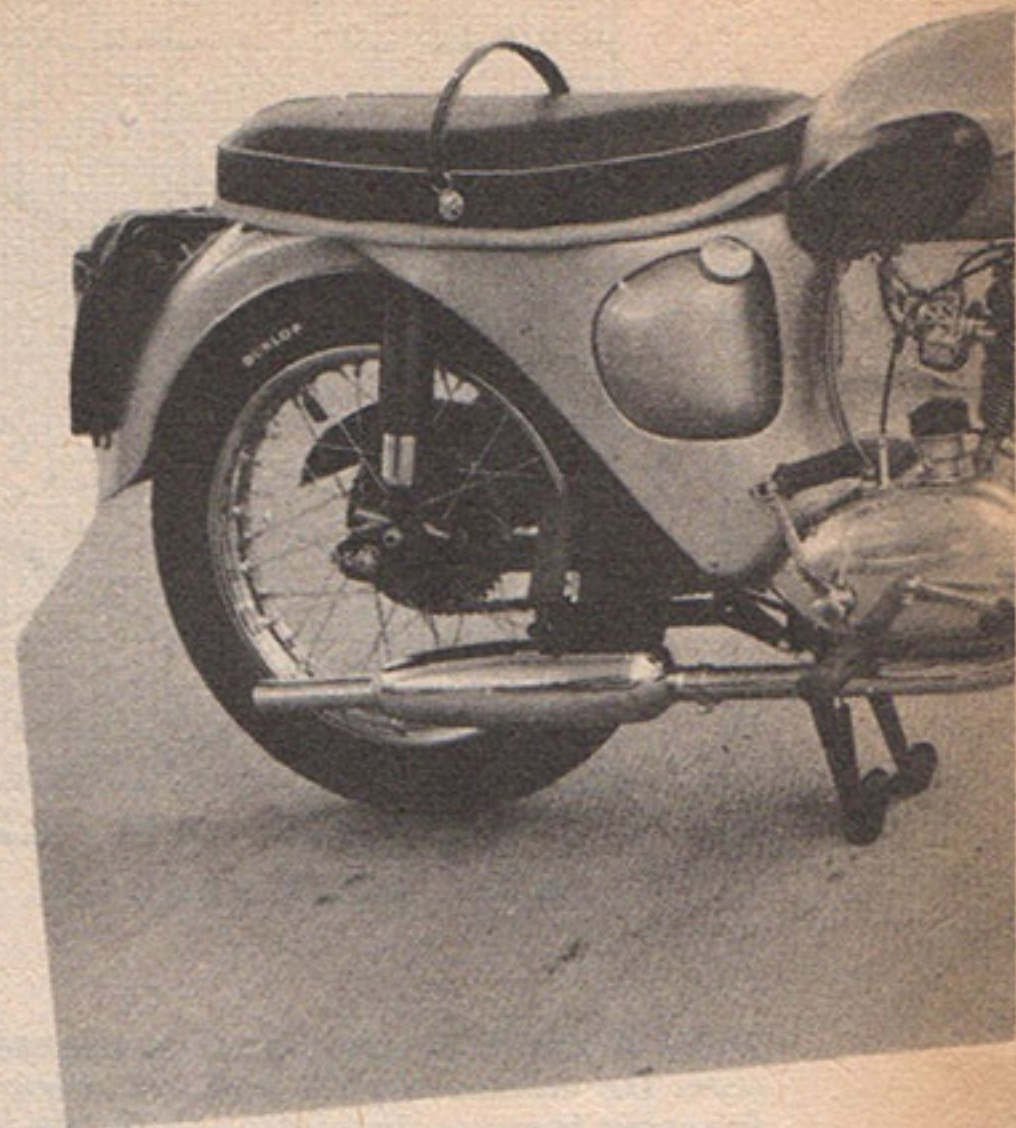
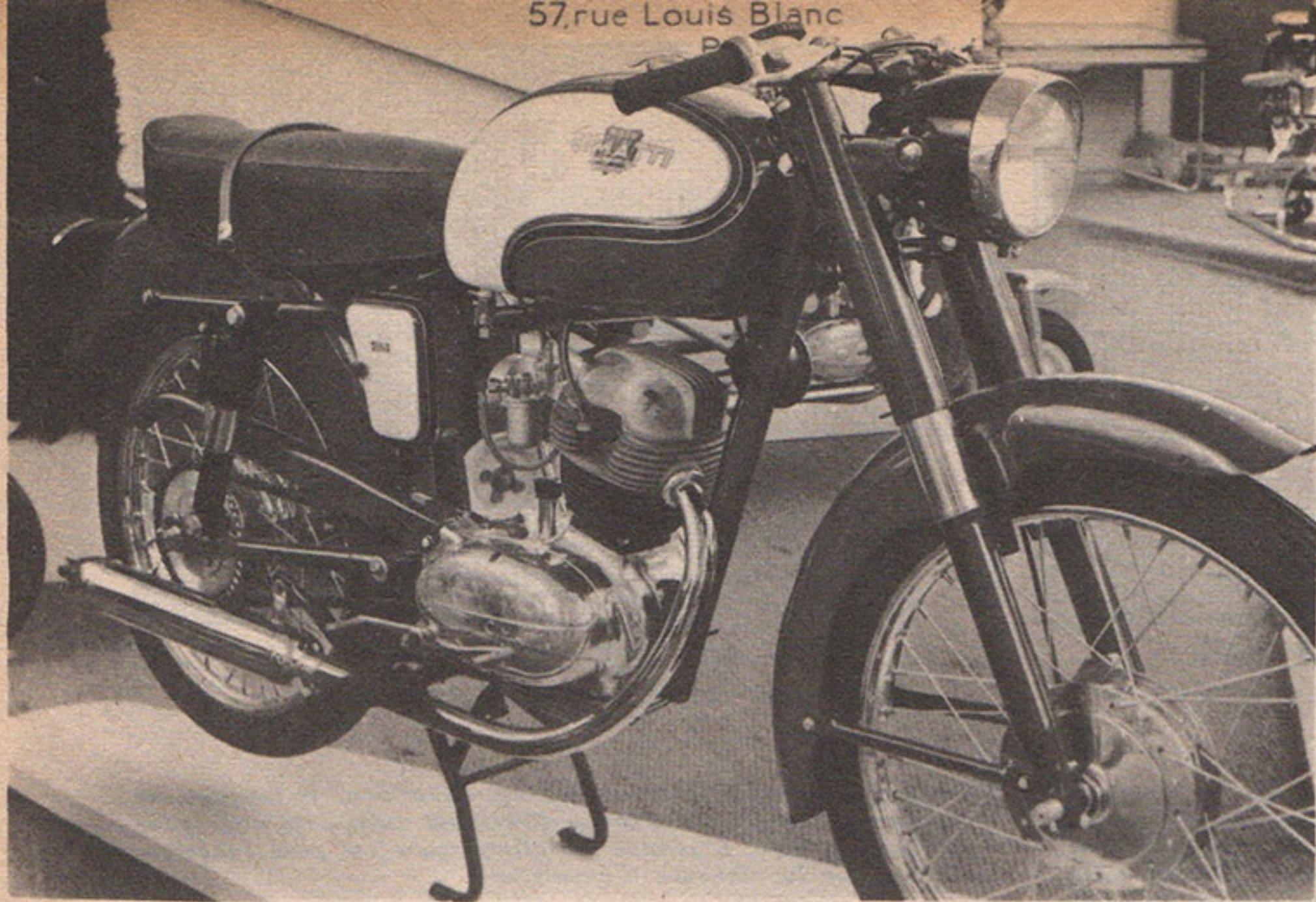
Il est à prévoir que les starters et volets de départ deviendront inutiles dans nos régions. En effet, la General Motors a entrepris des essais avec un tel type d'allumage et a réussi le départ à froid d'un moteur de voiture à la température de : - 55 °C.

#### DANS L'IMMÉDIAT

A la lumière de ces quelques expériences, on comprend que l'allumage de nos moteurs, même celui de nos deux-temps, pourtant si délicat, où l'encrassement était tant à redouter, se fera désormais sans histoire. Aussi l'ingénieur Guiot a-t-il mis au point un allumage électronique pour les deux roues, et les scooters en particulier. En effet, grâce aux transistors, on peut se contenter de la faible puissance fournie par les minuscules batteries de motos. Toutefois, dans l'état actuel des choses, le prix d'un tel système, de l'ordre de 30 à 40 000 francs, n'est pas compétitif, en raison du prix à l'importation des transistors. Ce n'est que provisoire ; la fabrication en grande série des transistors français débutera dès février 1959 ; la commercialisation suivra aussitôt, et à la fin de l'année on peut espérer son application à la motocyclette.

Maurice FREZE.





# POUR TOUS LES GOUTS

*La Triumph Terrier possède un réservoir « mode » et un carénage arrière. Elle est vendue en deux cylindrées.*

*A gauche : une nouvelle venue en France, la 125 cm<sup>3</sup> Cimatti.*

*A droite : le frein avant de la Gold Star est pourvu d'un ancrage sérieux et d'un système d'aération.*

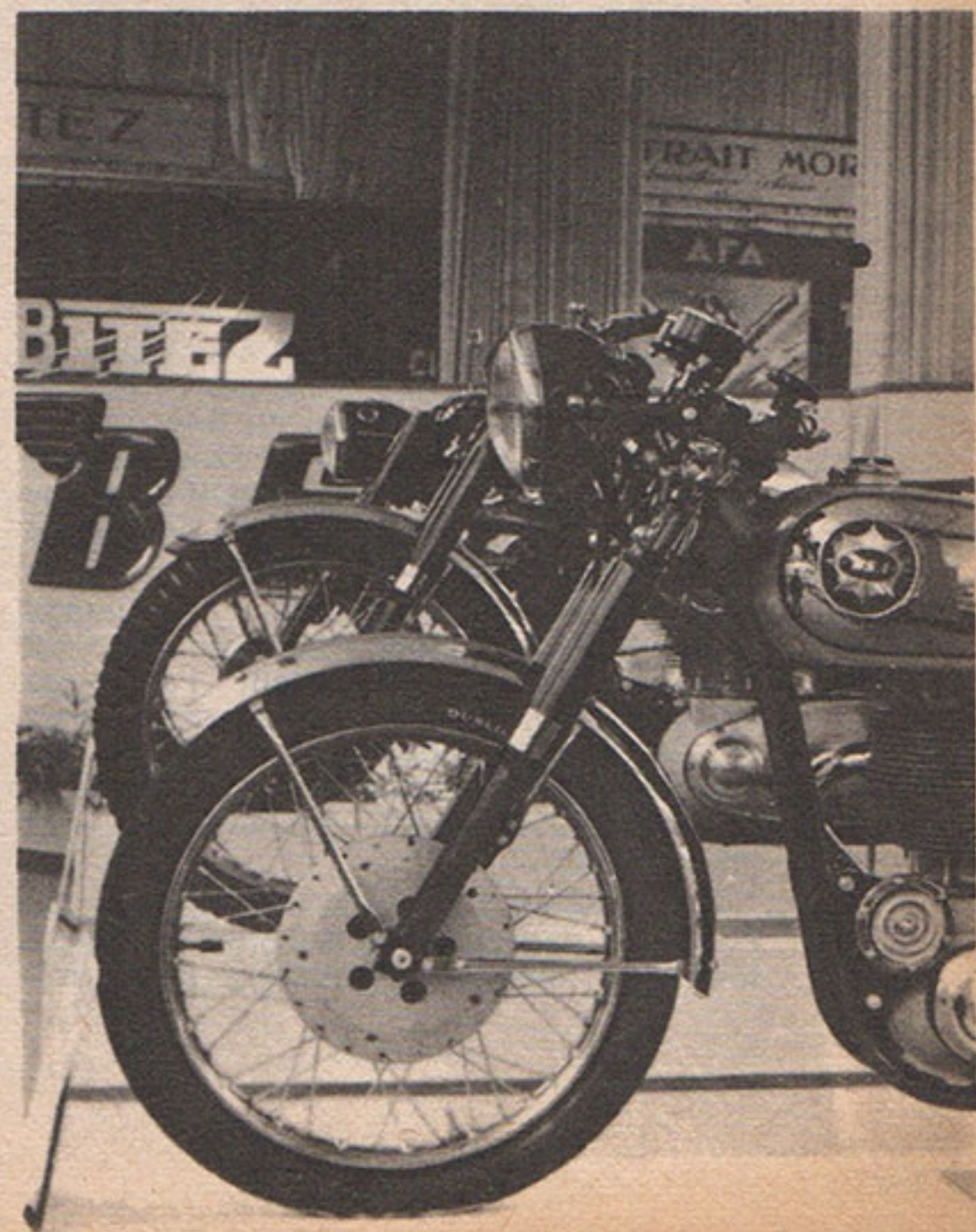
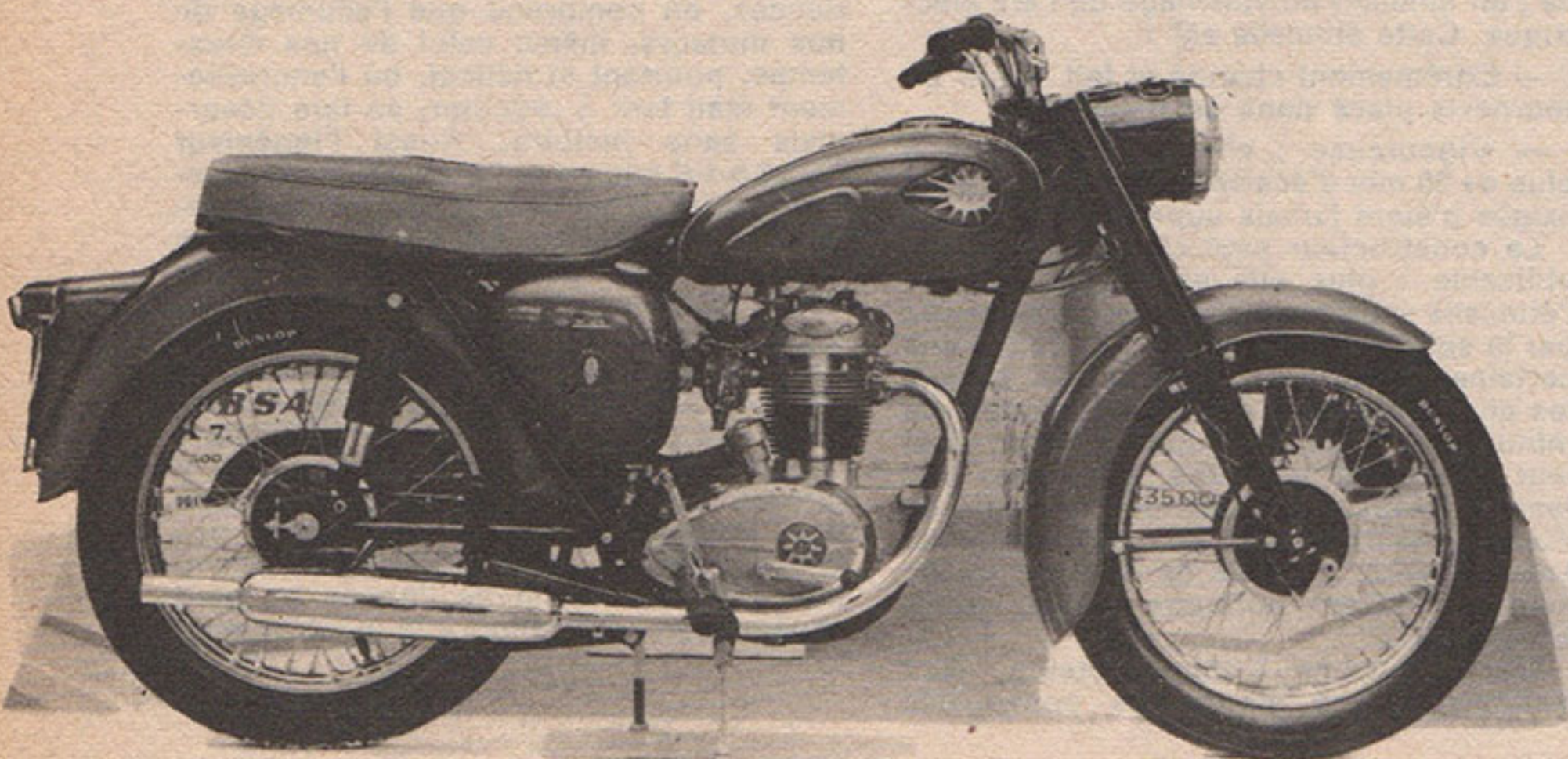
*A gauche: la 250 B.S.A. a vu diminuer la dimension de ses roues. Un nouveau capotage de phare a été dessiné.*

*Ci-dessous : la Gold Star rendue célèbre par le Manx Grand Prix. Noter la forme du siège Féridax.*

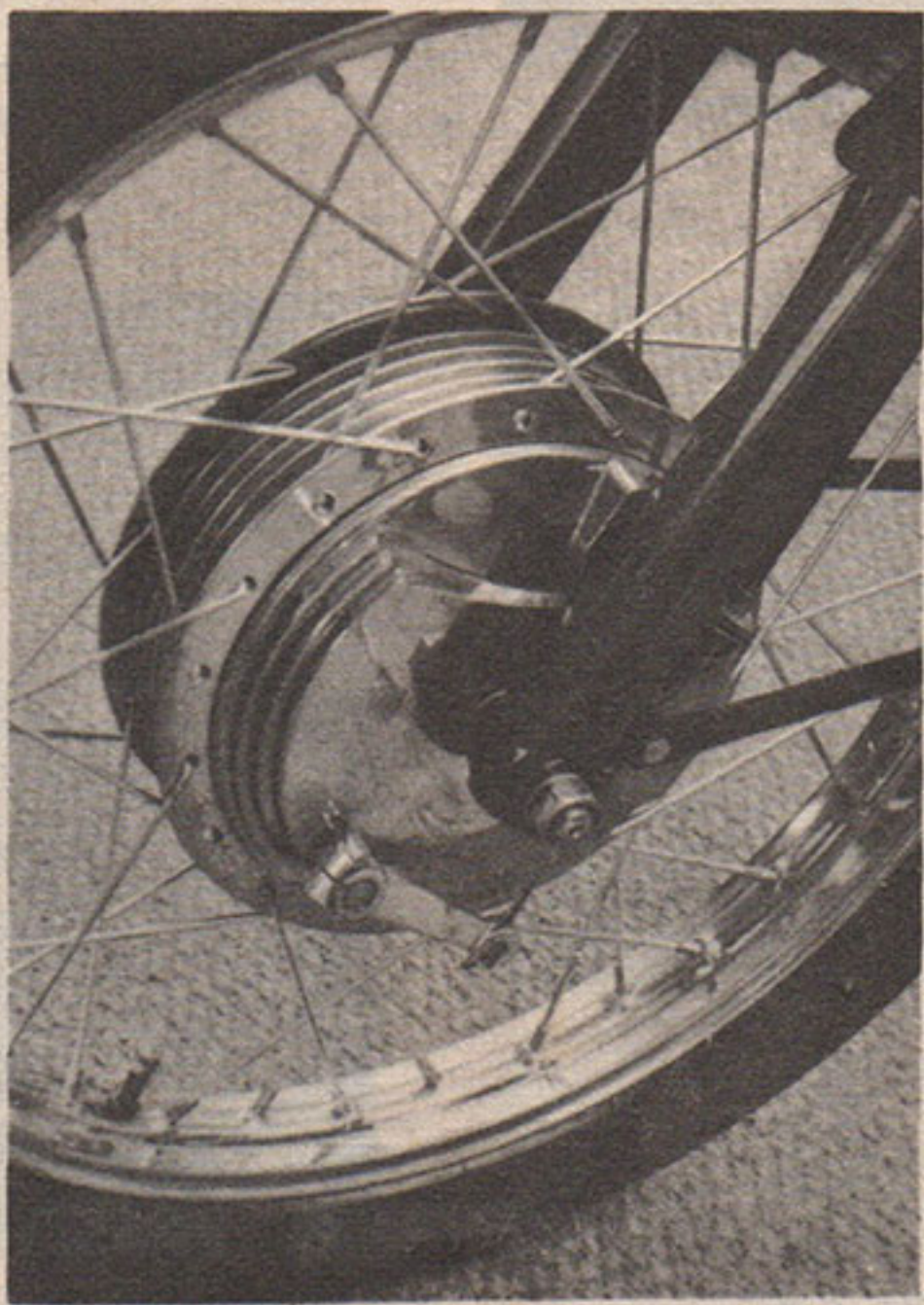
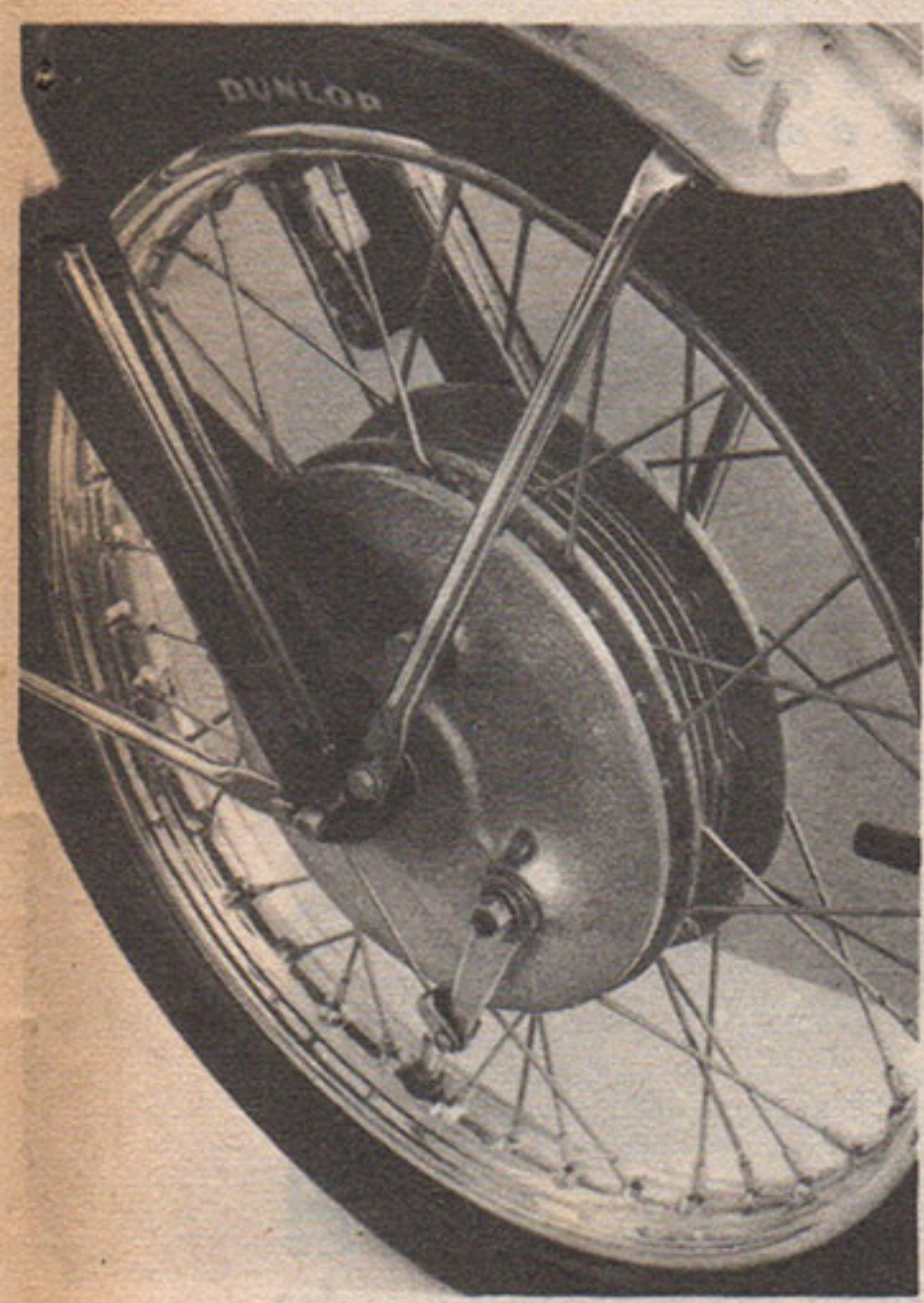
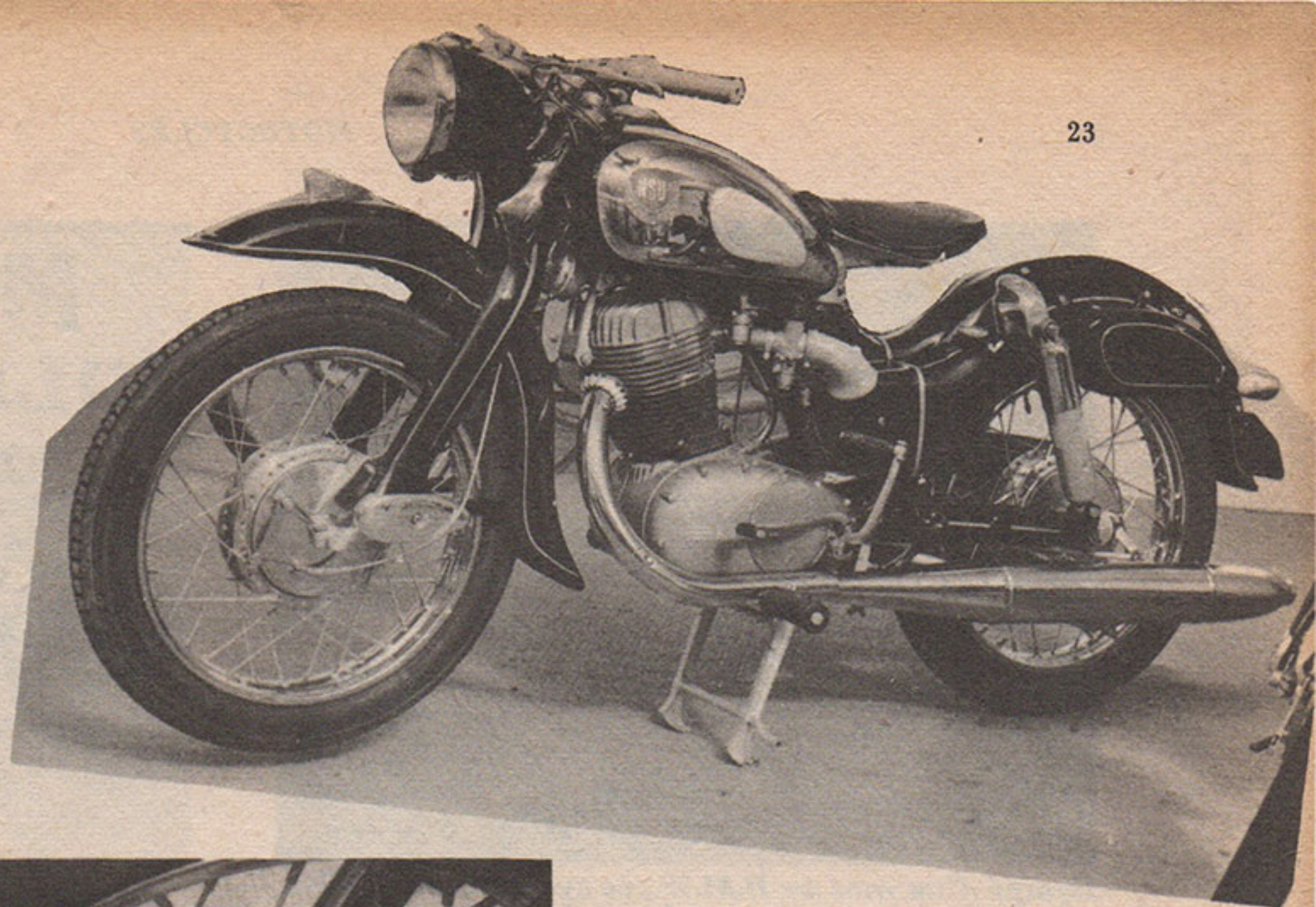
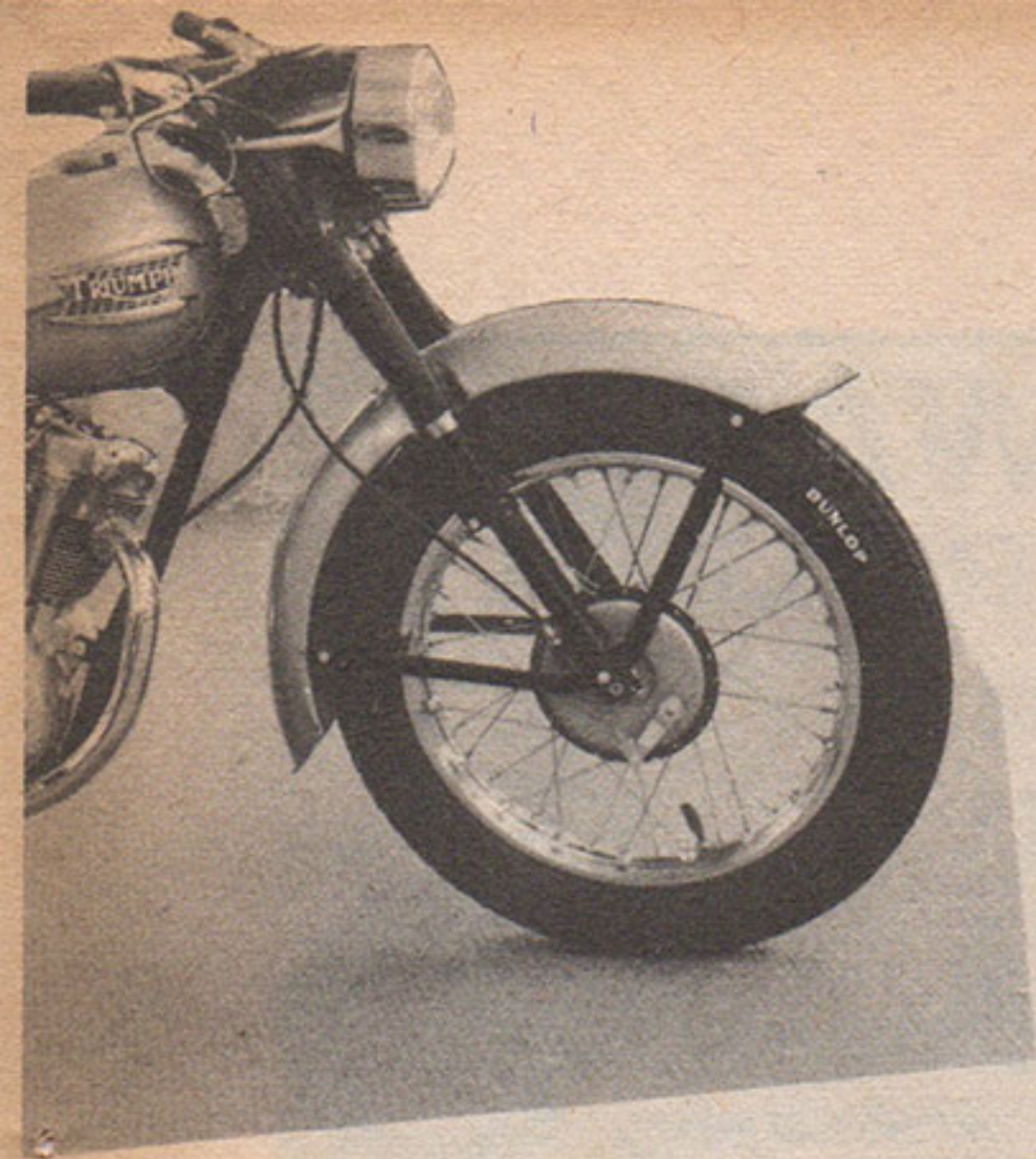
**L**E Salon 1958 a mis l'accent sur une désaffection qu'il est inutile de nier. Et pourtant le motocycliste impénitent trouve sur le marché un choix extrêmement varié de motos de toutes cylindrées livrables immédiatement. De 50 à 175 cm<sup>3</sup>, nous trouvons en France une gamme satisfaisante. A partir de 250 cm<sup>3</sup> les modèles étrangers viennent compléter nos productions. L'effort des Anglais, pour la catégorie 250 cm<sup>3</sup>, découle d'une lutte sans merci, dans la conquête des marchés étrangers, contre les marques tchèques et allemandes. Les Italiens considérant avec attention l'approche de la mise en pratique du Marché Commun, il est maintenant possible d'acquérir la machine sport de son choix. Mis à part les engins de hautes performances, il est normal que la motocyclette soit vendue pour un prix raisonnable, afin d'assurer une diffusion qui s'impose en raison de la vie chère, des difficultés de logement, éloignant bien souvent le salarié de son lieu de travail et, il faut bien en convenir, de la circulation toujours plus dense.

Souhaitons que des mesures démocratiques mettent à la portée d'un plus grand nombre toutes ces jolies machines qui restent derrière les vitrines.

A. N.



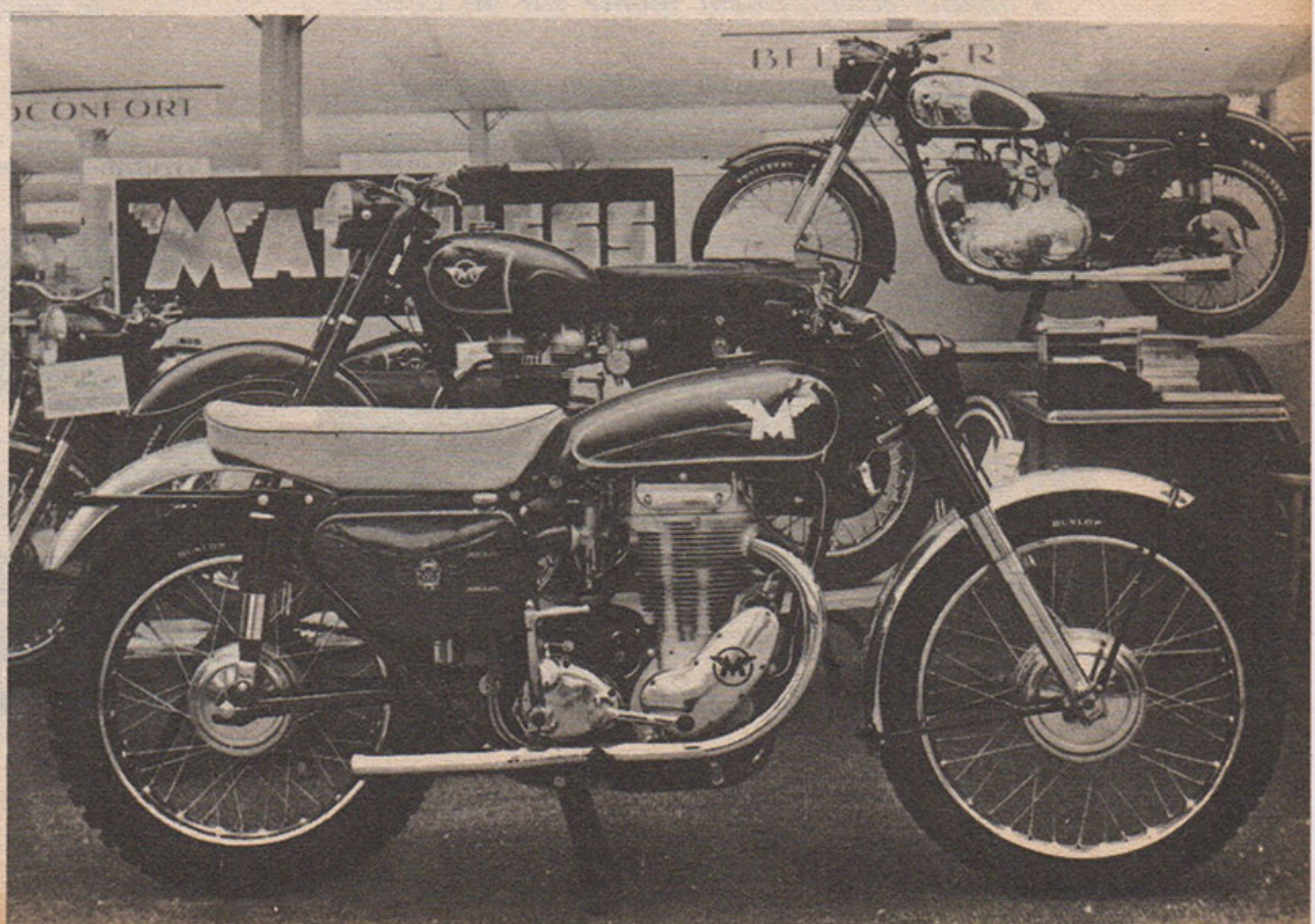




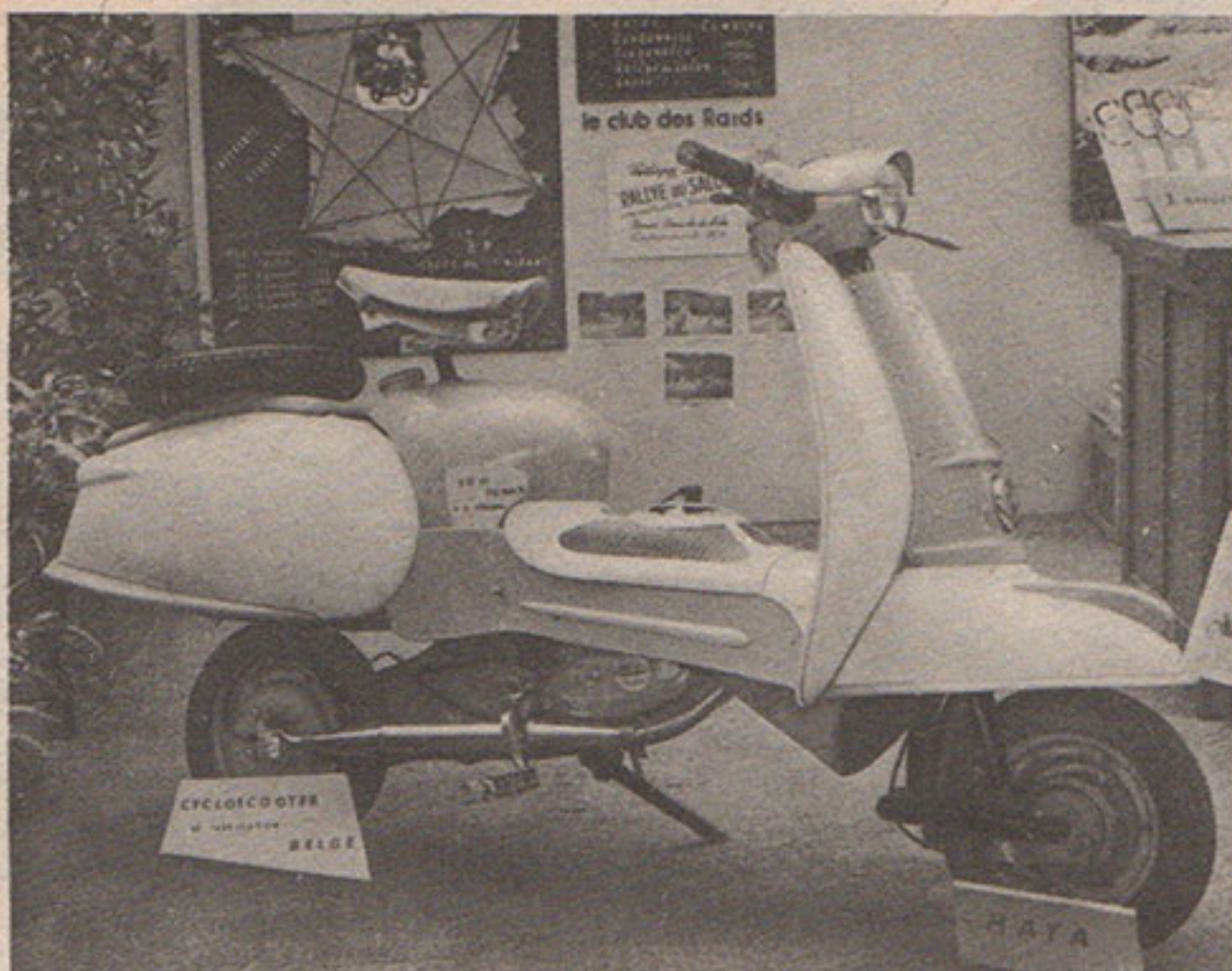
*A droite : la 250 N.S.U. avec ses amortisseurs arrière réglables.*

*Ci-contre : le nouveau frein des Morini-Tresette.*

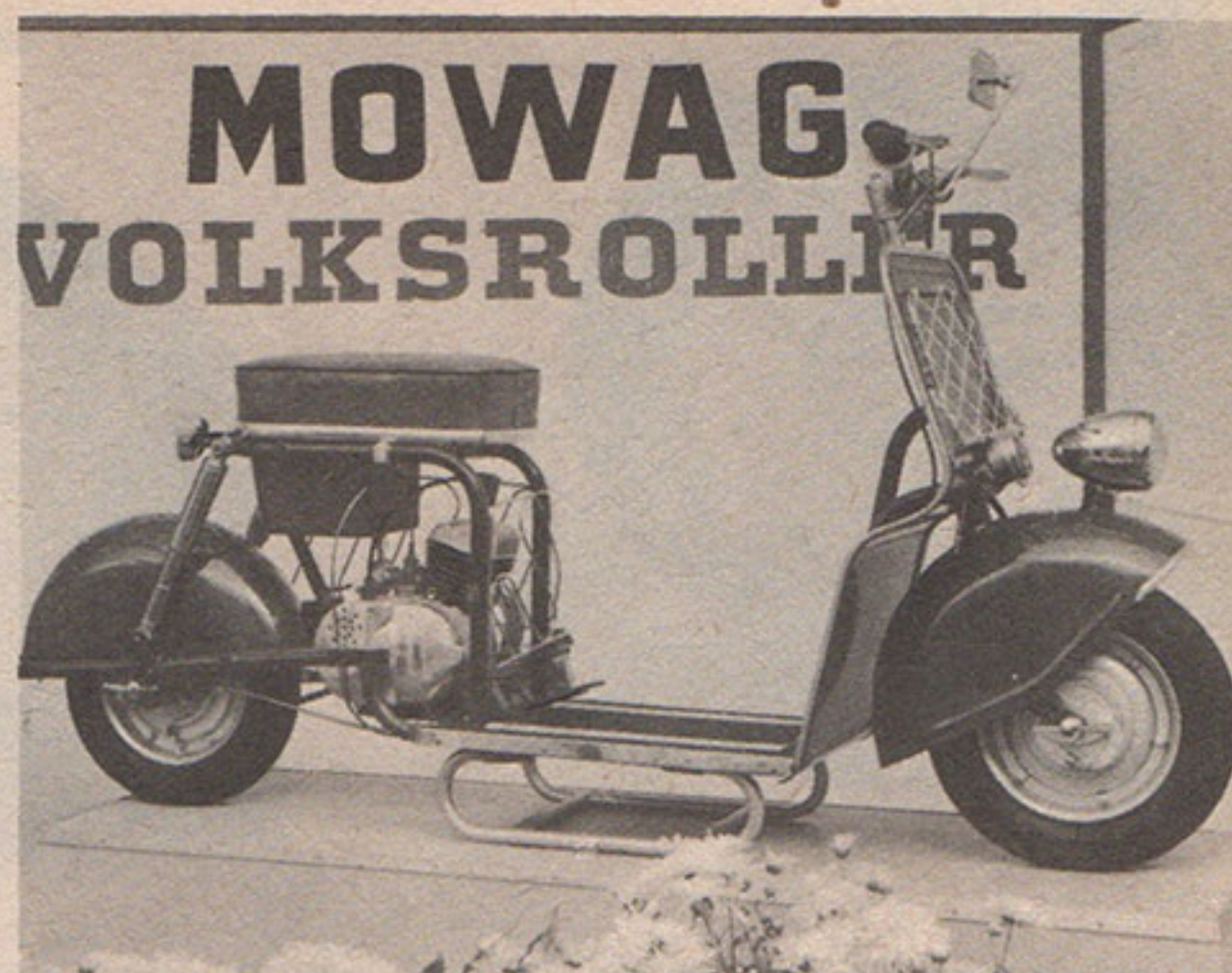
*Ci-dessous : la 500 Matchless de cross très en faveur actuellement.*



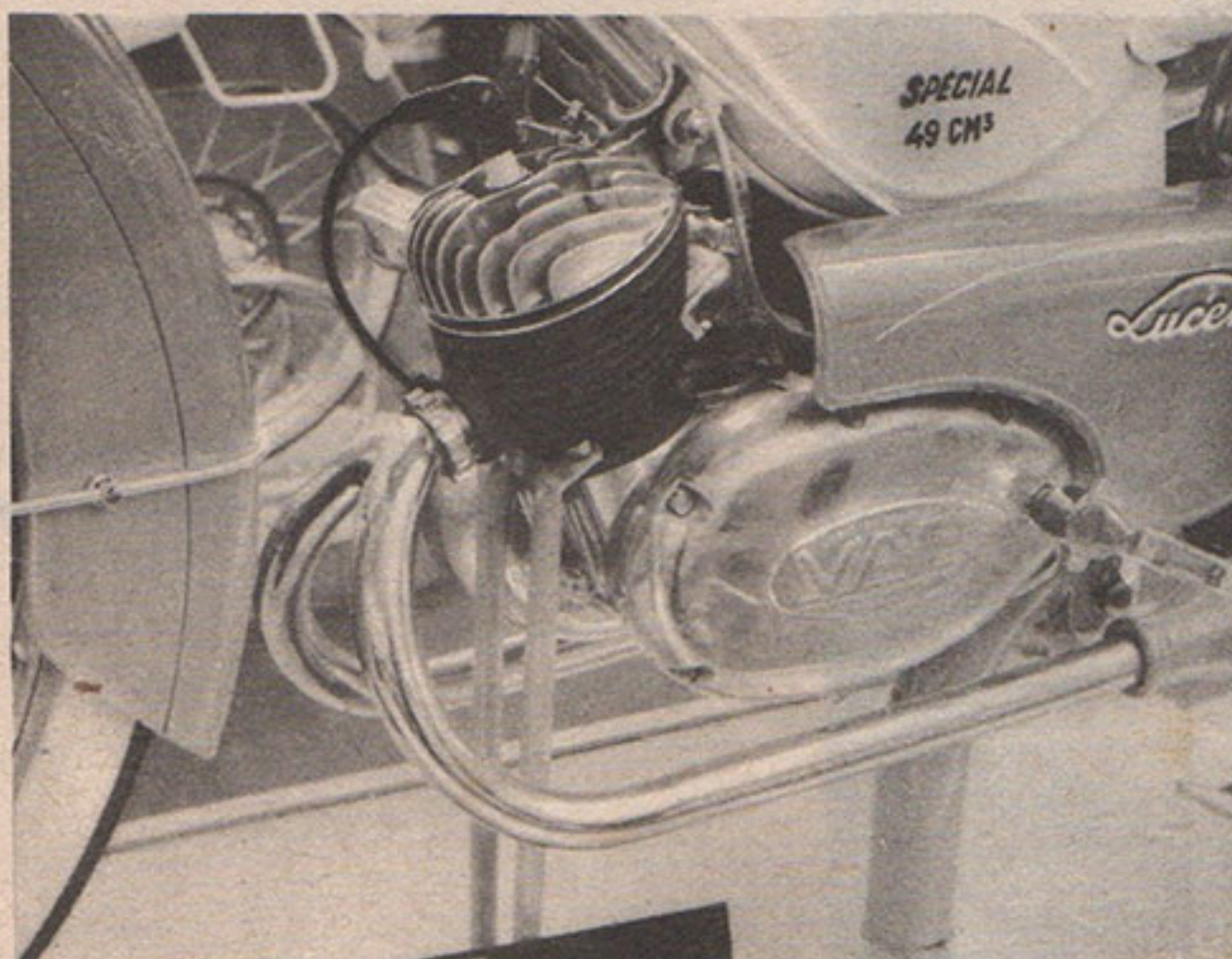




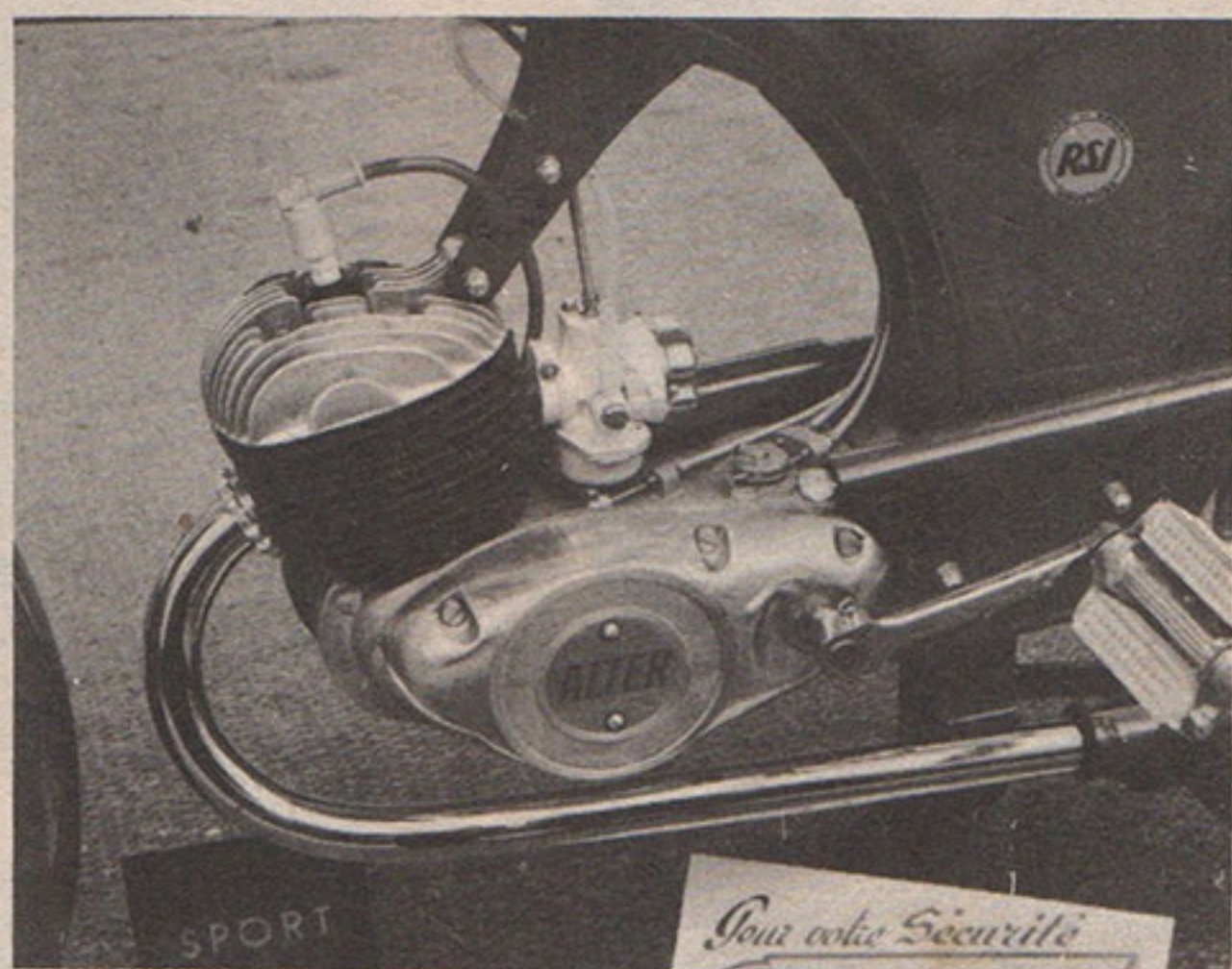
Equipé d'un moteur H.M.W., ce cyclo-scooter belge, en plastique, est pour le moins original.



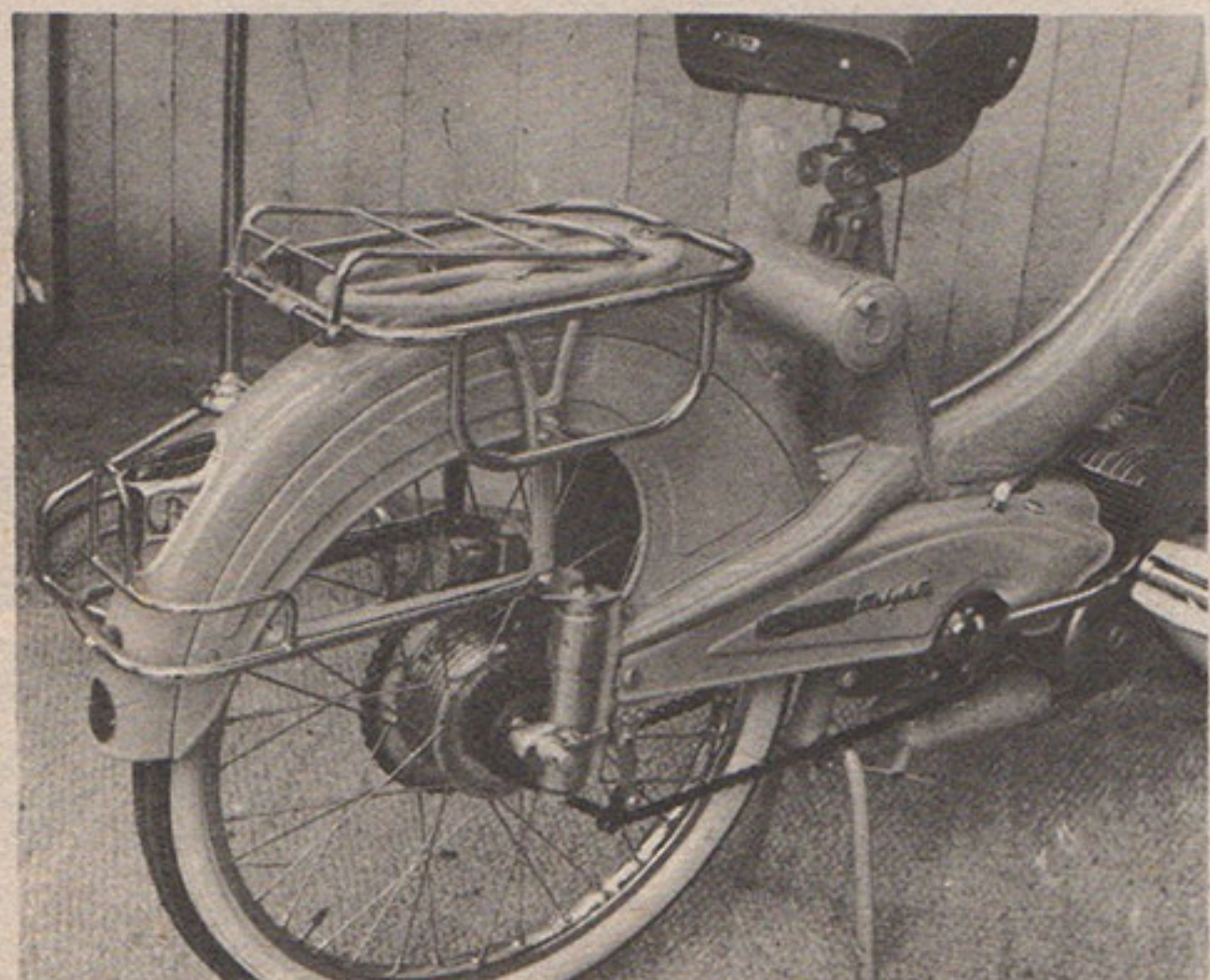
Encore un scooter de 50 cm<sup>3</sup>, mais simplifié à l'extrême et d'origine suisse.



Le nouveau bloc moteur VAP à double échappement monté sur un Lucer.



Le moteur Alter se retrouvait sur différents stands; le voici équipant un Riva Sport.

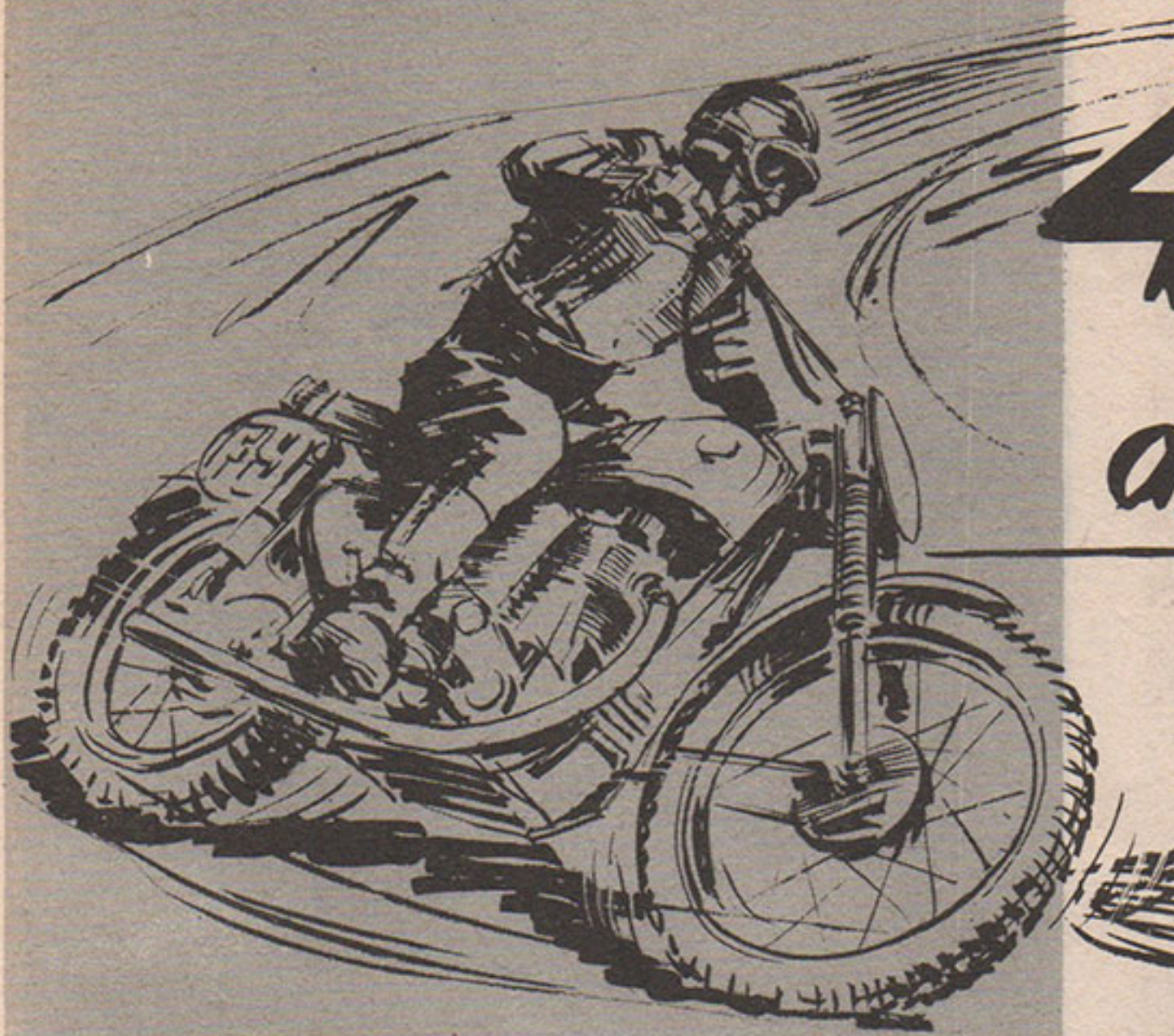


Ardor habillait ce Manurhin et a prévu également un super-porte-bagages et des enjoliveurs pour Mobylette.



**POUR TOUS LES GOUTS**





# 4 Semaines de CROSS

*Et d'abord :*

**EN FRANCE**

## ... A CHAQUE SÉANCE LE RÈGLEMENT CHANGE

**D**ANS notre précédent numéro, nous pensions pouvoir vous présenter le règlement définitif conçu par la sous-commission de moto-cross de la F.F.M. en vue des compétitions de la saison 1959. En effet, la Fédération en avait terminé courant septembre avec les travaux préparatoires, laissant toutefois dans le vague le cas posé par Brassine et Hazianis.

Aussi, la sous-commission dut-elle se réunir une fois encore, le 6 octobre dernier, réglant heureusement cette importante question et en profitant pour apporter au texte précédemment mis sur pied quelques appréciables modifications dites de dernière heure. Ces derniers changements concernant le règlement 1959 des compétitions de moto-cross devant se disputer en France firent donc l'objet d'un article supplémentaire de notre part, que nous réussîmes in extremis à faire insérer également dans notre numéro de novembre, pensant cette fois en avoir terminé avec ces problèmes d'ordre officiel.

Las, c'était bien mal connaître l'attachement qu'apportent certains membres de la commission à parfaire l'œuvre entreprise depuis tant d'années, et c'était encore présumer de la sportivité désintéressée de quelques personnages pour qui en réalité le règlement 1959 ne pouvait paraître complet à moins d'y inclure des clauses directement axées sur la possibilité de favoriser financièrement les organisateurs.

C'est ainsi qu'en une nouvelle séance, qui eut lieu le 21 octobre, la



sous-commission, à vrai dire limitée à une fraction de son effectif habituel, fut amenée à modifier encore et, nous l'espérons tout de même, pour la dernière fois, les dispositions relatives à la saison à venir.

\*\*

Sur le plan des modifications auxquelles nous applaudissons volontiers, nous placerons la suppression de la formule de la manche unique pour les championnats de France « Inter » et « National ». A l'heure actuelle, toutes les grandes épreuves internationales officielles se courent sur deux manches avec classement par addition des points ; or, la Fédération entend de son côté adopter pour ses compétitions une formule capable de préparer nos coureurs à disputer Championnat du Monde et Championnat d'Europe dans les meilleures conditions. C'est pourquoi, plutôt que de laisser aux organisateurs, comme on l'avait pensé primitivement, la possibilité de choisir entre manche unique ou course en deux manches, on s'est finalement décidé à ne laisser subsister que cette dernière modalité. De la sorte, les championnats de France de première et seconde catégorie sont mis au goût du jour et, sur ce point, le règlement gagne en clarté.

Ce qui est dommage, c'est que le championnat de France de la petite cylindrée soit provisoirement écarté de la nouvelle disposition : quoi que



## MOTO-CROSS

nous en ayons dit, il se disputera (épreuve finale) en une manche unique, selon la formule utilisée cette saison même. Nous avouons ne pas très bien comprendre le pourquoi de cette discrimination, et souhaitons que dès l'année prochaine, la sous-commission unifie complètement sa formule de course relativement à nos trois championnats.

Trois championnats car, des sidecars, il n'est toujours pas question. C'est regrettable si l'on songe au mérite de nos quelques équipages, mais d'un autre côté, ceux-ci sont si peu nombreux qu'organiser dans ces conditions une compétition nationale n'aurait guère de sens.

### ... PRIMES DE DÉPLACEMENT

Pour l'année prochaine, écrivions-nous, les pilotes régulièrement qualifiés à disputer les différentes manches de nos championnats de France bénéficieront des mêmes primes de déplacement et de séjour, des mêmes prix aussi que ceux qui furent attribués en 1958.

Dans la catégorie « Inter » comme dans la catégorie « Nationale », ceci reste vrai à une seule exception près : les partants dans le championnat de première catégorie étant désormais au nombre de 21, il a bien fallu prévoir un vingt et unième prix qui a été fixé à 10.000 francs. Ceci porte le total des prix attribués dans chacune des quatre manches de cette épreuve à 420 000 francs.

Il a été sérieusement question par ailleurs de revenir sur les barèmes de primes de déplacement et de séjour, présentement établis par tranches kilométriques, et que M. Barouillet eût aimé pour sa part voir ramenés à l'estimation au kilomètre près, en basant le calcul sur 35 francs du kilomètre parcouru. Ceci, dans une certaine mesure, pour éviter toutes discussions avec les agents des contributions pour qui payer un voyage de 102 km au même prix qu'un voyage de 198 km ne saurait paraître-il se comprendre comme une indemnisation.

Aux dernières nouvelles, on s'en tiendra cependant, mais seulement pour les épreuves des championnats de France, aux barèmes 1958. Notons par ailleurs que si les coureurs licenciés « Inter-Experts », « Inter-Seniors » ou « Nationaux » qui disputeront les deux titres en 500 cm<sup>3</sup> ne bénéficieront d'aucune augmentation par rapport à cette année, les partants en 250 seront, eux, légèrement avantagés cette fois, puisque le barème de prime de déplacement et de séjour les concernant rejoint désormais celui qui est en vigueur pour le championnat de France « National ».

Nous nous contenterons d'observer que, quelle que soit la notoriété d'un coureur, la catégorie dans laquelle il court, la cylindrée de sa moto, etc., il emploie de toute manière une voiture, une remorque, prend ses repas au restaurant et prend du repos à l'hôtel quand il accomplit un déplacement pour courir. De même, paie-t-il l'essence, l'huile, au même prix... Dans ces conditions, à quoi rime la différence de valeur encore maintenue entre barème « Inter » et barème « National » ou des 250 cm<sup>3</sup> ?

### ... LA PRIME DE DÉPART TRIOMPHE

Ainsi, la sous-commission n'a pas innové en matière de rétribution ou d'indemnisation des pilotes qui prendront part au championnat de France 1959. Mais par contre, elle a pris une décision d'une importance considérable en ce qui regarde les courses non officielles.

On se souvient qu'abolissant voici quelques années la pratique alors courante de la prime de départ, la Fédération avait décidé que les coureurs seraient défrayés sur deux plans :

1° Indemnité de déplacement et de séjour, calculée par tranches kilométriques, obligatoire pour les courses de championnat, facultative pour les courses privées, étant ici entendu que les indemnités versées au titre du déplacement des coureurs ne pouvaient en aucun cas être supérieures aux sommes prévues aux barèmes « Championnat ».

2° Prix gagnés en course, calculés pour récompenser 80 % minimum des pilotes classés, le dernier de ces prix ne pouvant être inférieur à 10 000 francs (Inters) ou 5.000 francs (Nationaux).

Dans la pratique, et bien qu'ils n'y fussent absolument pas obligés, les organisateurs prirent l'habitude de payer le plus souvent aux coureurs des indemnités de déplacement égales au minimum aux barèmes fédéraux, versant encore, et bien que cela fût interdit, des sommes bien supérieures à certaines vedettes françaises et étrangères. Par ailleurs, les prix en course furent généralement fixés à un taux très élevé, ceci bien entendu en catégorie « Internationale ».

A ce compte-là, et la surenchère jouant, on aboutit à des plateaux d'une valeur considérable, représentant dans certains cas une recette correspondant à 7 000 ou 8 000 entrées payantes, et comme en 1958 nombreux furent les organisateurs qui n'attirèrent que 3 000 ou 4 000 spectateurs autour de leur terrain, la présente saison s'acheva à droite et à gauche sur le plus complet désarroi des trésoreries.



*Puisque nous parlons du champion du monde, le voici qui saute rageusement, s'appêtant à prononcer l'une de ces terribles attaques dont il a le secret (qu'il partage avec sa F.N. !)*

Il fallait donc d'urgence trouver une solution à une situation devenue intolérable. Ceci, bien entendu, pour les organisateurs, mais, d'un autre côté, côté F.F.M., il fallait aussi en finir avec les histoires d'argent dont les oreilles des membres de la sous-commission étaient sans cesse rebattues ; il fallait pour tout dire régler une fois pour toutes le problème posé par un règlement qui, dès son institution, avait été tourné un peu partout.

\*\*\*

Cette dernière nécessité, dont nul ne contestera la parfaite réalité, fut l'occasion pour le président Barouillet de régler avantageusement les difficultés éprouvées par les organisateurs.

Il fut décidé le 21 octobre de supprimer purement et simplement toute réglementation relative aux primes de déplacement et de séjour appliquées aux épreuves non officielles. Dès 1959, les organisateurs pourront donc discuter librement avec les coureurs des conditions dans lesquelles ceux-ci participeront à leurs épreuves, sans qu'aucun plafond ne leur soit fixé dans un sens ou dans l'autre.

D'un autre côté, les prix en course demeurent fixés seulement quant à leurs minima, 10 000 et 5 000 francs en fonction des catégories. De la sorte, et pour donner un exemple qui nous fasse bien comprendre, un organisateur pourra parfaitement proposer à un coureur, qui accomplira un parcours total de 500 km, une somme de 20 000 francs ou moins encore. De même pourra-t-il fixer la valeur du premier prix à 25 000 francs, moyennant quoi il aura suffisamment économisé sur les prix et sur les « indemnités » accordées aux coureurs jouant les « utilités », pour pouvoir continuer à donner à une ou deux grandes vedettes les 150 000 francs habituels tout en réalisant encore un honnête bénéfice par rapport aux années précédentes !

\*\*\*

Bien qu'elle s'en défende, la F.F.M. vient donc de remettre pleinement en vigueur le système précédemment condamné de la prime de départ.

Sans doute, lui était-il difficile — mais non impossible — de maintenir et de consolider un règlement contourné dès le premier jour par certains coureurs et organisateurs, avec d'autant plus de facilité que les uns et les autres pouvaient toujours recevoir ou remettre des dessous de table échappant à tout contrôle.

Sans doute, fallait-il aussi trouver un moyen d'alléger les frais engagés par les organisateurs au sujet de la constitution des plateaux. Mais, nous basant sur l'idée que justement les organisateurs, éprouvés cette année, doivent avoir enfin compris que la surenchère à laquelle



ils n'ont cessé de se livrer pour avoir à toutes fins tel ou tel pilote dans leurs épreuves nuisait d'abord à leurs propres intérêts, nous aurions préféré que la sous-commission accouchât d'une réglementation complète et précise et fixât dans un esprit nouveau les tarifs des primes de déplacement et de séjour ainsi que les prix en course, plutôt que de faire machine en arrière et de remplacer un règlement incomplet par une absence de règlement.

Sur quoi baser la réglementation nouvelle dont nous parlons ? D'abord, sur un tarif de déplacements et de frais de séjour calculé en fonction des dépenses réelles engagées, estimées à leur plus juste mesure et fixées également pour tous. Ensuite, en promulguant pour chacune des catégories une liste officielle des prix, basée elle aussi sur un taux simplement raisonnable, dans l'idée qu'à pratiquer le motocross les coureurs doivent certes ne pas y être de leur poche, mais ne doivent pas davantage gagner de quoi vivre et prospérer.

Il eût suffi ensuite de surveiller très étroitement le déroulement des courses, de prononcer au besoin une ou deux retentissantes suspensions, de démontrer enfin à tous les organisateurs qu'à suivre les dispositions réglementaires ils dépenseraient moins tout en réalisant d'aussi bonnes recettes, et tout fût rentré dans l'ordre.

Nous craignons qu'à revenir à la prime de départ, l'entreprise d'assainissement poursuivie depuis trois ans par la sous-commission, en faveur du développement de la notion de sport dans le moto-cross, inspiré à ses débuts davantage du spectacle forain, ne marque un recul bien malencontreux.

### ... AU CALENDRIER 1959 (OFFICIEUX)

Ne quittons pas la France sans vous mettre au fait des dernières nouvelles qui nous sont parvenues dans le domaine de la préparation de la saison prochaine.

A l'heure où nous écrivons, trois clubs ont demandé que leur soit confiée l'organisation d'une manche du championnat « Inter » : Pernes-les-Fontaines (26 avril), Cassel (24 mai), Thomer-la-Sogne (30 août). Reste par conséquent à attribuer la troisième manche (26 juillet).

Dans le championnat « National », Château-du-Loir, Poitiers (A.M. Vienne) et Amiens ont demandé les trois courses qualificatives, prévues pour le 5 avril. L'épreuve de sélection viendra ensuite, début mai et sans doute à Laigle, puis nous aurons Nancy en juin, Angers en juillet et finalement Mézières-sous-Ballon le 2 août.

Pour les 250 cm<sup>3</sup>, une seule épreuve de classement, qui a été demandée par Vannes et se déroulera soit le 13 ou le 20 septembre, soit encore début octobre. Rappelons ici que ces lieux et dates ne sont indiqués qu'à titre officieux, le calendrier définitif pour la saison 1959 ne devant être publié qu'après le 1<sup>er</sup> décembre 1958.

\*\*\*

Passons maintenant aux deux événements majeurs de la saison française 1959 : Grand Prix de France, et manche française du championnat d'Europe des 250 cm<sup>3</sup>.

C'est, comme chacun le sait déjà, à Mayenne que se disputera le Grand Prix de France comptant au titre de Championnat du Monde du moto-cross en grosse cylindrée. La date retenue est celle du 17 mai et, répondant à tous nos vœux, les organisateurs ont décidé de faire courir cette épreuve sur deux manches. Le programme sera complété par trois courses ouvertes aux coureurs de la Ligue Anjou-Bretagne, dans les catégories 250 cm<sup>3</sup>, 350 cm<sup>3</sup> et 500 cm<sup>3</sup>. D'ores et déjà, le Moto-Club Mayennais a pris des dispositions très importantes pour faire du Grand Prix de France une réussite sans précédent ; nous vous en reparlerons naturellement plus en détails dans l'avenir.

Toujours en parfaite correspondance avec notre propre point de vue, la sous-commission a décidé de faire courir séparément la manche française du championnat d'Europe de la petite cylindrée (ex-coupe d'Europe), compétition dont le développement est tel qu'elle mérite de tenir la vedette là où elle se dispute.

Ce sera, tout comme le Grand Prix de France, une très grande réunion car elle a été accordée au Moto-Club du Nord de la France qui nous donna déjà cette année un exemple magnifique de ses possibilités, à Cassel. Notre épreuve de championnat d'Europe est fixée sur ce même beau terrain, le 24 mai 1959, et sera accompagnée de la troisième manche du championnat de France International, comme dit plus haut.

Les 17 et 24 mai seront deux dates à retenir dès maintenant par tous les sportifs, assurés de connaître à Mayenne et à Cassel les meilleures joies motocyclistes au sein d'organisations de tout premier ordre.

*Jef Smith, officiel B.S.A., trois fois vainqueur (consécutivement) au classement individuel du moto-cross des Nations, n'a pas été sélectionné pour la Suède cette année, et la presse britannique a trouvé dans son éviction du team d'Angleterre la raison de l'amère défaite subie par celui-ci.  
Une consolation pour Jef : le voici père d'un petit garçon!*

## A L'ÉTRANGER :

*Ensuite*

**L**ES Britanniques ont également fixé la date de leur Grand Prix de Championnat du Monde, et nous nous félicitons d'apprendre que cette épreuve nous sera encore une fois proposée par le Salop Motor Club, qui nous donna cette saison l'inoubliable course remportée par le Suédois Gustavsson, sur le fameux terrain d'Hawkstone Park.

Peu de nouvelles par ailleurs des crossmen anglais, si ce n'est que Jeffrey Smith, l'officiel B.S.A., est depuis peu papa d'un garçon prénommé Vincent, et que l'officiel Matchless, Dave Curtis, a remporté la « Scrambles Star », récompense suprême accordée annuellement par l'A.C.U. (Fédération anglaise) sur l'ensemble des résultats réalisés chez eux par les Inters britanniques.

A propos de Matchless, chacun attend avec impatience la présentation en France de la nouvelle 250 cm<sup>3</sup> 4 temps de cross, que nous espérons bientôt pouvoir vous décrire.

Un dernier mot avant de repasser la Manche : un certain John Stalard, un tout jeune pilote, s'est très brillamment mis en vedette en Angleterre durant cette saison. Ce garçon entend maintenant s'initier aux luttes continentales, et pourrait bien représenter un élément intéressant pour nos organisateurs soucieux d'offrir à leur public des plateaux renouvelés.

### APRÈS CRESCENT ET MONARK, HUSQVARNA...

**L**A marque suédoise qui s'est brutalement imposée cette saison en 250 cm<sup>3</sup> avec Rolf Tibblin, qui s'est classé second en coupe d'Europe, semble briguer maintenant des succès dans la catégorie supérieure. Le jeune pilote dont nous parlons a en effet mis au point une 500 cm<sup>3</sup> qui doit certaines choses à la B.S.A. Gold Star, mais dont le moteur et certains aspects de la partie cycle ne doivent rien à l'Angleterre. Avec cette machine, Tibblin a obtenu une troisième place derrière Johansson et Lundin. Reconnaissez que cela promet...

Toujours en Suède, on connaît maintenant les champions de la classe internationale, qui sont respectivement Sten Lundin (Monark) et Ove Lundell (Monark). Enfin, mais non plus en Suède, en Finlande, Reimo Rein a remporté les titres de champion national en 500 sur Matchless et en 250 sur Jawa.

### NOUVELLES D'OUTRE-RHIN...

**C**HEZ les Allemands, les championnats sont également terminés, les titres allant en 125 cm<sup>3</sup> à Herbert Ott (D.K.W.) ; en 175 cm<sup>3</sup> à Otto Walz (Maico) ; en 250 cm<sup>3</sup> à Willy Oesterle (Maico) ; en 350 cm<sup>3</sup> à Fritz Betzlbacher (Maico) ; en 500 cm<sup>3</sup> enfin à la jeune révélation de Leichlingen, Willi Braun (Matchless).

L'usine Maico a une nouvelle fois fait savoir que sa production ne disparaîtrait pas pour autant du fait qu'elle est en faillite. En effet, une filiale, dite Maico à Herrenberg, doit reprendre toutes les fabrications et les continuer. Nous nous réjouissons davantage de cette nouvelle si elle n'avait pas déjà été répandue une fois voici quelques temps sans aucune confirmation apparente sur le plan sportif. Souhaitons néanmoins qu'une équipe officielle Maico puisse s'aligner à nouveau l'année prochaine en coupe d'Europe.





# MOTO-CROSS



*Une belle brochette de spécialistes de la petite cylindrée : Fritz Betzlbacher (80), Willi Oesterle (67) et Otto Walz (34), tous trois champions d'Allemagne 1958.*

*Les reverrons-nous l'an prochain dans le championnat d'Europe et sur ces Maïco qu'ils portèrent au succès ?*

*Il semble que l'espoir en soit permis...*

L'on prête cependant à Betzlbacher l'intention de courir pour une marque italienne. Quant à Rolf Muller, autre officiel de l'usine Pfaffingen, il s'est pourvu d'une 500 cm<sup>3</sup> A.J.S. avec laquelle il a fait d'honorables débuts en Autriche.

Un dernier mot concernant les coureurs allemands : le sympathique Bartl Kohler a décidé de se retirer pour se consacrer totalement à la gestion de sa station-service de Cologne. Quant à Wustenhagen, qui s'était brisé la jambe au Grand Prix de Suisse, il se remet — mais bien lentement — de ce grave accident.

## MAIS LES BELGES, DIREZ-VOUS...

**L**E cross belge, actuellement, est en sommeil plus encore que le cross français qui lui, du moins, est agité par les décisions fédérales.

Hubert Scaillet, second du championnat Inter derrière Baeten, a profité de ce moment de calme pour épouser M<sup>lle</sup> Denise Hubert. Nos félicitations bien amicales aux jeunes époux.

Le champion du monde René Baeten a terminé sa saison en Italie sur une victoire à Avigliana et une défaite, des mains de Paul Godey, à Gallarate! Tout cela n'est pas bien grave et nous retrouverons le petit Campinois dans sa meilleure forme d'ici quelques mois.

Nick Jansen, certainement le plus populaire des coureurs belges en France, s'en est allé en Angleterre participer à une course internationale

télévisée où l'on trouvait aussi notre vice-champion de France Guy Bertrand. Ce dernier s'est offert une « gamelle » magistrale au cours de la première journée, trouvant cependant le courage de quitter l'hôpital pour participer aux épreuves du lendemain avec honneur. Jansen, lui, fut très brillant, remportant l'une des épreuves du programme, ce qui n'étonnera personne de ceux qui connaissent la conscience et les grandes qualités de ce remarquable pilote, qui a acheté en vue de la saison prochaine un cadre de Sarolea pour habiller son moteur Matchless

## VERRONS-NOUS "L'AILE-BLEUE"

... L'« Aile Bleue » (Ala Azzura), c'est la 250 cm<sup>3</sup> Aermacchi de motocross, un monocylindre 4 temps culbuté, donné pour 21 cv à la roue arrière avec un taux de compression de 10 à 1 et au régime de 7 500 t/m.

Une jolie puissance, une belle mécanique à cylindre quasi horizontal, avec 25 cm de garde au sol et une allure à tenter bien des possesseurs de N.S.U. O.S.L.

Souhaitons que cette machine se mette en concurrence avec les Mi-Val et Bianchi dans le championnat d'Europe 1959, et qu'au surplus quelques exemplaires en arrivent en France, qui pourraient bien séduire quelques-uns de nos pilotes en quart de litre.

Jos de JONGH.





# MOTO-CROSS

de

# BORDEAUX



**M**ANIFESTATION réussie, que celle offerte ce jour par les Girondins M.C. sur le circuit habituel du domaine de Montesquieu.

La difficulté du tracé, avec ses nombreuses et importantes dénivellations, a permis des confrontations très intéressantes. En outre, le sol rendu glissant par la pluie a rendu incertain jusqu'à la fin le résultat de chaque course.

Les concurrents répartis en deux groupes disputent une éliminatoire qualifiant cinq coureurs par groupe. Repêchage pour les non classés. Puis finale en une seule manche.

Parmi vingt coureurs au départ, signalons la présence de deux Suédois, Janson et Ackerblom, deux Anglais, Kelly et Harris et, du côté français, Bertrand, deuxième du championnat de France, Inter, Julienne, notre champion de France national 1957, Ledormeur, Mélioli, Delpeyrat, etc.

**1<sup>re</sup> éliminatoire, 10 tours.**

Dès le signal, Ledormeur prend la tête, suivi par Moore, Ackerblom, Julienne, Janson, etc., tandis que Sauca s'arrête.

Ackerblom passe Moore au troisième tour et talonne Ledormeur au cinquième. Au huitième tour Moore est sauté par Julienne.

Chute de l'homme de tête, Ledormeur, au dernier tour.

**Résultats :** Ackerblom, Ledormeur, Julienne, Moore, Janson, Geil, Hardy, Humberjean, etc.

**2<sup>e</sup> éliminatoire, 10 tours.**

Mélioli, Delpeyrat, Bertrand et Harris mènent la ronde. Au troisième tour, Mélioli qui a chuté au premier passage, est troisième; l'Anglais Harris est septième.

A mi-course, nous trouvons Delpeyrat, Mélioli, Aguirre, Bertrand, Harris, Kelly, etc.

Au tour suivant, Bertrand s'arrête pour réparer son repose-pied et repart.

**Résultats :** Delpeyrat, Mélioli, Aguirre, Harris, Kelly, Rambour, Bertrand.

Comme dans la course précédente, seuls les cinq premiers sont qualifiés.

**Repêchage, 10 tours.**

Sauca, Rambour, Thomas, Bertrand sont pointés dans l'ordre au premier tour.

Bertrand saute Thomas au troisième tour, Rambour au quatrième et s'installe en tête par suite de l'arrêt de Sauca.

**Résultats :** Bertrand, Rambour, Hardy, Thomas, Sauca.  
**Finale, 12 tours.**

Harris s'assure l'avantage, talonné par Delpeyrat, Bertrand, Julienne, Ledormeur, puis Mélioli, Rambour, Moore, Ackerblom, Thomas, Aguirre, etc.

Au deuxième tour Ledormeur saute Julienne tandis que Harris rétrograde à la sixième place.

Pendant les tours suivants dans l'ordre : Delpeyrat, Bertrand, Ledormeur.

Au quatrième tour Harris est à la quatrième place. Le terrain gras cause la chute de tous les coureurs à tour de rôle.

Au cinquième tour, Ledormeur saute Bertrand et Delpeyrat tombe, imité au septième tour par Mélioli.

En tête : Ledormeur, Bertrand, Harris, Julienne, Delpeyrat.

Au neuvième tour, Harris prend le meilleur sur Bertrand, tandis que Julienne rétrograde.

**Classement de la finale :** 1<sup>er</sup> Ledormeur; 2<sup>e</sup> Harris (Angleterre); 3<sup>e</sup> Bertrand; 4<sup>e</sup> Delpeyrat; 5<sup>e</sup> Ackerblom à 1 tour; 6<sup>e</sup> Rambour; 7<sup>e</sup> Julienne à 2 tours; 8<sup>e</sup> Janson (Suède); 9<sup>e</sup> Mélioli; 10<sup>e</sup> Moore; 11<sup>e</sup> Hardy; 12<sup>e</sup> Thomas; 13<sup>e</sup> Kelly (Angleterre); 14<sup>e</sup> Aguirre.

Résumons nos impressions de la journée en notant que Ledormeur a fait preuve de sa maîtrise habituelle sur un terrain très accidenté qui lui convient parfaitement. L'Anglais Harris, particulièrement à l'ouvrage dans l'éliminatoire après sa chute parvint à se hisser dans les cinq premiers. Il a un métier très sûr et fit une très belle finale.

Bertrand et Delpeyrat réussissent à devancer le Suédois Ackerblom, vainqueur de la première éliminatoire; c'est un joli résultat.

Par contre Mélioli, Aguirre et Sauca n'ont pas fourni leur prestation habituelle...

R. LACOMBE.



# XXIV<sup>e</sup> COUPE DE L'ARMISTICE

**L**a traditionnelle épreuve connaît tous les ans un égal succès. La mode étant au classement à l'indice, le M.C.F. devra, pour conserver ses partants en grosse cylindrée, réviser sa formule. Les moyennes désavantageaient par trop les machines puissantes dans le parcours accidenté. Nous nous permettons d'attirer l'attention des organisateurs sur l'impossibilité manifeste de maintenir 60 km/h de moyenne, en respectant les vitesses réglementées dans les diverses petites agglomérations traversées. Basée à l'origine sur la lecture des cartes, le passage des difficultés routières et la régularité, la

Coupe de l'Armistice doit conserver les caractéristiques qui la font apprécier des militaires pour une question d'entraînement et de test, ainsi que des civils n'ayant pas peur de souffrir. Pour illustrer cette conception, signalons ce concurrent qui, ayant cassé une branche de guidon au premier tour, continua et termina sans guidon du tout! Les scooters nous ont étonné dans le tout-terrain, témoin ce courageux qui évoluait tenant son guidon d'une main et son câble de gaz de l'autre.

Pour donner satisfaction à tous, nous publions le classement par catégorie.

A. N.

## CLASSEMENT

Groupe « JAUNE » 30 km/h  
(Cyclomoteurs 50 cm<sup>3</sup>).

1<sup>er</sup> Pierre Morphyre (M.C.C.), 3 pts;  
2<sup>e</sup> André Bouin (M.C.C.), 4 pts; 3<sup>e</sup> Jean Sacareau (M.C.C.), 4 pts; 4<sup>e</sup> Claude Boucot, (U.S.M.T.), 29 pts.

Groupe « NOIR » 45 km/h  
(Scooters et VéloMOTEURS jusqu'à 125 cm<sup>3</sup>).

1<sup>er</sup> Jean Riegler (S.C.I.F.), 30 pts;  
2<sup>e</sup> Christian Chauvin (M.C.F.), 34 pts;  
3<sup>e</sup> Enzo Cavazzini (A.M.C.F.), 66 pts.

Militaires ou Polices

1<sup>er</sup> Léon Auclair (C.M.S.N.), 35 pts;  
2<sup>e</sup> André Colladèze (C.M.S.N.), 61 pts;

Groupe « BLEU » 50 km/h  
(Scooters et motocyclettes jusqu'à 175 cm<sup>3</sup>).

1<sup>er</sup> René Mourier (V.C.P.I.F.), 44 pts.  
Militaires ou Police.  
1<sup>er</sup> S.-Brig. Adrien Guérard (C.M.S.N.), 10 pts; 2<sup>e</sup> Brig. Marcel Renard (C.M.S.N.), 13 pts; 3<sup>e</sup> Brig. Jean Tellier (C.M.S.N.), 18 pts; 4<sup>e</sup> S.-Brig. René Sancey (C.M.S.N.), 18 pts.

Groupe « BLANC » 55 km/h  
(Scooters et motocyclettes jusqu'à 250 cm<sup>3</sup>).

1<sup>er</sup> Michel Loustalan (M.C.), 31 pts;  
2<sup>e</sup> Gérard Grimault (M.C.), 68 pts.

Militaires ou Police.

1<sup>er</sup> S.-Brig. Pierre Thieuleux (C.M.S.N.), 12 pts; 2<sup>e</sup> Cl. Raymond Kerviel (1<sup>er</sup> Rég. du Train), 18 pts; 3<sup>e</sup> Brig.-Ch. Guy Saint-Germain (1<sup>er</sup> Rég. du Train), 32 pts; 4<sup>e</sup> Brig. André Magdeleine (C.M.S.N.), 49 pts; 5<sup>e</sup> MdL-Ch. Bernard Soudy (1<sup>er</sup> Rég. du Train), 90 pts.

Groupe « ROUGE » 60 km/h  
(Scooters et motocyclettes jusqu'à 1 000 cm<sup>3</sup> et side-cars jusqu'à 1 200 cm<sup>3</sup>).

1<sup>er</sup> Michel de Thomasson (M.C.), 63 pts;  
2<sup>e</sup> Arnaud de Thomasson (M.C.), 67 pts.

Militaires ou Police.

1<sup>er</sup> S.-Brig. Henri Baconnier (C.M.S.N.), 22 pts; 2<sup>e</sup> Brig. Armand Bocquet (C.M.S.N.), 23 pts; 3<sup>e</sup> S.-Brig. Joseph Piel (C.M.S.N.), 23 pts; 4<sup>e</sup> Brig. Armand Gerbin (C.M.S.N.), 24 pts; 5<sup>e</sup> Gardien Georges Pierre (C.M.S.N.), 24 pts; 6<sup>e</sup> S.-Brig. Robert Vincon (C.M.S.N.), 25 pts; 7<sup>e</sup> S.-Brig. Gaston Heuland (C.M.S.N.), 26 pts; 8<sup>e</sup> S. Brig. Eugène Sommier (C.M.S.N.), 27 pts; 9<sup>e</sup> S.-Brig. Bernard Mettendorff (C.M.S.N.), 31 pts; 10<sup>e</sup> Garde Emile Chevalier (E.M.G.R.P.), 33 pts; 11<sup>e</sup> Garde Marcel Laurent (E.M.G.R.P.), 34 pts; 12<sup>e</sup> S.-Brig. Jacques Chartier (C.M.S.N.), 34 pts; 13<sup>e</sup> Brig. Fernand Dravet (C.M.S.N.), 34 pts; 14<sup>e</sup> Garde Jacques Blanchard (E.M.G.R.P.), 34 pts; 15<sup>e</sup> Gardien Antoine Galleau (C.M.S.N.), 35 pts; 16<sup>e</sup> Gardien Gilbert Orhan (C.M.S.N.), 35 pts; 17<sup>e</sup> S.-Brig. Robert Collumeaux (C.M.S.N.), 36 pts; 18<sup>e</sup> S.-Brig. Charles Boussard (C.M.S.N.), 37 pts; 19<sup>e</sup> Capit. Charles Doucet (C.M.S.N.), 40 pts; 20<sup>e</sup> MdL.-Ch. Raymond Ageorges (E.M.G.R.P.), 41 pts; 21<sup>e</sup> S.-Brig. Gilbert Sonrier (C.M.S.N.), 42 pts; 22<sup>e</sup> S.-Brig. Oswald Nicolazzi (C.M.S.N.), 44 pts; 23<sup>e</sup> Garde Jean Sabardu (E.M.G.R.P.), 45 pts; 24<sup>e</sup> S.-Brig. Armand Queteil (C.M.S.N.), 53 pts; 25<sup>e</sup> Adjud. Jean Estrade (E.M.G.R.P.), 60 pts; 26<sup>e</sup> Gardien Jacques Haudecœur (C.M.S.N.), 60 pts.



*Morphyre, premier en 50 cm<sup>3</sup> (C.N.C.-Vap) : de la tête et du muscle.*

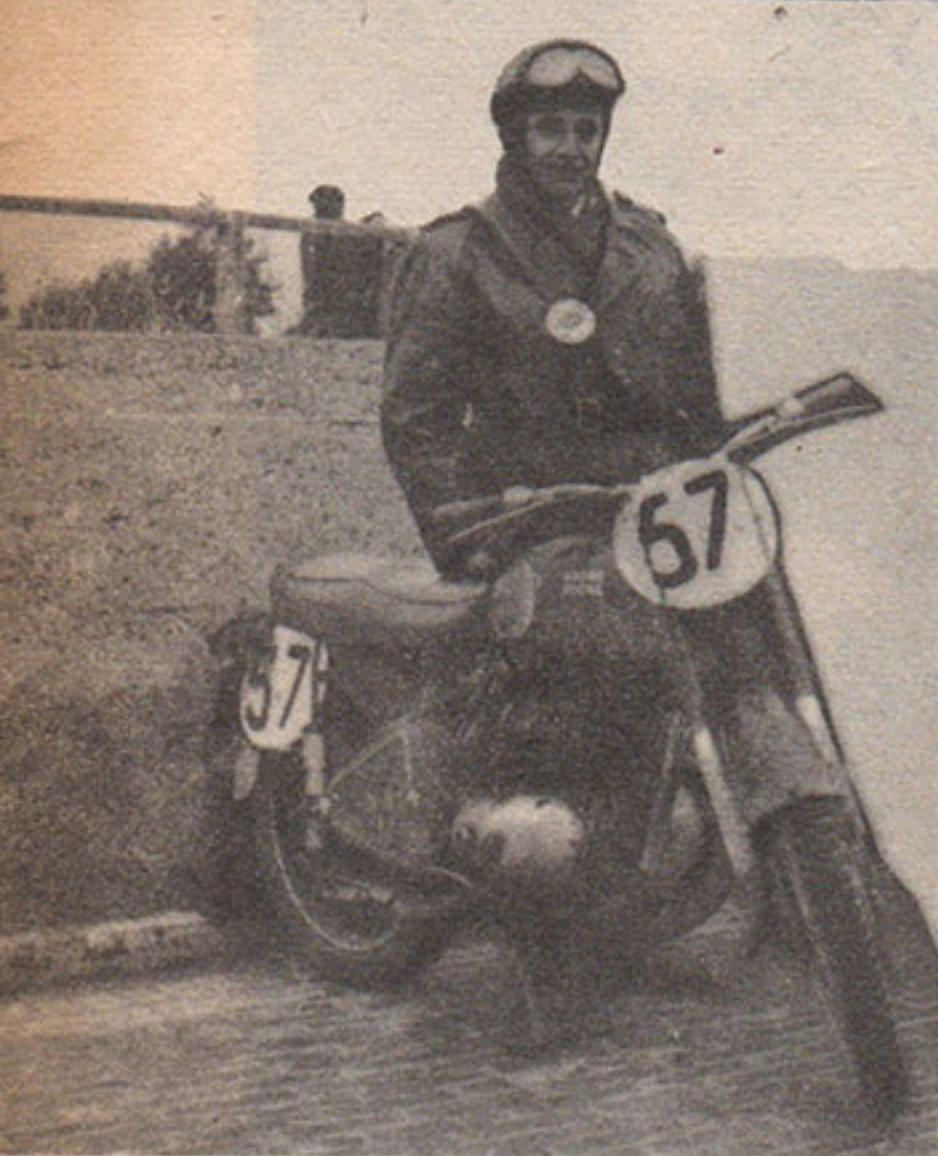
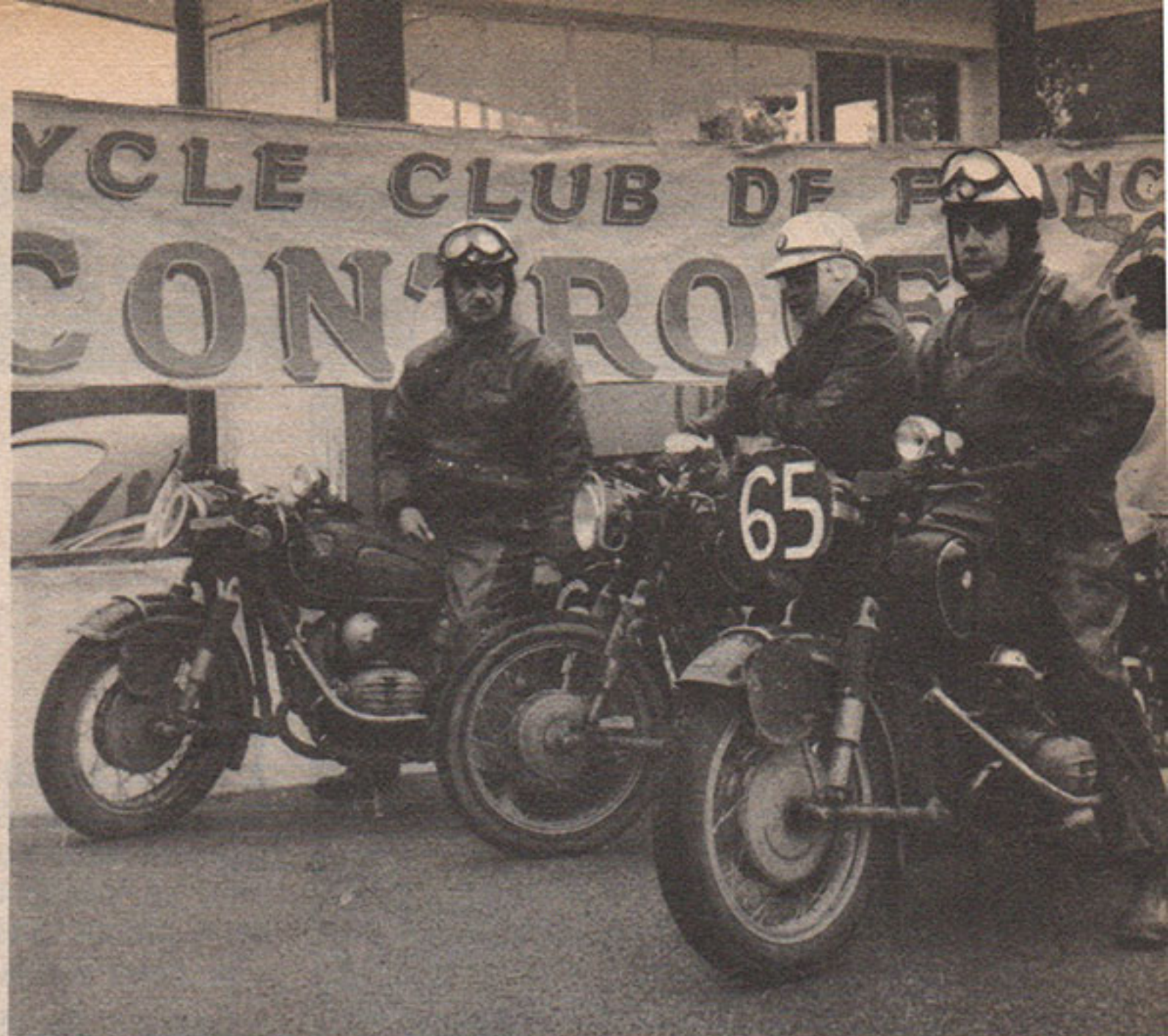


*Sacareau, deuxième sur B.B. Peugeot, victime d'un garde-boue récalcitrant.*



*Riegler, du S.C.I.F., remporte la victoire en scooter (n° 21).*

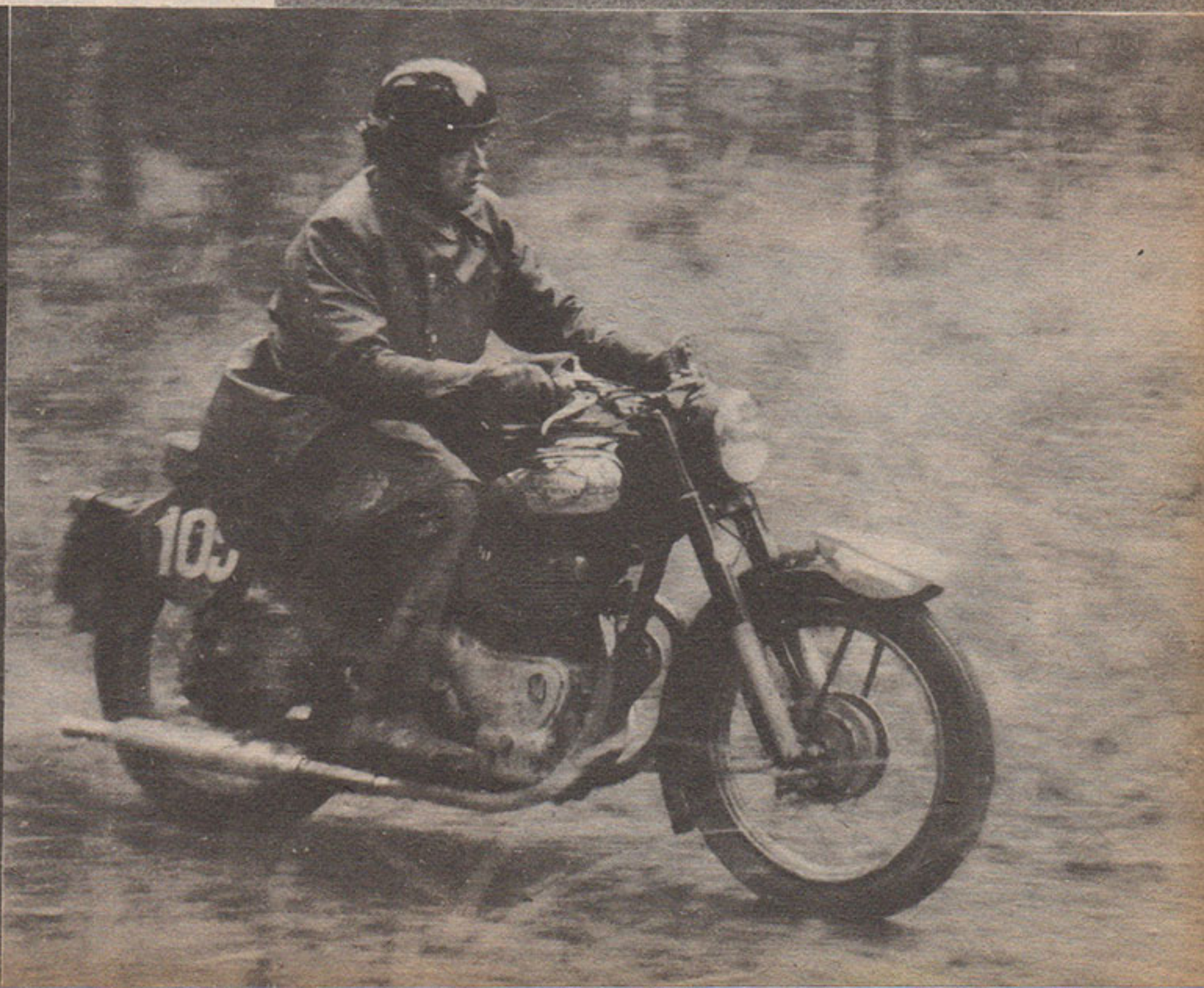




En haut, à gauche : Bouin au contrôle dans la forêt de Rambouillet. A droite : L'équipe du M.C. Paris : de Thomasson (n° 60), premier de sa catégorie; Loustalan, au milieu, premier en 250 cm<sup>3</sup>.

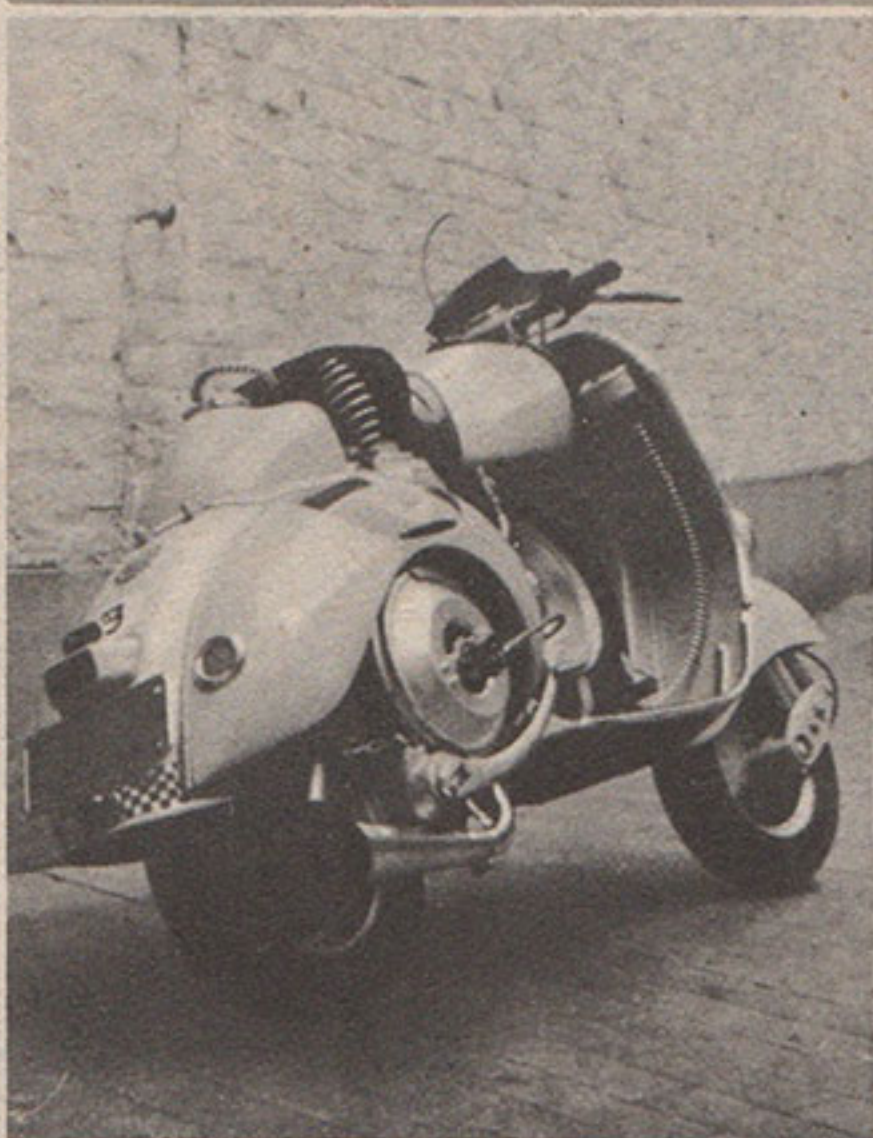
Ci-contre, à gauche : Thieuleux (Gnome-Rhône), vainqueur en 250 cm<sup>3</sup>; à droite, Guérard premier en 175 (au centre).

Ci-dessous : Chauvin fit une bonne prestation sur son Manurhin. Bacconnier, très à l'aise en grosse cylindrée, remporte sa catégorie (Royal-Enfield 700 cm<sup>3</sup>).

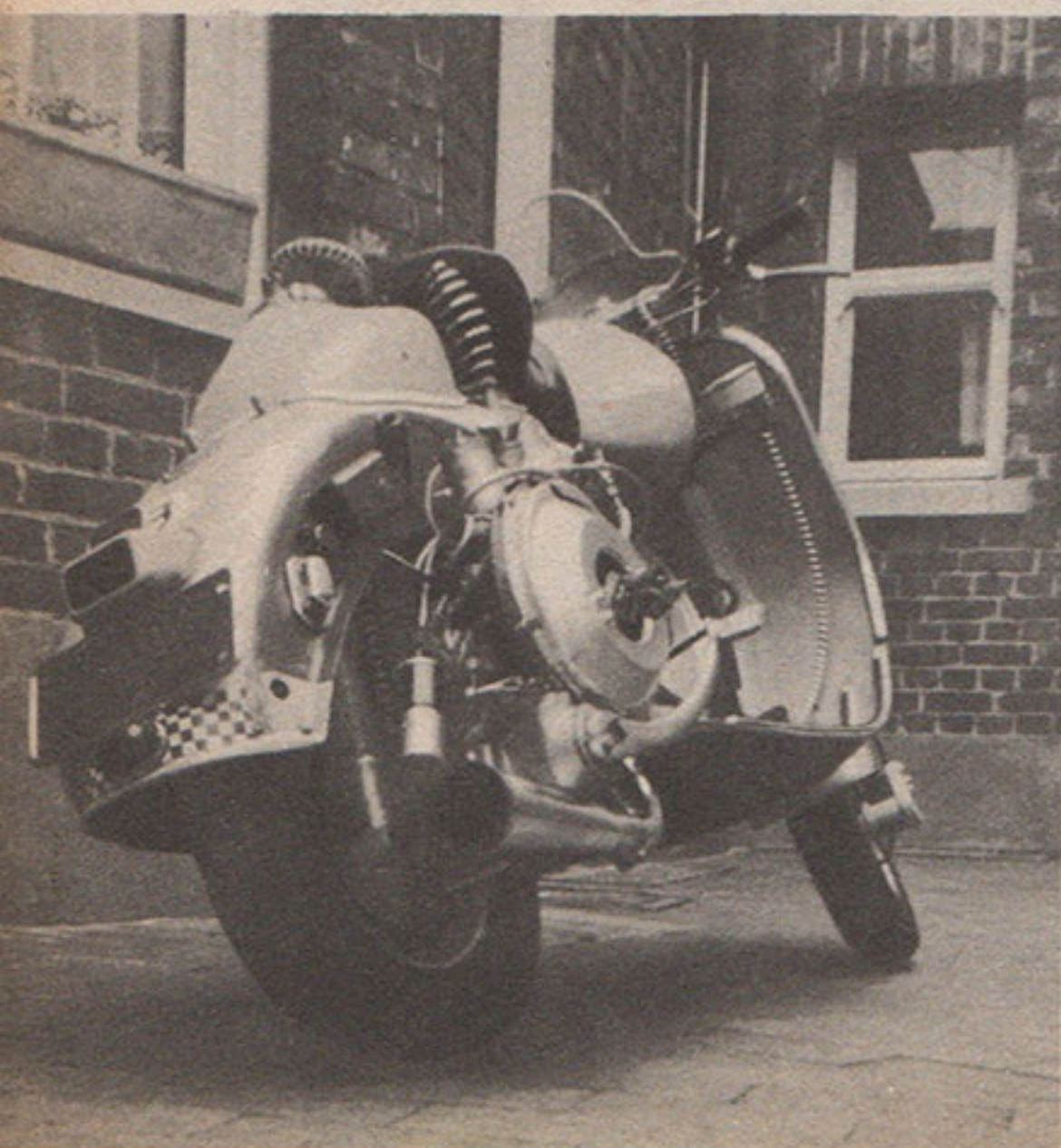




# RÉALISATIONS PERSONNELLES



*Une prise d'air a été prévue dans le capot. Notez le tablier fortement bombé.*



**M.** ALEC GHEYSSENS, un de nos fervents abonnés belges, nous a fait parvenir une documentation concernant sa Vespa de compétition. C'est avec plaisir que nous détaillons sa très belle réalisation.

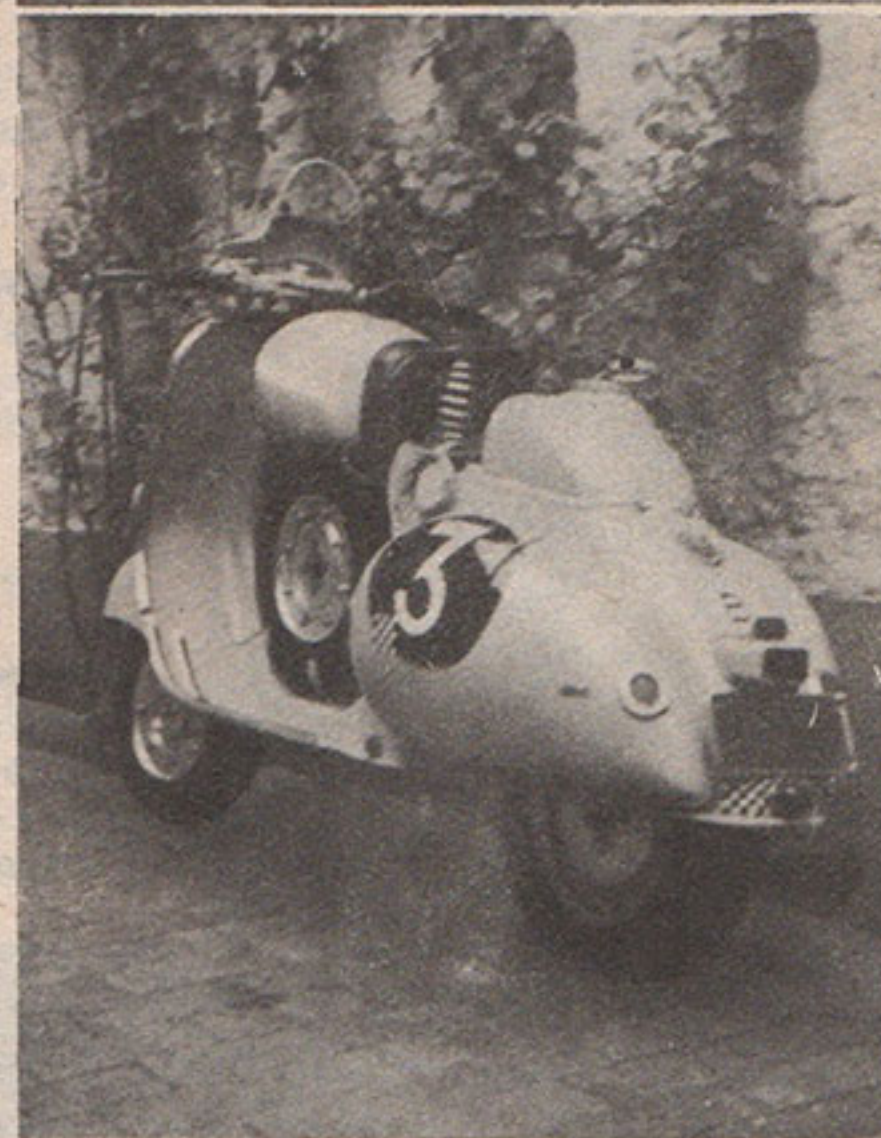
Coureur de vitesse et agent de la marque, M. Gheysens avait déjà pu obtenir une véritable Vespa de compétition, ayant participé aux Six Jours Internationaux de Varèse en 1951.

Il s'agissait d'un moteur 125 cm<sup>3</sup> à trois vitesses. Les cotes d'origine étaient de 54 mm × 54 mm pour la course et l'alésage. Taux de compression : 7,5 à 1; t/m : 6 750. Le carburateur était un Del Lorto de 23 mm de passage. Balayage du système Schnürle à transferts démontables, piston bombé et culasse hémisphérique. Vitesse de pointe : 105 à 107 km/h.

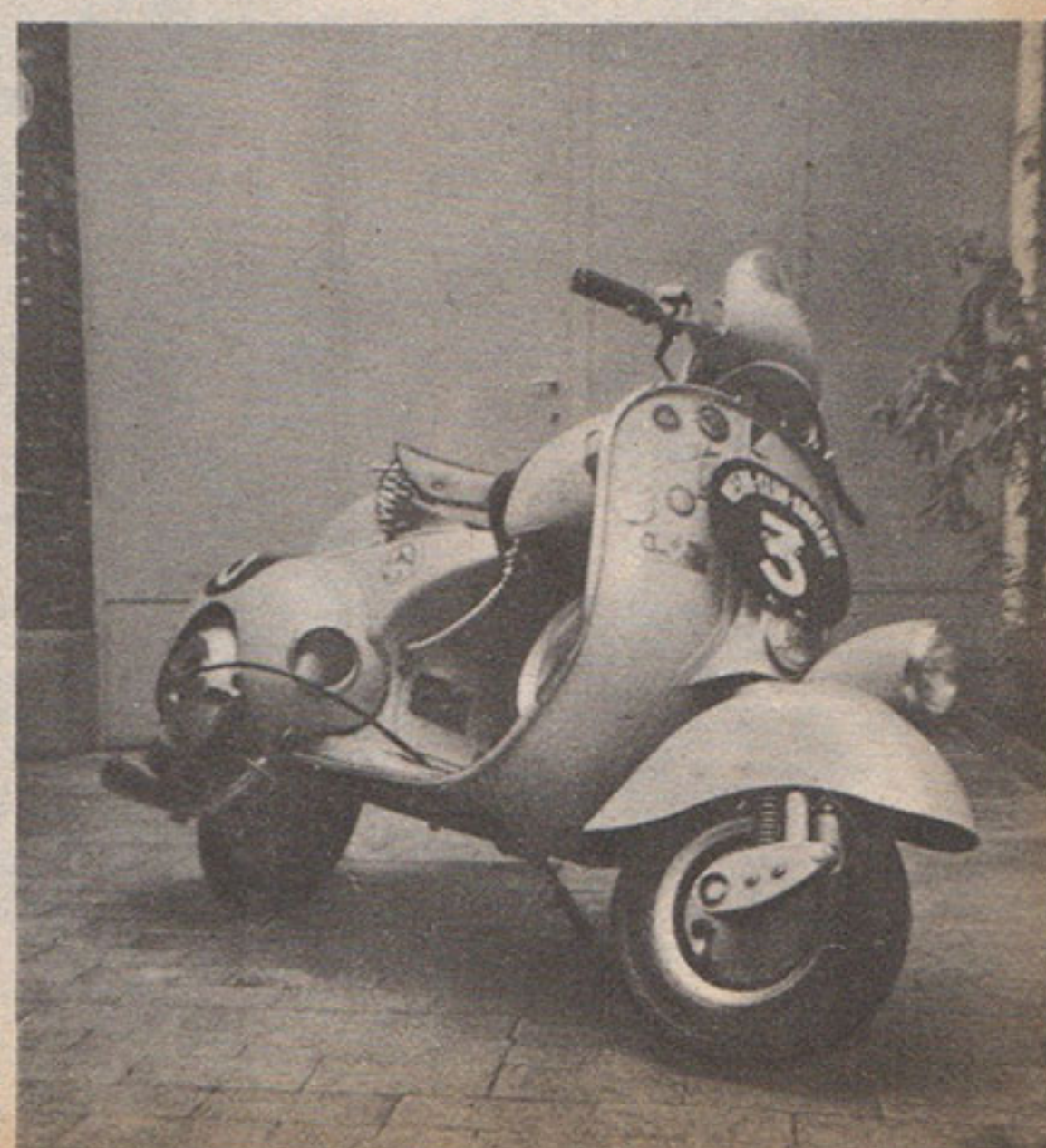
Les transformations diverses ont permis d'obtenir une vitesse de 125 à 128 km/h.

Tout d'abord, un petit carénage de guidon (Cowling) prolongeait le tablier fortement bombé. Un réservoir de 11 l, placé entre les jambes, accroissait l'autonomie. Pose d'un compte-tours Smith's sur l'arbre du volant magnétique. Afin d'augmenter le rendement, le rapport volumétrique passait à 9,3 à 1. Un carburateur Amal T.T.10 de 28 mm de passage (gicleur 140) remplaçait le Del Lorto et le nombre de tours/minute passait à 9 750. Cette machine a effectué 38 500 km sans que l'embellage ait montré la moindre défaillance. La distribution fut modifiée pour l'adaptation d'un mégaphone très court et finalement une boîte à quatre vitesses a permis d'utiliser un moteur aux caractéristiques beaucoup plus pointues.

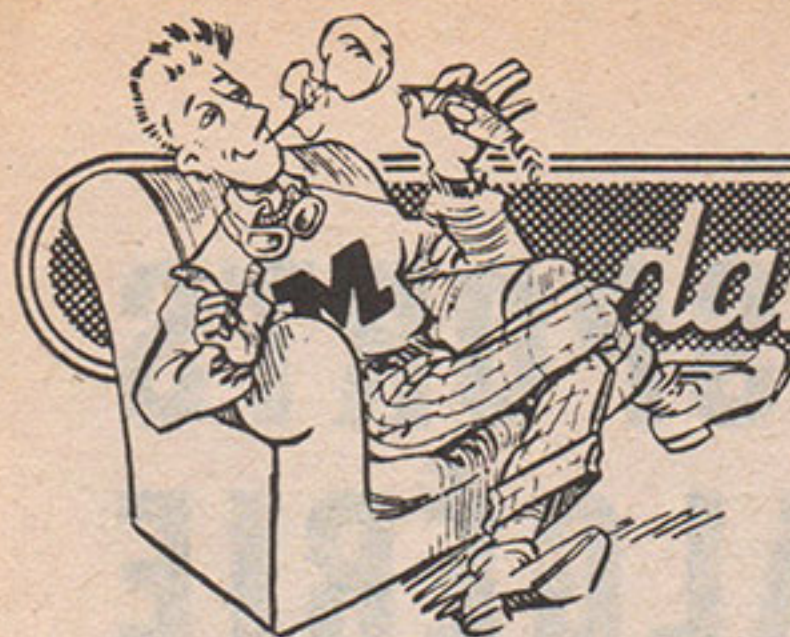
Nous féliciterons notre lecteur pour le soin apporté à la mise au point comme à la présentation de son scooter, et nous souhaitons le voir se produire sur nos circuits.



*Mégaphone, carburateur Amal de 28 mm de passage. Compte-tours Smith's sur le volant.*







## dans les CLUBS

### CYCLOMOTO-VELOMOTO-CLUB

2<sup>e</sup> TRIAL CYCLOMOTEUR  
(Villeneuve-Saint-Georges)

1<sup>re</sup> Épreuve

comptant pour le **Championnat de France 1959.**

La manifestation cyclomotoriste organisée le 26 octobre à Villeneuve-Saint-Georges par le C.V.C.C. des Cheminots de Paris (S.E.), catégorie Trial, s'est effectuée sans incidents.

L'épreuve — comptant pour le championnat de France cyclomoteur — s'est déroulée selon les règlements prévus à cet effet.

Malgré une certaine critique, ces règlements ont donné entière satisfaction aux participants, ainsi qu'aux organisateurs. Quelques améliorations vont leur être apportées quant à la longueur des zones pour 1959. Nous pouvons dire que, d'après les conclusions du président de la Commission du trial (F.F.M.) qui était présent à la manifestation, la bonne marche de cette épreuve et le choix judicieux des zones non-stop ont produit un bon effet.

Le départ devait avoir lieu cette année en groupe. Ce qui était possible, puisqu'il avait lieu à près de 2 km de la première zone et sur une route goudronnée suivie d'un chemin forestier. Ainsi donc, le « bouchon » qui était à craindre dans les zones ne se produisit qu'à la première et qu'une seule fois. Le lâcher par deux par intermittence fut exécuté cette fois-là sans qu'il y eut d'incident. Les dix tours — totalisant 61 km — parurent assez pénibles aux concurrents. La plus grande partie eurent des crevaisons et on constata que certaines machines subirent quelques dégâts. Pourtant, il est agréable de constater qu'un matériel comme celui qui fut utilisé par les concurrents, et qui était de série, arriva à terminer cette dure épreuve. Nous avons même constaté que deux machines, conçues par deux mécaniciens pour le trial, ne parvinrent pas à battre les « séries Favor » du M.C. de Bourgogne.

#### Voici le classement du trial :

1<sup>er</sup> Finot : 104 points (coupe Floquet) ; 2<sup>e</sup> Lochot : 132 points ; 3<sup>e</sup> Mangione : 142 points (âgé de 16 ans) ; 4<sup>e</sup> Angelone : 184 points ; 5<sup>e</sup> Millot : 212 points.

Tous sur Favor-Alter (Moto-Club de Bourgogne).

Les autres pilotes n'ayant pas terminé les dix tours sont classés suivant le nombre de tours exécutés et le nombre de points accumulés :

6<sup>e</sup> Claire Blaise (R.M.C.) ; 7<sup>e</sup> Magnin (M.C.B.) ; 8<sup>e</sup> Dufay (C.V.C.C.) ; 9<sup>e</sup> Boistelle (M.C.P.) ; 10<sup>e</sup> Pommier (U.S.M.T.).

Le challenge OZO fut remporté pour la deuxième fois par le Moto-Club de Bourgogne : Équipe Bizot-Favor.

L'attribution des points sera faite par la Commission de petites cylindrées, pour le championnat de France.

### 9<sup>e</sup> RALLYE TOURISTIQUE DU 45<sup>e</sup> SALON RALLYE DES STATIONS-SERVICE

Le 9<sup>e</sup> Rallye touristique du 45<sup>e</sup> Salon du Cycle et du Moto-cycle s'est déroulé le 12 octobre, au lendemain d'un jour pluvieux qui a retenu bien des pilotes chez eux.

Quarante-sept machines étaient présentes au départ.

Le plus gros des participants prirent le départ le matin à 9 heures avec les touristes.

Les motos virèrent au Motor-Club de l'Oise ; les scooters et vélomoteurs au Moto-Club de Chantilly et les cyclomoteurs au Club Sportif de Meaux. Ils reçurent partout un charmant

accueil. Au beau temps succéda malheureusement la pluie sur les derniers kilomètres.

Il est regrettable que les randonneurs sportifs de 13 heures ne fussent plus nombreux.

Après la remise des lots offerts par les exposants, on passa à celle des Coupes.

1<sup>re</sup> Coupe du Salon (Don Motul) ; Moto-Club de Châtillon ; 319 points. 2<sup>e</sup> Coupe « Ile-de-France » (Don Floquet) : Moto-Club de Sèvres : 150 points.

Viennent ensuite : T.C.F. : 40 points ; U.S.M.T. : 29 points ; S.C.I.F. : 15 points.

Coupe « Province » ayant été gagnée par un cyclomotoriste du Moto-Club de Bourgogne : Martin Michel, âgé de 17 ans ; il a été décidé de lui attribuer la coupe F.F.M. cyclomoteur.

La coupe Cyclomoteur F.F.M. et la coupe Scooter Cibié n'ont pu être attribuées comme prévu au règlement du rallye.

Le comité du Rallye, en accord avec les donateurs, a décidé, devant l'attitude de certains participants, de remettre les coupes Cibié et Ricard, ainsi que les lots restants de ce rallye, à d'autres manifestations du calendrier C.V.C.C. (1959).

D'autre part, il a été décidé d'attribuer certains lots de nature cycliste à une manifestation cyclotouriste de la F.F.C.T.

Le front des deux-roues pourra donc s'étendre jusqu'au rallye du Salon en 1959.

Le Comité d'Organisation.

### MOTO-CLUB CHATILLONNAIS

#### NOS INFORMATIONS

#### Championnat touristique du M.C.C.

La saison touristique est maintenant terminée depuis le 26 octobre sinon à titre officiel. Nous devons féliciter chaleureusement tous nos nombreux touristes et tous nos campeurs pour leur grande participation à nos sorties-promenades amicales qui sont toujours empreintes de la plus cordiale camaraderie et d'une sincère amitié. Nos compliments à toutes celles et à tous ceux qui, par leur participation effective aux concentrations touristiques, ont enrichi notre patrimoine de nombreuses coupes et récompenses diverses remportées au cours de ces rassemblements motorisés. Dans quelque temps (courant novembre), nous communiquerons les différents classements de ces championnats amicaux. Enfin, signalons encore à nos touristes-promeneurs que, quoique notre championnat soit clos, il pourront néanmoins assister aux épreuves de trial qui se dérouleront presque chaque dimanche pendant la saison hivernale.

#### Championnat sportif 1958.

Nous sommes heureux de porter à la connaissance de tous nos membres que le M.C.C. compte cette année encore deux champions de France de vitesse en la personne de notre regretté camarade défunt Jacques Drion, sacré champion inter sidecar, suivi par notre camarade Jean Murit, classé second, et de notre excellent ami Pierre Gomes, catégorie 350 cm<sup>3</sup> nationale, qui fait une belle passe de deux titres nationaux. Enfin, nos très vives félicitations à tous ceux qui dans ce domaine de la vitesse se sont distingués dans ces championnats et dans les différentes cylindrées où nous étions représentés. En catégorie Nationale, citons : nos sociétaires Beltoise (3<sup>e</sup>), Bourles (4<sup>e</sup>) et Bois (9<sup>e</sup>) en 125 ; Rittaud (2<sup>e</sup> en 250), Vasseur (3<sup>e</sup>) et Bargetzi (4<sup>e</sup>) en 500 ; en catégorie inter, notre regretté camarade Boeri (2<sup>e</sup> en 125). En spécialité motocross, seul notre ami Michel Blandin figure au classement national à la quinzième place. A tous ces vaillants pilotes et coureurs et à tous ceux qui ont brillamment défendu nos couleurs sur les circuits nationaux et internationaux, nous adressons nos très cordiales et sincères félicitations.

Enfin, signalons à nos coureurs de vitesse — classe Nationale — que le **Championnat de France 1959** de la spécialité se disputera en « une seule épreuve » unique qui aura lieu.



a l'autodrome de Linas-Monthéry, probablement au cours du mois de septembre 1959.

Profitons également de la circonstance pour rappeler une nouvelle fois à **tous nos coureurs licenciés** de bien vouloir nous faire parvenir rapidement (à remettre au président sportif M. Yvetot) leur palmarès de la saison 1958, afin de nous permettre de procéder aux différents classements de nos divers championnats sportifs amicaux. Sans connaître vos performances, il nous est matériellement impossible d'établir équitablement les classements de ces Championnats.

#### Création de la « Mutuelle d'Assurances motocyclistes ».

Sous l'égide de la Fédération Française de Motocyclisme et l'appui du « Front des Deux-Roues », cette société d'assurance est en voie de se constituer officiellement, et il est vraisemblable qu'elle pourra commencer à fonctionner au 1<sup>er</sup> janvier 1959, date à laquelle l'assurance deviendra obligatoire sur le territoire national français. Nous pourrions communiquer à nos membres intéressés par la souscription de contrats préventifs à cette compagnie tous renseignements utiles et complémentaires, tarifications, avantages réservés aux membres des clubs, etc.

Nous remercions tous les généreux donateurs en faveur de notre collecte pour la confection de plaques en marbre gravé, destinées à être apposées sur les monuments funéraires de nos camarades récemment décédés. Rappelons que cette collecte restera ouverte jusqu'au mois de février 1959. Dépôt des plaques début du printemps.

#### COMMUNIQUÉ

Le Moto-Club Châtillonnais remercie très sincèrement toutes les personnes et les amis qui ont bien voulu verser leur obole à la collecte lancée en faveur de nos sociétaires récemment décédés; cette quête ayant eu lieu au cours de la distribution des récompenses du Bol d'Or le 10 octobre dernier.

Rappelons que les sommes recueillies serviront à la confection de plaques en marbre gravé, qui seront déposées sur les monuments funéraires de nos regrettés camarades prématurément disparus, M<sup>me</sup> Andrée Vaisse, Pierre Mainguy, Gustave Bernard, Francisco Boeri, Jacques Drion et M<sup>lle</sup> Diana Lafitte de Bouret.

Ces plaques marqueront le témoignage de notre inoubliable souvenir à la mémoire de nos chers disparus; elles seront déposées sur les tombes de nos amis au début du printemps. Nous aviserons nos membres et nos amis des dates de ces diverses cérémonies.

Le Comité Directeur du M.C.C.

#### LE M.C.C. EN DEUIL...

Le Moto-Club Châtillonnais a été cruellement éprouvé cette année et nous avons le regret de déplorer la mort accidentelle de M<sup>lle</sup> Diana Lafitte de Bouret, survenue le 13 octobre dernier. M<sup>lle</sup> Lafitte de Bouret, qui avait récemment adhéré au M.C.C., avait débuté en compétition aux récentes coupes du Salon, se classant 3<sup>e</sup> de sa catégorie en scooters 125 cm<sup>3</sup>. Nous prions la famille de M<sup>lle</sup> Lafitte de Bouret de bien vouloir trouver ici l'expression de notre sympathie attristée.

#### MOTO-CLUB DE PARIS

##### Coupes de l'Armistice.

Le 19 octobre, quatre concurrents du Moto-Club de Paris prenaient le départ de cette épreuve classique, qui comporte un intéressant parcours en « tout-terrain » dans la forêt de Rambouillet. Le temps, très pluvieux la semaine précédente, se montrait un peu plus clément. Loustalant remportait la coupe « Fulmen » comme premier du groupe 250 civil, les frères de Thomasson, la coupe challenge « Dunlop » comme premier et second du groupe 500 civil. Quant à notre camarade Kotolevsky, il abandonna sur ennuis mécaniques dans la forêt.

# LES SPORTS EN ALGÉRIE

de notre correspondant Y. CHEVALIER

## LE CIRCUIT DE VITESSE DE STAOUÉLI

**L**E circuit de vitesse de Staouéli (près d'Alger) s'est déroulé, cette année, malgré le temps pluvieux, devant un public extrêmement nombreux, dû sans doute à la participation des voitures et aussi, ajoutons-le, à la rentrée des estivants.

Des performances ont été réalisées par les Goëtz, G. Perez, Assante, Vétillart.

Citons la plus retentissante, celle de notre champion de vitesse local Goëtz René, qui, sur 500 cm<sup>3</sup> B.S.A., fait le meilleur temps de la journée (autos et motos) à 126 km/h de moyenne et bat en même temps le record du circuit à 120,767 km, détenu depuis plus de vingt ans par Paul Debaisieux sur 500 Monet-Goyon d'usine avec 117 km/h.

C'est là un succès qui en dit long sur les possibilités de R. Goëtz, dont la classe se confirme chaque année.

Excellente organisation due à R. Ciancio et chronométrée par René Calléja, chronométrateur international.

Remerciements à la firme BP Energol, dirigée par M. Dupin, qui a bien voulu accorder son patronage à cette grande manifestation.

#### Résultats techniques.

**Catégorie 125 cm<sup>3</sup> série :** 1<sup>er</sup> G. Perez, sur Terrot; 2<sup>e</sup> Assante; 3<sup>e</sup> Zimbardos. **Sport :** 1<sup>er</sup> Belkadi. **Compétition :** 1<sup>er</sup> P. Perez; 2<sup>e</sup> Catania; 3<sup>e</sup> G. Perez.

**Catégorie 175 cm<sup>3</sup> série :** 1<sup>er</sup> Assante; 2<sup>e</sup> Troncarelli; 3<sup>e</sup> Kassab; 4<sup>e</sup> Mascaro. **Sport :** 1<sup>er</sup> G. Perez, Terrot; 2<sup>e</sup> Fracès; 3<sup>e</sup> Réda;

4<sup>e</sup> Raven; 5<sup>e</sup> Philippe; 6<sup>e</sup> Béziat; 7<sup>e</sup> Pérez; 8<sup>e</sup> Alouti. **Compétition :** 1<sup>er</sup> R. Goëtz, sur Mondial, 99,360 km/h; 2<sup>e</sup> Moulay.

**Catégorie 250 cm<sup>3</sup> compétition :** 1<sup>er</sup> Barone, 106,500 km/h; 2<sup>e</sup> Guérin; 3<sup>e</sup> Kébtane. **Sport :** 1<sup>er</sup> Mataam; 2<sup>e</sup> Kebtane; 1<sup>er</sup> Puech; 2<sup>e</sup> Maria.

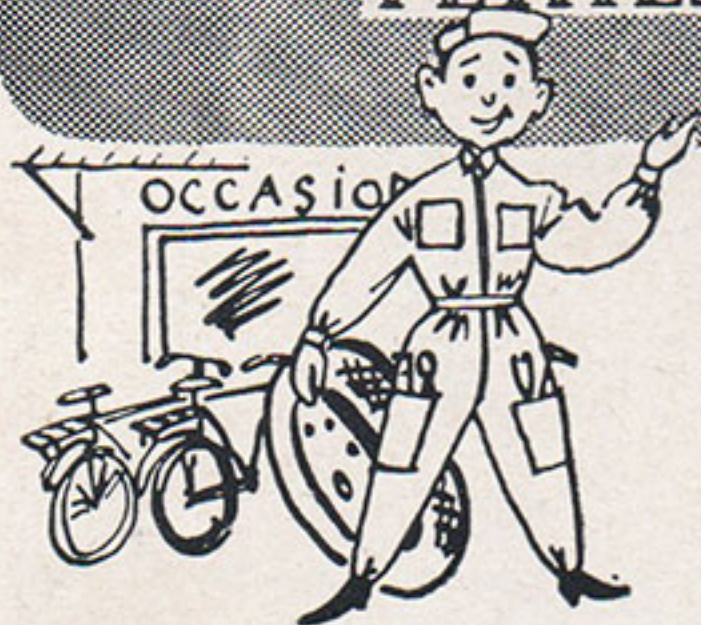
**Catégorie 350 cm<sup>3</sup> série :** 1<sup>er</sup> Assante, Horex; 2<sup>e</sup> Zerrouki; 3<sup>e</sup> Goëtz; 4<sup>e</sup> Mazard; 5<sup>e</sup> Canoni; 6<sup>e</sup> Mabillati; 7<sup>e</sup> Robion.

**Catégorie 250 cm<sup>3</sup> sport :** 1<sup>er</sup> Vétillart, 122,096 km/h; 2<sup>e</sup> Montagne; 3<sup>e</sup> Barone; 4<sup>e</sup> Assante.

**Catégorie 500 cm<sup>3</sup> série :** 1<sup>er</sup> Pétrusa; 2<sup>e</sup> Huerta. **Compétition :** 1<sup>er</sup> René Goëtz, sur 500 B.S.A., à 120,767 km/h; 2<sup>e</sup> Troncarelli; 3<sup>e</sup> Montagne; 4<sup>e</sup> R. Assante; 5<sup>e</sup> Gournon; 6<sup>e</sup> Rolland Assante; 7<sup>e</sup> Chachou.



# 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 + 30 vélomot. récents à solder + 20 scooters divers à ts prix + 50 motos de reprise à liquid. 47 bis, av. de Clichy (17°). (Fond passage côté cinéma, accès et parking dans la cour.) LAB 44-65.

A enlever immédiatement 125 cm<sup>3</sup> **GNOME ET RHONE**. Très bas prix. S'adresser Service **MOTOCYCLES**, 14, rue Brunel, Paris. Heures Bureau.

650 cm<sup>3</sup> **B.S.A.** Golden Flash équipée bon état. Prix : 140 000 fr. Tél. POR 90-61.

Vends cyclomoteur **MOSQUITO** et velo, ainsi que des accessoires de cycle. En lot de préférence. Bas prix. **MADI**, 110, rue Brancion, Paris (15°).

**VENDS** ou échange collection *Motocycles* contre collection *Revue Technique Motocycliste*. Ecr. M. **CUINET Jean**, à Villars-Dampjoux (Doubs).

A v. 500 **NORTON** (99) 56, 18 000 km, 280 000 fr. **R. HOUET**, Cité Mermoz, à **DINARD**.

## TOUTES ASSURANCES A CRÉDIT

**CABINET LLOYD FRANÇAIS**  
14, rue Séguier, Paris (16°). Ouvert jusqu'à 7 h. le soir.

Vds **T.W.N. BDG 250 H**, Mle 53, état rare, rouge, 250 cm<sup>3</sup>, 2 temps, **FINET**, 20, rue Leveurier, Bruay-en-Artois (P.-de-C.).

Achète voit. à moteur, vieille moto à courroie, roulotte. **SAUSI**, 10, rue Gevelot (Sèvres).

Vends 350 **JAWA 55**, ptes roues, 11 000 km, impec. **BARBABLIA**, 67, r. Ste-Geneviève, St-Michel-s-Orge (S.-et-O.).

**D.K.W.** 200 cm<sup>3</sup>, mle 51, bon état, tansad, access. div. **VENTUJOL**, 5, rue de Bruxelles, Paris (9°).

A vendre **TRIUMPH Speed T in**, 44 000 km, parf. état. **CORNATON**, 87, rue Voltaire, Oyonnax (Ain).

72 000, **RENE GILLET 125**, neuve 59, susp. arr, oscillante, selle double, val. 106, garantie 6 mois. Crédit. 17, rue Pajol, Paris.

Vends très bas prix **NORTON** type 633 SV, 4 vitesses sélecteur. **HARLEY**, type WLC, guidon sport. Carbu. monobloc pour **NORTON 88** et pour **TRIUMPH TIGER 110**. **VIDAL**, 14, av. Pupilles, Aurillac (Cantal).

A vendre 250 **PUCH SG**, 20 000 km, excel. état, toute équipée. **M.A. MARTINE**, 18, rue J.-Maridor, Paris (15°).

## MATCHLESS

**MATCHLESS 250 cm<sup>3</sup> à 650 cm<sup>3</sup>**, route et sport ; 250 cm<sup>3</sup>, 350 cm<sup>3</sup> cross. Prix très raisonnables.

Importateur **Sté ARIS**  
11, rue Labie, Paris (17°). (ETO 08-66)  
Catalogue détaillé 50 fr timb.

750 **CEMEC** mot. B.M.W., rév., peint. refaite, b. équip., av. ou s. side, 150, facilités. 250 **JONGHI**, c. neuve, gar. 1 an. 120, facil. Taon 125 **DERNY**, neuf, soldé 130, crédit. **STARLETT**, mot. et peint. neufs, 55, facil. **MANHURIN**, c. neuf, équipé, 55, facilités. M.S. Boite Postale 5, à **Dun (Creuse)**.

Echange très beau **VELOMOTEUR** soit pour Fourneau à gaz récent ou Machine à écrire portative Japy. **Mme FICAT**, 136, rte Versailles, Clamart (S.).

Vends **LAMBRETTA**, type LD 54, moteur entièrement refait à neuf, facture en mains, pneus neufs. Pare-brise-remorque camping, porte-bagages, le tout 80 000 fr. Ecrire **M. G. DULUC**, 7, rue de Kater, Bordeaux.

125 cm<sup>3</sup> **CECCATO**, 1<sup>er</sup> Prix Pas Dunlop, cat. tourisme. Tél. ALE 69-14.

**TRIUMPH 57 Tiger Cub** ét. nf, px inter. **M. VARENGOT**, 50, rue Octave-Mirbeau Paris (17°).

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°). Tél. : Lec 60-53

Vends 1 000 **HARLEY** culb. + moteur Harley 1 200 latérale + selle biplace, ensemble ou séparé, le tout 110 000 fr. Ecrire **R. BEAUMONT**, à Monnaie (I.-et-L.).

Vêtements bleus de travail, belle toile 2200. Croisé lourd Sanfor, 2950. **FCO.G.C. Annoeullin (Nd)**, C.P. Lille 22833

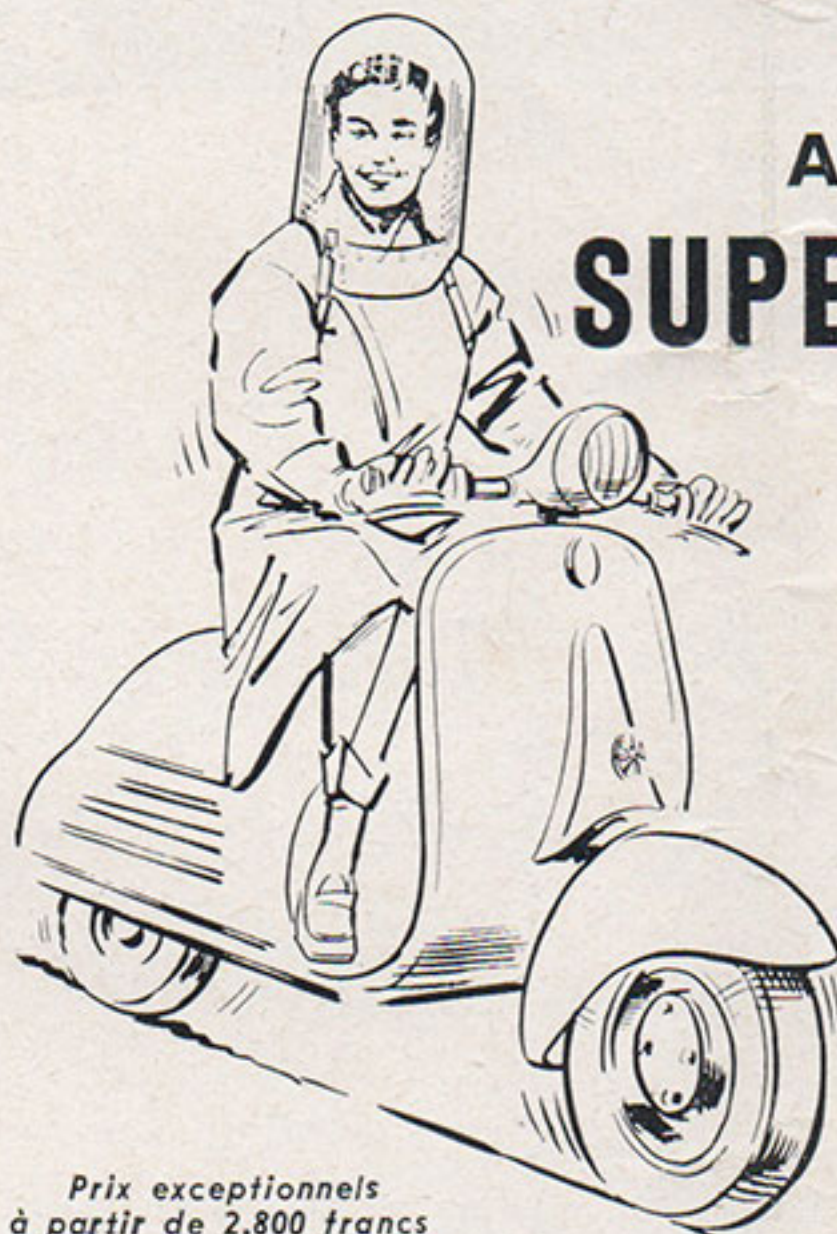
Représentant en mot. cycles, cherche cart. Acc. Région Centre et Sud-Ouest. Faire offre. Revue n° 1509 qui transm.

## EN HIVER, ON N'A PLUS FROID DU TOUT

AVEC UN

## SUPERSCAPHE

10°



Dispositif nouveau en plastique, protège merveilleusement du froid (supplément thermique de 9° à 16° pour la tête) et de la pluie, les piétons, cyclomotoristes et scooteristes. (Types A et B). Type C à fabriquer soi-même.

Prix exceptionnels à partir de 2.800 francs

Ecrire au

## CENTRE DU SUPERSCAPHE

12, rue Chabanais, b. 47, Cy1, Paris (2°)

DOCUMENTATION ILLUSTRÉE SUR DEMANDE

## ON DEMANDE MÉCANICIEN MOTOGISTE 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**

**Roger SCEAUX**  
33, 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.

350 **JAWA 53**, parf. état, entièrement revisée. **HARLEY-DAVIDSON** très belle 90. **PUCH**, 175 cm<sup>3</sup>, 85. **SOLEX 57**, 12. **BUICK 54**, sacrifiée 300. **CANONI**, 28, bd. Carnot, Alger.

A vendre 250 **ZUNDAPP**, type S, année 1957, comme neuve, 180 000 fr. **MA-CHUREY**, 19, rue de Noidans, Vesoul (Hte-Saône).

Part. vend 350 cm<sup>3</sup> culbuté **ROYAL-ENFIELD** à remonter, très bon état. **LABEYRIE**, 34, rue du Cloître, Bordeaux (Gironde).

**N.S.U. MAX 57** impeccable. 650 **B.S.A.** 1954, équip. 180. 16, r. Jules-Guesde, Levallois.

Vends **ARIEL 500 Mono**, luxe, suspension oscillante, carter chaîne secondaire, juin 1956, 12 000 km, à l'état neuf, essai toute distance, crédit possible, urgent, 180 000 fr. **BONNET**, 34, av. Jean-Jaurès, Vaires-s-Marne (S.-et-M.). Tél. 15-30 Chelles.



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

**MARCHAND Frères**

16, rue Danton - LEVALLOIS

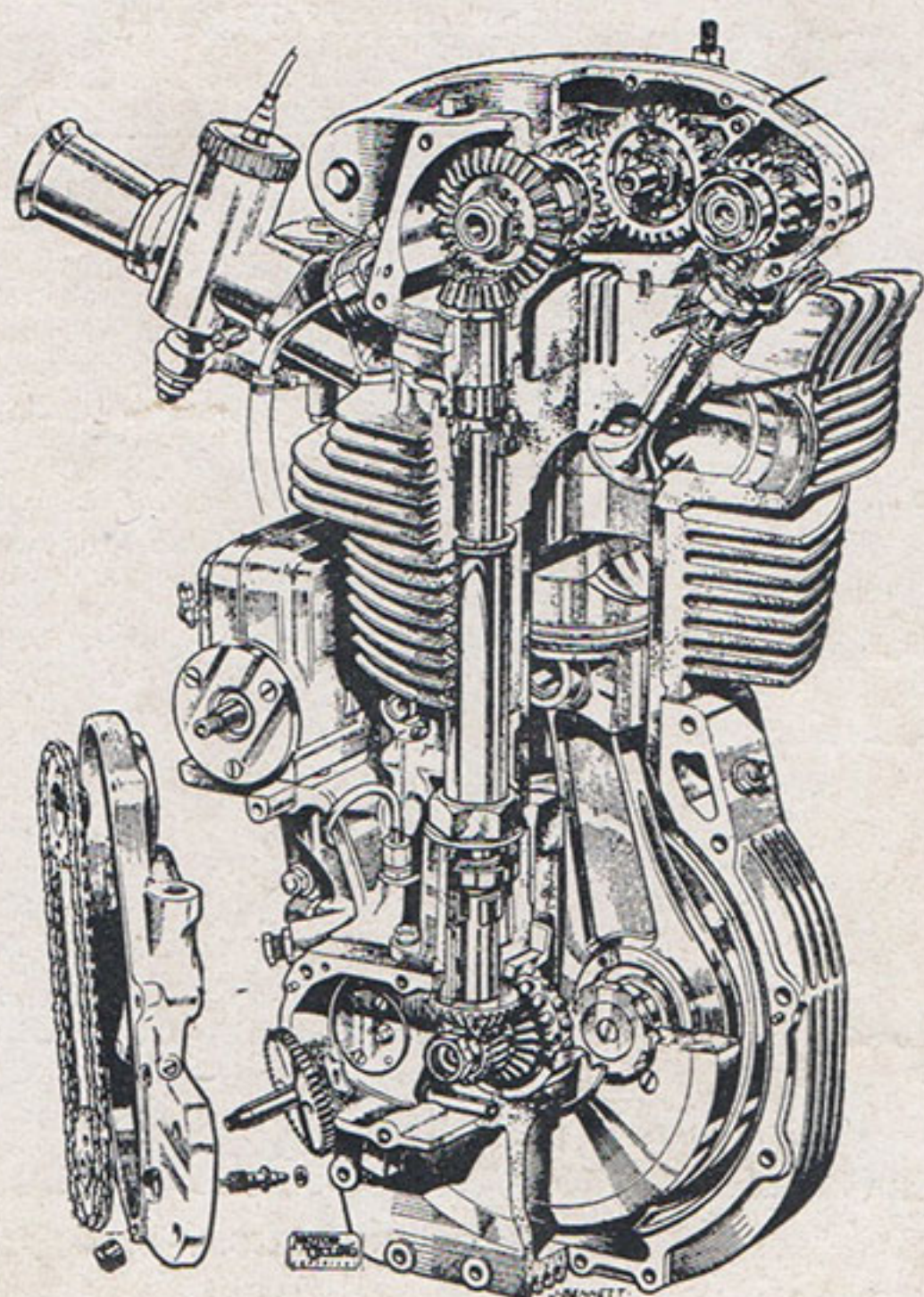
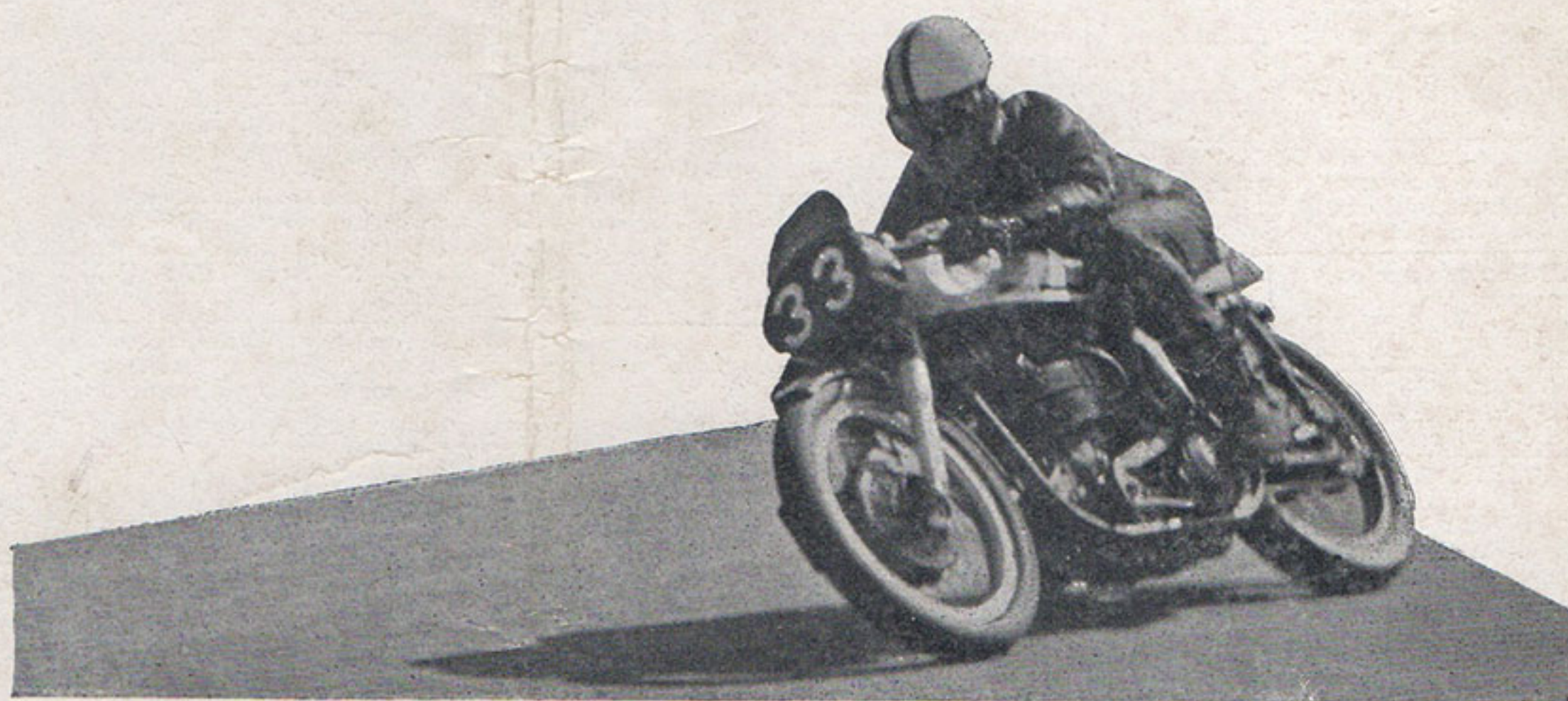
Ne pas confondre, bien noter n° 16, la maison n'a pas de succursale.





TOURISME...

SPORT...



Technique...

**MOTOCYCLES**  
*et Scooters*