

MOTOCYCLES

N° 210 - JUILLET 1959
MENSUEL - 13° ANNÉE
DIR. : MAX ENDERS
ADM. : M. LEGRAS

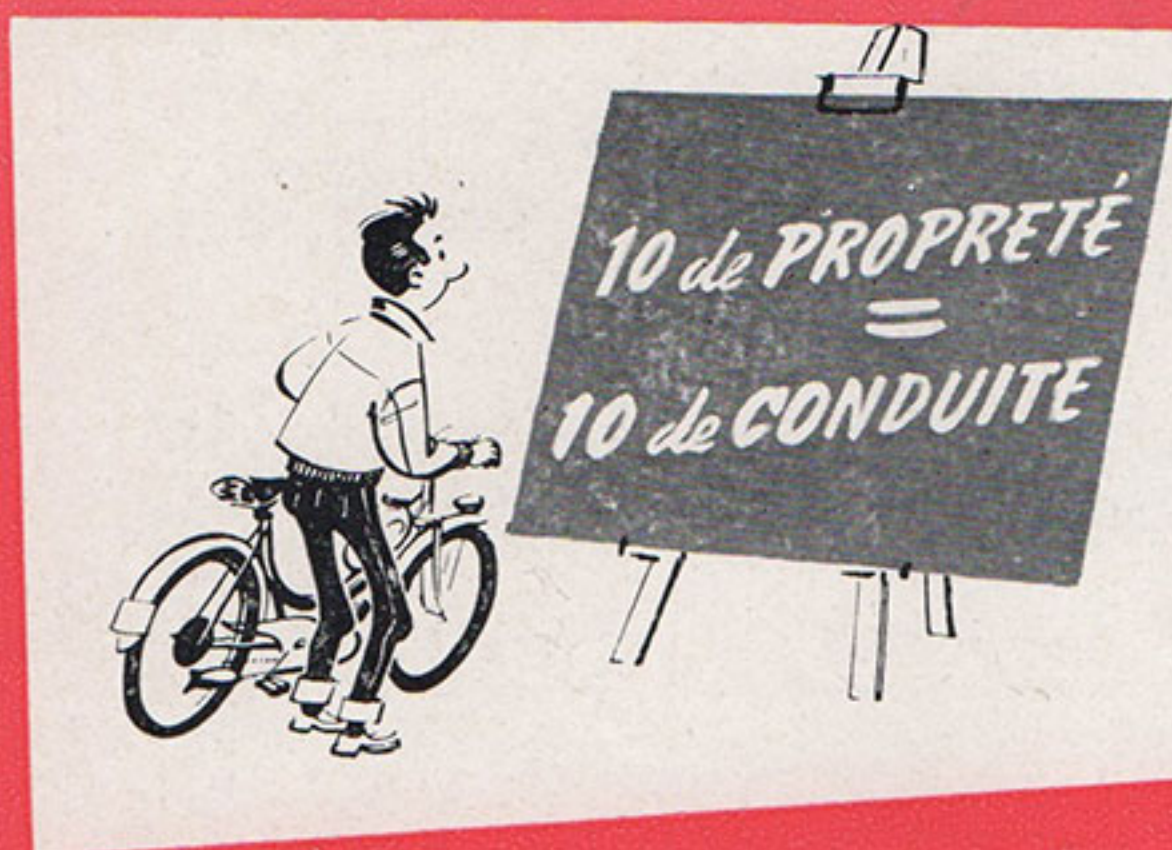
et Scooters

BOL'D'OR 1959



70 FR
SUISSE
1 FR
BELGIQUE
10 FR

**BRIAND-BARGETZI
VAINQUEURS
TOUTES CATÉGORIES**



Un moteur 2 temps **propre**
ne connaît pas les pannes

A la pointe du progrès technique dans les carburants 2 temps, le mélange TOTAL 2 temps, grâce au choix des bases lubrifiantes et des additifs qui le composent, maintiendra votre moteur en parfait état de PROPRETÉ interne.

Le mélange **TOTAL 2 temps** évite calamine, encrassement des bougies, des chambres de combustion, des lumières d'échappement.

Le mélange **TOTAL 2 temps**, dont le film d'huile est fortement adhésif, possède de remarquables propriétés anti-corrosives et anti-usure.

Le mélange **TOTAL 2 temps**, vous évite toute manipulation.

Avec le mélange TOTAL 2 temps, mains PROPRES, moteur PROPRE et neuf.

Si vous préférez préparer vous-même votre mélange, adoptez l'huile **TOTAL 2 temps** qui vous garantit la même protection de votre moteur ; sa complète miscibilité à l'essence vous assure un mélange stable et instantané.



TOTAL
2 temps

Produit de la
COMPAGNIE FRANÇAISE DE RAFFINAGE
La plus importante entreprise française de raffinage

Les bonnes adresses de MOTOCYCLES et Scooters

MOTOBÉCANE

VANVES - SERVICE

1, boul. Brune, Paris-14^e
LEC 50-95

Agent direct
TERROT-PEUGEOT-LAMBRETTA
ARIEL - VELOCETTE

Pièces anglaises - Pièces Terrot
accessoires - réparations
reprise et crédit 3 à 15 mois

MOTO-HALL HABERT

78, avenue des Ternes - PARIS-17^e
TÉLÉPHONE : GALVANI 78-95

LEVALLOIS - MOTOS

AGENCE OFFICIELLE
B.M.W. - B.S.A. - MOTOBÉCANE - TERROT

Grand choix de motos d'occasion,
garantie totale

CRÉDIT - REPRISE

58, rue Aristide-Briand, Levallois-Perret, Per. 19-73

Robert ADNET

Agent et Spécialiste

TERROT - ARIEL - TRIUMPH
TOUS SIDE-CARS

45, cours de Vincennes, 45
PARIS-20^e - DID 12-16

MURIT Jean

AGENCE OFFICIELLE BMW

GRAND CHOIX DE MOTOS
D'OCCASION, GARANTIE TOTALE
CRÉDIT - REPRISE

44, RUE PAUL BARRUEL
LEC. 60-53

OCCASION

A SAISIR



GNOME-RHONE R4, 125 cm³, 3 vitesses
(vélo-moteur de service à Motocycles), en bon
état, prix intéressant à débattre, visible à

MOTOCYCLES

14, rue Brunel - PARIS-17^e

Téléphone : ÉTOile 05-50

RESULTATS IMMEDIATS de l'accord **ALCYON-LUCER**

La nouvelle société au Capital de 116.000.000 de francs
disposant de moyens importants de production



Type 592



Type 593 SA Sport



Vélovap



Triporteur



Triton

S'IMPOSE PARI MI LES "GRANDS"

- ★ par son chiffre de Production
- ★ sa gamme de fabrications
- ★ la densité de ses Agents (France et Union Française)
- ★ son organisation très étudiée

- Hazebrouck - Usines
- Paris - Dépôt
- Marseille - Dépôt

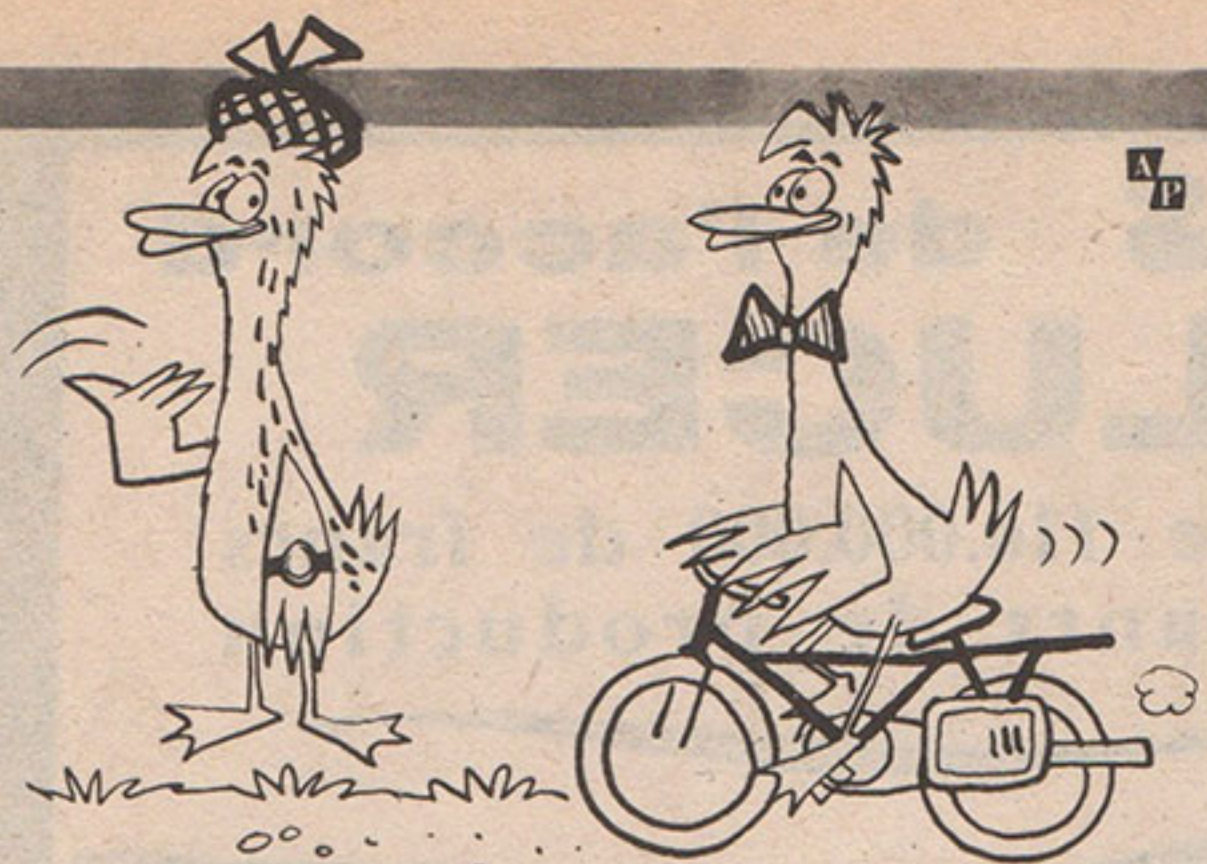
Nous recommandons
exclusivement
l'emploi des huiles

MOTUL
MIX-COURSES

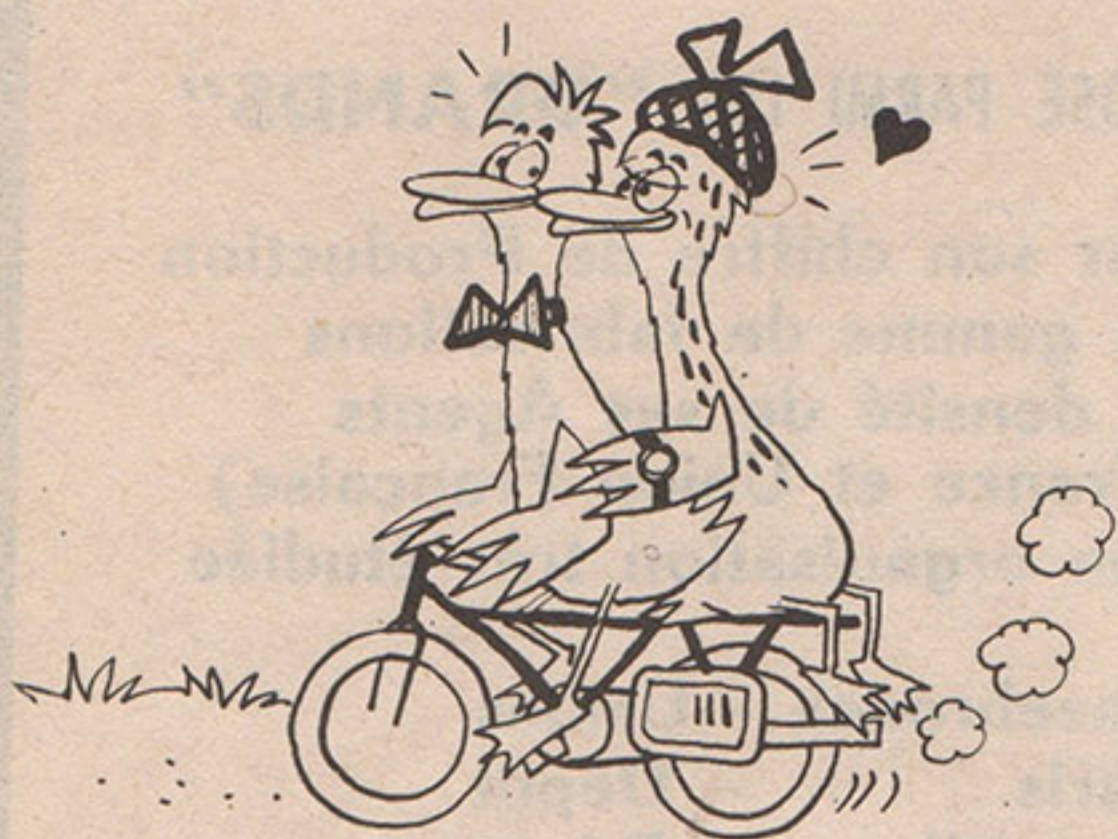
DÉPOT - 81, Av. de la Gde-Armée . PARIS

DÉPOT - 71, Rue Hoche . MARSEILLE

SIÈGE SOCIAL - 18, RUE DE LA SOUS-PRÉFECTURE . HAZEBROUCK . NORD



l'amie canne ...



ma câline ...



aié! calamine ...

... tandis qu'avec

SOLEXINE

Carburant auto-lubrifiant et anti-calamine pour VELOSOLEX et autres 2 Temps...



pas de CALAMINE, pas de bougie encrassée, pas d'usure rapide ni de réparations coûteuses.

En vente partout

ANTI BOUE

Pneu sans souillures
Galet sans bavures

AGENCE OFFICIELLE :

28-30, rue de
Picpus
Tél. NAT 11-75



PARIS
XII^e

TOUTES PIÈCES DÉTACHÉES D'ORIGINE
Embiellage - Réalésage - Échange standard moteurs

PIÈCES BERNARDET

NEUF ET OCCASION

Suspensions NEIMAN et moyeux pour REMORQUES

AUTO-BARBÈS, 22, Rue Léon - PARIS-18^e - MON 94-07

Garagistes,
Mécaniciens,
Réparateurs du 2 roues...

ABONNEZ-VOUS A

LA REVUE DES AGENTS DU 2 ROUES

La revue des professionnels

14, rue Brunel, PARIS-17^e

Un an : 500 F



AGENCE GÉNÉRALE POUR LA FRANCE

Royal Enfield

AGENCE CYCLOMOTEURS " RHONSON " PNEUS METZELER

Réparations - Ventes à crédit - Reprises
Expéditions pièces détachées d'origine
dans toute la FRANCE

Ets P. PSALTY 80, avenue des Ternes - Paris-17^e
Téléphone ÉTOile 55-52

LA COMPÉTITION, TEST DE LA QUALITÉ!

au

BOL D'OR 1959

31^e SUCCÈS TOTAL

des chaînes BRAMPTON et RENOLD

500 cm³:

1^{ers} BRIAND-BARGETZI,

avec CHAINE RENOLD

350 cm³:

1^{ers} LETEURE-COSTEDOAT,

avec CHAINE BRAMPTON

250 cm³:

1^{ers} OBERT-PRIGENT,

avec CHAINE BRAMPTON

175 cm³:

1^{ers} COUTURIER-BETTIOL,

avec CHAINE BRAMPTON

125 cm³:

1^{ers} BOURLÈS-TALBOT

avec CHAINE BRAMPTON

CLASSEMENT GÉNÉRAL

TOUTES CATÉGORIES :

1^{ers} BRIAND-

BARGETZI, avec

CHAINE RENOLD

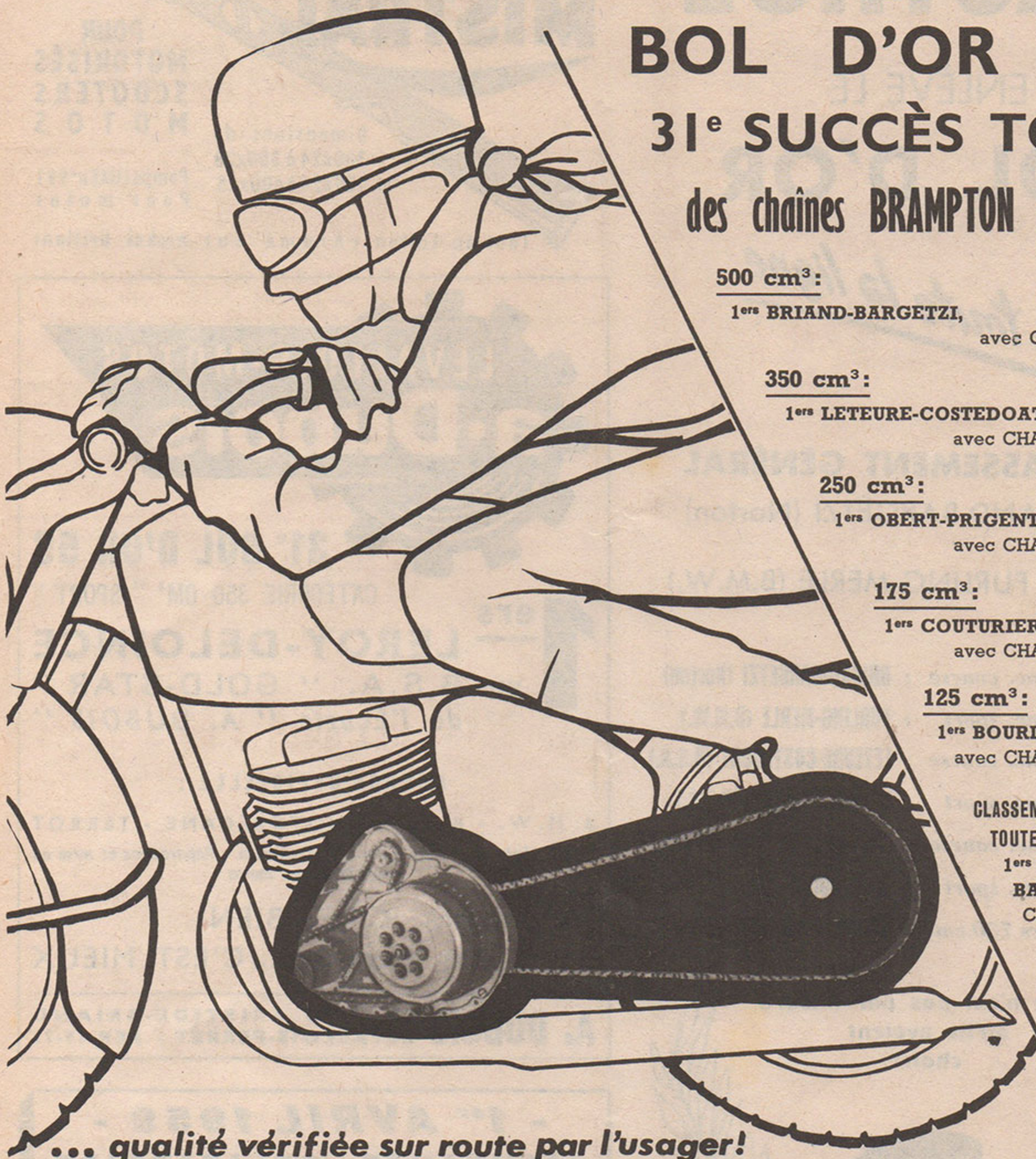
ET LES

CINQ

PREMIERS

avec

CHAINE



... qualité vérifiée sur route par l'usager!

Brampton



LA CHAINE FRANÇAISE QUI TIENT !

CASTROL

ENLÈVE LE
BOL D'OR

Sur toute la ligne

1^{ers} CLASSEMENT GÉNÉRAL
BRIAND-BARGETZI (Norton)

2^{ds} FURLING-MERLE (B.M.W.)

1^{ers}

Cat. 500 cmc. course : BRIAND-BARGETZI (Norton)

Cat. 500 cmc. sport : FURLING-MERLE (B.M.W.)

Cat. 350 cmc. course : LETEURE-COSTEDOAT (B.S.A.)

Cat. 350 cmc. sport : LE ROY-DELOINCE (B.S.A.)

Cat. 175 cmc. course : COUTURIER-BETTIOL (Morini)

Cat. 175 cmc. sport : ESME-ROCCA (Morini)

Cat. sidecars 750 cmc. : SCHNEIDER-MURIT (B.M.W.)

Et ce n'est pas par hasard
qu'ils avaient
choisi



L'HUILE PAR EXCELLENCE

POMPES MISTRAL



POUR
MOTORIZÉS
SCOOTERS
MOTOS

Dimensions de
300x24 à 300x28
et 400x24 à 400x28

Pompe LUXE n° 991
Pour motos

Tout en laiton chromé sur nickel brillant



31^e BOL D'OR 59

CATÉGORIE 350 CM³ "SPORT"

1^{ers}

LEROY-DELOINCE

sur B.S.A. "GOLD-STAR"
de l'Écurie "A. DUBOIS"

AGENCE OFFICIELLE :

B. M. W. - B. S. A. - MOTOBÉCANE - TERROT
Grand choix de motos neuves et d'occasion - Réparations et mise au
point de toutes motos

bon vendeur... C'EST BIEN

bon mécanicien... C'EST MIEUX

A. DUBOIS 58, RUE ARISTIDE-BRIAND
LEVALLOIS-PERRET - PER 19-73

- 1^{er} AVRIL 1959 -

**ASSURANCE OBLIGATOIRE
DES VÉHICULES 2 ROUES MOTORISÉS**

*
ASSURANCES TEMPORAIRES
6 MOIS - 3 MOIS - 1 MOIS

*
Pour bénéficier des meilleures conditions adhérez à :

L'AMICALE DES DEUX ROUES

77, rue Saint-Lazare - PARIS-9^e

Pour tous renseignements, venez nous voir, écrivez ou téléphonez TRI 53-45



En 1959

Déjà plus de **95 VICTOIRES**

dont

12 à la COTE LAPIZE

5 aux 2 HEURES DE MONTLHÉRY

et

9 catégories sur 12

au 31° BOL D'OR

Avec les Champions : FURLING - MERLE - LETEURE
COSTREDOAT - LEROY - DELOINCE - PIERRE - RITTAUD - OBERT
PRIGENT - COUTURIER - BETTIOL - ESME - ROCA - LEGUELLEC
CAEKEBEKE - BOURLES - TALBOT - GROLLET - GALLARD

Sur B.M.W. - B.S.A. - MORINI - N.S.U.
PUCH - RUMI - TRIUMPH, etc.

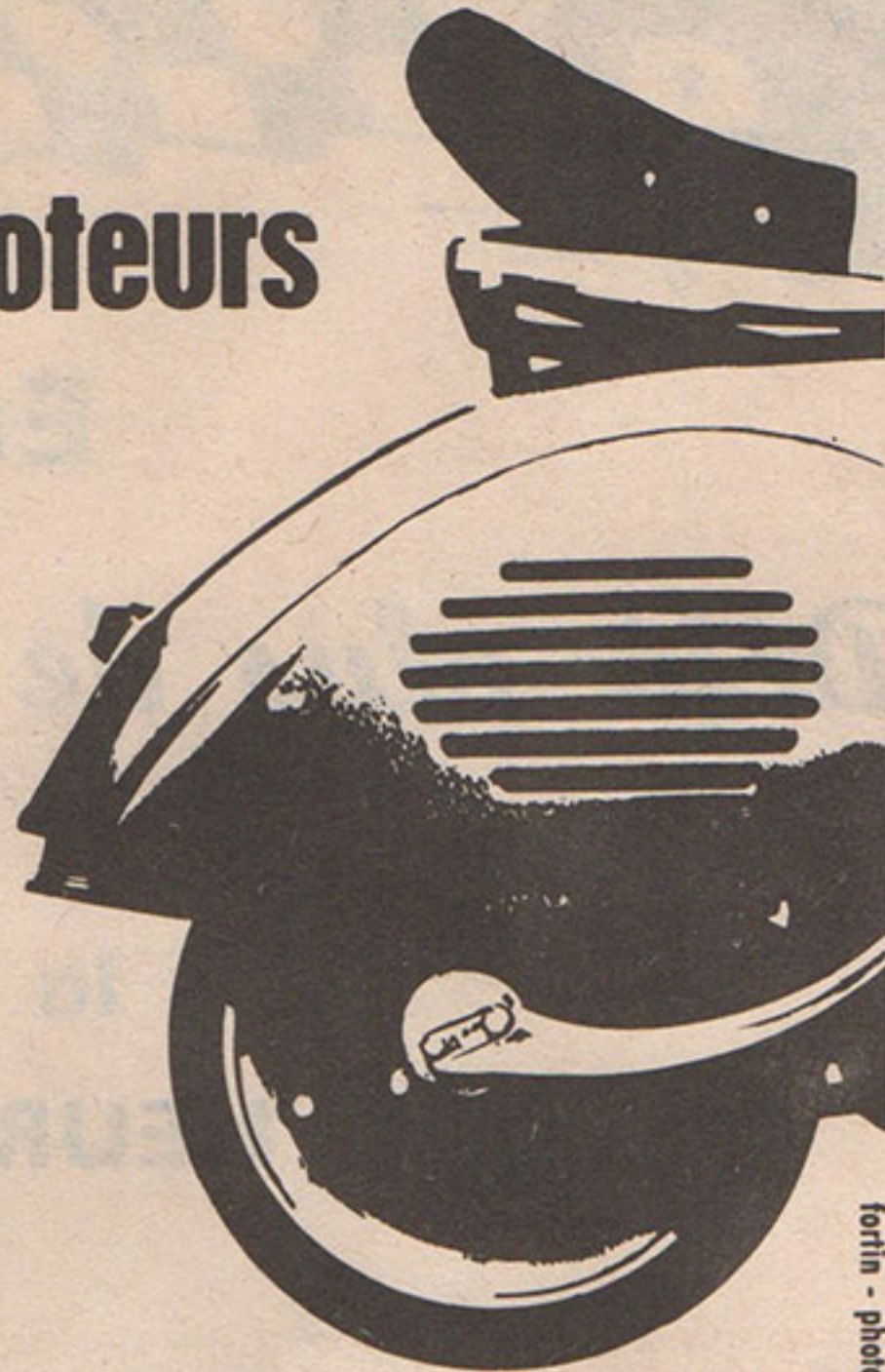
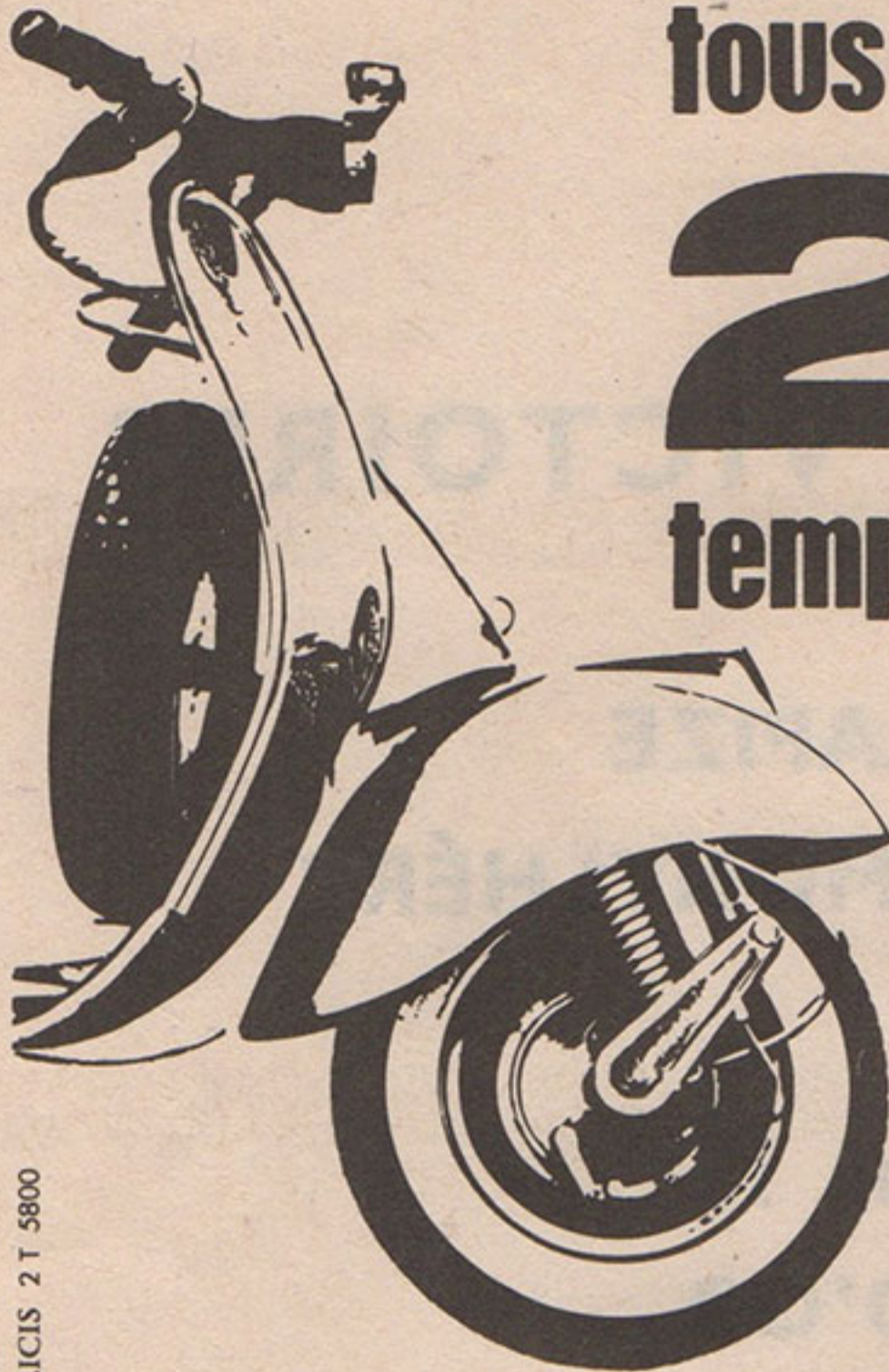
avec la **BOUGIE**

MARCHAL



Plus de km, en moins de temps, avec moins d'essence.

pour
tous les moteurs
2
temps



PUBLICIS 2 T 5800

fortin - photo coquin

**la nouvelle
huile Shell 2 T
est encore
améliorée**

Ses qualités nouvelles,
sa viscosité
parfaitement adaptée
aux besoins
des moteurs 2 temps
suppriment le grippage
et l'usure.

De plus,
sa miscibilité totale
lui permet de réaliser
avec l'essence
un mélange intime,
homogène et stable.
Pour votre moteur,
c'est une sécurité absolue
dès le départ.

**la plus sûre
pour tous les véhicules
à moteur 2 temps.**





A U S O M M A I R E :

★ <i>Derrière le compte-tours</i>	11	★ <i>Programme Rhonson</i>	22
★ <i>La cote des experts</i> .	14	★ <i>Moto-ball</i>	24
★ <i>4 semaines de cross</i> .	15	★ <i>G. P. de France</i>	25
★ <i>Essai 250 Royal Enfield Sport</i>	17	★ <i>Trophées B. P. Dunlop</i>	28
		★ <i>Le Bol d'Or</i>	31

13^e ANNÉE

N° 210

JUILLET 1959

MOTOCYCLES

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

Le Flambeau

Encore une victoire, et une belle, au palmarès de l'équipe *Motocycles et Scooters* : Bol d'or 1959. Premier toutes catégories, record général battu : le duo Briand-Bargetzi sur 500 Norton.

Briand, vous le connaissez ; il renouvelé cette année les exploits antérieurs accomplis, en relais avec Lefèvre, crack numéro un de l'écurie Garreau-Norton et huit fois vainqueur du Bol d'or.

Bargetzi, vous le connaissez aussi ; c'est notre spécialiste des essais et du sport dont la signature vous est devenue familière dans nos pages.

Voilà donc qu'après les Nebout, Court, Niederman, autres champions qui furent de nos collaborateurs attitrés, Bargetzi, déjà victorieux et recordman aux " 2 heures de Montlhéry " et au " Trophée B. P. Dunlop ", aussi maître de son guidon que de sa plume, reprend le sportif flambeau dont *Motocycles et Scooters* entretient la flamme.

Chez nous, pas de slogans fumeux et vides de sens, mais des actes positifs, tangibles, probants.

Est-il besoin de conclure ?

Max Enders

MMOCHES

Schob

POUR REMPLACER LES CLOUS DES PASSAGES PROTÉGÉS



On essaie actuellement en Algérie pour la signalisation routière des bandes de plastiques adhérent au sol, d'entretien facile et plus visibles que les clous. Ce nouveau procédé serait bien accueilli des motocyclistes car ces maudits clous bombés, qu'on ne peut toujours éviter, provoquent par temps humide des amorces de dérapage et parfois des bûches qui peuvent avoir des conséquences fâcheuses.

L'ANTIPARASITAGE



L'antiparasitage des véhicules automobiles vient d'être déclaré obligatoire pour protéger les émissions de la radio et de la télévision. Contre cela rien à dire; un motard en pantoufles qui écoute son émission préférée, sera le premier à râler contre le véhicule qui trouble son poste. Mais où l'affaire se corse, c'est que, paraît-il, ce sont les volants magnétiques de nos deux-roues qui ont sur la saine propagation des ondes la plus néfaste influence.

Attendons-nous donc à une nouvelle offensive contre nos modestes machines; on les accusera, après avoir fait du bruit dans les rues, d'aller casser les oreilles jusqu'à domicile.

Ne nous affolons pas, nous en avons vu, ou entendu, bien d'autres.

TÊTE ET QUEUE



La Préfecture de Police, nous l'avons annoncé en son temps, a ouvert un nouveau concours de silencieux.

Or, les résultats sont publiés « par ordre alphabétique », si bien qu'un de nos plus grands spécialistes en la matière, Wilman, qui a remporté la palme, non seulement en France, mais dans maints concours internationaux, va se trouver cité, non pas en fonction de son classement, mais en raison du « W » par lequel débute son nom, et sa marque.

Qu'à cela ne tienne! Quand les résultats seront publiés, il n'y aura qu'à les lire à l'envers pour connaître le premier lauréat.

UNE NOUVELLE B.M.W.

Les usines B.M.W. ont annoncé, pour l'automne prochain, la sortie d'un coupé sport de 700 cm³ à moteur deux cylindres refroidissement par air. Cette voiturette rapide serait vendue dans son pays 5 000 à 5 500 DM., ce qui serait, pour une voiturette auréolée du prestige de cette marque, un prix vraiment compétitif.

PRODUCTION D'AVRIL

Les cyclomoteurs, depuis janvier 1959, remontent le courant : 90 950 en avril, contre 82 053 en mars, 69 392 en février et 62 459 en janvier. Par contre, les vélomoteurs ne progressent pas : 1 474, mais les scooters remontent sensiblement avec 3 500 jusqu'à 125 cm³ et 287 de plus de 125 cm³. Les motos restent stationnaires : 229 en 175 cm³; 1 en 250 cm³; 25 en 350 cm³.

La production globale pour avril est donc de 96 466 machines.

Les quatre premiers mois de l'année donnent : 304 854 cyclomoteurs, 6 885 vélomoteurs, 8 933 scooters et 1 325 motos.

A COURBEVOIE UN MAIRE MOTOCYCLISTE

Aux dernières élections municipales, M. Charles Deprez a été élu maire de Courbevoie.

Or, M. Deprez est des nôtres; il dirige en effet la maison qui porte son nom et qui, fondée il y a une cinquantaine d'années, a longtemps fabriqué des cycles avant de représenter dans sa région les grandes marques de motos.

M. Deprez est un fervent motocycliste, dont nous avons eu d'ailleurs l'occasion de parler ici à la suite de son ascension de l'Alpe-d'Huez en compagnie de notre reporter Nebout, sur un scooter Manurhin.

Vive M. le Maire, à qui nous adressons nos plus sincères compliments.

DU NOUVEAU DANS LA PROTECTION DES MAINS CONTRE LE FROID

Le problème de la protection des mains des usagers des 2 roues a été bien souvent étudié, mais jusqu'à présent, peu de solutions ont été retenues comme valables. Précisément, le protège-mains Promain réunit un ensemble de solutions qui permettent d'améliorer à la fois confort et sécurité.

Du point de vue protection des mains, Promain, fabriqué en matière plastique souple et incassable (il bénéficie d'une garantie de cinq ans), assure la protection totale des mains par mauvais temps, évitant non seulement « l'onglée » bien connue des usagers des deux roues, mais aussi les « mains mouillées », sensation si désagréable lorsqu'il pleut.

En outre, en hiver, Promain protège le mécanisme des leviers de commandes du guidon, du givrage.

Sur le plan sécurité, Promain joue également un rôle efficace car il est équipé de deux clignotants indiquant les changements de direction. Grâce à ce dispositif, il assure une sécurité totale, de jour comme de nuit, en permettant de signaler les changements de direction sans lâcher le guidon.

Enfin, sa présentation en matière plastique de teinte blanche en fait un véritable « point de repérage » visible la nuit.

AUX DOUZE HEURES D'HOCKENHEIM, LES « B.M.W. » SONT CETTE ANNÉE ENCORE LES VOITURETTES LES PLUS ECONOMIQUES

Les Douze Heures d'Hockenheim revêtent une importance toute particulière dans ce genre d'épreuves, puisque pour le classement il n'est pas seulement tenu compte de la moyenne réalisée, la consommation entre, elle aussi, en ligne de compte.

De toutes les catégories engagées c'est une B.M.W. Isetta, victorieuse d'ailleurs dans la classe des véhicules jusqu'à 400 cm³, qui, sur le plan consommation, s'est révélée en outre la voiturette la plus économique. En effet, pendant les 12 heures, elle a réalisé une moyenne horaire de 84,6 km/h en ne consommant que 3,82 l aux 100 km.

En catégorie des 400 à 700 cm³ là c'est encore une B.M.W. 600 qui se classe première, à la moyenne de 95,65 km/h et avec une consommation de 4,82 l aux 100 km.

Pour ces performances, les B.M.W. victorieuses étaient alimentées en carburant Caltex

NOUVELLES VICTOIRES TERROT

Courant mai, Terrot a encore collectionné les victoires :

Course de côte de Saint-Antonin, 1^{re} et 2^e en 175; meilleur temps toutes catégories.

Course de côte de la Gineste, 1^{re}, 2^e et 3^e.

Course de côte du Val de Cuech, 1^{re}, 2^e et 3^e.

Ces épreuves ont été remportées par l'équipe de clients-coureurs de M. Gaillardet, agent de la marque à Marseille, MM. Chevalier, Giraud et Gaillardot (dans l'ordre de leur classement).

Cette équipe remporte en outre pour Terrot le Trophée de Provence de la Montagne dans les catégories 175 cm³, sport et course.

Dans ce même mois, Terrot a triomphé au circuit de vitesse des quais d'Alger en 175 sport, à la course de côte Bouzaréah.

Egalement victoires à Liège-Monaco-Spa de trois Terrot, bouclant les 2 900 km sans pénalisation.

AU T.C.F. DEUX HAUTES DISTINCTIONS



Nous avons appris avec une grande satisfaction, la promotion au grade de commandeur de la Légion d'honneur de M. André Defert.

Président du Touring Club de France depuis 1952 et président de l'Union nationale des Associations

de tourisme, M. André Defert s'est dévoué au tourisme français avec clairvoyance.

M. Defert fait également partie du Conseil Supérieur du Tourisme et assume la vice-présidence de l'Alliance internationale du Tourisme et est membre du Comité directeur de l'Organisation Mondiale de l'Automobile.

Egalement dans la même promotion, nous relevons au grade d'officier de la Légion d'honneur le nom de M. Eyrolles, qui est vice-président du Touring-Club de France dont nous avons eu l'occasion de signaler, entre autres, la brillante participation à la quatrième semaine internationale d'étude de la technique de la circulation routière au cours de laquelle il a pris une part active à l'étude des problèmes relatifs à la circulation des deux-roues.

Nous adressons à MM. Defert et Eyrolles nos très sincères compliments.

FORMATION PROFESSIONNELLE



Le Centre d'apprentissage d'Argenteuil nous informe que les épreuves du Certificat d'Aptitude Professionnelle pour les mécaniciens en cycle et motocycle se sont déroulées, pour la région parisienne, les 15 et 16 juin derniers.

Les candidats devaient, pour s'y présenter, justifier d'une formation complète en atelier ou en école professionnelle ou être déjà de jeunes ouvriers de la profession.

En outre, la direction du Centre d'Apprentissage d'Argenteuil rappelle aux jeunes gens désireux d'apprendre le métier de mécanicien en cycle ou motocycle qu'ils peuvent se renseigner sur les conditions d'admission aux cours, auprès de la Formation Professionnelle de l'Automobile et du Cycle, 22, rue Cognacq-Jay, Paris, 7^e.

A PROPOS DE L'ASSURANCE AUTO OBLIGATOIRE

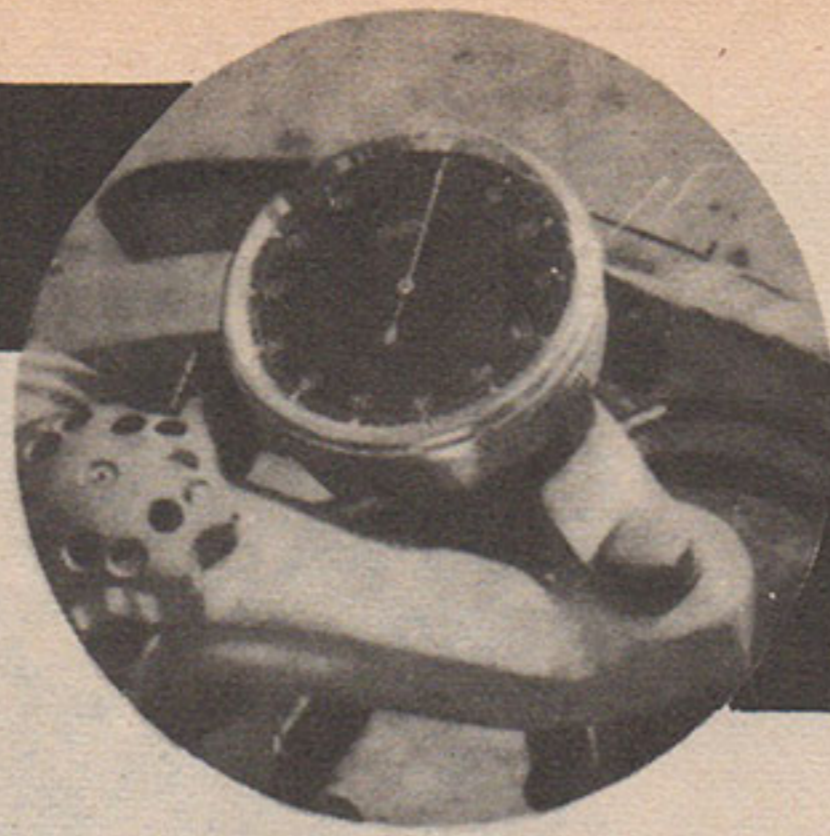
Le Touring-Club de France communique :



Malgré les précisions données un peu partout sur les nouvelles prescriptions légales concernant l'obligation d'assurance pour les véhicules automobiles, il semble que beaucoup de cyclomotoristes n'ont pas bien compris que cette obligation s'étendait aux moins de 50 cm³ au même titre qu'à tous les autres véhicules à moteur.

En dépit des facilités que se sont efforcés de leur donner aussi bien le Touring-Club que de nombreux agents de constructeurs, on note, en effet, dans cette catégorie d'usagers, un nombre d'assurés nouveaux très inférieur au chiffre que donnaient à penser les statistiques et déjà les journaux ont annoncé les premières sanctions qui sont sévères.

derrière



le compte-tours

Si le sinueux circuit de Clermont-Ferrand fut le lever de rideau du Championnat du Monde de vitesse il servit également de scène au deuxième acte du Championnat de France de la catégorie internationale, faisant suite ainsi à Bourg-en-Bresse; deuxième acte pour les seules catégories 350, 500 cm³ et sidecars.

En 350 cm³, Collot avec ses 8 points obtenus à Bourg et 8 autres à Clermont semble bien parti pour conserver son titre de champion. Insermini, deuxième français dans ces deux courses additionne 12 points démontrant ainsi que lorsqu'il veut et que sa machine tient, il demeure le plus redoutable adversaire de Collot. Quoique distancé avec ses 7 points, De Polo peut très bien, il nous l'a montré l'année dernière, en faisant preuve de beaucoup de mordant, effectuer un retour. Ces trois hommes ont déjà pris les meilleures places et il semble peu probable qu'un autre coureur vienne se mêler à leur explication. Le titre n'est pas pour autant acquis pour Collot, les quatre meilleurs classements étant retenus. Soit toutes les épreuves organisées pour les 350 cm³ (Bourg, Clermont, Moulins et Obernai). Bayle paraît assez peu en forme en ce début de saison et ne totalisant que 4 points décrochés à Clermont, un retour sur deux épreuves est impossible.

Nous retrouvons à l'exception de Ligier et de Maubert les mêmes hommes dans la catégorie 500 cm³. Ligier dont nous avons constaté les progrès l'an passé et notamment à Pau est pour l'instant en tête du classement provisoire. Classement mérité qui traduit bien les efforts que fait depuis deux ans l'ancien rugbyman et qui, avec sa nouvelle Norton, trouve une juste récompense après les nombreuses casses des années précédentes. L'ascension de Ligier rompt la monotonie des championnats des catégories grosses cylindrées provoquée par le manque de relève. Aussi c'est avec satisfaction que nous voyons Ligier pénétrer sur le terrain des Collot, Insermini, Bayle, etc., qui semblait être un véritable fief. N'allez pas croire que nous donnons à cent contre un Ligier comme Champion de France mais sa position d'actuel leader avec 14 points va provoquer une réaction de De Polo (9 points), de Collot (8 pts), de Bayle (4 pts) qui pimentera ce championnat. Après son entrée chez les inters à Bourg, sanctionnée par une chute qui lui ôta tout espoir de marquer un point Maubert aurait très bien pu être à tout jamais découragé. Il persévéra et obtint 4 points à Clermont, ce qui n'est pas si mal pour un début.

Situation sans équivoque chez les sidecaristes où les deux B.M. Wistes de l'écurie Jean Murit Rogliardo, et Duhem ont dominé les deux premières manches de ce championnat. Voici l'exemple d'une relève que nous aimerions constater dans les autres catégories. Encore considérés comme des outsiders peu inquiétants il y a seulement deux ans, Rogliardo et Duhem sont devenus nos meilleurs sidecaristes totalisant respectivement 16 et 12 points. Derrière, Beauvais suit avec 8 points et bien que dominant les autres Français, il conserve, malgré la disparition de Drion et le retrait de Murit, son rang de troisième qu'il possédait lorsqu'il courait à leurs côtés.

Depuis Bourg, aucune autre course internationale pour 175 ou 250 cm³ n'a été organisée, et c'est nous l'avons déjà dit dans les courses nationales, que les inters disputeront leur titre en petites cylindrées. L'épreuve nationale réservée aux 175 cm³ course du circuit des quais à Alger modifie donc le classement de ce championnat, mais nous insistons sur le caractère officieux de ce dernier car nous n'avons

pu nous assurer que six coureurs avaient bien pris le départ de cette course; condition indispensable pour rendre l'épreuve valable. Jacquier-Bret ayant enlevé la victoire marquerait 8 points qui s'ajoutant aux quatre de Bourg le porteraient en tête devant Onda. Le classement de cette épreuve est le suivant: 1^{er} Jacquier-Bret (Mondial), 8 points; 2^e Foccardi (M.V.), 6 points; 3^e Fracès (Parilla); 4^e Barone (M.V.), 3 points.

5^e Bayle (Norton), 4 points; 6^e Bouillard (Norton), 2 points; 7^e Touzalin (Norton), 1 point; 8^e Barone (M.V.), 1 point.

500 cm³

1^{er} Ligier (Norton), 14 points; 2^e De Polo (Norton), 9 points; 3^e Collot (Norton), 8 points; 4^e Montagne (Norton), 5 points; 5^e Bayle (Norton), 4 points; Maubert (Norton), 4 points; 7^e Bouillard (Norton), 2 points.



Ligier actuellement en tête du classement provisoire du championnat de France 500 cm³ s'est révélé comme un adversaire des plus redoutables depuis qu'il dispose d'une Manx 59.



Cette année encore, le titre ne semble pas devoir échapper à Collot dans la catégorie 350 cm³.

CLASSEMENT PROVISOIRE DU CHAMPIONNAT DE FRANCE INTERNATIONAL

175 cm³.

1^{er} Jacquier-Bret (Mondial), 12 points; 2^e Onda (Paton), 8 points; 3^e Burggraf (M.V.), 6 points; C. Foccardi (M.V.), 6 points; 5^e Barone (M.V.), 4 points; 6^e Sfacos (M.V.), 3 points; 7^e Savoye (M.V.), 2 points.

250 cm³

1^{er} Barone (M.V.), 8 points; 2^e Guérin (Guzzi), 6 points; 3^e Savoye (Mondial), 4 points.

350 cm³.

1^{er} Collot (Norton), 16 points; 2^e Insermini (Norton), 12 points; 3^e De Polo (Norton), 7 points; 4^e Montagne (Norton), 5 points;

Sidecars.

1^{er} Rogliardo (B.M.W.), 16 points; 2^e Duhem (B.M.W.), 12 points; 3^e Beauvais (Norton), 8 points; 4^e Claisse (Norton), 3 points; Verd (Norton), 3 points; 6^e Fourcade (Norton), 2 points; Moulin (Norton), 2 points; 8^e Escoubas (Norton), 1 point.

Classement établi après les courses pour 250, 350, 500 cm³ et sidecars de Bourg et de Clermont et après celles de Bourg et d'Alger pour les 175 cm³.

Assister à des épreuves internationales comme celles de Bourg ou de Clermont offre plus d'un intérêt. Bien entendu, il y a les courses les machines, les nouveautés techniques (assez rares cette année), mais il y a aussi tout ce qui se raconte dans le parc des coureurs et croyez nous, on en apprend dans le « Paddock » qui n'est somme toute que les coulisses de la scène du sport motocycliste.

Ainsi nous avons entendu parler du Champion du Monde des 250 cm³ de 1957. Pas question

pour Sandford de revenir à la course surtout depuis qu'il est devenu un heureux papa.

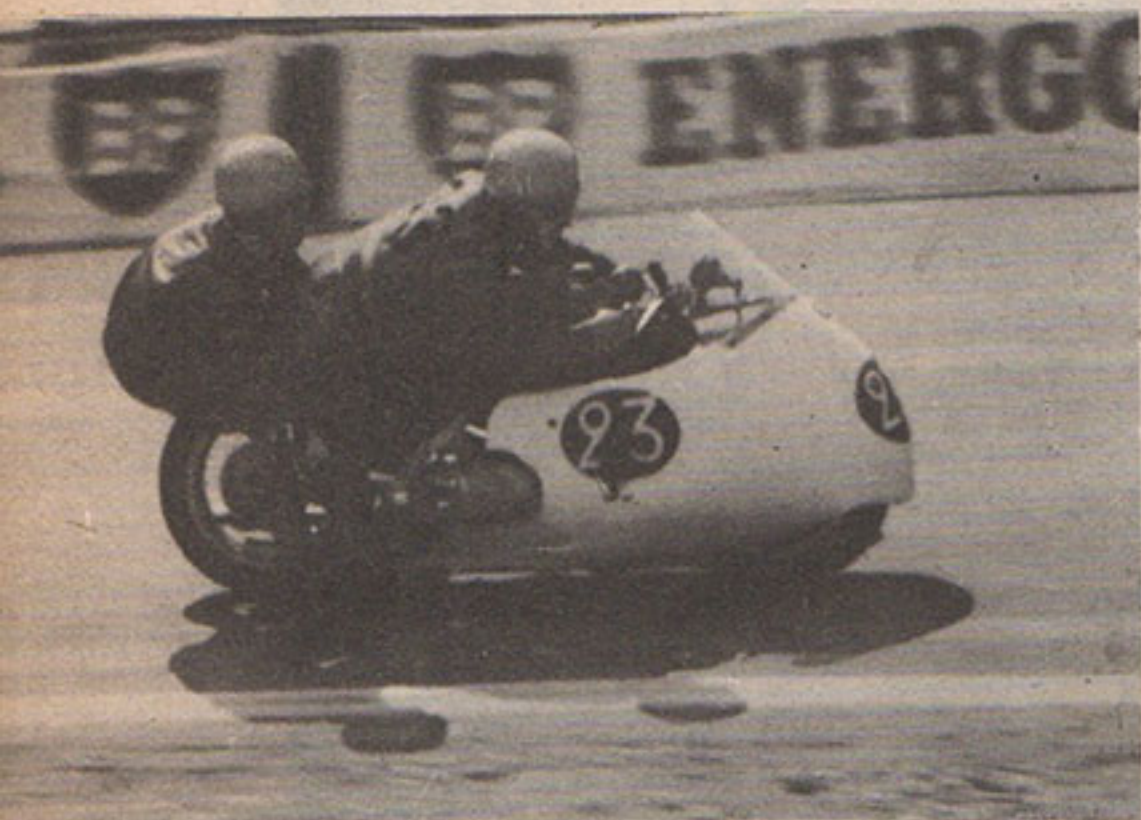
Il y a longtemps qu'un tel événement est arrivé à Pagani, directeur de course de la M.V., tellement longtemps que Pagani cherche un moteur de Manx pour son fils, qui est maintenant en âge de courir.

En peu de temps, les carénages Peel ont conquis les privés. Après avoir sorti un nouveau modèle cet hiver la marque anglaise commercialise maintenant un autre type qui se distingue des précédents en enfermant le guidon.

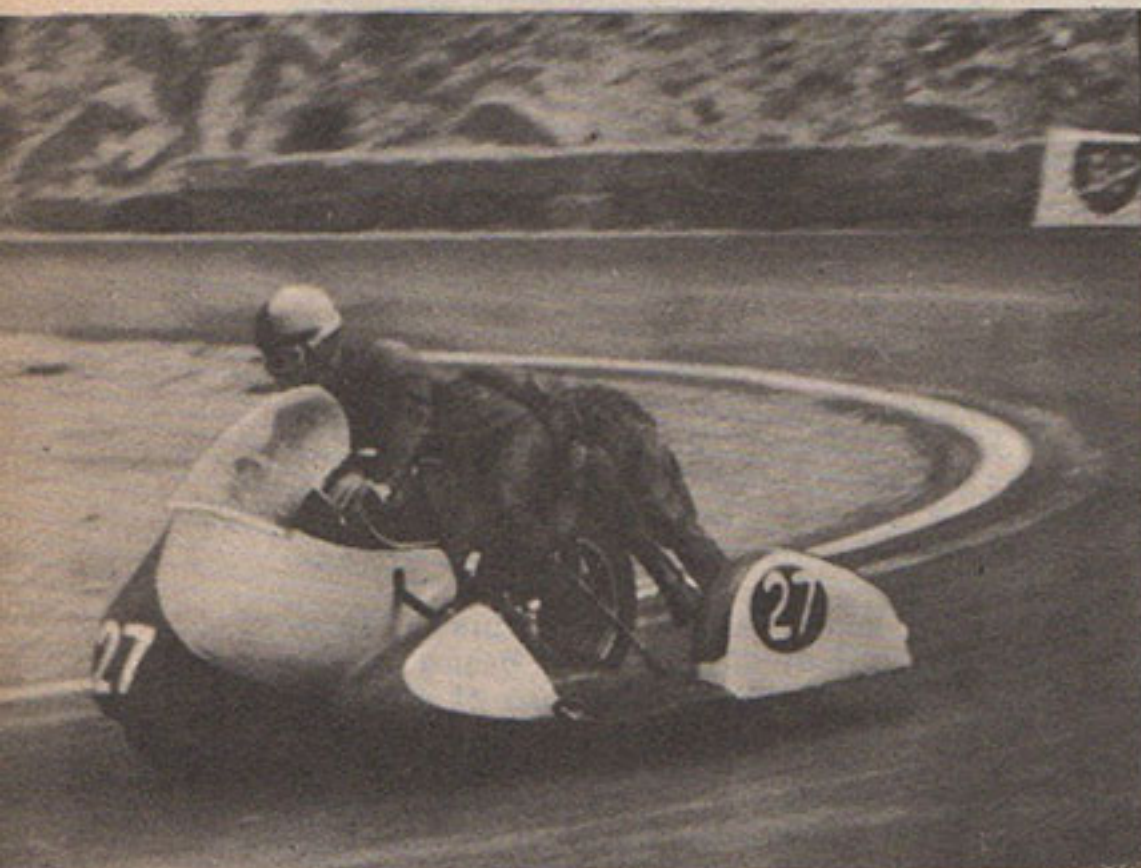
Bien que nous ne l'ayons pas encore vu en France, Ken Kavanagh est revenu à la moto et a même déjà remporté une première victoire au Grand Prix de Finlande en 125 cm³ sur une Ducati. A Helsinki, Ferbrache donna une autre victoire à la Matchless G 50 et s'imposa également en 350 cm³. La course des sidecars fut gagnée par Strub devant Fath, tous deux sur B.M.W. Il y a un an, Drion avait mis la France à l'honneur dans ce Grand Prix. Ce fait est devenu tellement rare que nous n'avons pu nous empêcher de le rappeler.

La Suisse serait-elle devenue une pépinière de sidecaristes de talent ? Il y eut Haldemann, puis Strub, ensuite Camathias fit son apparition et l'année dernière c'est Scheiddegger qui entre en scène et gagne à Caen. En un temps éclair, il se hisse au tout premier rang, car sa performance de Clermont ne tient pas du hasard. Il cumule déjà cette saison, les victoires au Grand Prix d'Espagne, au Grand Prix d'Autriche et à Zandvoort.

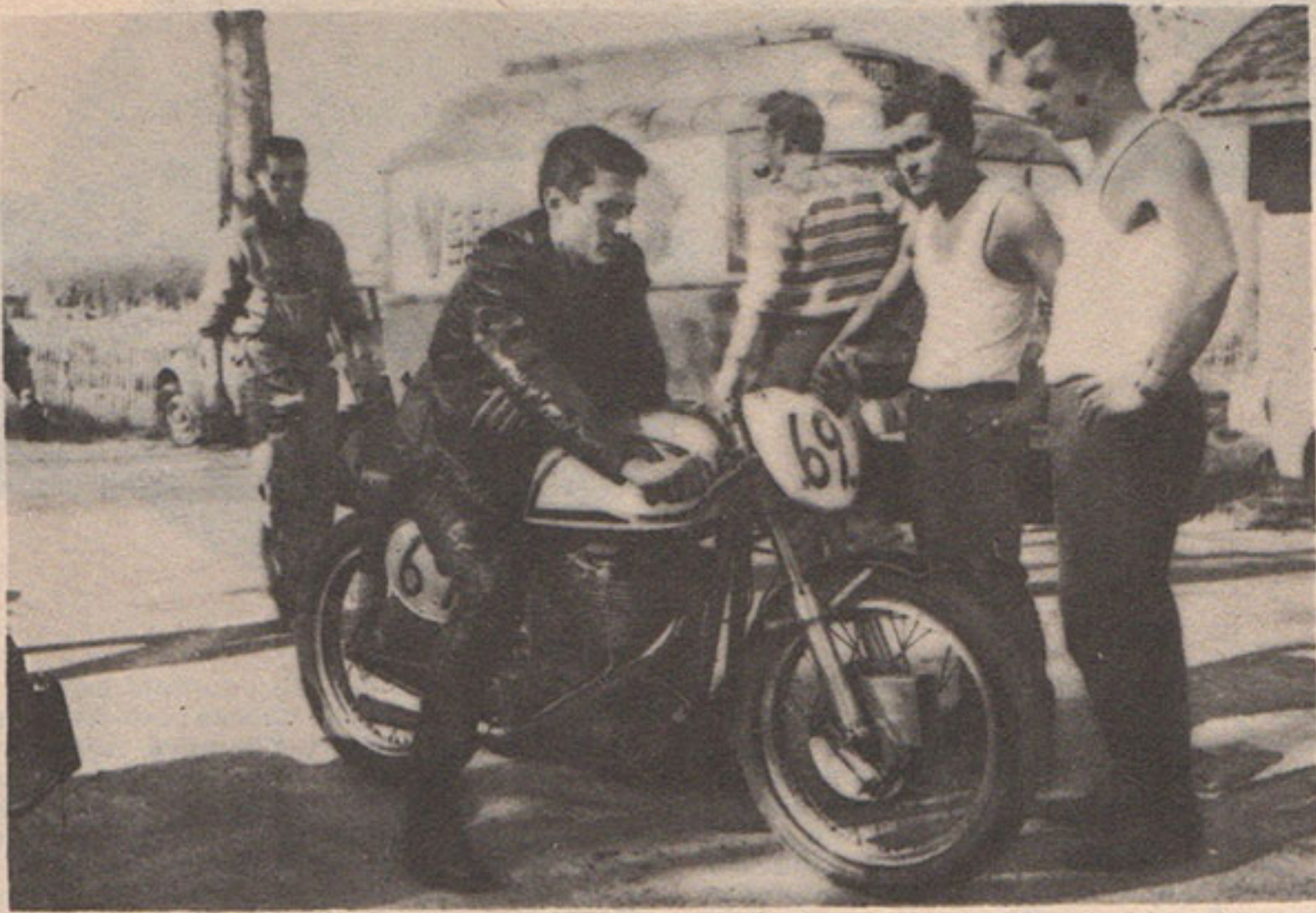
Grand, blond, Scheiddegger n'a pas attendu 1959 pour récolter ses premiers lauriers, puisqu'il fut précédemment champion de grass-track, catégorie sidecar de son pays.



La relève semble assurée chez les sidecaristes avec Rogliardo (ci-dessus) et Duhem (ci-dessous) qui disposent tous deux d'un matériel de classe.



Il est confirmé que Taveri est passé au service de M.Z. Spinnler, un autre Suisse fait de plus en plus parler de lui depuis qu'il se classa deuxième sur une 125 cm³ Ducati, derrière Hailwood mais devant Webster et Maddrick à Silverstone.



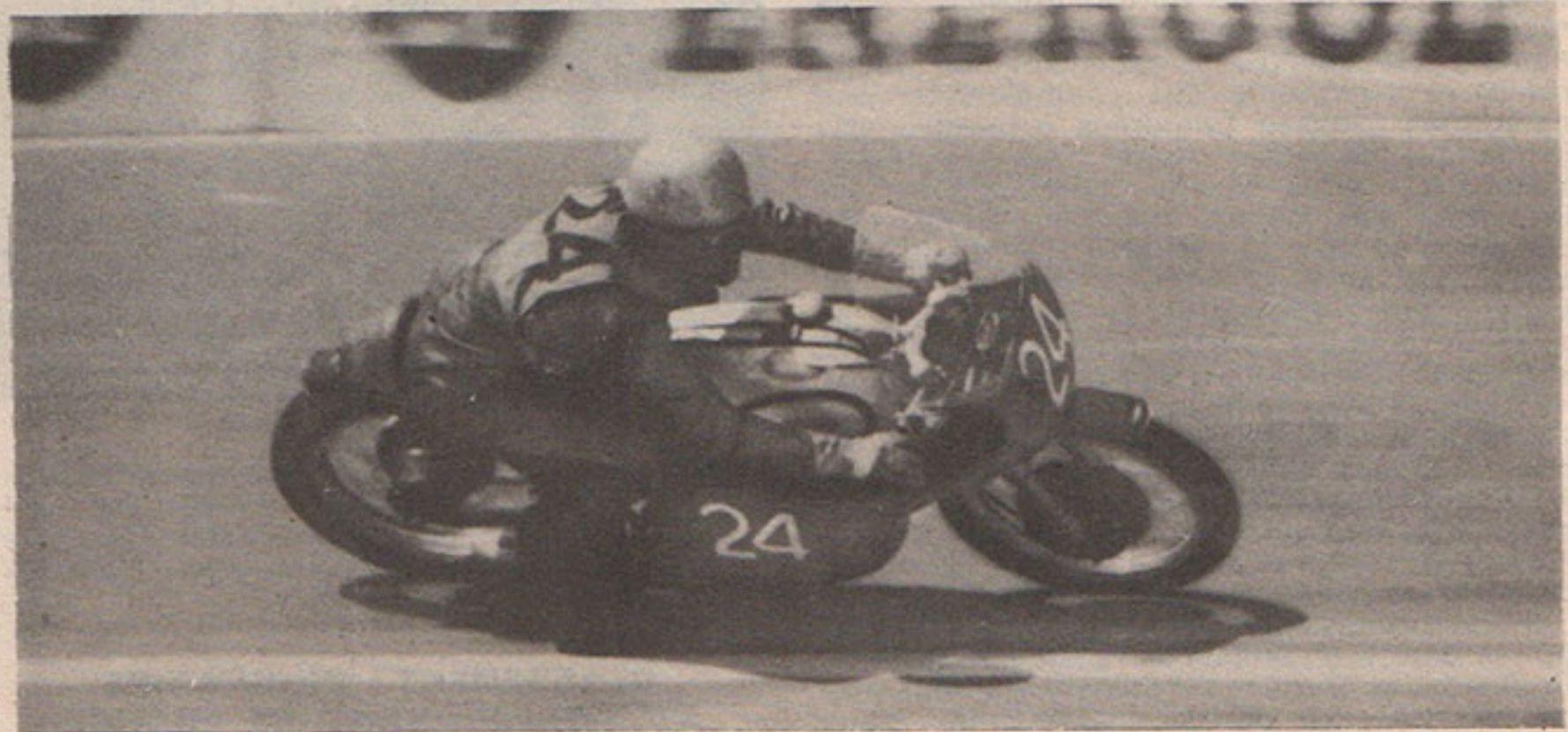
Charly Maubert a fait son entrée parmi les Inters au circuit de Bourg-en-Bresse. Bilan : une chute qui ne l'a pas découragé puisqu'il s'attribue 4 points à Clermont-Ferrand. Sur notre document Maubert chauffe son moteur avant le départ à Bourg-en-Bresse sous l'œil attentif de son metteur au point Lucani.

Hocking fit merveille sur le tourmenté circuit de Clermont-Ferrand mais saviez-vous que précédemment, il fit un doublé en 350 et 500 cm³ dans une épreuve sur un aérodrome près de Vienne, qu'il fit à nouveau le même doublé à Zandvoort, après en avoir fait un autre au Grand Prix de Sarre et avoir gagné en 350 cm³ et fait deuxième derrière Hartle sur M.V. 4 cylindres au Grand Prix d'Autriche. Après cela vous ne serez certainement pas étonnés d'apprendre qu'un certain Signore ait fait de belles propositions pour engager Hocking à piloter ses machines d'usine. Mais le jeune Rhodésien reste fidèle à Dearden avec qui il est lié par un contrat.

Autre nouvelle de contrat ; Minter deviendra-t-il prochainement pilote officiel Morini pour mener une 250 cm³ de la marque transalpine ; c'est ce que l'on raconte.

vainqueurs furent : l'Allemand Kronmuller en 125 cm³ sur Ducati, Kassner sur N.S.U., puis sur Norton en 250 cm³ et 350 cm³ et le Belge Bogaerdt, le protégé de Goffin, en 500 cm³ Jacquier-Bret (Mondial), fit troisième en 125 cm³ et s'appropriera le record du tour. Belle victoire pour Bogaerdt (Norton) qui s'imposa aux Hiller (B.M.W.), Nies (Matchless), Huber (B.M.W.), Dauwe (Norton), etc. Tubbergen, en Hollande donna au champion d'Allemagne l'occasion de prendre sa revanche sur le Belge, revanche que prit également son compatriote Huber. Victoire totale des pilotes allemands puisque non seulement Pel (Ducati), enlève l'épreuve des 125 cm³ mais à nouveau Kassner fait coup double en 250 cm³ (N.S.U.) et 350 cm³ (Norton).

Nous sommes maintenant fixé sur le Grand Prix de Suède, sixième épreuve du Champion-



L'ex-champion du monde et ex-officiel Gilera Masetti serait désigné par sa fédération pour piloter la 500 cm³ M.V./4 mise à la disposition de la F.M.I. par le comte Agusta. Il en serait de même pour Gilberto Milani qui piloterait la 250 cm³ M.V. prêtée dans des conditions semblables. Heureux pays où l'on prête une 4 cylindres ; il est vrai qu'il faut avoir fait ses preuves. Tout de même.

Ralph Rensen ? Connais pas ! Réflexion de nombreux spectateurs à Clermont. Il est évident que nous ne l'avons jamais vu en France. Beaucoup moins connu que l'Irlandais Matthews qui semble avoir déserté la course, Rensen est son compatriote et même le champion en 350 cm³ de son pays de ces deux dernières années.

Le traditionnel circuit des frontières couru à Chimay donna lieu à quatre courses. Les

Gary Hocking la révélation 1959 se place d'emblée parmi les meilleurs privés mondiaux après ses victoires à Zandvoort, Saint-Wendel et au G. P. d'Autriche.

nat du Monde qui se tiendra sur le circuit de Kristianstad qui développe 6,535 km et où trois courses formule Grand Prix se tiendront (125, 250 et 350 cm³), ainsi qu'une course ouverte aux 500 cm³ de formule 1.

Dans notre numéro de mai, nous vous parlons de la venue future en Europe de coureurs nippons. Ceci s'est confirmé au T.T. où, dans l'île de Man les Japonais G. Suzuki, J. Suzuki et Taniguchi ont tourné sur des Honda. Retenez ces noms guère faciles à prononcer car nous vous en reparlerons dans notre prochain « Derrière le compte-tours ».

Henri BIEL.

Tarif d'assurance des 2 roues

Les espoirs qu'avait fait naître l'annonce d'un nouveau tarif ont été de courte durée.

L'obligation d'assurance du recours des tiers en cas d'incendie non consécutif à un accident, a fourni le prétexte à une majoration de 5 % qui éponge en partie et parfois en totalité, la baisse sur laquelle nous étions en droit de prétendre.

Or, tous les professionnels de l'Assurance reconnaissent eux-mêmes que ce risque du recours des tiers incendie est pratiquement inexistant.

En résumé, seuls bénéficient d'une légère réduction, les tarifs de certains cyclomoteurs et vélomoteurs.

Nous constatons, une nouvelle fois, que les sociétés d'assurances n'ont pas le souci de l'intérêt général et veulent ignorer les répercussions du prix de l'assurance, sur les ventes des 2 Roues.

Pourtant le risque n'est pas aussi désastreux que les Assureurs veulent bien le dire. Si, par hypothèse, il était jusqu'ici

assez délicat, l'apport récent de 20 milliards de cotisations nouvelles, provenant de ceux qui n'étant pas assurés, se sont soumis le 1^{er} avril 1959 à l'obligation d'assurance, est de nature à le rendre largement bénéficiaire.

Etant donné que l'assurance persiste à ne pas vouloir se conformer aux impératifs de sa mission de service public, il appartient aux assurés de promouvoir la réforme d'une organisation qui est inadaptée à sa fonction.

Nous invitons les constructeurs, les agents et tous ceux qui s'intéressent au développement de l'industrie, du cycle et du motocycle, à unir leurs efforts à ceux de notre Association.

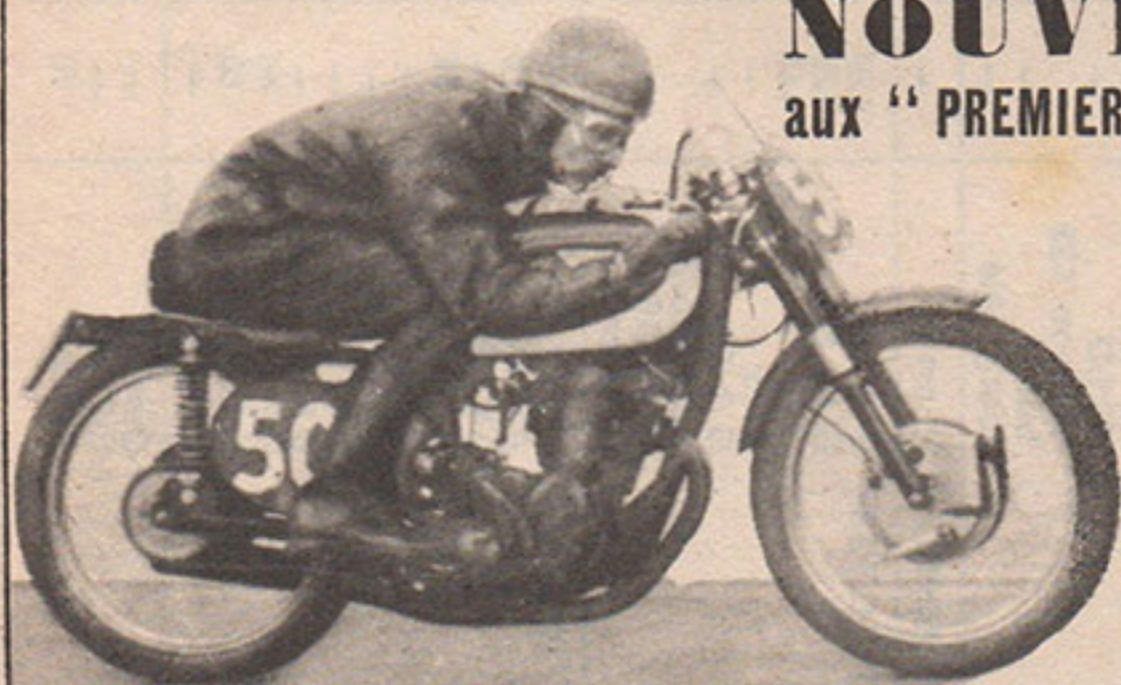
Il est inconcevable, que l'Assurance puisse se refuser plus longtemps à œuvrer dans le cadre de l'intérêt général.

Gilles MASSENET,
Président de l'Association nationale des Assurés.
26, rue Ph.-Delorme - Paris.

TABLEAU PERMETTANT LA COMPARAISON DU NOUVEAU TARIF AVEC LES PRÉCÉDENTS.

TARIFS POUR GARANTIE AUX TIERS SANS LIMITATION DE SOMMES AVEC EXTENSION EN 1959 A LA COUVERTURE DU RECOURS DES TIERS EN CAS D'INCENDIE JUSQU'A 100 MILLIONS.				
	Sans garantie du tiers transporté.			
	1955	1958	1959	
Cyclomoteurs jusqu'à 50 cm ³ .	4 200	5 400	4 900 5 900	Type normal. Type sport.
	Avec garantie du tiers transporté.			
	1955	1958	1959	
Cyclomoteurs 50 cm ³ sport.	—	—	8 850	
Vélomoteurs.	Toutes cylindrées jusqu'à 125 cm ³ 16 000	Toutes cylindrées jusqu'à 125 cm ³ 24 500	19 920 21 000 22 080	Jusqu'à 75 cm ³ . De 76 à 100 cm ³ . De 101 à 125 cm ³ .
Scoters.	Toutes cylindrées jusqu'à 125 cm ³ 16 000	Toutes cylindrées jusqu'à 125 cm ³ 30 600 de 126 à 250 cm ³ 40 500	27 600 29 100 30 600 35 550 40 500	Jusqu'à 50 cm ³ . De 51 à 85 cm ³ . De 86 à 125 cm ³ . De 126 à 175 cm ³ . De 176 à 250 cm ³ .

Les cyclomoteurs de 51 à 75 cm³ qui payaient en 1958 sans garantie de la personne transportée 8.300 ou avec garantie de la personne transportée 12.500 passent en 1959 dans la catégorie Vélomoteurs et leur tarif devient respectivement 16.600 ou 19.920. Cette hausse est sensible.



NOUVELLES VICTOIRES MORINI

aux "PREMIERS PAS", "TROPHÉE DUNLOP B.P. ENERGOL", "31° BOL D'OR 1959"

en 175 cm³ Course et Sport

avec COUTURIER-BETTIOL-ESME-ROCA de l'Écurie Couturier.

IMPORTATEUR MORINI

Livrables de suite les "Tresette" et les imbattables "Settebello"

Agents demandés dans toute la France

LUNETTES "TRISVEL" - GUIDONS "CINELLI"

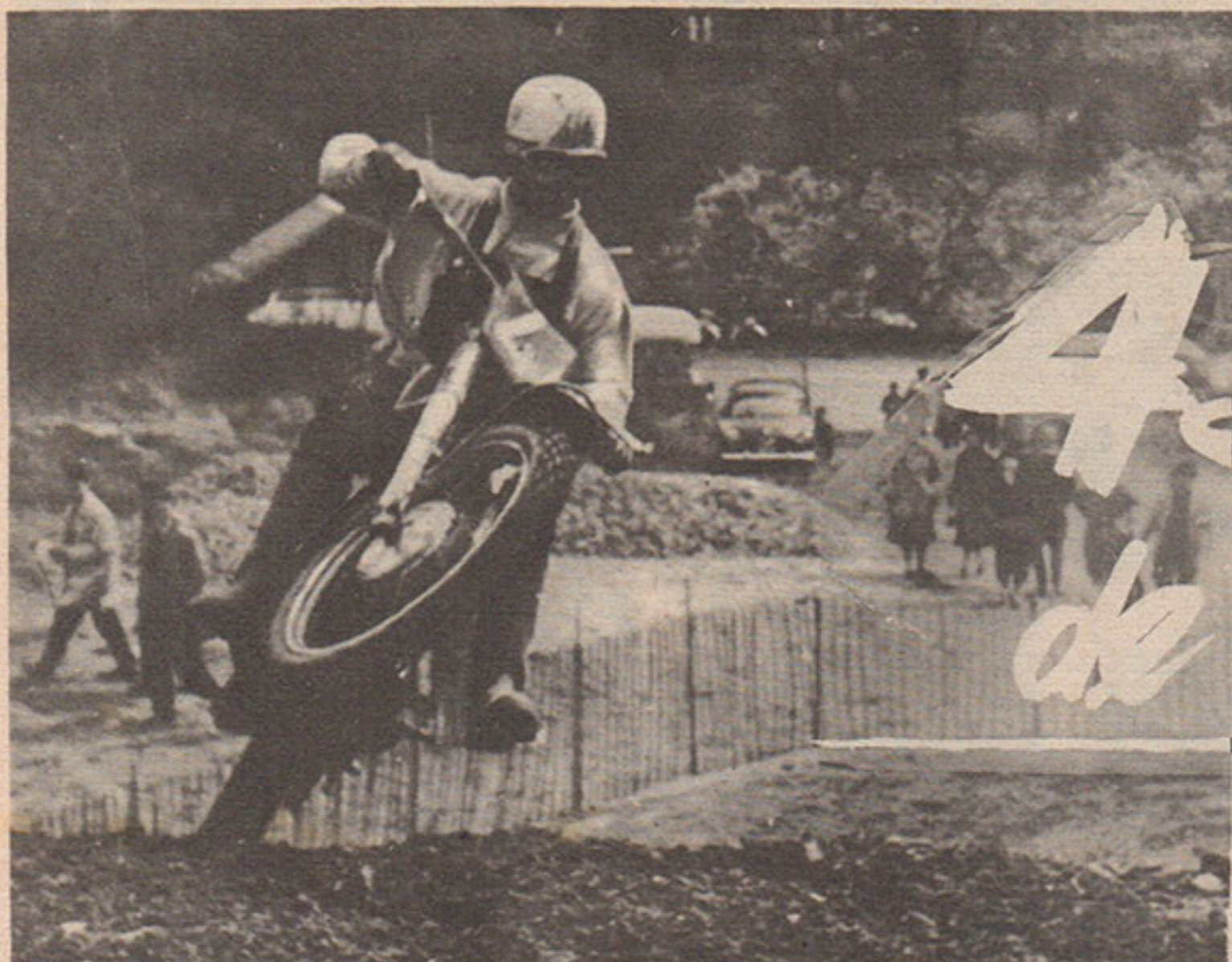
Réparations - Mise au point

ETS COUTURIER 149, Av. de Neuilly, NEUILLY-sur-SEINE - SAB 98-39 - 86, Av. Gabriel-Péri - BEZONS - Tél. 961-72-10

LE MARCHÉ DE L'OCCASION

Le Marché de l'occasion a pour objet d'indiquer aux usagers du Deux Roues la valeur approximative des machines. Indications utiles lors de l'établissement des polices d'assurance, les prix mentionnés sont le reflet de l'ensemble des transactions effectuées dans la région parisienne.
 Les prix indiqués en milliers de francs actuels s'appliquent à des machines en parfait état mécanique et de présentation impeccable. Bien entendu ces prix ne constituent que des approximations qui, en aucun cas, ne peuvent engager la responsabilité de **Motocycles**.
 Pour tout renseignement concernant le marché de l'occasion, écrire à **Motocycles** en joignant une enveloppe timbrée pour la réponse.

MARQUES	cylindrée ou type	1953	1954	1955	1956	1957	1958	1959	MARQUES	cylindrée ou type	1953	1954	1955	1956	1957	1958	1959
A.J.S.	G 3 LS G 80S G 9 G 11	130 135 155	145 155 195	165 170 225	185 190 255 270	205 215 280 300	240 245 320 340	—	NORTON	16 H 88 99 Daytona Inter 30	—	—	—	—	—	—	—
ARIEL	350 cm ³ 500 mono 500 twin 650 twin	85 90 115	95 100 145 170	110 110 175 190	130 120 195 210	150 135 215 250	170 150 255 290	—	PEUGEOT	Bima BB 1 L BB 2 BB 2 sport Scooter 125 St ^a 125 select. 175 cm ³ 250 cm ³ TN	7	9	11	15	19 28 30	23 30 35	—
B.M.W.	250 cm ³ 500 cm ³ 600 normale R 68 R 69	130 180 170	170 220 210 280	210 300 320	230 350 340 430	250 380 370 440	280 410 410 480	—	PUCH	125 175 SV 175 SVS 250 T.F. 250 SG 250 S.G.S.	45	80 60 65 50	100 110 115	115 120 125	130 140 145	150 160 170	—
B.S.A.	250 cm ³ 350 cm ³ 500 mono-cyl. A 7 Startwin Golden Road Rocket	60 95 100 120 125	70 105 110 150 155 180	90 120 130 180 205 200	120 140 130 200 205 250	150 160 145 220 225 260 290	190 180 160 260 265 300 330	—	ROYAL-ENFIELD	Crusader Crusader sport Bullet 350 Bullet 500 Bullet cross 350 Bullet cross 500 Twin 500 Minor 50 Météor Super Mét. Constellation	—	—	205	220	245	270	—
D.K.W.	125 cm ³ 250 cm ³ 350 cm ³	—	—	—	—	—	—	—	RUMI	Formichino Form. sport Junior	—	—	95	110	120	150	—
HOREX	Regina Resident Imperator	—	140	180	220 300	270 330	290 350	—	SIMSON (Anc. AWO)	250 cm ³	—	—	—	90	115	140	—
I.F.A.	350 cm ³	—	—	—	80	110	130	—	TERROT	Terromatic « ville » « luxe » ETM ETD ETDS EDV EDL Tenace Fleuron Tournoi 350 cm ³ 500 cm ³	—	—	—	15 20 55 60 65	20 28 60 70 75	25 30	—
JAWA	250 cm ³ 350 cm ³	50 60	70 90	90 120	120 150	140 170	160 190	—	TRIUMPH	Speed twin T 100 Thunderbird T 110	—	—	—	—	—	—	—
LAMBRETTA	125 LD 150 LD Fourgon 125 bâché Fourg. tôle	35	50 60 70	70 80 95	80 100 110	90 110 130	120 130 150	—	VELOSOLEX	125 GL 150 GL	—	—	—	—	—	—	—
MANURHIN	75 cm ³	—	—	—	45	60	70	—	VESPA	—	7	9	11	15	19	23	—
MATCHLESS	G 3 LS G 80 S G 9 G 11 G 3 CS (350 cross) G 80 GS (500 cross)	120 125 145	135 145 185	155 160 215	175 180 245 260 170	195 205 270 290 220	230 235 310 330 260	—	VELOSOLEX	—	—	—	—	—	—	—	—
MOTOBÉCANE	AV 32 S AV 51 AV 78 D 45 Moby. Montagne Z 46 Z 54 Z 2 C Z 23 C 350 cm ³	7 10 35	10 14 45 30 35	12 16 50 40	15 20 60 50	20 28 30 60 65	25 30 35 80	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
N.S.U.	Quickly 125 cm ³ 250 cm ³	—	—	25 90 145	30 100 200	40 130 230	50 140 260	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—



4 Semaines de CROSS

EN FRANCE

Depuis notre dernière parution, le Championnat de France national n'a subi aucune modification. En effet, un mois sépare l'épreuve de Laigle que nous avons relatée et qui sélectionna 15 crossmen parmi les 30 qualifiés à Poitiers, Château-du-Loir et Aire-sur-la-Lys et la première épreuve de classement de Nancy qui sera suivie de deux autres: Saint-Brieuc et Mézières-sous-Ballon.

Les quinze prétendants au titre ne sont pas restés inactifs, les courses ne manquent d'ailleurs pas au calendrier. De Doncker et Devoldre firent respectivement 3^e et 4^e à Amiens derrière Barbara 2^e qui sut, à cette occasion, prouver que s'il n'avait pas eu d'ennuis à Laigle, il se serait probablement qualifié. La victoire revint à l'inter-senior Bertrand. Devoldre gagna la course des 350 cm³ dans laquelle Voreux, autre sélectionné du championnat, arriva 3^e. Autre victoire à Divion à l'actif de Devoldre en 350 cm³ également, tandis qu'en 500 cm³ derrière l'Anglais Heanes, Barbara, De Doncker et Devoldre prennent les meilleures places. Delpeyrat qui se révéla comme l'homme susceptible d'enlever cette année le championnat 2^e catégorie en gagnant à Laigle, remporta une autre victoire à Surgères et s'aligna même au Grand Prix de Suisse à Genève où, il faut le souligner, il accéda à la 7^e place malgré la présence de tous les grands de la spécialité.

Situation identique pour le Championnat de France première catégorie où un mois sépare la première épreuve qui se déroula à Pernes de la seconde qui se disputera à Cassel conjointement à la manche française du Championnat d'Europe des 250 cm³. Ce mois d'attente permettra probablement le rétablissement de René Klym qui précédemment blessé ne put prendre le départ à Pernes-les-Fontaines.

Ce n'est pas sur une seule épreuve que l'on peut préjuger du déroulement futur de ce championnat qui se dispute sur quatre courses et dont la finale se tiendra à Thomer-la-Sogne. Bien que dernière de la série, on peut espérer que cette finale de championnat ne manquera pas d'intérêt puisque chaque pilote marquera cinq points supplémentaires au nombre de points qu'il aura pu marquer pour une place équivalente dans les trois rencontres précédentes. Les parisiens amateurs de cross pourront assez facilement aller voir cette ultime rencontre du championnat international, Thomer situé entre Dreux et Evreux, n'étant qu'à 100 km de la capitale.

Quant au championnat de France des 250 cm³ on sait qu'il se disputera sur une épreuve unique, le 6 septembre, et que la qualification des coureurs autorisés à prendre part à cette course incombe aux ligues — leur championnat régional leur servant de base.

Or, actuellement, nous sommes dans le « black-out » le plus complet, aucune ligue n'ayant fait connaître à l'heure où nous écrivons, un classement provisoire. Il est d'ailleurs probable que ce black-out persistera jusqu'à la veille de la course de ce championnat car les Ligues ont jusqu'au 31 août pour faire connaître à la F.F.M. leurs classements régionaux et nous ne serons alors qu'à cinq jours de l'épreuve, ce qui est bien peu! Ce championnat des petites cylindrées pour l'appeler par son nom est vraiment traité en parent pauvre et afin de pouvoir lui donner l'intérêt qu'il mérite nous invitons les ligues à nous faire connaître le classement définitif ou même provisoire de leur championnat régional.

En bref, aucun événement marquant dans le cadre des Championnats de France ce qui donna tous loisirs à nos crossmen de s'aligner dans les épreuves les plus diverses qui sont nous l'avons dit plus haut, fort nombreuses. Pour vous donner un reflet de l'activité du Moto-Cross en France nous pourrions citer des épreuves bien connues, mais une lettre de notre correspondant M. Robert Bretin nous

relatant le premier cross du M.C. Cavaillon nous incite à mentionner cette épreuve qui démontre combien grande est la vitalité du cross en France puisqu'aux épreuves nombreuses et réputées d'autres toutes nouvelles se créent.

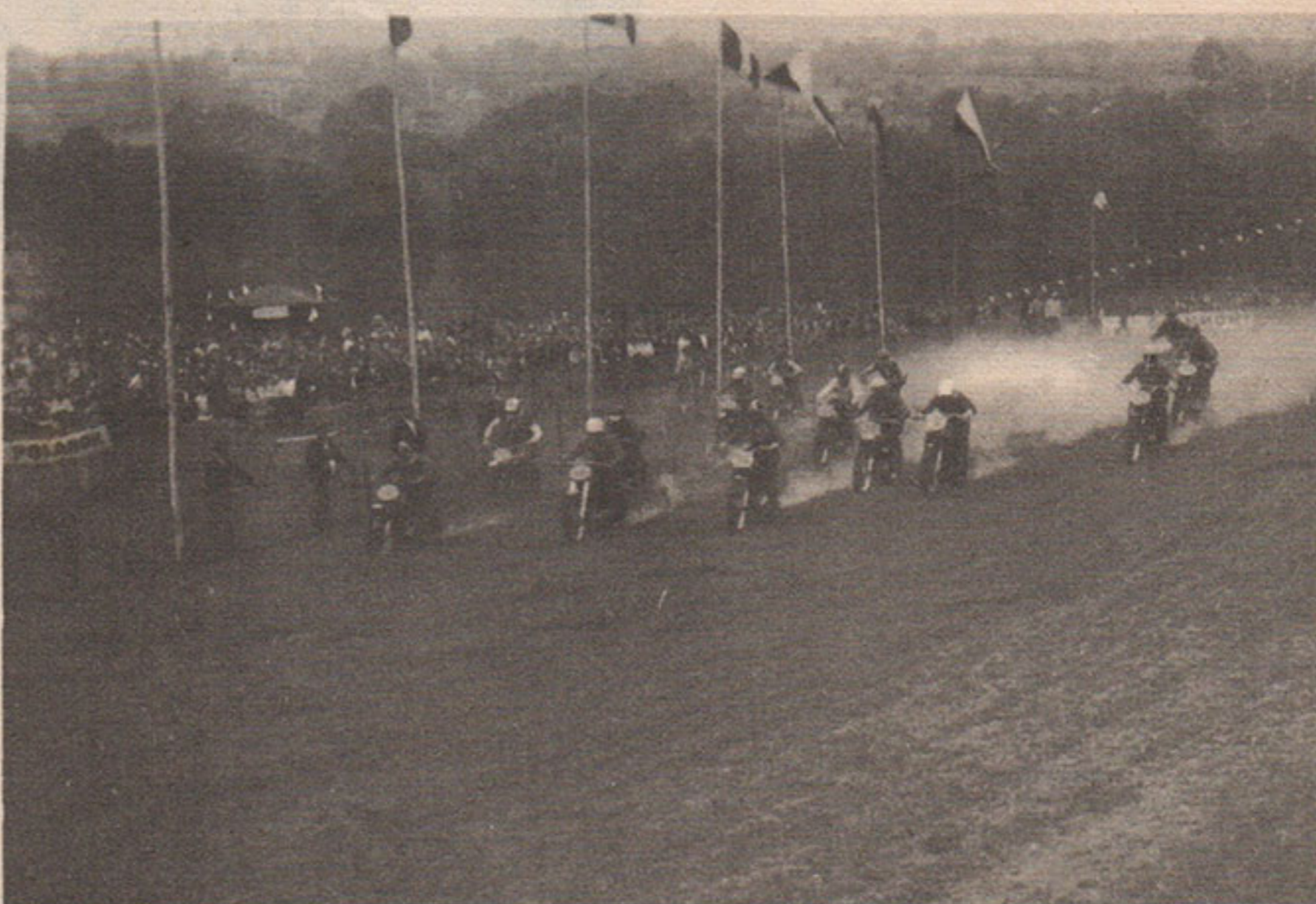
Trois épreuves se déroulèrent sur la colline Saint-Jacques (près de Cavaillon). Le jeune Audemard, qui faisait ici sa première course, remporta l'épreuve des 250 cm³ devant Clerici de Marseille. En 500 cm³, la victoire revint à Pardigon, sur Ariel. Enfin, Vidal (B.S.A.), de Marseille gagna avec facilité le handicap.

ÉPREUVES A VENIR

Championnat de France 1^{re} catégorie. — 26 juillet, Sucé; 16 août, Thomer-la-Sogne.

Championnat de France 2^e catégorie. — 5 juillet, Saint-Brieuc; 2 août, Mézières-sous-Ballon.

Championnat de France des 250 cm³. — 6 septembre, Vannes.



A L'ÉTRANGER

Il est certain que l'événement marquant de ces quatre semaines de cross est le Grand Prix de France, quatrième manche du Championnat de France.

Dans notre dernier numéro, nous en étions resté aux deux premières rencontres, Autriche et Suisse, à l'issue desquelles le Suédois Lundin (Monark) s'était installé en tête du classement provisoire et où s'il apparaissait déjà que le titre allait se jouer entre Suédois et Anglais, il convenait de remarquer que les Britanniques ne s'étaient pas affirmés très combattifs. Or, les deux Grands Prix suivants marquent le réveil des crossmen d'Outre-Manche. Archer (Norton), après avoir coup sur coup remporté deux victoires, l'une au Danemark, l'autre à Mayenne est devenu le leader alors qu'il n'était qu'en quatrième position après Genève. Il ne s'agit pourtant pas d'une échappée décisive car les Suédois Lundin et Nilson (Crescent-A.J.S. 7 R) ne sont qu'à 2 et 3 points d'Archer qui en possède actuellement 20. Sans représenter un très gros danger pour ces trois hommes le Hollandais Broer Dirks s'affirme cette saison comme un concurrent très valable dans ce championnat et en l'absence de Clink qui fut blessé ces derniers temps, il est de très loin le meilleur crossman hollandais. Les Belges au cours de ces quatre premiers Grands Prix font difficilement front aux Suédois et Britanniques et le classement provisoire nous incite à penser que Baeten (A.J.S. 7 R) aura bien du mal à conserver son titre mondial.

Parmi les hommes qui marquent des points aux Grands Prix du Danemark et de France sont apparus les Danois Rasbro (B.S.A.), Hansen (B.S.A.) et le Français Hazianis (B.S.A.) qui, semble-t-il, ne feront qu'un passage éphémère au tableau du championnat. L'effort de chacun d'entre eux est méritoire mais cette place acquise est semblable à la victoire qu'un coureur cycliste du Tour de France remporte dans l'étape qui s'achève dans sa propre ville.

Après les trois premières manches d'Autriche, de Suisse et de Belgique, comptant pour le Championnat d'Europe des 250 cm³, les crossmen devaient se retrouver en Allemagne orientale; or, à l'heure de mettre sous presse, aucun résultat ne nous est parvenu et il semble bien que cette quatrième manche ne s'est pas déroulée comme prévue au calendrier. Dans notre prochaine rubrique, nous reviendrons sur ce championnat qui sera d'ici là dans sa phase active.

Jean FRANCRY.

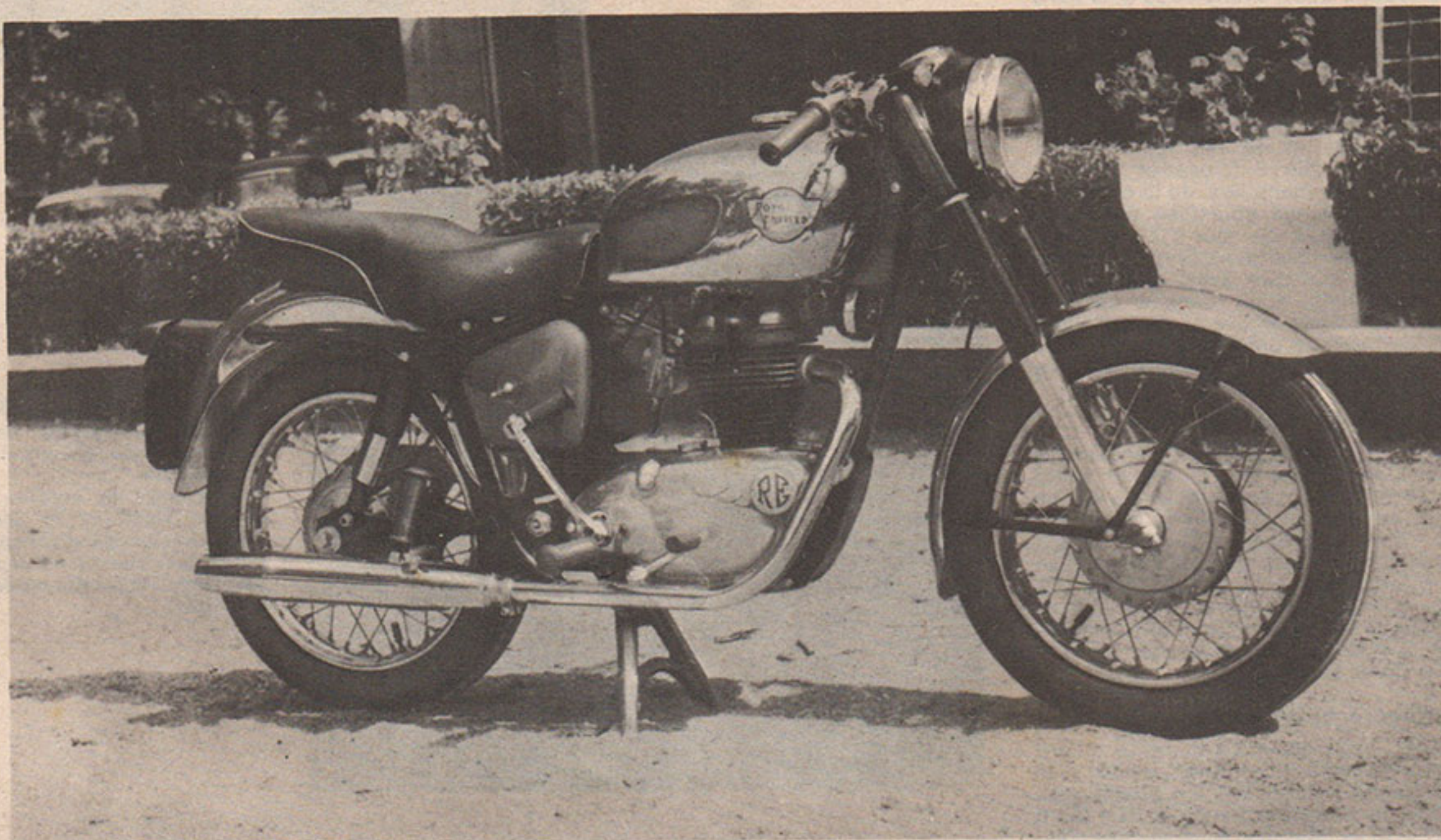


CLASSEMENT PROVISOIRE DU CHAMPIONNAT DU MONDE DE CROSS

	AUTRICHE	SUISSE	DANEMARK	FRANCE	TOTAL
Archer (G.B.), Norton	—	4	8	8	20
Lundin (S.), Monark	8	6	—	4	18
Nilsson (S.), Cres-cent-AJS	3	8	—	6	17
B. Dirks (Holl.), B.S.A.	6	1	4	—	11
Baeten (B.), A.J.S. 7 R.....	—	—	6	—	6
Curtis (G.B.), Matchless.....	—	3	—	2	5
Scaillet (B.), Matchless	4	—	—	—	4
Rasbro (Danem.), B.S.A.	—	—	3	—	3
Smith (G.B.), B.S.A.	—	—	—	3	3
Rombauts (B.), B.S.A.	2	—	—	—	2
Tibblin (S.), Husqvarna.....	—	2	—	—	2
Jansen Matchless (B.)	—	—	2	—	2
Johansson (S.), Crescent-B.S.A.	1	—	—	—	1
Hazianis (F.), B.S.A.....	—	—	—	1	1

ESSAIS *MOTOCYCLES*

La 250 Royal Enfield Crusader n'est pas une inconnue pour nos lecteurs puisque nous avons présenté l'essai de cette machine dans notre numéro 184. A l'origine, Royal Enfield a voulu commercialiser une quart de litre utilitaire aux performances honorables mais convenant plutôt aux promenades touristiques, toute idée de performances sportives étant exclue. Devant le succès rencontré par ce modèle, et devant la vogue croissante dont bénéficient les machines de moyenne cylindrée à caractéristiques sportives, la firme de Redditch a dérivé de la Crusader classique un type « Sport » dont nous vous présentons l'essai aujourd'hui grâce à l'amabilité des Établissements Psalty qui assurent la diffusion de la marque pour la France.



LA 250 ROYAL ENFIELD

“ Crusader
Sport ”

UNE ALLURE SPORT...

Telle est la première impression ressentie en regardant cette machine. L'ensemble a été traité suivant les traditions d'Outre-Manche en la matière, à savoir : cadre noir, garde-boue étroits chromés, la note originale étant donnée par le réservoir et les coffres émaillés au choix vert Nil ou rouge métallisé, guidon surbaissé monté de série (ce n'est d'ailleurs pas autre chose que le guidon classique retourné) obligeant le pilote à adopter une position semi-penchée qui vous incite à « ouvrir ». Mis à part le réservoir du style Constellation et le nouveau galbe du tube d'échappement, la ligne de l'ensemble est très proche du modèle tourisme.

UN MOTEUR REMANIÉ

Identique dans son aspect extérieur, ce moteur a reçu différentes modifications lui permettant de prétendre à l'appellation « Sport » : la culasse fonte du modèle normal a été remplacée par une culasse en alliage léger. Le taux de compression a été légèrement augmenté et passe de 8 à 8,5 à 1. Modification également dans le système d'alimentation par l'adoption d'un carburateur Amal Monobloc de 23,8 mm (22,2 mm de ϕ sur le modèle normal). Du côté distribution, notons l'emploi d'une soupape d'admission de plus grand diamètre, de tiges de culbuteurs et de coupelles en alu (comme sur la Constellation) et enfin d'un arbre à cames donnant un calage un peu plus « ouvert ».

Toutes ces modifications ont pour résultat l'obtention d'une puissance de 17 cv — usine dixit — à 6 250 t/m soit un gain de 3,5 cv sur le modèle normal. Personnellement, les résultats obtenus nous font estimer la puissance à 18-19 cv avec l'équipement de série et à 21-22 cv avec le réglage sport sur lequel nous reviendrons au cours de cet article. Quoi qu'il en soit, même en prenant comme base les chiffres annoncés par l'usine nous pouvons constater que l'augmentation de puissance n'est pas due à des modifications extraordinaires tout au plus pouvons-nous parler de « léger gonflage » mais un gonflage qui est le fait de l'usine. Autre avantage, nos essais ont prouvé que la facilité de mise en route et de conduite ainsi que la souplesse de ce moteur n'étaient en rien affectées par ces transformations : c'est une machine qui peut être mise entre toutes les mains!

AU CHAPITRE DES PERFORMANCES

La machine qui servit à nos essais totalisait 1 500 km environ, de ce fait, il n'était plus question de rodage aussi avons-nous pris sans tarder la route de Montlhéry.

Dès les premiers tours, il apparut que cette machine n'avait pas de « Sport » que le nom et l'excellente moyenne de 116,5 km/h relevée au cours de l'essai en position assise nous permettait d'espérer une vitesse plus qu'honorable en position couchée et de fait les résultats obtenus placent la 250 « Crusader Sport » parmi les meilleures machines de la catégorie et en tête des machines anglaises que nous avons essayées jusqu'à ce jour : 1' 11" 2/10, soit une moyenne de 128,6 km/h. Si nous comparons les résultats obtenus avec ceux de la « Crusader » normale, nous relevons un gain de 18,5 km/h en position assise et de 16,6 km/h en position couchée : la différence est de taille mais nous ne sommes pas au bout de nos surprises!

En accélérant.

Notre test d'accélération est également concluant et une course sur le papier entre cette machine et une Crusader normale donne un avantage certain au modèle « Sport » : 1" 7/10 aux 100 m, 2" 2/10 aux 200 m et 3" aux 300 m. De même cette machine accélère mieux qu'une 250 B.S.A. « Star » ou qu'une 250 N.S.U. « Super Max » — cette dernière étant surtout désavantagée par son poids important ou encore qu'une 250 B.M.W. R. 26, machine pourtant fort brillante dans sa catégorie.

Record battu en côte.

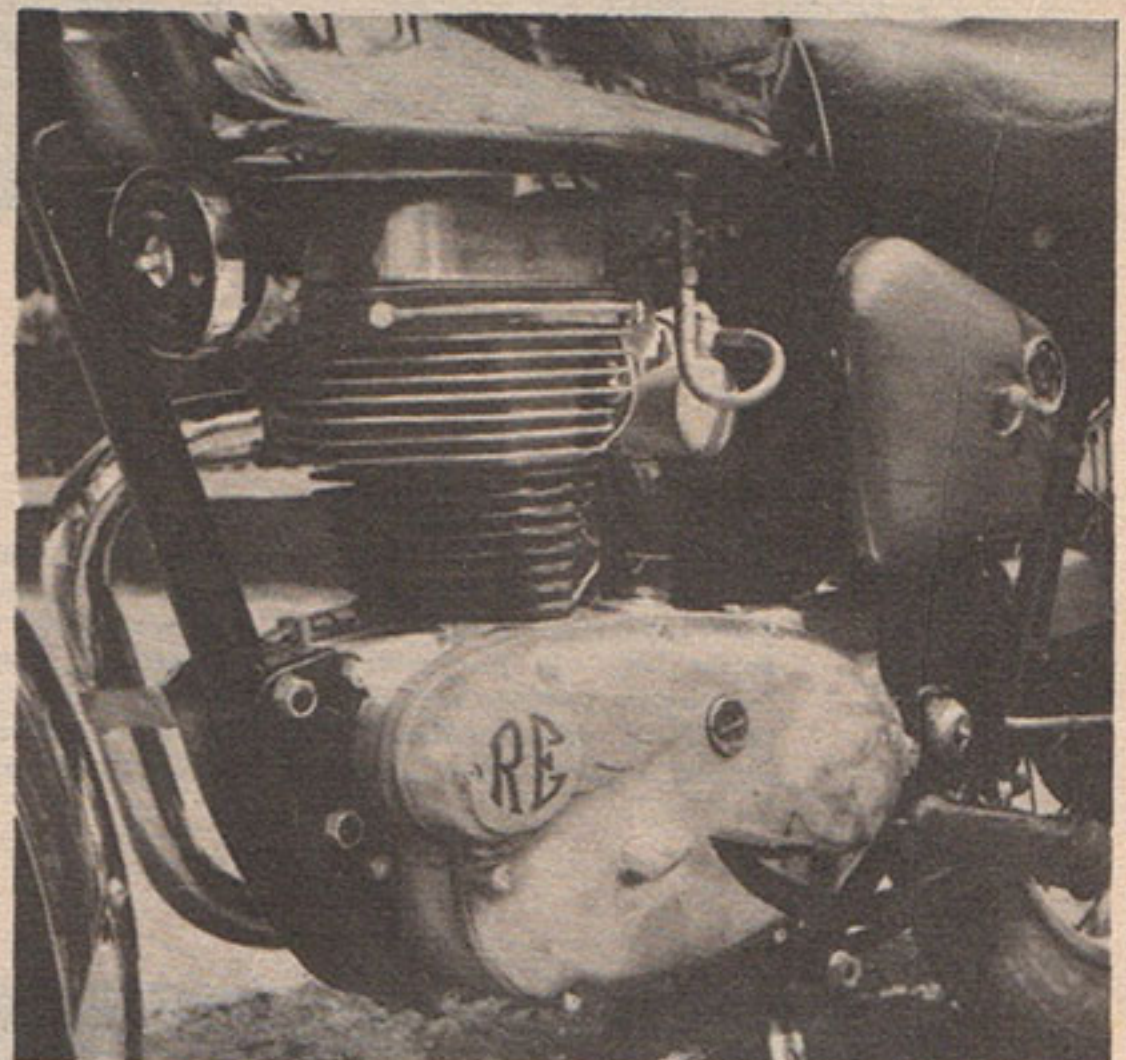
Dans la côte, nous avons battu notre record dans la catégorie avec une montée en 28" 6/10 moyenne 88,1 km/h en utilisant les quatre rapports. En duo, la moyenne tombe à 67,4 km/h — temps 37" 4/10 — néanmoins, là encore c'est le meilleur temps que nous ayons enregistré. En duo, les trois premiers rapports seulement furent utilisés pour notre meilleure montée, l'enclenchement de la quatrième se soldant par une perte de 4/10 de seconde.

RENDEMENT THERMIQUE ET CONSOMMATION

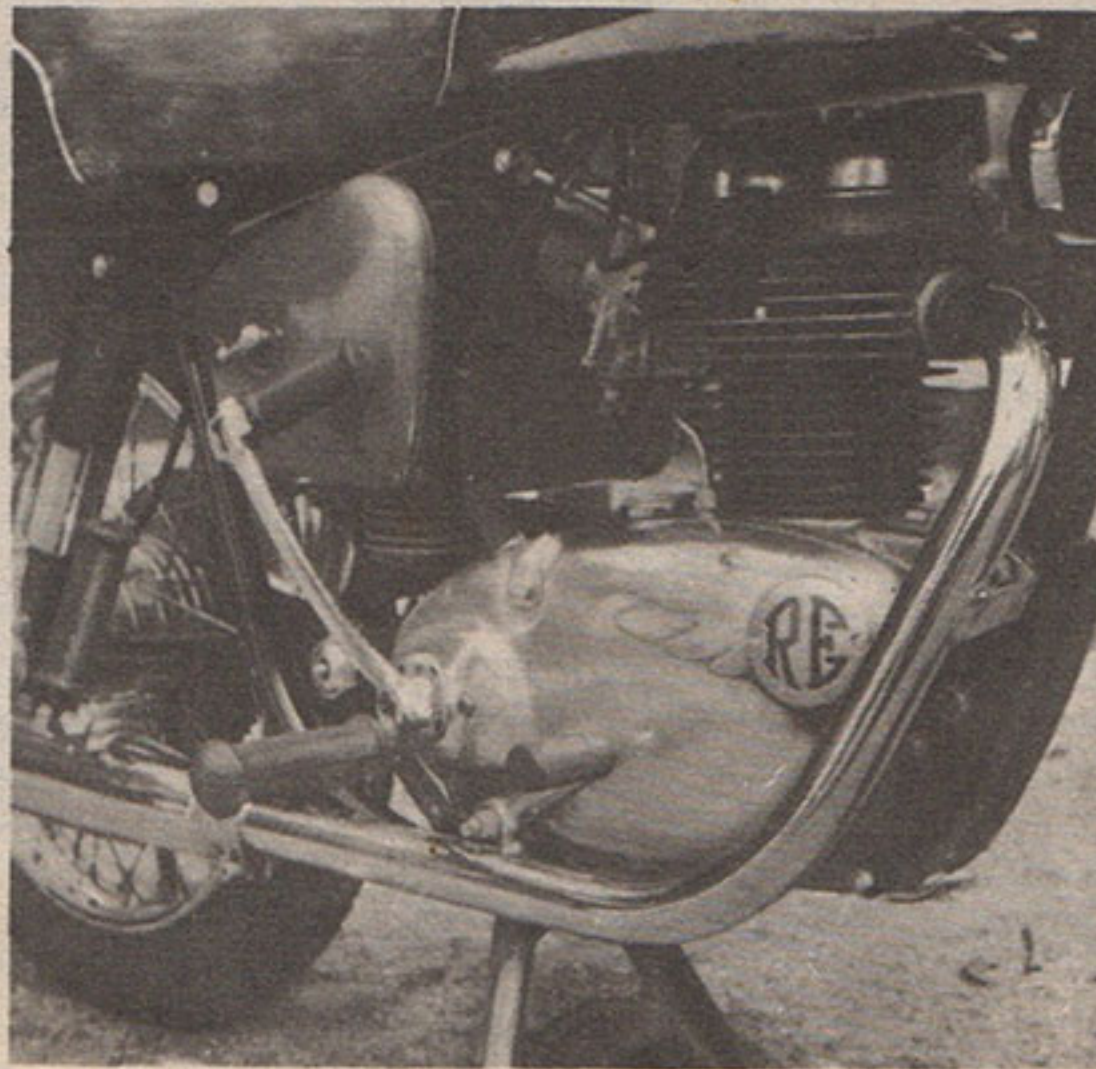
A vitesse égale, et dans sa plage d'utilisation, un moteur à haut rendement a une consommation inférieure à celle d'un moteur « utilitaire ». Cet adage souvent vérifié en compétition s'applique également à la « Crusader Sport » où paradoxalement, l'amélioration des performances est accompagnée d'une diminution de la consommation.

Si nous comparons la courbe de consommation de la « Crusader Sport » avec celle de la « Crusader » normale publiée par un de nos confrères (la comparaison est relativement possible, tous autres facteurs mis à part, par le fait que la méthode utilisée pour vérifier la consommation est identique) nous voyons que jusqu'à 80 km/h, la consommation relevée est identique avec toutefois un très léger gain pour la « Sport » de 40 à 60 km/h. Ceci s'explique par le mauvais remplissage relatif du moteur « Sport » aux bas régimes. Au-dessus de 80 km/h, la consommation de la « Sport » est inférieure : 0,5 l à 90 km/h et 0,8 l à 100 km/h. Et tandis que la Crusader a une consommation de 5,3 l à 112 km/h soit la vitesse atteinte en

Ci-contre, la courbe de consommation de notre machine. En pointillé, la courbe de consommation d'une « Crusader » normale publiée par un de nos confrères: si la différence est minime à basse vitesse avec toutefois un léger gain en faveur de la « Sport », elle est par contre sensible au-delà de 80 km/h.



LE MOTEUR

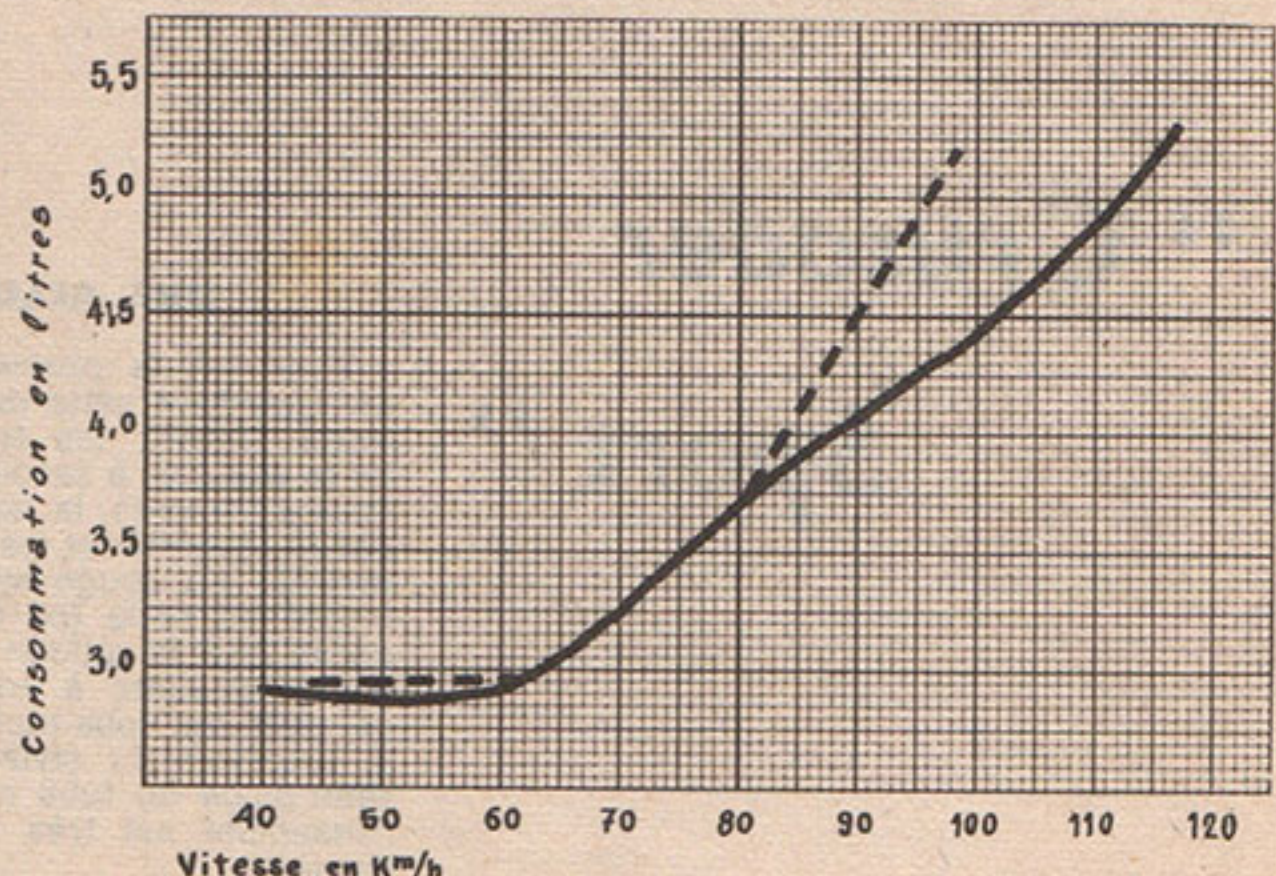


Ci-contre et ci-dessus, deux vues du bloc-moteur de la Crusader dont la netteté est à souligner.

Mis à part la culasse en alliage léger et le galbe différent du tube d'échappement, le moteur a un aspect identique à celui des modèles tourisme.

position effacée, la « Crusader Sport », elle, consomme 5,3 l au maximum atteint en position assise soit plus de 116 km/h : la différence est notable. La consommation normalisée s'établit à 4,4 l à 88 km/h.

COURBE DE CONSOMMATION



LE FREINAGE

Dernier test chiffré : le freinage. Dans ce domaine, Royal-Enfield a bien fait les choses, puisqu'à l'avant nous trouvons le frein de 180 mm qui équipe les modèles 500 Minor de la marque. A l'arrière, le frein de 150 mm des Crusader normales a été jugé amplement suffisant. Quelques chiffres : à 50 km/h il faut 10,8 m avec le frein avant, 15,7 m avec le frein arrière et 8,9 m en utilisant les deux freins pour obtenir l'arrêt complet.

Mais plus que les chiffres déjà concluants par eux-mêmes, nous voudrions souligner la douceur, la progressivité et surtout la puissance de ces freins par ailleurs insensibles au phénomène si redoutable du « fading ». En toutes circonstances, on conserve une marge de sécurité inappréciable en cas d'événements imprévus et ce n'est pas un des aspects les moins intéressants de cette quart de litre!

LA « CRUSADER SPORT »
ET LES « TROPHÉES »

Les résultats obtenus au cours des essais, en corrélation avec les enseignements que l'on pouvait en tirer nous incitèrent à envisager la transformation de la « Crusader Sport » — en tenant compte de la réglementation qui régit actuellement les courses disputées selon la formule « Sport » — en une machine capable de s'aligner sur un circuit avec quelques chances de succès. Grâce à la sportivité de M. Pierre Psalty qui nous a permis de tenter l'expérience, nous avons engagé cette machine aux récents « Trophées B.P.-Dunlop ».

Mais avant toute chose, il convenait d'apporter à la machine les modifications autorisées par le règlement, et de faire des essais chronométrés sur l'anneau pour connaître le gain obtenu sur les performances.

Avant que d'énoncer les transformations effectuées, il convient d'ouvrir une parenthèse : en effet, le but recherché étant d'effectuer un « gonflage » — si nous pouvons nous permettre ce mot — simple, rapide et à la portée de toutes les bourses et des connaissances mécaniques d'un bricoleur moyen, il fallait se limiter à des modifications simples et peu nombreuses.

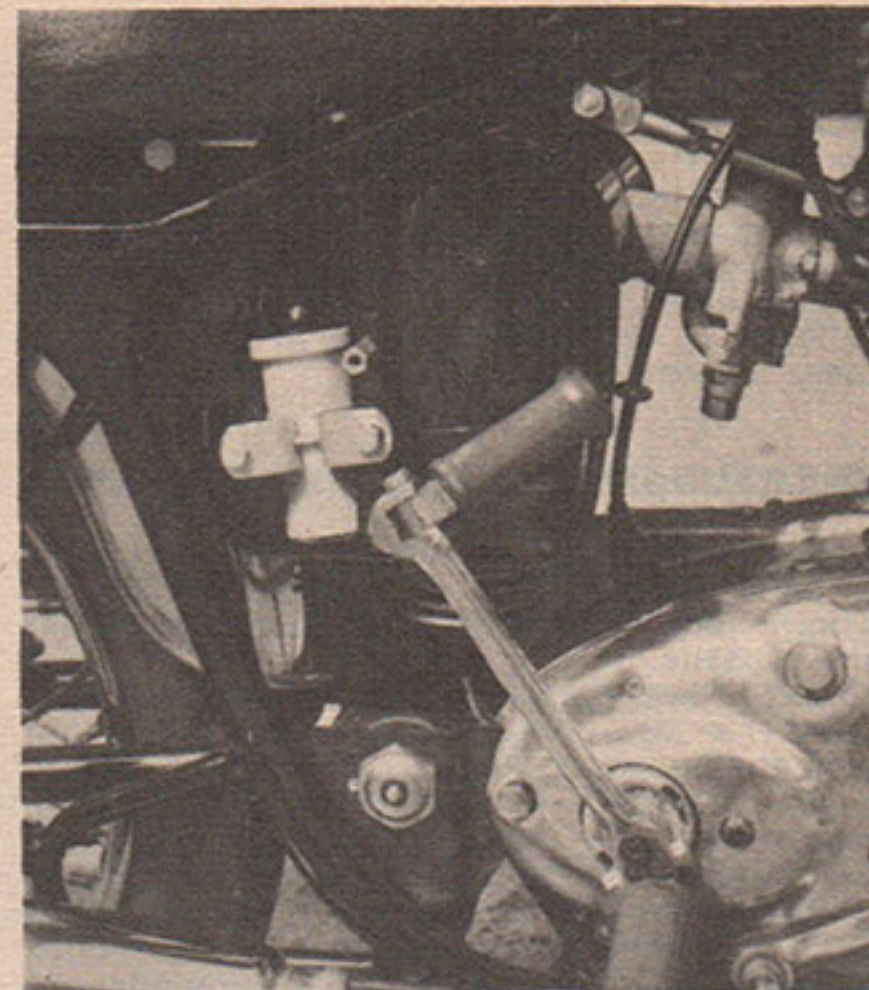
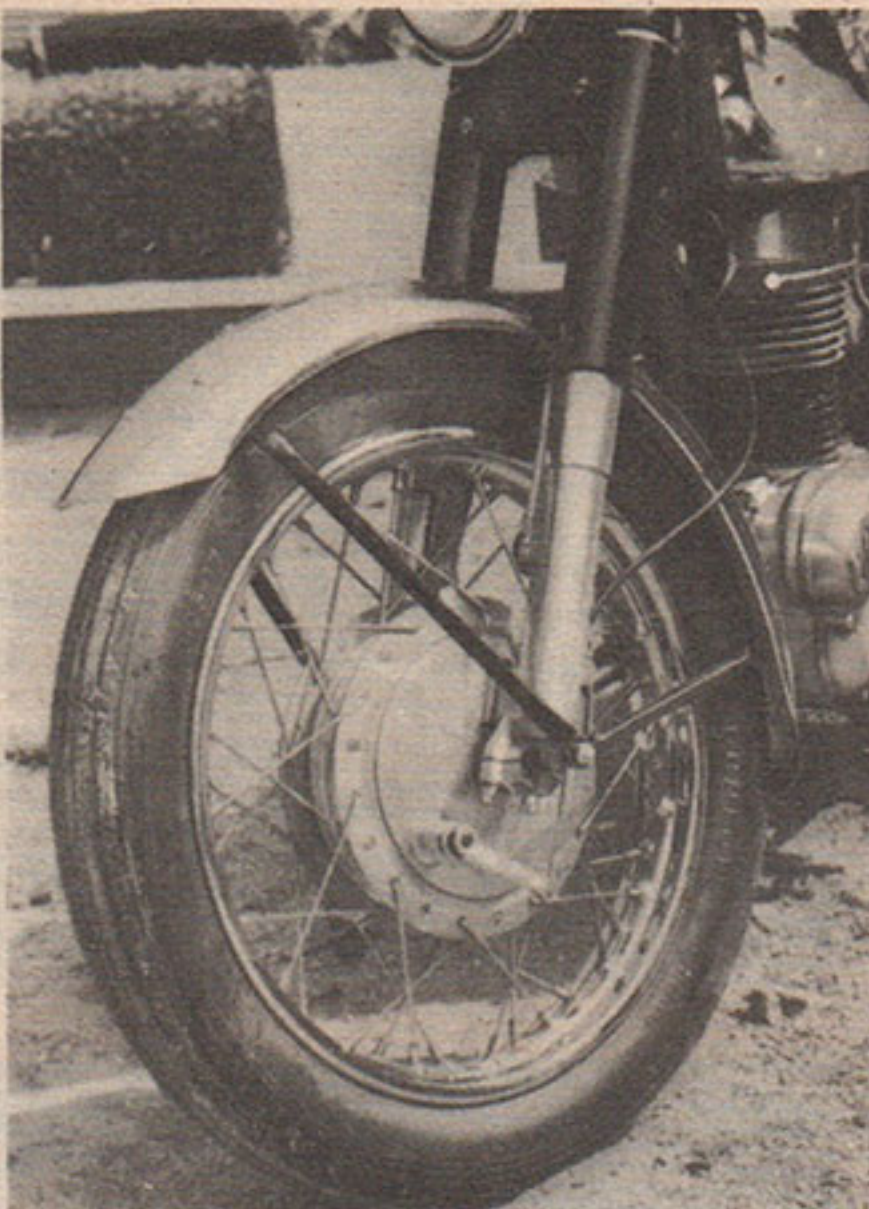
Aussi, nous avons décidé de limiter nos modifications à trois points importants du règlement :

- L'échappement libre est autorisée à condition que la section du tube soit la même à la pipe d'échappement qu'à l'extrémité du tube, ce qui, en bon français, signifie purement et simplement l'interdiction du mégaphone;

- Remplacement du carburateur par un autre de plus grand diamètre;

- Rabotage de la culasse.

Nos lecteurs conviendront sans peine que ces modifications sont les plus simples qui soient, qu'elles deviennent à la portée de tous et qu'elles n'entraînent pas de gros frais.



Ci-contre, le moyeu-frein avant de ϕ 180 mm monté également sur la 500cm³ Minor; ci-dessus vue du coffre droit qui contient la trousse à outils et la bobine haute tension. Notez la patte reliant la culasse à la boucle arrière du cadre.

Pierre, le sympathique mécanicien des Etablissements Psalty remplaça le carburateur Amal Monobloc de ϕ 23,8 mm par un Amal Monobloc de ϕ 25,4 mm en portant bien entendu le diamètre de la tubulure à la nouvelle cote. Finition par un polissage soigné de l'ensemble.

La culasse fut rabotée de 1 mm et là aussi, Pierre effectua un polissage soigné. Restait le système d'échappement, qui nous obligea à nous rendre à Montlhéry avec, comme armement, un tube de bonne longueur, une scie à métaux, instrument principal de l'opération, et une boîte de gicleurs.

Des différents essais effectués qui demandèrent une bonne journée, nous avons tiré quelques conclusions intéressantes : tout d'abord, résultat indiscutable, la vitesse de pointe enregistrée s'élevait à 138,6 et ce avec un vent de 7 m/s nous pouvons tabler sur un gain de 10 km/h au minimum, ce qui, compte tenu des moyens employés, est très appréciable. Mais surtout, ces essais ont montré l'importance de l'accord entre les systèmes d'admission et d'échappement.

- **Premier essai effectué en enlevant le silencieux mais sans mettre de rallonge :** vitesse de pointe élevée, mais absence totale de chevaux en bas et surtout obligation de faire cirer l'embrayage pour accrocher le régime à cause d'un « trou en bas »;

- **Second essai : une rallonge constituée par un tube de même diamètre que le tube d'échappement et comportant un épaulement pour s'ajuster parfaitement sur celui-ci fut adoptée, l'extrémité de cette rallonge dépassant légèrement l'axe de la roue arrière ;** vitesse de pointe légèrement inférieure, répugnance du moteur à monter en régimes, par contre des chevaux en bas — « plein de chevaux » — et le ralenti d'une moissonneuse-batteuse;

- **Troisième essai qui fut en fait une série d'essais comparatifs en coupant à chaque fois une longueur de 2 cm sur la rallonge jusqu'à obtention d'un compromis entre vitesse de pointe et comportement du moteur aux bas régimes.**

Pour résumer, le réglage optimum se traduit par une rallonge de 18,5 cm au tube d'échappement avec en parallèle un pavillon d'entrée d'air de 10 cm. Naturellement, le réglage de la carburation fut refait à chaque essai pour arriver au résultat suivant : gicleur principal 170, aiguille 1^{er} cran. Vitesse réalisée 138,6 km/h mais avec de bonnes accélérations et l'avantage d'accrocher le régime sans faire cirer même au démarrage.

Au risque de nous répéter, mentionnons qu'il y avait ce jour-là un vent de 7 m/s et que

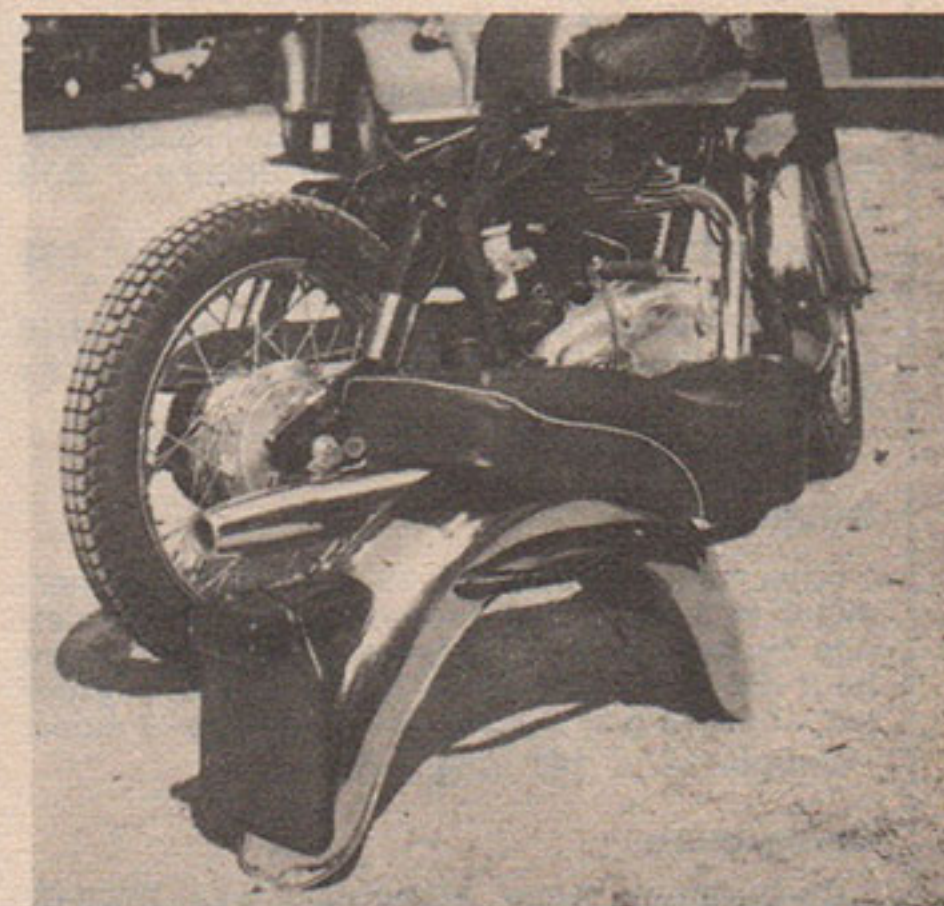
de nombreux véhicules pour la plupart assez lents circulaient sur l'anneau nous interdisant de demeurer à la corde, et nous obligeant même à effectuer d'importants écarts pour doubler, ce qui nous permet d'avancer que la vitesse réalisée représente le minimum des possibilités de cette machine.

A DEUX DOIGTS DE LA VICTOIRE

Nous pensions avec juste raison avoir quelques chances de succès et le déroulement de la course confirma nos pronostics : malgré un départ laborieux, nous avons pu rapidement remonter nos adversaires et prendre la tête de l'épreuve jusqu'à deux tours de la fin où le moteur se bloqua à deux cents mètres de la ligne d'arrivée avec un bruit sinistre... Retour à Paris, démontage... et examen des dégâts : le piston s'était brisé au-dessous du segment racleur et tandis que la calotte était bloquée contre les soupapes la jupe reposait sur les volants de l'embellage. Inutile de décrire notre déception, qui fut de courte durée à l'examen du piston. En effet, les pistons montés sur les Crusader par Royal-Enfield sont du type à jupe fendue pour la dilatation. Et si pour une uti-



Le tableau de bord de notre machine ; le guidon de série a été retourné sur ce modèle. Le réservoir est du style « Constellation ».



Deux écrous à desserrer... et le bloc selle-garde-boue arrière se démonte instantanément.

lisation normale, ce type de piston donne entière satisfaction, il s'avère un peu faible pour une utilisation aussi spéciale que celle de la compétition. Le remède est simple : il suffit de monter un piston ne comportant pas de fentes (comme ceux de la « Constellation » par exemple, version sport de la Super-Meteor équipée, elle, de pistons à jupe fendue), ce qui ne présente pas a priori de difficultés particulières, la cote d'alésage — 70 mm — étant assez courante.

UNE RÉUSSITE ? INCONTESTABLEMENT

Nous aurions évidemment préféré passer la ligne d'arrivée en vainqueur, néanmoins, à notre sens, le bilan de l'opération se solde par une réussite.

La 250 Royal-Enfield est une véritable machine « Sport » aux performances brillantes et qui avec quelques modifications dont le coût global — piston compris — n'excède pas 20 000 francs, peut devenir un adversaire redoutable dans les courses disputées selon la formule Sport.

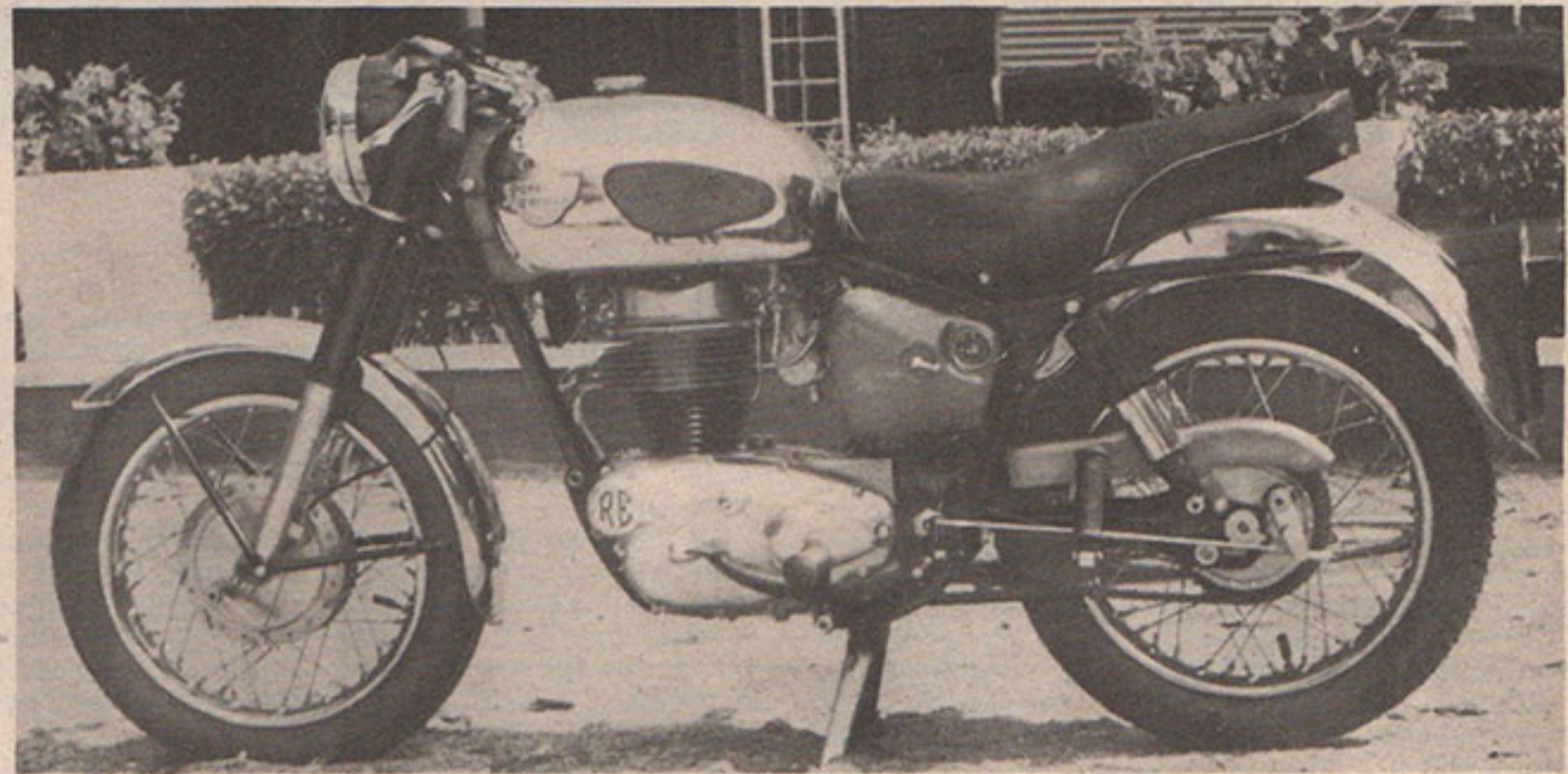
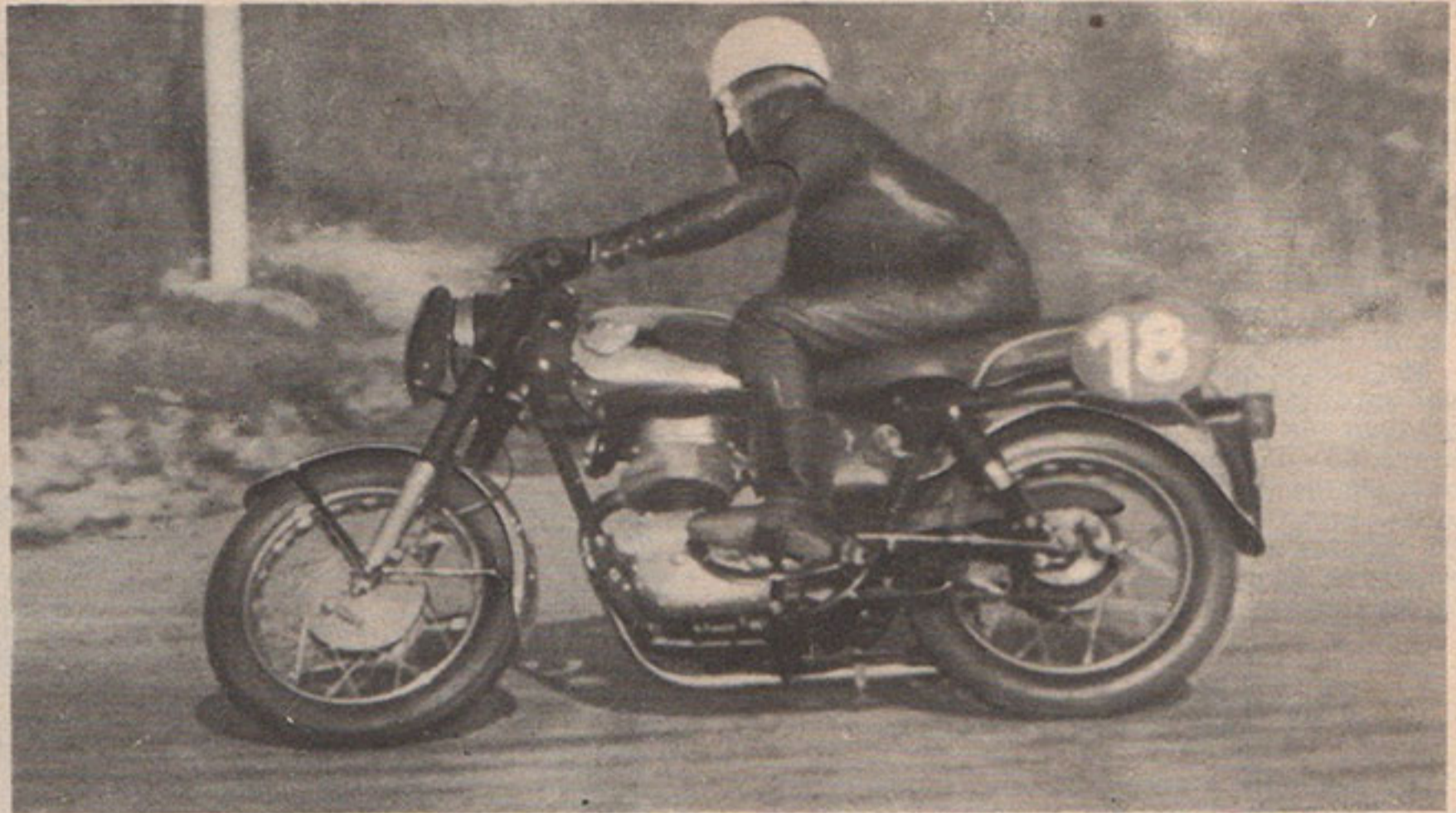
Même modifiée (culasse, carburateur) il suffit de remettre le silencieux (et de refaire évidemment le réglage de carburation adéquat pour retrouver une machine souple, facile à conduire et à mettre en route.

D'ailleurs, même en tube, le moteur est étonnamment « souple » et reprend sans aucun « trou » et sans qu'il soit nécessaire de faire cirer l'embrayage.

Dans un autre ordre d'idées, les « Trophées » nous ont permis d'apprécier la tenue de route excellente ainsi que la puissance du freinage qui ne comptent pas parmi les moindres qualités de cette machine dont le dernier atout est encore son prix de 350 000 francs, qui s'avère compétitif dans la cylindrée.

J. C. BARGETZI.

J.C.B. en action durant les essais effectués avec la transformation sport; ci-contre vue générale de la « Crusader Sport ».



CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

Moteur.

Monocylindre quatre temps, à soupapes en tête. Distribution par tiges et culbuteurs.

Alésage : 70 mm.
Course : 64,5 mm.
Cylindrée exacte : 248 cm³.
Puissance : 17 cv.
Régime : 6 250 t/m.
Taux de compression : 8,5 à 1.

Transmissions.

Bloc-moteur à quatre rapports commandés par sélecteur au pied. Embrayage à disques multiples fonctionnant dans l'huile.

Transmission primaire par chaîne : 23/49 dents. Rapport de démultiplication primaire : 2,13 à 1.

Rapports internes de boîte : 1 (100 %) ; 1,35 (74,1 %) ; 1,80 (55,6 %) et 2,92 (34,2 %) à 1.

Transmission secondaire par chaîne : 18/49 dents. Rapport de démultiplication secondaire : 2,73 à 1.

Rapports finals : 5,8, 7,8, 10,4 et 17 à 1.

Allumage.

Alternateur Lucas RM 13, 6 V 60 W rechargeant la batterie par l'intermédiaire d'une cellule redresseuse. L'alternateur est monté en bout droit de vilebrequin tandis que le rupteur est entraîné par l'arbre de la pompe à huile.

Bougie 14 × 125 long culot.

Carburant.

Carburateur Amal Monobloc type 376/216. Diamètre de passage des gaz : 23,8 mm. Gicleur principal : 150. Position d'aiguille : 2^e cran. Gicleur de ralenti : 25.

RÉGLAGES DIVERS

Calage de l'avance à l'allumage.

30° soit 5,5 mm avant P.M.H. pleine avance.
Ecartement des vis platiniées : 0,4 mm.
Ecartement des électrodes de bougie : 0,4 mm.

Jeu aux culbuteurs (à froid).

Nul : les tiges doivent tourner, mais sans jeu.

Pression des pneus.

AV : 1,6 kg.
AR : 1,8 kg.

Graissage.

Moteur : Huile moteur S.A.E. 40 en été. Huile S.A.E. 30 en hiver.

Contenance du carter formant réservoir : 2 l environ.

Boîte de vitesses : Huile moteur S.A.E. 50 en été. Huile S.A.E. 40 en hiver.

Fourche télescopique : Huile S.A.E. 20. Contenance d'un bras de fourche : 200 cm³.

PARTIE CYCLE

Cadre : tubulaire, simple berceau du type interrompu.

Suspension avant : fourche télescopique munie d'amortisseurs hydrauliques.

Suspension arrière : oscillante à éléments de suspension séparés munis d'amortisseurs hydrauliques et comportant un réglage de dureté à trois positions.

Jantes : acier de 17".

Pneus : AV et AR 3,25 - 17 ribbed à l'AV, pavé à l'AR.

Freins : moyeux-freins en alliage léger de 180 mm de Ø à l'avant et de 150 mm de Ø à l'arrière. Largeur des garnitures : 25 mm.

Réservoir d'une contenance de 17 l environ ; robinet muni d'une position réserve.

Poids : 141 kg.

RÉSULTATS D'ESSAIS

Vitesse maximum (anneau de vitesse de Montlhéry).

Position assise : 1'18" 4/10, moy. 116,5 km/h.
Position couchée : 1'11" 2/10, moy. 128,6 km/h.
Avec le tube : 1'6" ; moy. 138,6 km/h.

Accélération.

100 m : 7" 1/10, moy. 50,7 km/h.
200 m : 11" 2/10, — 64,3 —
300 m : 14" 8/10, — 73,0 —
400 m : 18" — 79,9 —
500 m : 20" 8/10, — 86,5 —

Côte : 700 m.

Solo : 28" 6/10, moy. 88,1 km/h.

Rapports utilisés : 1-2-3-4.

Duo : 37" 4/10, moy. 67,4 km/h.

Rapports utilisés : 1 - 2 - 3.

Freinage : 50 km/h à l'arrêt complet.

Frein avant : 10,8 m.

Frein arrière : 15,7 m.

Deux freins : 8,9 m.

Consommation.

40 km/h.....	litres	2,9
50 —	—	2,85
60 —	—	2,9
70 —	—	3,2
80 —	—	3,7
90 —	—	4,05
100 —	—	4,4
110 —	—	4,9
Maxi-assis	—	5,3
Consommation normalisée : 4,4 l à 88 km/h.		

Réglages d'essais.

Bougie Marchal 2.32 pour les essais chronométrés, RR 32 pour les Trophées.

Gicleur de 170 et aiguille au 1^{er} cran pour les essais chronométrés en tube et pour les Trophées. Huile Castrol R pour les Trophées Carburant super B.P.

LE MARCHÉ DE L'OCCASION

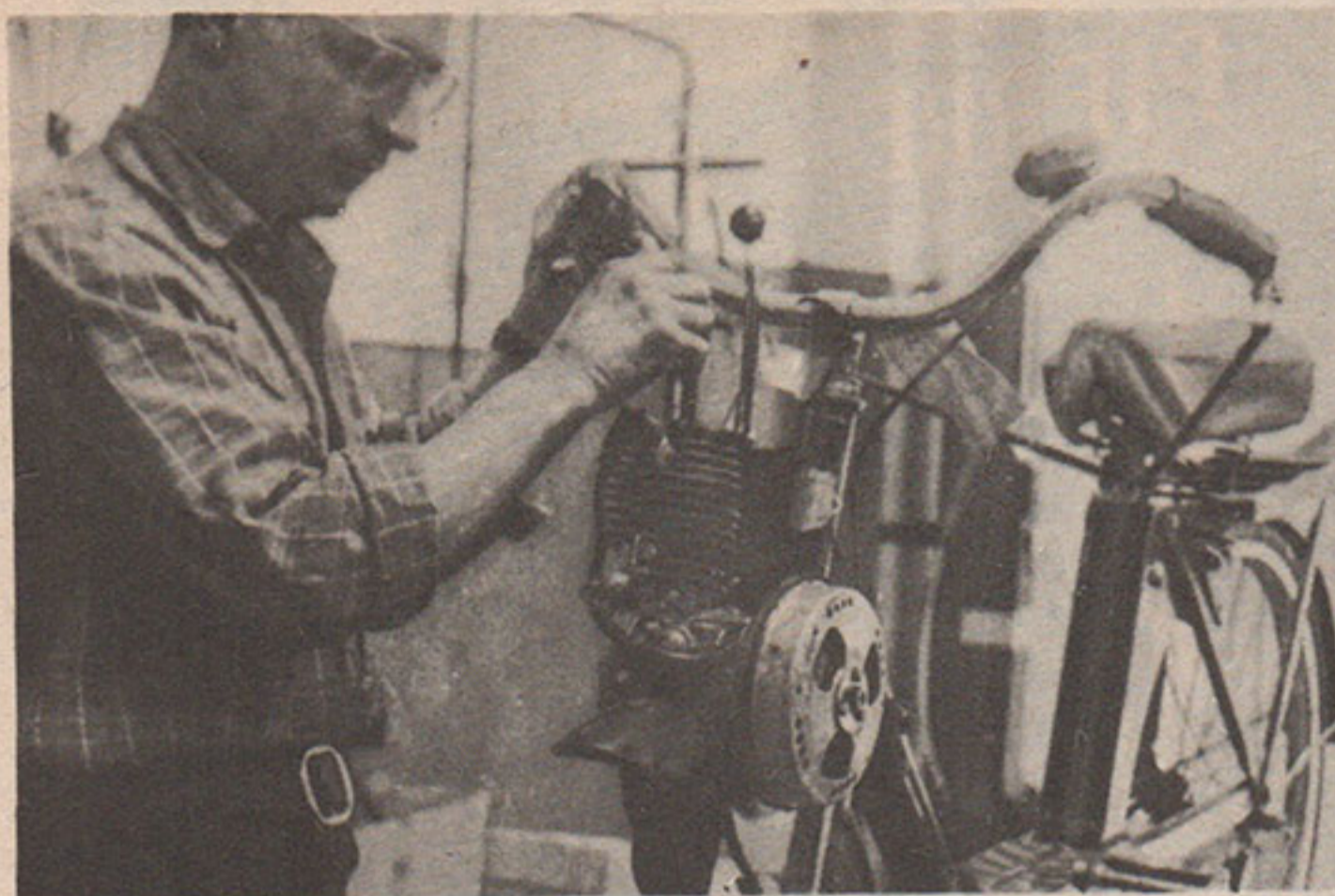
La garantie totale rétablit un climat de confiance

Les résultats probants obtenus sur le marché de l'occasion de l'automobile depuis l'application de la garantie-assurance ont incité quelques motoristes spécialisés dans le deux-roues d'occasion à transposer sur les occasions révisées « cette formule à succès ».

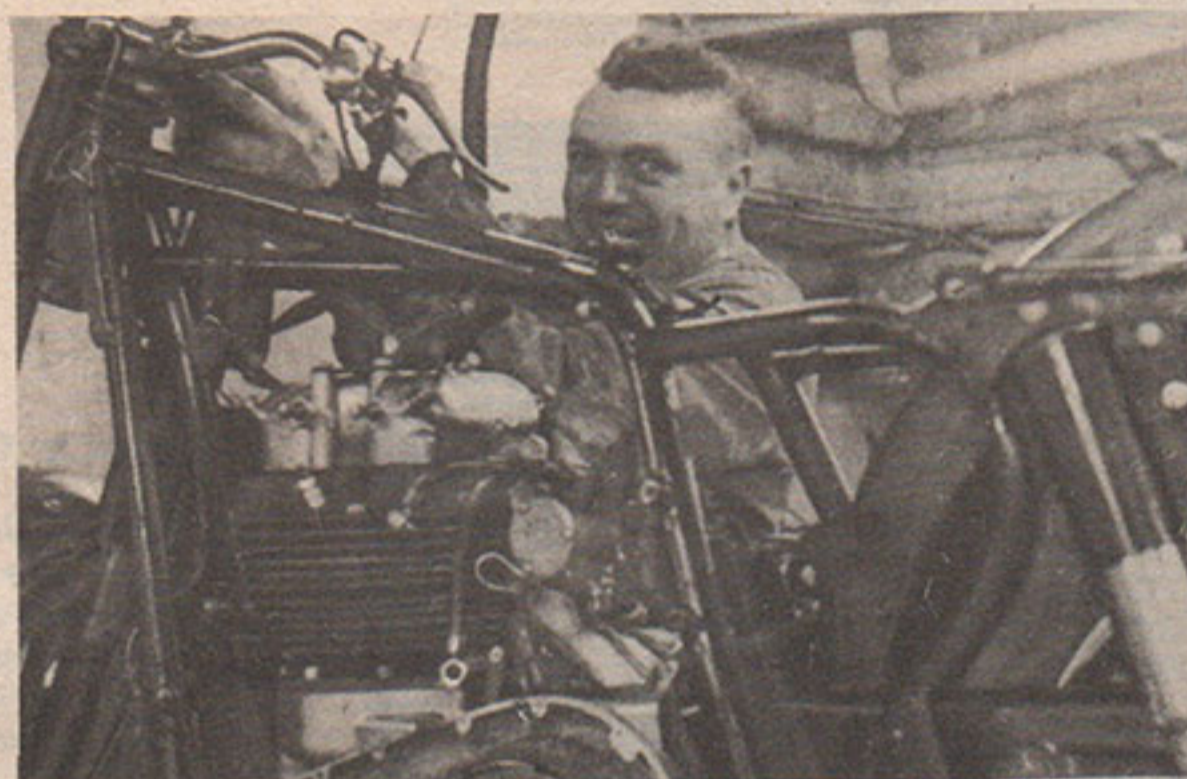
Bien entendu, la garantie ne peut concerner que des machines non seulement en parfait état mécanique mais celles-ci doivent être totalement démontées pour ne pas faire encourir de trop grands risques aux vendeurs.

En effet, ce sont ceux qui assument les responsabilités de la garantie pièces et main-d'œuvre et non des compagnies d'assurances comme c'est le cas dans l'automobile. De ce fait, même les modalités d'application peuvent varier d'un vendeur à l'autre.

Pour obtenir quelques précisions sur cette garantie totale, nous avons demandé aux Établissements Dynamic-Sports comment elle s'applique, et les majorations de prix qu'elle entraîne.



Chaque mécanique a ses secrets. Les spécialistes de l'occasion sont organisés. Ci-contre un Vélosolex en cours de révision générale et...



... passant de la bicyclette motorisée aux puissantes bicylindres, l'usager a le choix dans toute la gamme des cylindres.

« La garantie totale s'applique uniquement aux machines ayant été entièrement démontées et remises à l'état neuf. Elles sont vendues avec une garantie totale d'une durée de trois mois.

» La garantie couvre l'échange des pièces reconnues défectueuses et la main-d'œuvre.

» En outre, chaque machine est accompagnée à la livraison d'un Bon pour deux révisions gratuites.

» La garantie totale trois mois pièces et main-d'œuvre, est stipulée sur la facture remise à l'acheteur.

» Les prix sont établis compte tenu de la garantie totale, mais à la demande expresse de certaines catégories de clients — pour ceux qui résident en province par exemple — il est possible d'annuler la clause de garantie, ce qui entraîne des minorations de 5 000 francs pour les machines dont le prix est inférieur à 180 000 francs et de 10 000 francs pour les machines d'un montant plus élevé. »

Nous avons présenté là une formule de vente, il en existe d'autres qui feront l'objet de prochains commentaires.

QUELQUES DEUX ROUES A LA FOIRE DE PARIS

La présentation des deux-roues motorisées à la Foire de Paris se limitait cette année, comme d'ailleurs l'année passée, à deux ou trois stands parmi lesquels nous avons tout particulièrement retenu l'exposition des Etablissements Judenne, qui sont des habitués de cette importante manifestation commerciale. Le stand Judenne a en effet connu une affluence considérable de visiteurs, intéressés par les productions de bon goût qui y étaient exposées.

Parmi les différents modèles, nous avons remarqué deux cyclomoteurs Cazenave Sport équipés des productions A.B.C. 50 cm³, le VAP 57 et le VAP Pi 2; quelques modèles du Petit Sauvage et fort probablement le nouveau moteur Lavalette deux vitesses dans une partie cycle EUROP en version sport.

En outre, M. Judenne exposait l'une de ses créations : un cyclomoteur type « porteur » équipé d'un moteur à transmission par galet.

Le Petit Sauvage.

Le Petit Sauvage est une création des Etablissements Le Sauvage qui se sont spécialisés depuis quelques années dans la fabrication d'un cyclomoteur d'encombrement et de poids réduits (en effet il pèse moins de 24 kg), de façon à pouvoir le loger dans le coffre à bagages d'une voiture. Lorsque la tige de selle est descendue à fond de course et que le guidon se trouve replié, les cotes d'encombrement sont les suivantes : longueur : 120 cm, largeur : 30 cm, hauteur : 70 cm.

Sur le Petit Sauvage, le moteur est un ITOM 40 cm³ à transmission par galet sur la roue arrière.



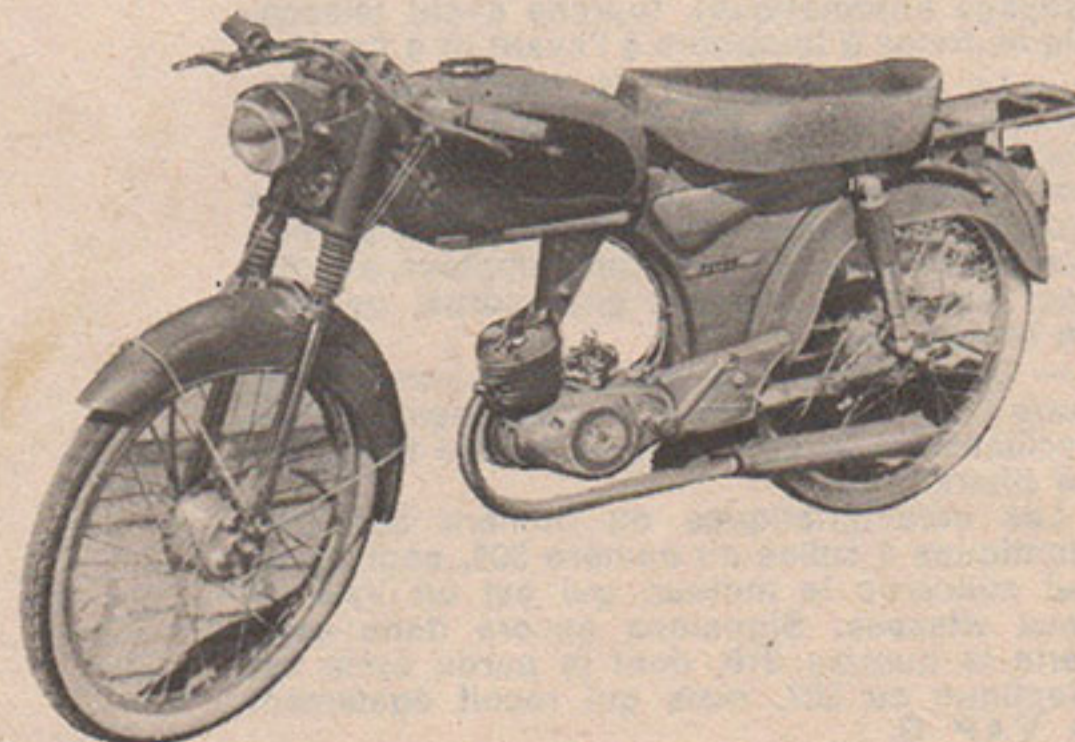
Quelle que soit la taille de l'usager, le Petit Sauvage assure une position normale. A l'instar des voiturettes « Junior » il peut faire rêver bien des jeunes. Le cyclomoteur Europ équipé du nouveau bloc-moteur Lavalette G.M.L., présenté par Judenne à la Foire de Paris.

Les cyclomoteurs Cazenave Sport.

Les cyclomoteurs Cazenave « type sport » étaient présentés en deux versions pour le moteur VAP 57 ou VAP Pi 2, montés dans une partie cycle identique.

Sur le plan de l'esthétique pure, notons que les Etablissements Cazenave ont su attirer la clientèle des jeunes par une présentation qui ne manque pas d'originalité avec ses deux échappements « relevés » dont la disposition rappelle celle des machines tous terrains de l'armée.

G.E.B.





Le Programme

LA PRODUCTION RHONSON

Les Établissements Psalty, jusqu'ici spécialisés dans la diffusion des productions anglaises Royal-Enfield, se sont adjoint, depuis quelques semaines, la représentation des cyclomoteurs et vélomoteurs Rhonson.

A cette occasion, M. Pierre Psalty a tenu à nous présenter lui-même la gamme complète des fabrications Rhonson 1959.

« La production Rhonson pour 1959 comprend quatre modèles de base qui se ramifient en sept versions différentes parmi lesquelles l'usager a la possibilité de choisir la machine exactement adaptée au service qu'il en attend.

La série standard.

Les modèles de la série standard sont réalisés à partir d'un cadre type berceau surbaissé pour le montage de roues équipées de pneus de 23×2 . Le réservoir disposé dans la triangulation de la fourche arrière a une contenance de 2,7 l.

Les quatre versions de la série standard reçoivent le moteur VAP 57, sans embrayage sur le numéro 300 et avec embrayage automatique sur les numéros 300 bis, 301 et 302. Pour la partie cycle, notons que ces trois derniers types de cyclomoteurs sont suspendus à l'avant par une fourche télescopique.

Sur le numéro 300, l'encliquetage se commande par un bouton moleté adapté sur la poulie relais.

La série monotube.

La série monotube comprend les types suivants :

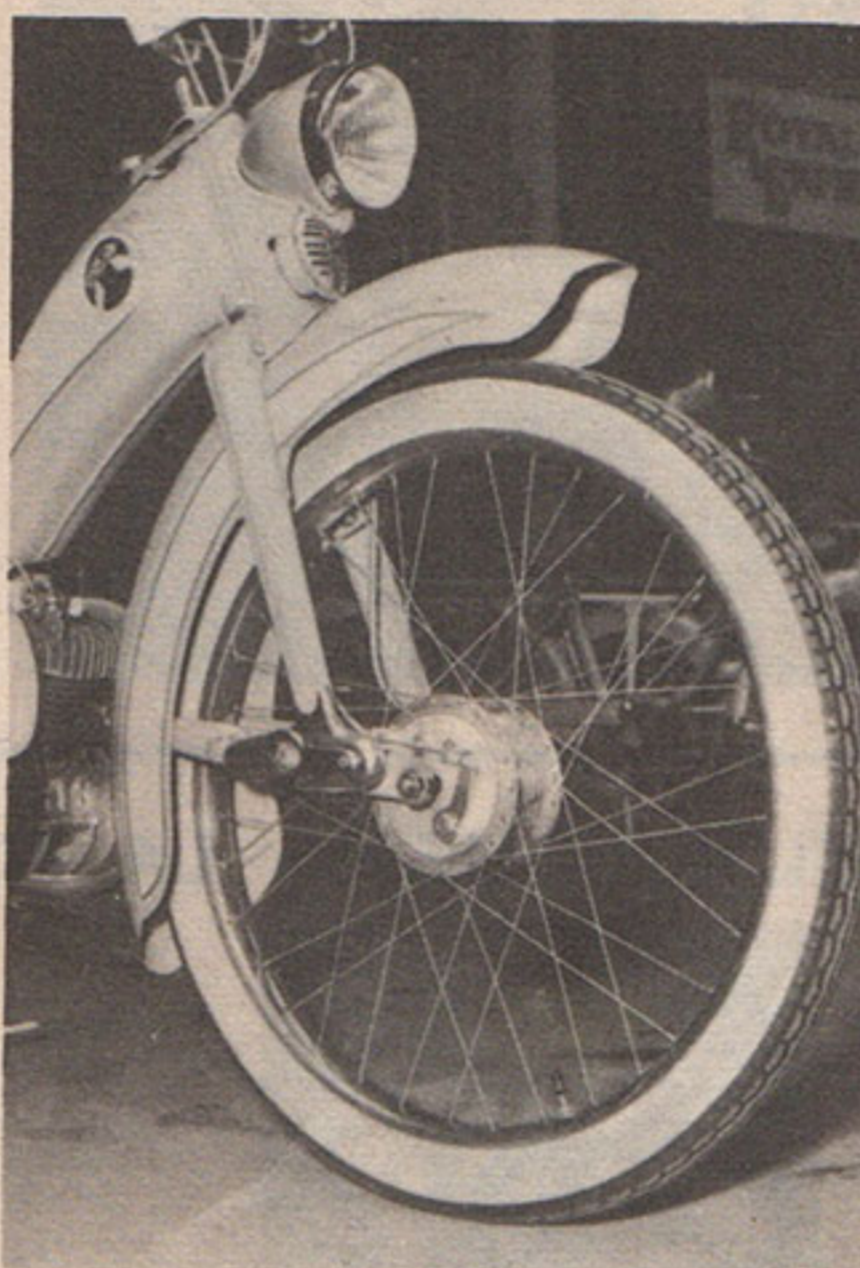
— Le numéro 304 moteur VAP 57 avec embrayage automatique. Cadre sans suspension avant.

— Le numéro 304 bis, moteur VAP 57 (embrayage automatique), fourche avant télescopique, freins à tambours à l'avant et à l'arrière.

— Le numéro 305 a de nombreux points communs avec le 304 bis, mais son équipement se compose d'accessoires plus luxueux : pot d'échappement bi-conique, garde-boue plus enveloppant, phare comportant un emplacement pour la pose d'un compteur, avertisseur électrique, moyeux gros corps, poignée de levage, etc.

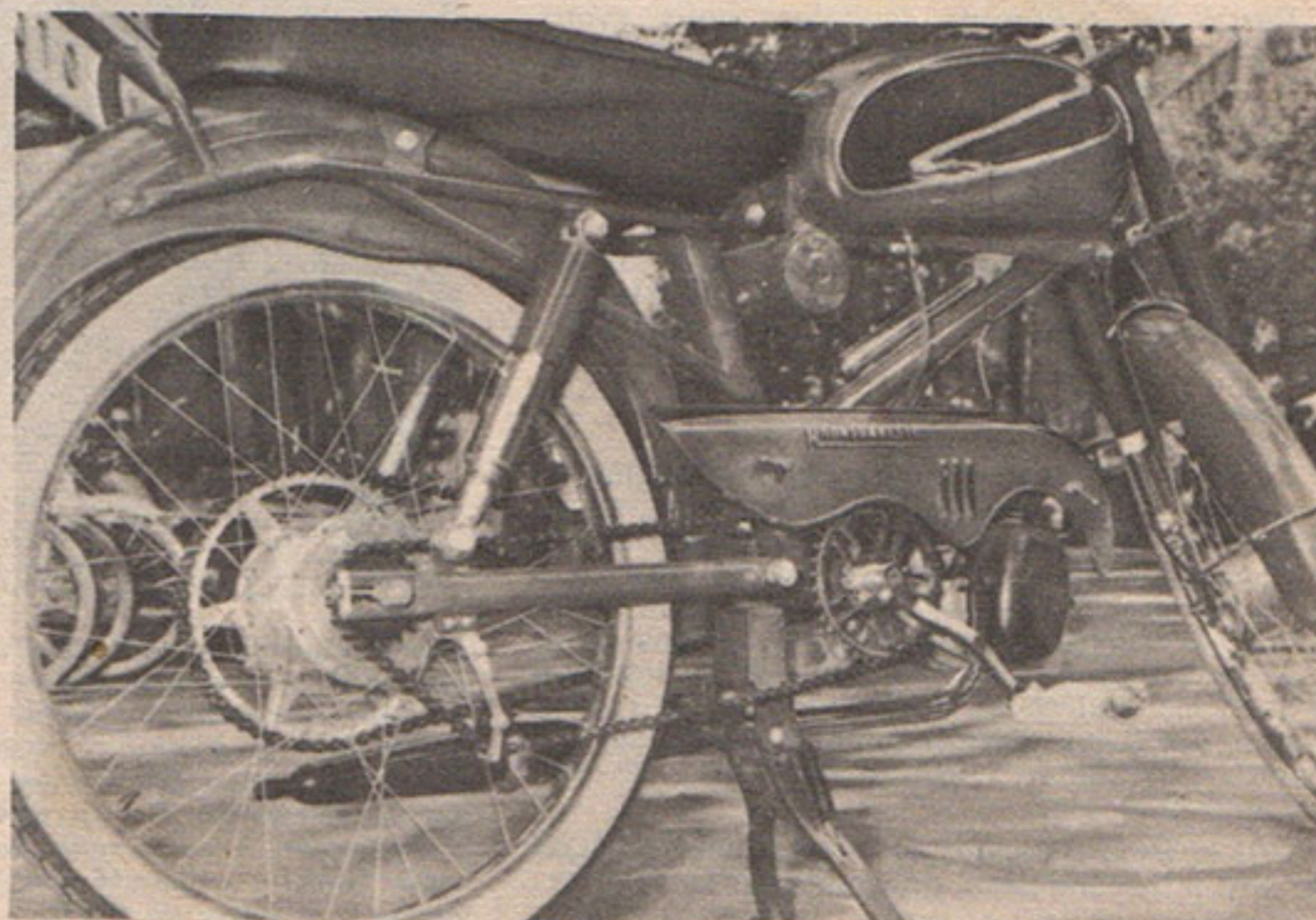
— Le numéro 307 est identique au numéro 305, mais il comporte en plus une suspension arrière oscillante et le compteur se trouve incorporé au phare.

Les caractéristiques du numéro 308 sont identiques à celles du numéro 305, sauf en ce qui concerne le moteur, qui est un VAP G deux vitesses. Signalons encore dans cette série le numéro 310, dont la partie cycle est identique au 307, mais qui reçoit également le VAP G.



Sur le Cybèle luxe (ci-contre) remarquons la suspension avant du type à roue poussée et le moyeu avant dans lequel le tambour du frein est très largement dimensionné.

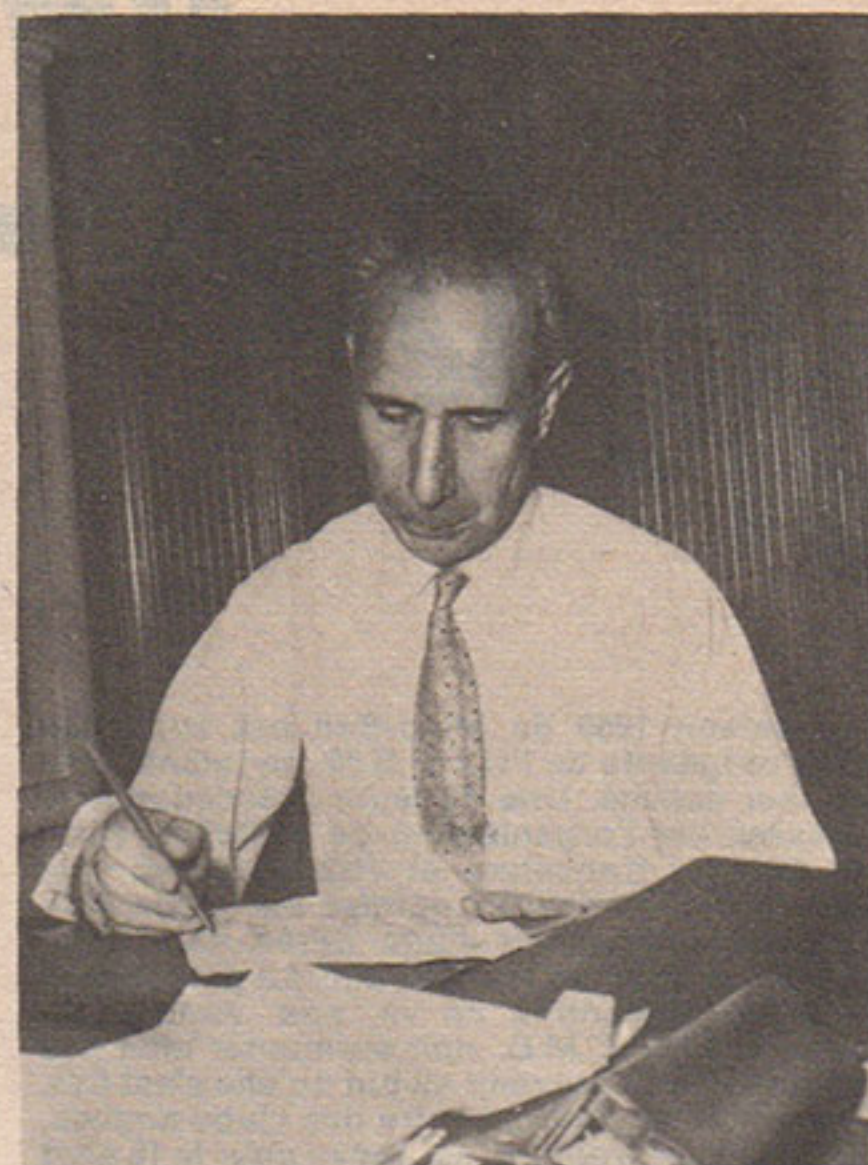
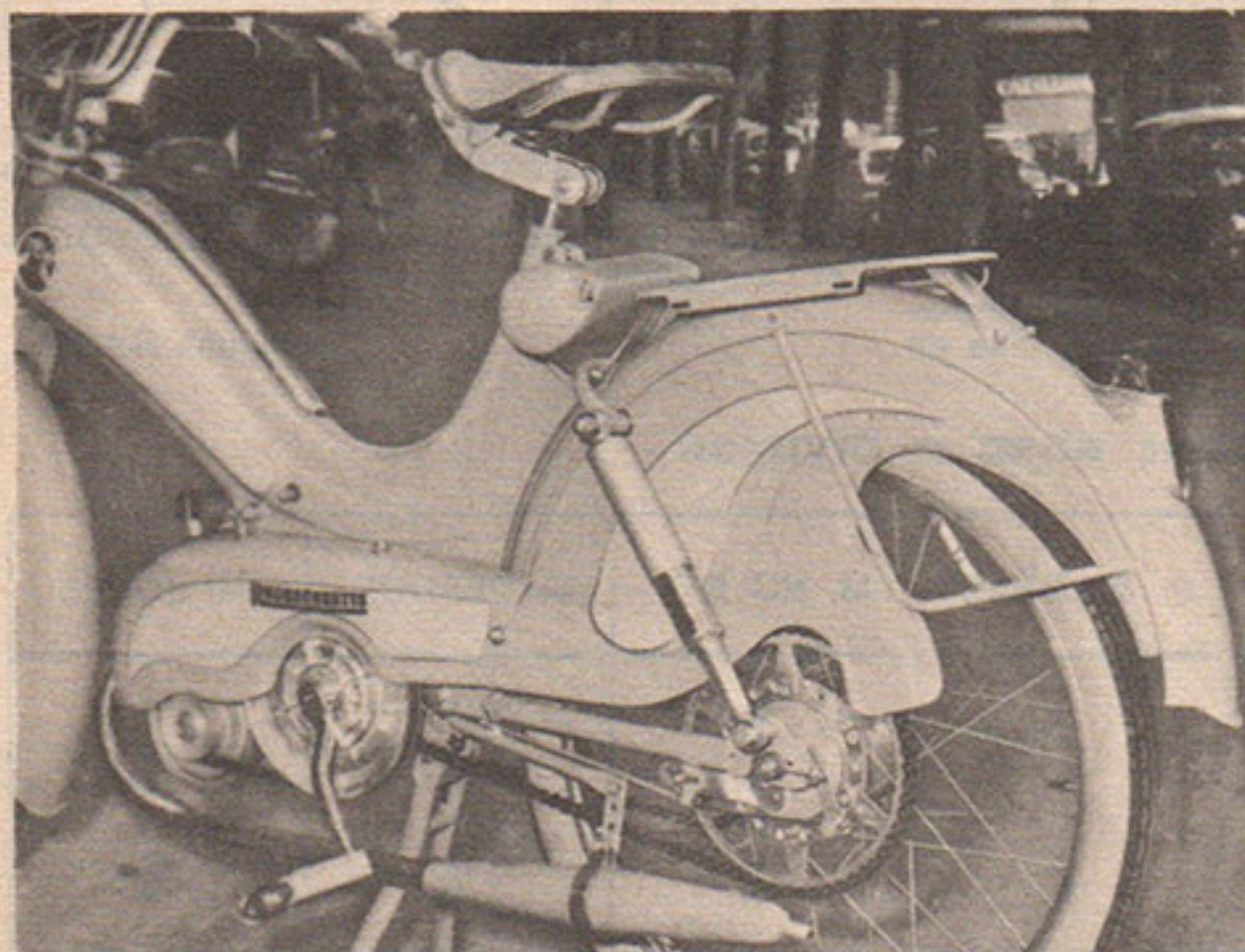
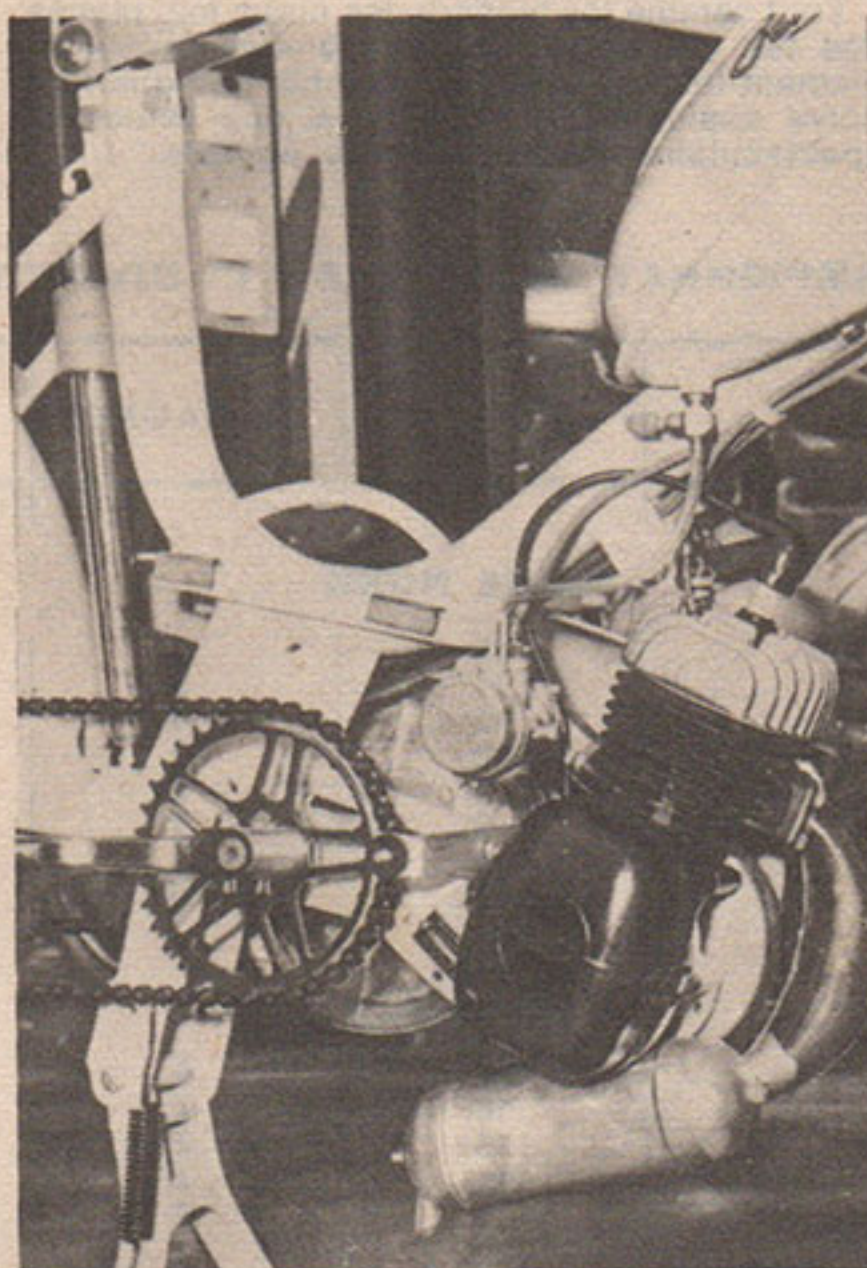
Du type 313 (ci-dessous) retenons la triangulation du cadre, le montage de la suspension arrière et le silencieux d'échappement bi-conique.





Sur ses modèles à cadre ouvert (ci-contre) Rhonson a mis au point un nouveau système de fixation des carters latéraux: un seul écrou à oreille et un ancrage sur des patins caoutchouc.

Le Cybèle luxe (ci-dessous) équipé du moteur VAP 57 existe également en version deux vitesses avec le VAP Pi2.



La série Cybele.

La série Cybele Luxe a cadre monobloc en « embouti », licence Durkopp, se présente en deux versions, l'une avec le moteur VAP 57 à embrayage automatique, l'autre avec le VAP Pi2 à pédalier incorporé.

Ces deux types de machines suspendues, à l'avant par biellettes oscillantes amorties par des anneaux caoutchouc, et à l'arrière, par des bras oscillants et des amortisseurs hydrauliques, comportent un équipement luxueux et très complet : capotage latéral très enveloppant pour le moteur et les transmissions ; garde-boue munis de larges bavolets ; long tube d'échappement et silencieux bi-conique, selle caoutchouc et suspension centrale ; coffret métallique pour l'outillage, etc.

Le cyclomoteur Rhonson « Cybele » standard n'a pas de suspension arrière. Le moteur est un VAP 57.

Les modèles « Sport ».

C'est en utilisant une partie cycle à peu près identique, que Rhonson réalise les cyclomoteurs « Sport », intégralement suspendus, à l'avant par fourche télescopique Sovexia et à l'arrière, par une fourche oscillante et des amortisseurs hydrauliques.

Sur ces modèles, le réservoir en selle a une contenance de 8 l (ce qui assure une très large autonomie sur route).

Le numéro 311 reçoit le VAP 57 à embrayage automatique, le 312 le VAP G deux vitesses et le 313 le nouveau bloc-moteur Pi2 à pédalier incorporé et deux vitesses.

Les vélomoteurs.

Dans la catégorie vélomoteurs, Rhonson commercialise un modèle Sport, le « 16 ter », dont les jantes reçoivent des pneus de 2,75-16. Le guidon, la selle biplace et le réservoir spécial de 9 l sont tout à fait dans le style « Sport » de cette machine équipée du moteur VAP 110 cm³.

Et le Velovap ?

La production Rhonson s'est enrichie au dernier Salon du Velovap, dont la production en grande série vient de démarrer. Déjà des modèles de présérie sillonnent toutes les routes de France. »

Motocycles a déjà présenté une rapide prise de contact avec le Velovap, mais nous nous réservons de revenir sur cette intéressante production dès que cela nous sera possible.

Sur cette assurance, nous quittons M. P. Psalty que nous remercions, ici, d'avoir bien voulu nous donner toutes les indications sur la production de la firme lyonnaise Rhonson.

Interview recueillie par G. E. BERNARD.

Moto-Ball

La saison 1959 de Moto-Ball bat son plein et les dirigeants de l'U.F.C.B.M. ne ralentissent pas leur activité. Une de leurs préoccupations majeures est l'organisation de matches entre des équipes françaises et étrangères afin de permettre dans l'avenir la mise sur pieds d'un règlement susceptible d'être agréé dans tous les pays pratiquant le moto-ball. La préparation de telles rencontres ne va pas sans difficultés et l'U.F.C.B.M. doit surmonter bien des obstacles pour parvenir au but qu'elle s'est fixé. Cependant un tournoi entre des clubs anglais, allemands et français est prévu pour le 15 août à Salbris dans le Loir-et-Cher; les trois clubs cités sont respectivement : le Border Motor Club de Staines, le M.B. Philippsburg de Baden et le Courbevoie-Sport. Cette rencontre permettra la confrontation des différents points de vue sur le règlement mais ce sera aussi, pour les amateurs, l'occasion d'assister à une lutte intéressante.

Si les espoirs de l'U.F.C.B.M. se réalisent, cette rencontre internationale ne serait pas la seule, cette année, cependant à l'heure actuelle nous ne pouvons encore rien affirmer avec certitude.

Les clubs, de leur côté, font de gros efforts pour améliorer leur parc et leur équipement; c'est ainsi que le 24 mai dernier, seule de son espèce parmi les motos de Courbevoie, une Nougier tout récemment acquise disputait son premier match contre Troyes qui était déjà entièrement équipé de machines de ce type. Courbevoie fut très satisfait de son acquisition et pensa que sa victoire (2 à 1) était due en partie à cette nouvelle recrue.

En championnat la lutte se poursuit, serrée; Valréas, Camaret et Châlons ont conservé leurs places de leaders et demeurent invaincus. Orly est toujours en bonne position mais cependant il faut signaler que ce club risque de se voir relégué aux dernières places. En effet, il a disputé toutes ses rencontres jusqu'au 3 mai en ayant dans ses rangs un joueur ne possédant pas de licence, donc non qualifié. La commission des litiges doit statuer sur ce cas et il se pourrait que tous les matches auxquels le joueur en faute a participé soient considérés comme perdus par Orly. Peut-être le verdict, qui doit d'ailleurs être entériné par la commission sportive, sera-t-il plus indulgent, en tout cas il est regrettable que les dirigeants du club en cause n'aient pas pris en temps voulu les mesures nécessaires pour éviter cet incident et peut-être la perte du bénéfice des exploits de ses joueurs.

Tout comme les leaders, les clubs mal placés dès les premiers matches conservent sensiblement leur rang et il ne semble pas que l'on doive assister par la suite à une remontée spectaculaire de l'une de ces équipes.

En zone Nord, la Coupe de France débuta le 5 avril, le premier tour étant réservé aux équipes de seconde division. Vitry II, sorti premier au tirage au sort, avait été exempté de ce tour mais fut éliminé dès le second par Orly le 3 mai sur le score de dix à un. Le Métro qui avait accablé Saint-Fargeau, le battant par onze à deux, dut subir à son tour la loi de l'adversaire et s'incliner devant Versailles qui l'emporta par deux à zéro. Sept clubs sont déjà éliminés au moment où nous écrivons et seuls restent en lice Châlons, Orly, Troyes, Versailles et Vitry I.

En zone Sud, le 3 mai, Carpentras, Marignane et Valréas éliminent respectivement Cavaillon, La Seyne et Bollène et le 8 mai Camaret bat Monteux par sept à deux. Ainsi les trois clubs qui figurèrent au palmarès de la Coupe ces dix dernières années conservent jusqu'à présent chacun leur chance de remporter la trophée cette année encore, mais peut-être aurons-nous la surprise de le voir enlever par un outsider tel que Châlons ou bien Valréas, qui sont tous deux en excellente position au Championnat.

COUPE DE FRANCE ZONE NORD

5 avril. — Métro bat Saint-Fargeau, 11 à 2; Versailles bat Courbevoie II, 4 à 1.

3 mai. — Versailles bat Métro, 2 à 0; Vitry I bat Courbevoie I, 4 à 1; Orly bat Vitry II, 10 à 1; Troyes bat Villefranche-sur-Saône, 12 à 3.

24 mai. — Châlons bat Saint-Denis, 2 à 1

ZONE SUD

3 mai. — Carpentras bat Cavaillon, 3 à 0; Marignane bat La Seyne, 3 à 2; Valréas bat Bollène, 5 à 1; Camaret bat Monteux, 7 à 2

CHAMPIONNAT DE FRANCE - 1^{re} DIVISION

ÉQUIPES	POINTS	M. GAGNÉS	M. NULS	M. PERDUS	M. JOUÉS
ZONE NORD					
Orly	18	4	2	2	8
Châlons	17	5	1	0	6
Vitry.....	13	4	0	1	5
Houlegate.....	10	2	1	2	5
Courbevoie	9	2	0	3	5
Troyes	9	2	0	3	5
Saint-Denis	7	1	0	4	5
Villefranche.....	5	0	0	5	5
ZONE SUD					
Valreas	20	6	1	0	7
Camaret.....	16	4	2	0	6
Marignane.....	15	4	0	3	7
La Seyne	14	4	0	2	6
Carpentras	13	3	1	2	6
Cavaillon	9	1	0	6	7
Monteux	9	1	1	4	6
Bollène	8	0	1	6	7

Parallèlement aux deux grandes compétitions de première division, en zone Nord se dispute actuellement entre les clubs de deuxième division le Challenge Georges Landais. Ce Challenge en est à ses débuts et certains clubs n'ont encore joué aucun match. Il est donc encore trop tôt pour en dessiner la physionomie

et nous nous contenterons de rappeler qu'en 1958 Vitry-le-François et le Métro terminèrent à égalité de points et que seule l'application du goal average permit de déclarer le Métro vainqueur.

Enfin, pour terminer ce tour d'horizon, signalons que la Coupe de Paris, qui est mise en

compétition par l'U.S. Métro entre les clubs de 2^e division de la région parisienne, n'a pas encore débuté. Les clubs en présence seront : Courbevoie, Drancy, Métro, Orly, Saint-Denis et Versailles.

Jacques BART.

CHALLENGE GEORGES LANDAIS ZONE NORD 2^e DIVISION

ÉQUIPES	POINTS	M. GAGNÉS	M. NULS	M. PERDUS	M. JOUÉS
Vitry.....	7	2	0	1	3
Métro.....	6	2	0	0	2
Versailles.....	6	2	0	0	2
Saint-Fargeau.....	5	0	0	5	5
Drancy	4	1	0	1	2
Courbevois II.....	0	0	0	0	0

Clermont-Ferrand

« Trois pilotes sensationnels Surtees, Scheidegger et Hocking sur un circuit splendide », voici le télégramme que nous aurions envoyé si nous avions dû résumer le plus brièvement possible nos impressions au soir du Grand Prix de France. Que John Surtees ait inscrit deux fois son nom au tableau d'honneur de ce premier Grand Prix du Championnat du Monde 1959 n'étonna personne. Nous nous y attendions tous, mais que le jeune Rhodésien de vingt et un ans, Gary Hocking se soit classé 2^e et 3^e en 350 et 500 cm³, pas très loin des 4 cylindres M.V. étonna plus d'un spectateur qui n'avait jamais vu courir celui qui de l'avis même de ses adversaires passe pour l'un des meilleurs pilotes du moment. Quant à Scheidegger, il a gagné parce que son compatriote Camathias a cassé nous direz-vous. Probablement mais par cette victoire, Scheidegger a prouvé qu'après une montée éclair il est le sidecariste capable de s'adjuger une victoire si ses aînés et les meilleurs font la moindre faute ou sont victimes d'ennuis mécaniques.

Deux facteurs importants ont contribué à faire de ce Grand Prix de France une belle épreuve. Tout d'abord le soleil qui mit en valeur le splendide paysage des monts d'Auvergne tachetés en ce mois de mai d'un splendide jaune-or des genêts et surtout ce circuit de pilotage déroulant ses 8,055 km de ruban à travers ce joli décor.

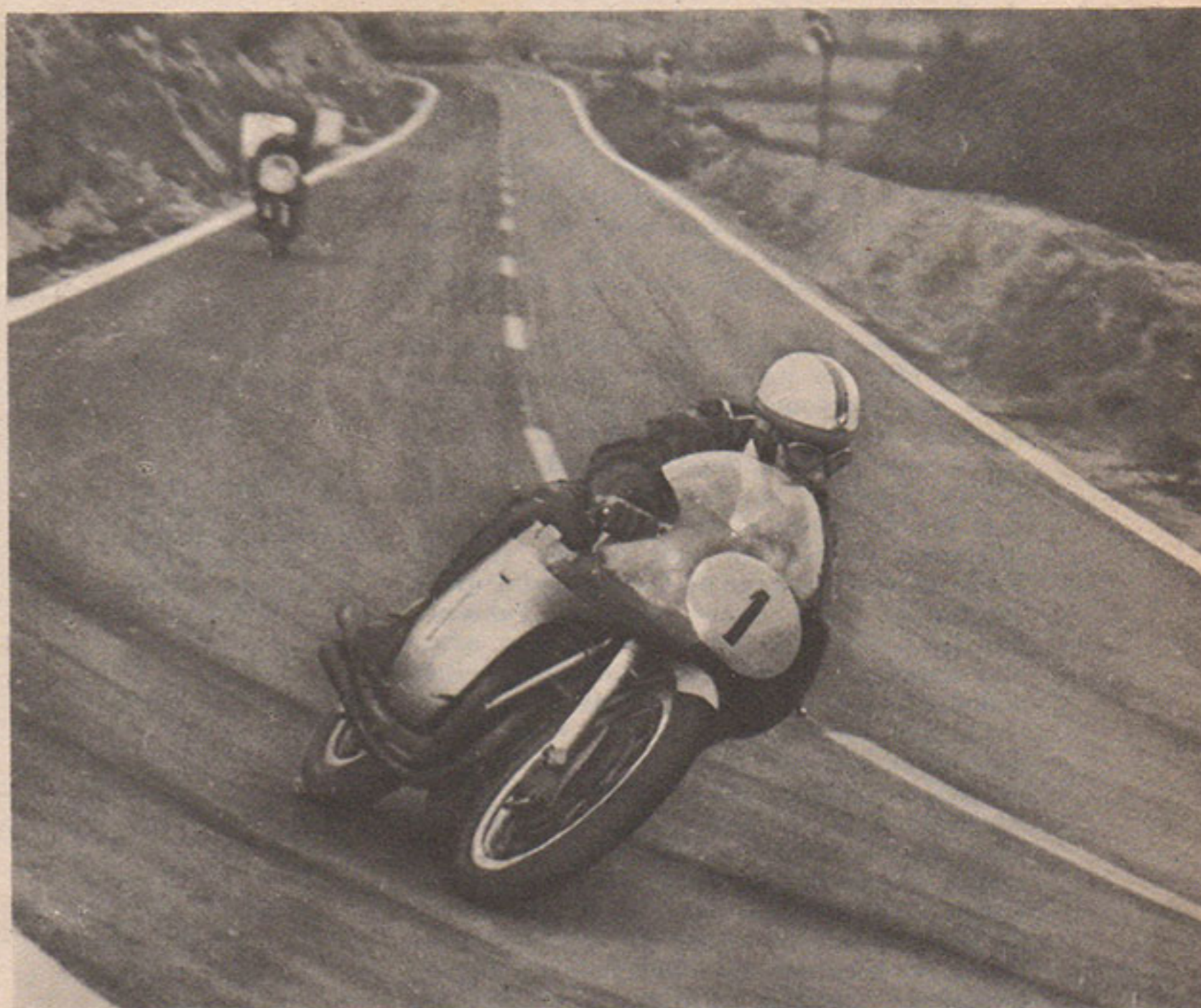
Le dernier Grand Prix de France comptant pour le Championnat du Monde qui remonte à 1955 s'était tenu sur le circuit peu attrayant de Reims. Reprenant sa place dans le rang des « classic events », notre pays a non seulement démontré aux yeux des étrangers sa vitalité sportive mais aussi prouvé que nous avons un circuit digne de la plus grande compétition mondiale. Car si à Clermont-Ferrand, nous n'avons pas trouvé une organisation et un standing comparables à ceux des Grand Prix étrangers, nous avons été agréablement surpris par ce circuit aux cinquante-deux virages que nous pouvons comparer aux plus beaux d'Europe, précisément pour le spectateur et qui contribua énormément à rendre attrayant ce Grand Prix de France.

Le Nürburgring, techniquement parlant, approche la perfection mais ses 22 km donnent un spectacle trop clairsemé. Le circuit des monts d'Auvergne est peut être moins parfait puisqu'il manque d'une ligne droite mais ses 8 km tout en courbes et en virages donnent un spectacle de choix et il convient

de féliciter largement l'Automobile Club d'Auvergne qui fit réaliser ce très joli circuit qui fit le succès de ce Grand Prix de France.

Nous ne sommes plus aux années 1951-1952-1953 où cinq ou six usines se disputaient chèrement les titres mondiaux et depuis que Gilera et Guzzi se sont retirés, la première monte de la M.V. John Surtees, fait cavalier seul cumulant doublés sur doublés en 350 et 500 cm³ pourchassant, à défaut d'adversaires valables, les chronos qui ne sont que des ombres pour les spectateurs. Hélas, ceci est tellement vrai que le comte Agusta sûr de son coup ne s'était pas mis en frais pour le Grand Prix de France confiant à ses pilotes ses M.V. 4 cylindres de 1958 et pour plaire à l'Italie alignait en 500 cm³ Remo Venturi nouveau champion transalpin tout fraîchement couronné, en

place de Hartle. Notez pourtant que le commandatore de la M.V. savait très bien que le circuit des monts d'Auvergne était un tracé de pilotage. Hocking a pourtant fait 2^e devant Hartle en 350 cm³ avec une Manx 1957 et durant 13 tours tint tête à Venturi avec, tenez-vous bien, une Manx 1954! Les M.V. ne se sont donc pas seulement battues contre les chronos pensez-vous? Précisons : les M.V. non, le double champion du monde si, car lorsque Hocking approcha trop dangereusement de Surtees ce dernier tant soit peu surpris se sauva et en 500 cm³ le clan M.V. avait compris qu'il valait mieux faire filer Surtees dès les premiers tours. Et si Hartle n'a pu faire que 3^e c'est que sa machine lui donna quelques ennuis, très légers et en 500 cm³ Venturi put doubler Hocking à partir du moment où le Rhodésien fut



Le double champion du monde, John Surtees commence brillamment la saison 1959 en réalisant le doublé en 350 et 500 cm³.

préoccupé par une boîte de vitesses récalcitrante. Coté M.V., donc aucune nouveauté technique n'est apparue à Clermont; quant à la nouvelle 350 cm³ elle n'est paraît-il pas encore prête.

M.V. était la seule firme à aligner ici des machines d'usine cependant les M.V. n'étaient pas les seules machines d'usine à courir ce Grand Prix de France puisque Dale (500 cm³), Schneider et Camathias (sidecars) étaient dotés de moteurs B.M.W. d'usine non identiques à celui de la Rennsport classique puisque ces trois Flat-twin étaient des « petite course ». Nuance subtile entre M.V. qui participe très officiellement au Championnat du Monde et B.M.W. qui pour reprendre les propres termes de l'usine bavaroise assiste quelques coureurs. La politique de B.M.W. est assez difficile à définir et encore plus à expliquer. La firme munichoise semble vouloir améliorer ses Rennsport sans pour autant vouloir s'acharner à décrocher un titre mondial, car si telle était son intention nul doute qu'elle ressortirait son moteur à injection réputé plus puissant que les actuels « petite course » et avec lequel Zeller sut plus d'une fois se placer devant des 4 cylindres. De toute façon B.M.W. sait très bien, qu'en 1959, il inscrira encore son nom sur les tablettes de la F.I.M. car il apparaît impossible qu'une autre machine s'empare du titre mondial de la catégorie sidecars. A Clermont, 11 B.M.W. prennent les 11 premières places sur 18 coureurs classés et 24 partants; douze machines de cette marque étaient au départ soit 50 % une seule casse, celle de Camathias. Et par ailleurs la firme allemande ne peut que se réjouir de voir trois sidecaristes britanniques équipés cette saison de B.M.W. Après avoir vu les M.V., c'est donc vers ces trois B.M.W. que nous nous sommes dirigés en quête de nouveautés techniques. Une « petite course » est peu photogénique et en fait ce n'est pas une nouveauté puisqu'en 1958, Schneider courut à Moulins avec ce moteur qui tourne aisément à 10 000 t/m. Au cours des entraînements, ce moteur n'a pas épaté Camathias qui sait aller faire le sien aussi vite. Dale bénéficiait du même moteur qui pour ce Grand Prix était monté dans la partie cycle que Duke utilisa l'année dernière. Sur la machine du Britannique qui est actuellement le plus expérimenté des pilotes de 500 cm³ — toutes les machines d'usine de cette cylindrée lui étant passées dans les mains — un double frein avant double came, un frein arrière à commande hydraulique et la pédale de sélecteur à droite, frein à gauche suivant les normes anglaises ce qui pour lui est une nécessité puisqu'il pilote aussi bien une A.J.S. 7 R en 350 cm³ que cette Rennsport en 500 cm³.

Les autres particularités mécaniques étaient à voir chez les privés. Bob Brown était là avec ses Norton-Duke à cadre Reynolds, ressorts de soupapes à boudin et fourche AV à roue poussée. Aucune Matchless G. 50 n'était présente ici. Comme l'an passé, la B.M.W. de Fath était alimentée par des injecteurs de Goliath tout comme celle de Külle ancien passager de Otto Schmid qui a raccroché. Nous avons regretté l'absence des Jawa officielles qui nous auraient peut-être apporté quelques nouveautés techniques vraiment rares à ce Grand Prix de France.

Ce que furent les courses? Vous savez déjà qu'en 350 cm³, Surtees prit la tête pour ne plus la quitter, que derrière lui Hocking s'installa à la deuxième place et qu'après s'être approché à 4" du champion, ce dernier creusa à nouveau un écart. Hartle conserva toujours la 3^e place. A 15" et ce, dès le 2^e tour, venait la meute du « Continental Circus », ceux qui ont l'habitude de gagner lorsqu'une machine d'usine n'est pas là.

Dans l'ordre arrivaient Anderson, Brown, Shepherd que le speaker baptisait et rebaptisait Shephero, excusez-le il n'avait jamais eu l'honneur d'officier dans un Grand Prix, puis Hempleman, Dale, Phillis, Driver. Ensuite Rensen, plus loin Fitton, Collot, Tanner, Bayle, Insermini, De Polo, etc. Le groupe des sept pilotes qui tournaient derrière les trois premiers anima cette course et ceux-ci se livrèrent une lutte acharnée. Dale abandonna, Phillis regagna des places et les perdit. Derrière Anderson qui résista à toutes les attaques, Driver fut le plus brillant. Le Sud-Africain passa Hempleman, Dale, Brown, Phillis et Shepherd. Collot et Insermini qui roulèrent roue dans roue furent nos meilleurs représentants. Nous n'avons pu nous faire une opinion sur l'Australien Ron Miles, nouveau venu en Europe qui chuta sans gravité dans le premier tour et ne prit pas le départ des 500 cm³. Chez les sidecaristes, nous attendions la friction Camathias-Schneider que nous aurions aimé voir pour la beauté du spectacle arbitrée

par l'ex-champion du monde Cyril Smith sur Northon, or ceci se passa tout autrement. Dès le premier passage Camathias est en tête avec déjà une telle avance que la victoire semble n'être que pour lui. Puis arrivent Scheidegger que l'on n'attendait pas à cette position, Schneider, Smith, Strub, Ritter, Rogliardo, Fath, Butscher, Urquhart nouvellement arrivé d'Australie et possédant l'ancien attelage de Bob Mitchell, Duhem, Neussner, Verd, Beevers, Kolle, etc.

Au 2^e tour coup de théâtre, Camathias tombe en panne. Scheidegger hérite du commandement et ne le cédera même pas à Schneider qui devra se contenter de la 2^e place. Smith disparaît au 4^e tour victime d'une fuite d'huile, ce n'est donc pas lui, sur qui nous comptions, qui inquiétera les leaders. Urquhart abandonne aussi et il ne reste plus un seul concurrent de valeur sur Norton qui pourrait s'intercaler parmi les B.M.W. Derrière Scheidegger, Schneider et Strub qui restèrent constamment en 1^{re}, 2^e et 3^e position, Fath sauta Rogliardo et Ritter

Les sidecaristes sur le podium : en haut, Fritz Scheidegger, vainqueur de l'épreuve; à gauche, Walter Schneider, actuel champion du monde de la catégorie et enfin Edgar Strub.



Gary Hocking, l'homme de la journée, fut le seul privé, capable d'inquiéter les M.V.4.



et finalement Rogliardo passa Ritter et termina à la 5^e place étant ainsi le seul pilote français de ce Grand Prix à marquer des points au tableau du championnat du monde ce qui est un événement, car rares sont les fois où un Français figure à ce tableau. Malgré cette performance Rogliardo n'eut pas les honneurs du podium, pas plus que Collot qui fit deux fois premier des Français. Nos pilotes participaient au championnat du monde mais couraient également leur deuxième épreuve du championnat de France. Personnellement nous pensons que les spectateurs français avaient le droit d'être informés de ceci et les organisateurs le devoir de le faire et que les huit points acquis par Collot et Rogliardo ont pour nous autant d'intérêt que ceux acquis par Surtees. Mais aucun officiel, et il y en avait, ne songea à cela; d'ailleurs plus d'un point échappa aux organisateurs qui nous l'espérons auront beaucoup appris à leur premier Grand Prix. A titre d'information, nous sommes là pour ça, et sans être plus chauvin que quiconque, nous n'avons jamais vu un Grand Prix étranger sans que le coureur national le mieux placé ne soit pas à l'honneur aux côtés du vainqueur absolu, précisément lorsque ce Grand Prix entre dans le cadre de deux championnats très différents.

Dès le départ des 500 cm³ Hocking se plaça à nouveau dans la roue de Surtees, mais Surtees fit le trou et ne fut plus jamais inquiété. Pendant cela Venturi s'était placé troisième, Anderson à ses trousses. Au quatrième tour Anderson saute l'Italien et tente de remonter Hocking quand il doit faire un court arrêt qui le rejette à la huitième position, qu'il conservera jusqu'au dernier tour. Ces quatre hommes ont fait le trou devant Dale, Driver, Shepherd, Phillis et Brown, toujours les mêmes. Hempleman, Rensen, Jaeger, Collot, Ligier viennent ensuite dans cet ordre. Vous savez déjà comment Venturi doubla Hocking. Mais Dale (B.M.W.) et Driver (Norton) prétendaient à la quatrième place et après l'avoir acquise temporairement tour à tour Dale se débarrassa de Driver semblant retrouver la bonne carburation qui lui fit défaut dans la première moitié de la course. Il y eut également une belle lutte entre Jaeger, Collot et Ligier qui doubla ses deux adversaires. Collot sauta aussi l'Allemand puis s'attaqua à Hempleman et le passa. Il remonta Rensen et prit un moment l'avantage sur le Britannique qui se ressaisit et s'imposa finalement à notre champion de France. Jaeger parvint aussi à reprendre l'avantage sur Collot.

Après ces courses, nous avons vu des explosions de joie, celles de l'écurie M.V., des visages radieux, ceux de Scheidegger et de son mentor Haldemann, un sourire modeste, celui de Rogliardo, mais nous avons vu un homme déçu, découragé, pourtant combien vaillant d'ordinaire, Camathias, qui aurait voulu que sa boîte de vitesses cassa dans une toute autre course que celle qui devait logiquement lui ouvrir la voie qui mène au titre mondial.

Nous sommes retourné le lendemain matin sur le circuit. Le calme était revenu sur ce joli ruban noir serpentant sur les monts d'Auvergne, quiétude qui nous l'espérons ne durera que jusqu'au prochain Grand Prix de France.

Henri BIEL.

Jacques Collot termine deux fois, premier des Français au cours de la journée et a prouvé qu'il fallait toujours compter avec lui.

Nous remercions vivement le M. C. d'Auvergne pour la confiance qu'il nous accorda en laissant à notre entière initiative le soin de recueillir les renseignements les plus élémentaires et indispensables à la narration d'un Grand Prix. Ayant assisté à de nombreux Grands Prix, tant en Allemagne, en Suisse, en Hollande, en Belgique qu'en France, c'est en effet la première fois que nous avons cherché, vainement, le bureau de presse. Questionné par deux confrères, l'un italien, l'autre anglais, cherchant les classiques communiqués de course, nous nous sommes trouvé gêné de ne pouvoir leur rendre ce modeste service.

CATÉGORIE 500 CM³

25 tours de circuit, soit 201,045 km.

1^{er} Surtees (G.B.), M.V., moy. 120,383 km/h; 2^e Venturi (I.), M.V.; 3^e Hocking (Rhod.), Norton; 4^e Dale (G.B.), B.M.W.; 5^e Shepherd (G.B.), Norton; 6^e Driver (S.-Afr.), Norton; 7^e Phillis (Aust.), Norton; 8^e B. Anderson (G.B.), Norton à 1 tour; 9^e Brown (Aust.), Norton à 1 tour; 10^e Rensen (G.B.), Norton à 1 tour; 11^e Jaeger (All.), B.M.W. à 1 tour; 12^e Collot (F.), Norton à 1 tour; 13^e Ligier (F.), Norton à 2 tours; 14^e Maubert (F.), Norton à 2 tours; 15^e De Polo (F.), Norton à 3 tours; 16^e Montagne (F.), Norton à 4 tours.

Meilleur tour par Surtees, 3' 58" 2/10 moy. 121,738 km/h.

CATEGORIE 350 CM³

19 tours de circuit soit 153,045 km.

1^{er} Surtees (G.B.), M.V. moy. 118,067; 2^e Hocking (Rhod.), Norton; 3^e Hartle (G.B.), M.V.; 4^e B. Anderson (G.B.), Norton; 5^e Driver (S.-Afr.), Norton; 6^e Shepherd (G.B.), Norton; 7^e Phillis (Aust.), Norton; 8^e Brown (Aust.), Norton; 9^e Hempleman (N.-Zél.), Norton à 1 tour; 10^e Rensen (Irl.), Norton à 1 tour; 11^e Fitton (G.B.), Norton à 1 tour; 12^e Collot (F.), Norton à 2 tours; 13^e Inzermini (F.), Norton à 2 tours; 14^e Bayle (F.), Norton à 2 tours; 15^e De Polo (F.), Norton à 2 tours; 16^e Hochwallner (Autr.), Norton à 2 tours; 17^e Montagne (F.), Norton à 3 tours; 18^e Barone (F.), M.V. à 8 tours.

CLASSE SIDE-CARS

13 tours de circuit, soit 104,715 km.

1^{er} Scheidegger (Suis.), B.M.W., moy. 103,663; 2^e Schneider (All.), B.M.W.; 3^e Strub (Suis.), B.M.W.; 4^e Fath (All.), B.M.W.; 5^e Rogliardo (F.), B.M.W.; 6^e Ritter (All.), B.M.W.; 7^e Neussner (All.), B.M.W.; 8^e Butscher (All.), B.M.W.; 9^e Duhem (F.), B.M.W.; 10^e Kollé (All.), B.M.W. à 1 tour; 11^e Beevers (G.B.), B.M.W. à 1 tour; 12^e Beauvais (F.), Norton à 1 tour; 13^e Lambert (Suis.), Gilera à 1 tour; 14^e Verd (F.), Norton à 2 tours; 15^e Moulin (F.), Norton à 2 tours; 16^e Escoubas (F.), Norton à 2 tours; 17^e Van Derwal (Holl.), Norton à 3 tours; 18^e Biancotto (F.), Norton à 3 tours.

Le meilleur tour : par Scheidegger en 4' 33", moy. : 106,219 km.

CLASSEMENT PROVISOIRE DU CHAMPIONNAT DU MONDE DES PILOTES

350 cm³. — 1^{er} Surtees (G.B.), M.V., 8 points; 2^e Hocking (Rhod.), Norton, 6 points; 3^e Hartle (G.B.), M.V., 4 points; 4^e B. Anderson (G.B.), Norton, 3 points; 5^e Driver (S.-Afr.), Norton, 2 points; 6^e Shepherd (G.B.), Norton, 1 point.

500 cm³. — 1^{er} Surtees (G.B.), M.V., 8 points; 2^e Venturi (I.), M.V., 6 points; 3^e Hocking (Rhod.), Norton, 4 points; 4^e Dale (G.B.), B.M.W., 3 points; 5^e Shepherd (G.B.), Norton, 2 points; 6^e Driver (S.-Afr.), Norton, 1 point.

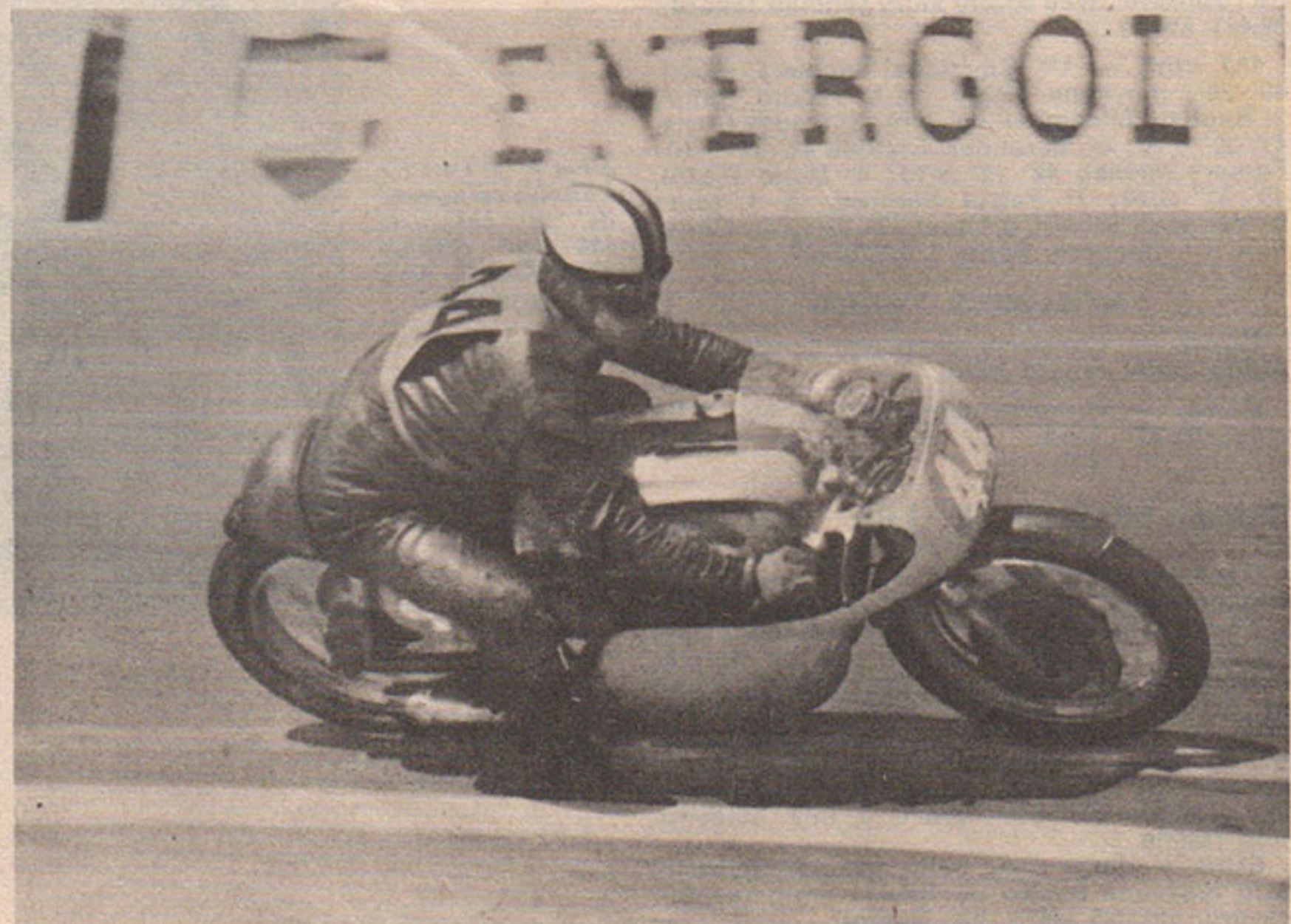
Sidecars. — 1^{er} Scheidegger (Suis.), B.M.W., 8 points; 2^e Schneider (All.), B.M.W., 6 points; 3^e Strub (Suis.), B.M.W., 4 points; 4^e Fath (All.), B.M.W., 3 points; 5^e Rogliardo (F.), B.M.W., 2 points; 6^e Ritter (All.), B.M.W., 1 point.

CLASSEMENT PROVISOIRE DU CHAMPIONNAT DU MONDE DES CONSTRUCTEURS

350 cm³. — 1^{er} M.V. Agusta, 8 points; 2^e Norton, 6 points.

500 cm³. — 1^{er} M.V. Agusta, 8 points; 2^e Norton, 4 points; 3^e B.M.W., 3 points.

Sidecars. — 1^{er} B.M.W., 8 points.



Pour la troisième édition de cette épreuve, désormais classique du calendrier national, les membres du Motorcycle-Club de France et en particulier M. Renault ont voulu que l'organisation ne puisse prêter flanc à la critique comme ce fut le cas les deux années précédentes. Et il faut dire que le but qu'ils se sont fixé a été atteint au-delà de toute espérance; l'organisation se révélant pratiquement parfaite.

Mis à part pour la première course, les horaires ont été scrupuleusement respectés, et les courses se sont déroulées sans interruption, permettant d'éviter au maximum les temps morts si pénibles pour les spectateurs.

Deux innovations à signaler cette année :

— D'une part, utilisation d'un parc fermé dans lequel étaient placées les machines avant le départ de chaque catégorie;

— D'autre part, après chaque course, les vainqueurs de la catégorie effectuaient un tour d'honneur précédés par la voiture du directeur de course.

Nous ne pouvons qu'applaudir à ces deux innovations et si la première a surtout pour but de gagner du temps tout en essayant d'éviter au maximum les tentatives de fraude, la seconde a surtout l'avantage de conférer une certaine importance à l'épreuve tout en « meublant » les temps morts, sans compter la satisfaction que cela représente pour les coureurs.

D'ailleurs, pour les épreuves du Championnat de France national qui se déroulera le 13 septembre, M. Renault songe à utiliser un podium, comme il est d'usage dans les grandes épreuves internationales.

Terminons avec le chapitre organisation en signalant que les concurrents étaient munis de dossards permettant une identification rapide et sûre.

PREMIERS PAS

JACQUES CONSTANS S'IMPOSE EN 125 CM³

Tandis que les concurrents de cette première course s'engouffrent dans le goulet, Famery et Constans éprouvent de grandes difficultés à mettre leurs machines en route et c'est Bono qui passe en tête tandis que Jacques Constans qui dispose d'une splendide Rumi Junior, entreprend une belle remontée au cours de laquelle il bat le record du tour détenu par Bourles en 3' 59" 9/10, moyenne 94,368 km/h, en réalisant 3' 53" soit une moyenne de 97,082 km/h. Bono chute au Faye, tandis que Jacques Constans passe en tête et termine l'épreuve sans être inquiété, battant le record de l'épreuve, avec 93,240 km/h (ancien record : 89,411 km/h).

125 cm³. — 1^{er} Constans Jacques, Rumi, 40' 26", moyenne 93,240 km/h, record battu; 2^e Baptiste Michel, 41' 00" 1/10; 3^e Houdy Louis, 41' 32" 6/10; 4^e Maraudet, Charles 41' 57" 3/10; Famery Michel, 42' 12" 3/10; 6^e Bono Pierre, 43' 51" 6/10; 7^e Perrot Bernard, à 1 tour; 8^e Verlaque Robert, à 1 tour; 9^e Chauvin Christian, 1^{er} catégorie Série, à 3 tours.

MEILLEURS TOURS

Sport. — Constans Jacques, 3' 53", moy. 97,082 km/h, record battu.

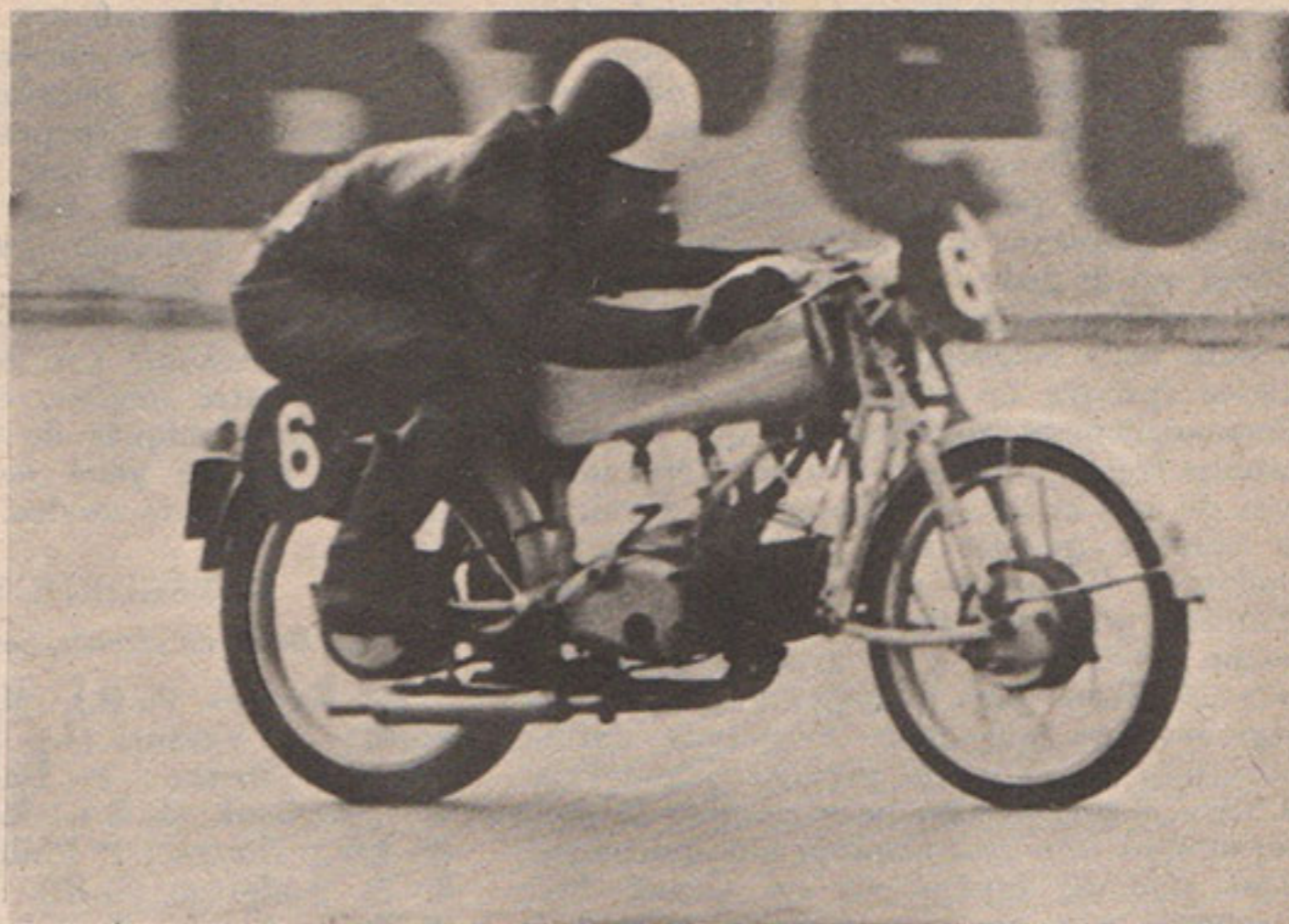
Série. — Chauvin Christian, 5' 46" 1/10, moy. 65,357 km/h.

ESME REMPORTE LES 175 CM³

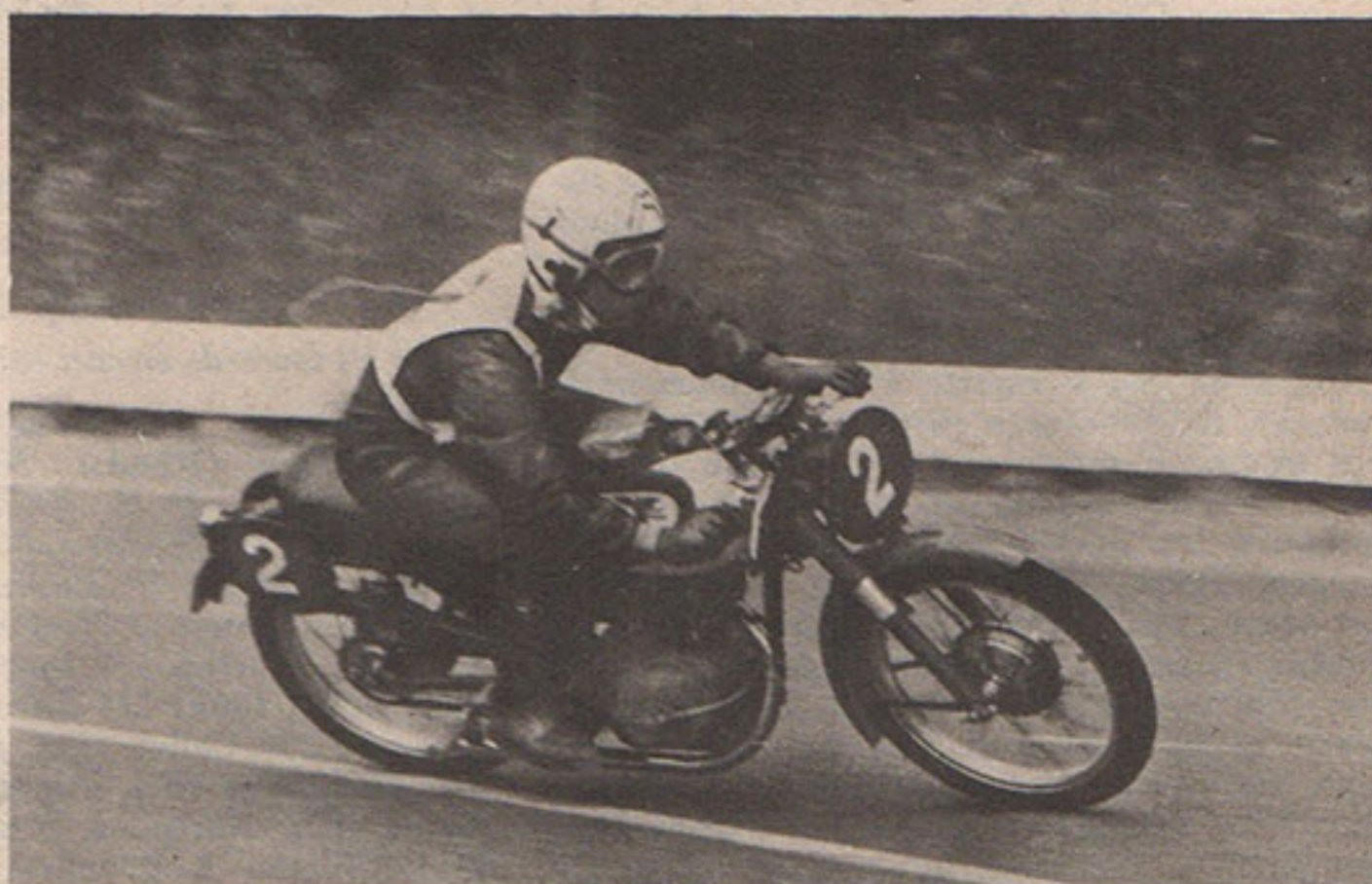
Dans cette catégorie, la victoire ne pouvait échapper aux Morini-Settebello dont trois exemplaires étaient au départ aux mains de Esme, Plainard et Vasseux. Tandis que ce dernier reste sur la touche, Esme et Plainard effectuent un départ très rapide et bataillent dur pour la première place qui reviendra finalement à Esme. Plainard longtemps deuxième, devra abandonner et c'est Vasseux qui se retrouve en seconde position, grâce à une machine très rapide.

Esme s'adjuge donc cette seconde épreuve, à la moyenne record de 108,451 km/h (ancien record, 101,096 km/h, par Bettiol).

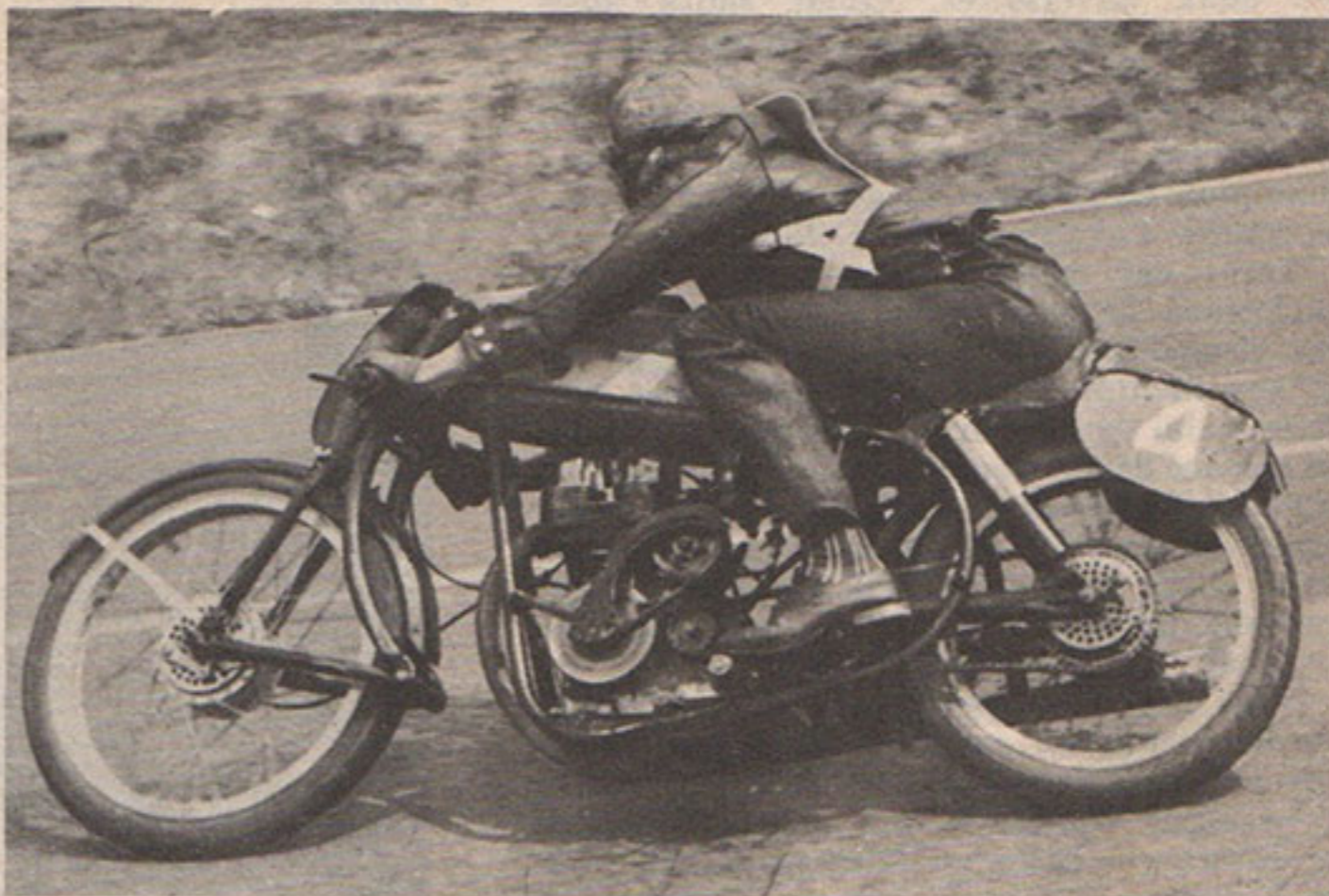
Jacques Constans que l'on voit ici « ouvrant en grand » devant les tribunes s'adjuge la catégorie 125 cm³ aux Premiers Pas.

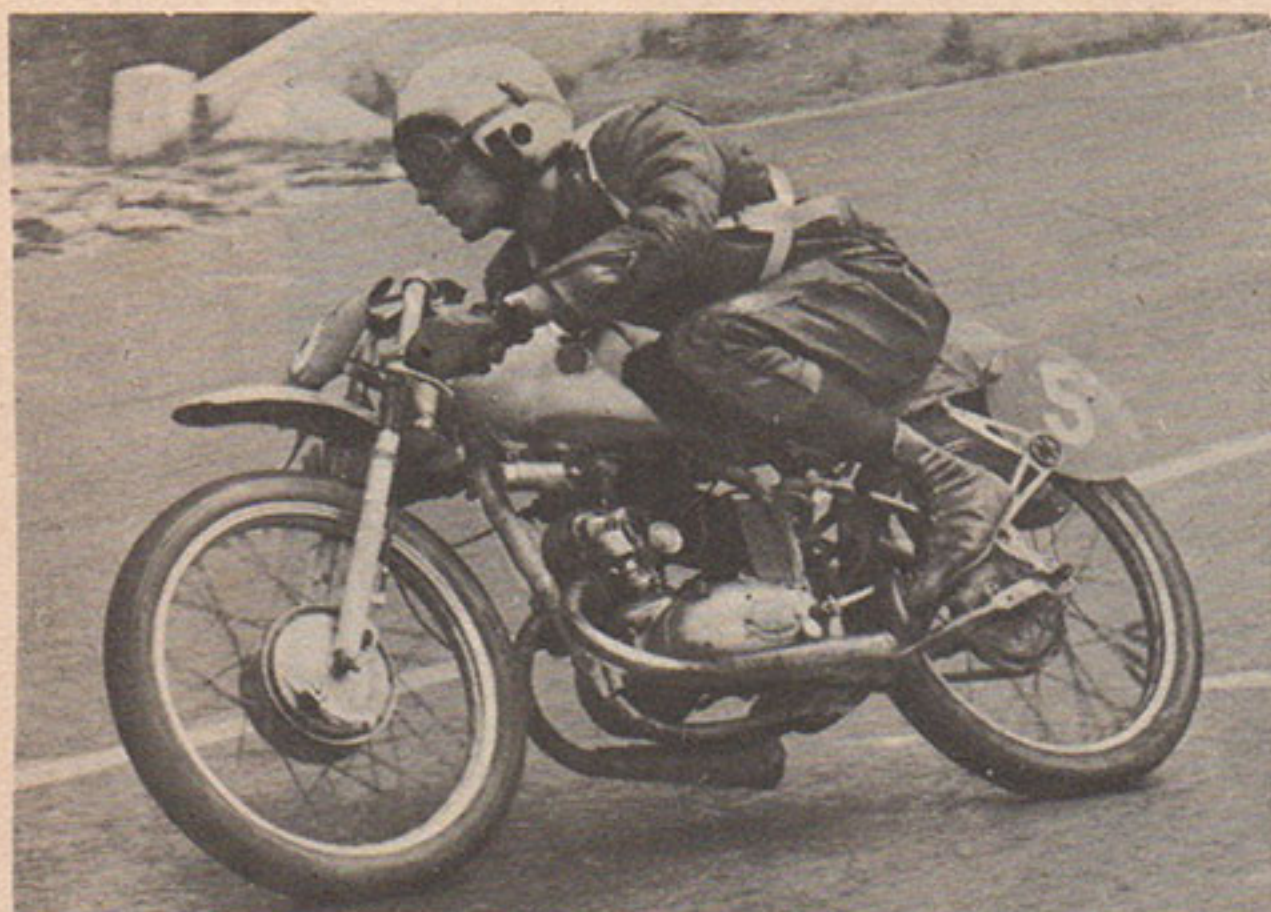


Esme remporte avec facilité la catégorie 175 cm³ sur sa Morini Settebello.

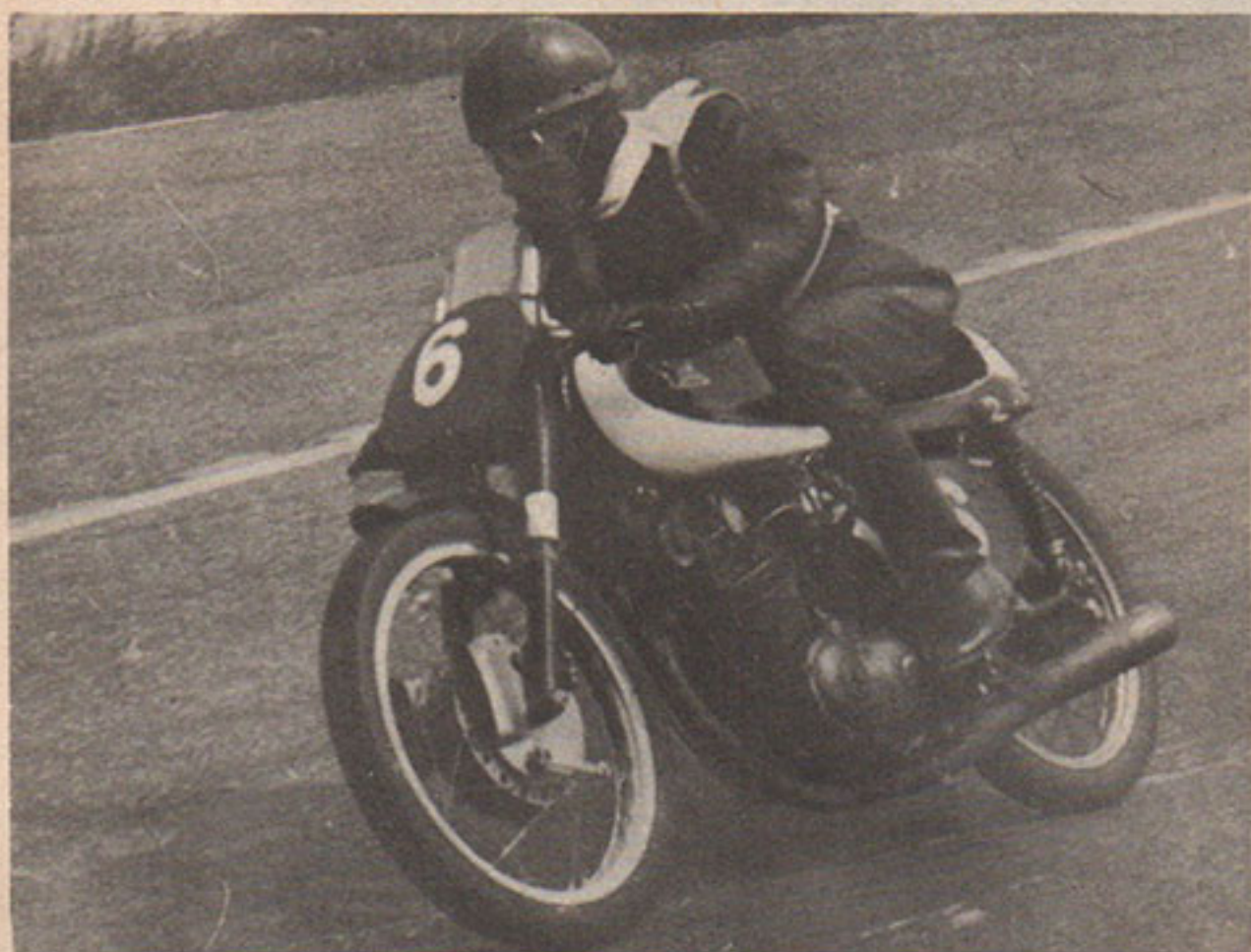


Jean Pierre Beltoise vainqueur de la catégorie 125 cm³ dispose d'un Jonghi ACT bien préparé.

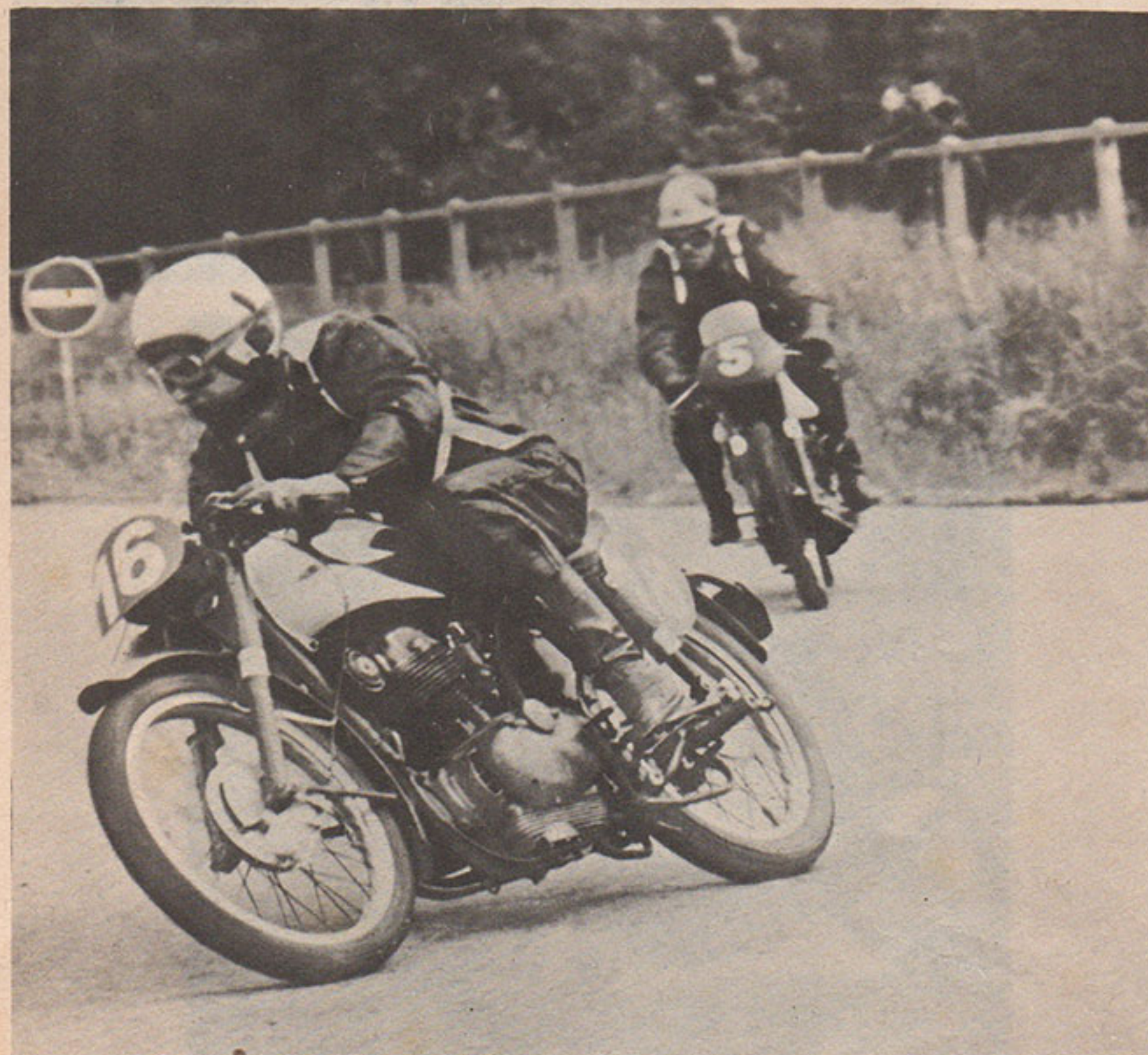




Jacky Rittaud grand animateur de la catégorie 125 cm³ monte une Puch aussi rapide que bruyante...



Couturier sur sa Rebello 2 ACT semblait parti pour remporter les 175 cm³. Un embiellage bloqué devait lui enlever tout espoir. Ci-dessous Bettiol vainqueur de la catégorie Sport à une moyenne record a « piqué » Bonnal à Couard. Bonnal devait remporter de peu cette catégorie devant un Bettiol en grande forme.



175 cm³. — 1^{er} Esme Désiré, Morini, 41' 42" 9/10, moy. 108,451 km/h, record battu; 2^e Vasseux Jacques, 42' 20"; 3^e Le Nivet Louis, 44'31" 5/10; Bertrand Guy, à 1 tour; 5^e Frisson Christian, 1^{re} cat. Série, à 1 tour; 6^e Piednael Jean-Claude, à 2 tours.

MEILLEURS TOURS

Sport. — Esme Désiré, 3' 21" 4/10, moy. 112,314 km/h, record battu.

Série. — Frisson Christian, 4' 02" 8/10 moy. 93,164 km/h, record battu.

LES TROPHÉES

Cette année, les épreuves des Trophées étaient exclusivement réservées aux titulaires d'une licence nationale. Cette formule s'est avérée excellente, car elle permet de placer — relativement s'entend — les concurrents sur un pied d'égalité sans recourir, pour constituer la tête d'affiche, aux pilotes possédant une licence internationale dont la classe et le matériel sont un handicap insurmontable qui rend la lutte inégale.

L'expérience est concluante et la journée du 31 mai a prouvé que des épreuves, dont le plateau était uniquement composé de pilotes nationaux, pouvaient être très intéressantes à suivre.

A BELTOISE LES 125 CM³

Course sans histoires dans cette catégorie : le favori, Jean-Pierre Beltoise effectuant la course en tête, suivi de Rittaud sur sa fidèle Puch. Dans la catégorie Sport, Caekebeke devait laisser la victoire à Bouin, trahi par la trop faible contenance du réservoir d'origine des Formichino. Or, le règlement n'autorise pas les ravitaillements, de toute façon sur une course d'un aussi faible kilométrage, il est pratiquement impossible de rattraper le temps perdu à ravitailler.

125 cm. — 1^{er} Beltoise Jean-Pierre, Jonghi, 48' 25" 6/10, moy. 93,420 km/h; 2^e Rittaud Jacky, 48' 31" 6/10; 3^e Bouin André, 1^{re} cat. sport, 48' 54" 7/10; 4^e Bono Pierre, 49' 35" 8/10; 5^e Houdy Louis, 50' 16" 7/10; 6^e Roca Jacques, 51' 03" 6/10; 7^e Caekebeke, à 1 tour; 8^e Degenn Albert, à 1 tour; 9^e Perrot Bernard, à 1 tour; 10^e Robi Pierre, à 1 tour; 11^e Desquatrevaux Claude, à 1 tour.

MEILLEURS TOURS

Course. — Rittaud Jacky, 3' 53" 6/10, moy. 96,033 km/h.

Sport. — Bouin André, 3' 58" 9/10, moy. 94,684 km/h.

BONNAL AU SPRINT EN 175 CM³

Lutte ouverte en 175 cm³ où Couturier partait grand favori avec son Rebello double-arbre. Bonnal restant l'outsider possible et Bettiol, prétendant certain à la victoire en catégorie sport. Dès le départ, Couturier s'envole littéralement et s'attaque au record des 250 cm³ détenu par Savoye sur sa Mondial, tandis que Bonnal s'installe en seconde position suivi de Bettiol. Mais trahi par son embiellage Couturier devait rapidement abandonner, laissant le champ libre à ses adversaires. Dès lors, ce fut un chassé-croisé jusqu'à l'arrivée entre Bonnal et Bettiol sur un Settebello extraordinaire qui lui permit d'inquiéter plus d'une fois le Rebello pourtant plus rapide. Malgré sa classe, Bettiol dut s'incliner et termina à 2" 3/10 de Bonnal, battant le record de la catégorie sport à 117,355 km/h de moyenne. Le record du tour de la catégorie est également sa propriété, en 3' 08" 5/10, moy. 120,001; avec un Settebello sur le 6 km, ce chiffre se passe de commentaires...

175 cm³. — 1^{er} Bonnal Jacques, Morini, 38' 30" 7/10; moy. 117,472 km/h, record battu; 2^e Bettiol Guido, 38' 33", moy. 117,355 km/h, record battu, 1^{re} cat. sport; 3^e Deloince Robert, 40' 03" 2/10; 4^e Vasseux Jacques, à 1 tour; 5^e Roca Jacques, à 1 tour; 6^e Gaida Jacques, à 1 tour; 7^e Le Guellec Alain, à 1 tour; 8^e Schubert Pierre, à 3 tours; 9^e Foutet Serge, à 3 tours; 10^e Botacci Paul, à 4 tours.

MEILLEURS TOURS

Course. — Couturier Jean-Alain, 2' 58" 6/10 moy. 126,653 km/h, record battu.

Sport. — Bettiol Guido, 3' 08" 6/10, moy. 20,001 km/h, record battu.

DÉMONSTRATION ROYAL-ENFIELD

Nous retrouvons les habitués de la catégorie sur la ligne de départ: Obert et Payen sur N.S.U. Barthelemy et Bailly Lacresse sur Zündapp, Chatillon et Terrioux sur Peugeot, Martine et Rittaud sur Puch et enfin Bargetzi, pilotant la toute nouvelle 250 Crusader Royal-Enfield sport.

Dès le départ, les deux N.S.U. s'envolent tandis que Bargetzi pousse sa machine récalcitrante et ne pourra mettre en route qu'à quelques mètres de l'entrée du goulet. Dès lors, nous allons assister à une belle remontée de la Royal-Enfield: en troisième position, au premier passage, Bargetzi prend le commandement au second tour et augmentera continuellement son avance prenant un tour à tous ses concurrents — Obert excepté — jusqu'à deux tours de l'arrivée où Bargetzi abandonne moteur bloqué, peu avant les tribunes, après avoir battu le record du tour en 3' 13" 8/10, moyenne 116,719 km/h. Obert, très régulier, remporte donc cette catégorie après une course sans histoires.

250 cm³. — 1^{er} Obert Marcel, N.S.U., 51' 39" 5/10 moy. 109,470 km/h; 2^e Payen Jacques, 53' 01" 5/10; 3^e Bailly-Lacresse Jacques, 53' 56" 7/10; 4^e Rittaud Jacky, 1^{re} cat. course, 55' 09" 5/10; 5^e Chatillon Jean, à 1 tour; 6^e Bargetzi Jean-Claude, à 2 tours; 7^e Rous Yves, à 5 tours.

MEILLEURS TOURS

Sport. — Bargetzi Jean-Claude, 3' 13" 8/10; moy. 116,719 km/h, record battu.

Course. — Martine Maurice, 3' 34" 8/10, moy. 105,504 km/h.

BARGETZI TRIOMPHE EN 500 CM³

Dernière épreuve de la journée, la catégorie 500 cm³ mettait aux prises les « clients » habituels de la catégorie. Signalons toutefois la présence de Briand venu faire une petite séance de mise en train en vue du Bol-d'Or avec l'ancienne Manx longue course de Bargetzi.

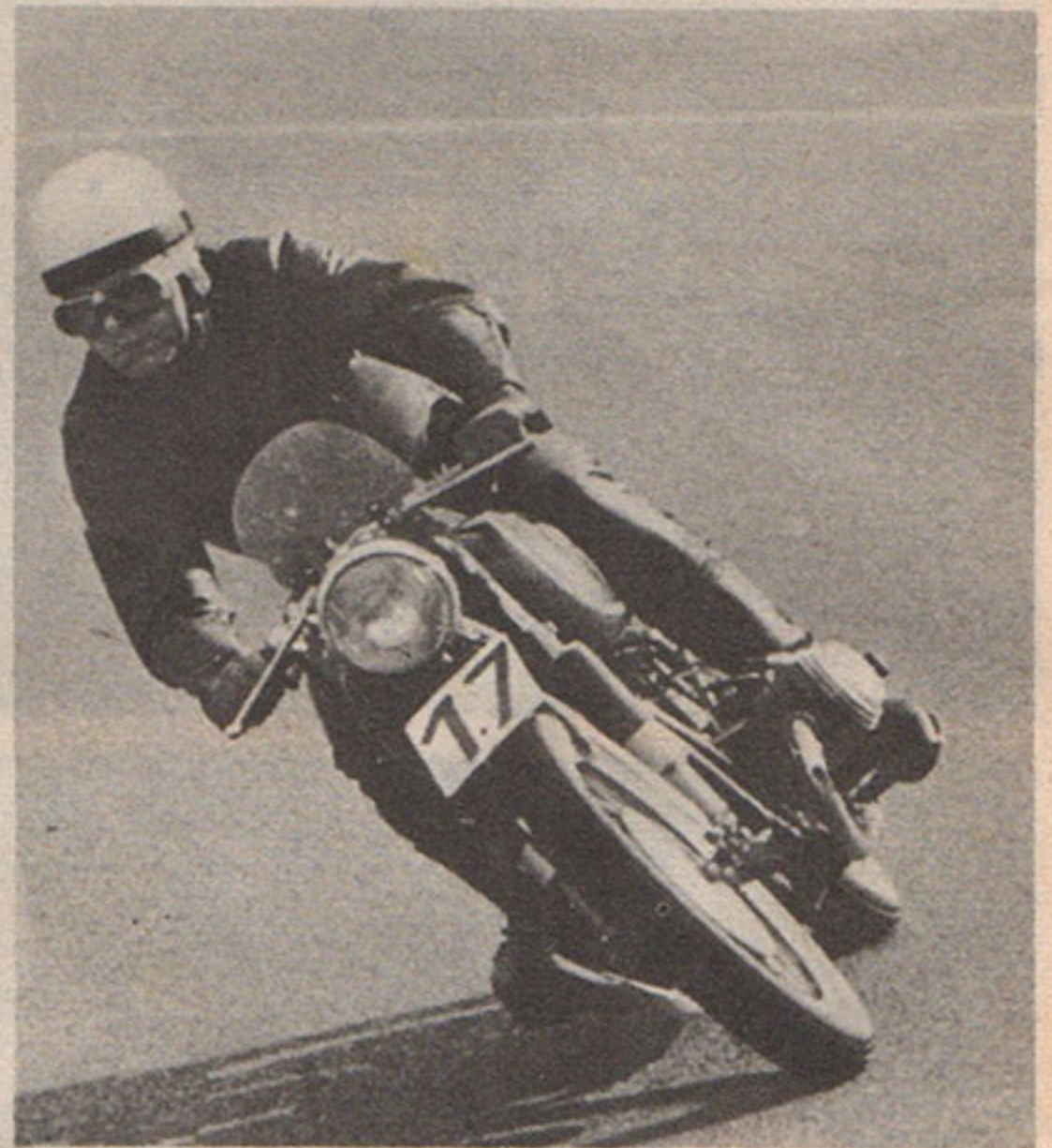
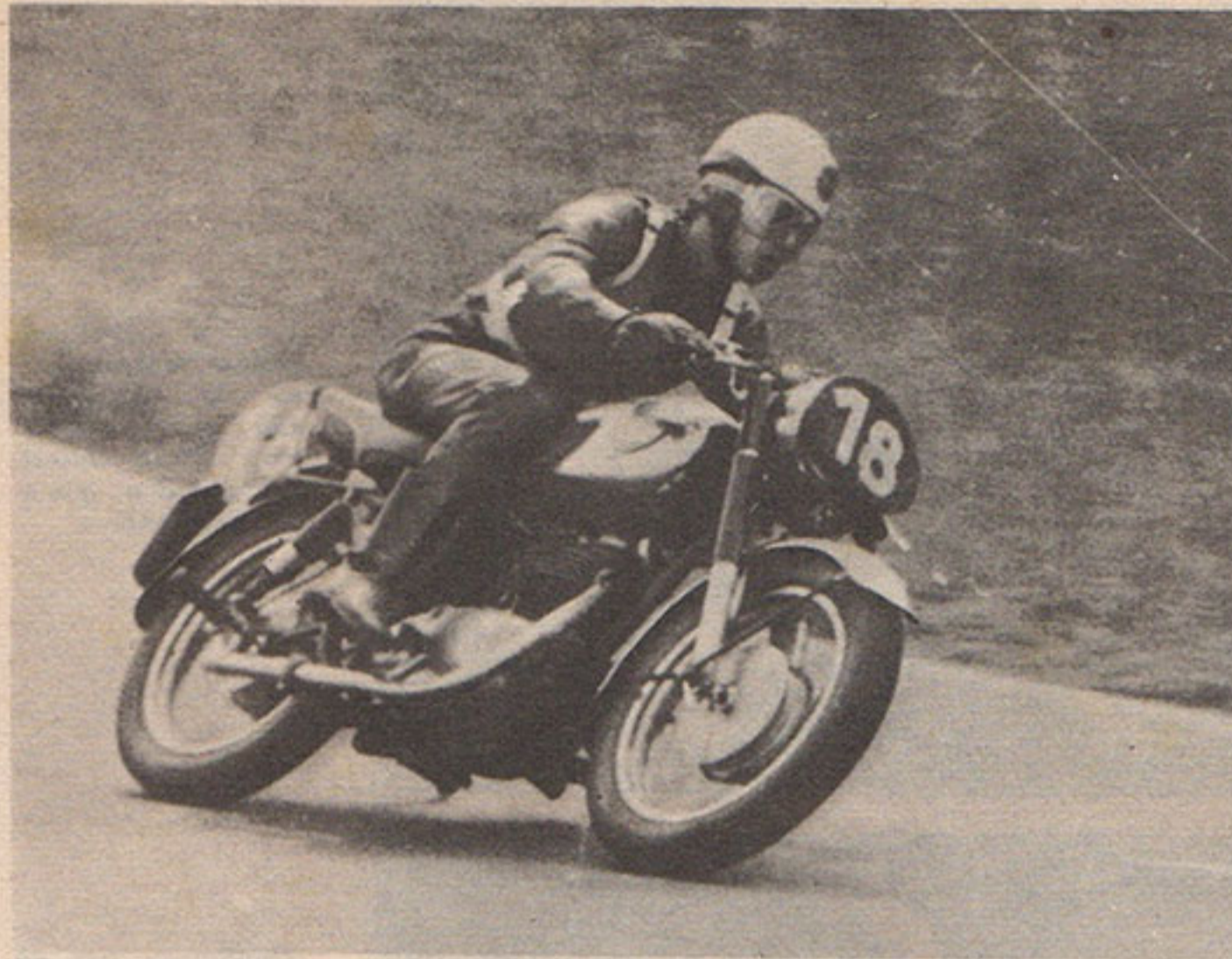
Vasseur prend un excellent départ et s'installe en tête devant Galibert; au troisième tour, Bargetzi prend le commandement de l'épreuve et terminera sans être inquiété après avoir signé un tour à plus de 145 km/h de moyenne. Vasseur s'étant retiré à la suite d'un violent guidonnage Galibert et Noblin pour ennui mécaniques, c'est Briand qui place la « vieille tige » seconde machine de l'« Ecurie Garreau » à la seconde place, étant le seul à terminer dans le même tour que le vainqueur. En Sport, Valdevit sur une rapide Triumph T. 100 R., mit tout le monde d'accord. Le record de l'épreuve, jusqu'alors propriété de G. Monneret à 143,030 km/h de moyenne est battu par Bargetzi qui a réalisé 143,341 km/h sur la Manx préparée de main de maître par « Tatave », responsable du service-course de l'« Ecurie Garreau ».

500 cm³. — 1^{er} Bargetzi Jean-Claude, Norton, 42' 04" 9/10, moy. 143,341 km/h, record battu; 2^e Briand Hubert, 44' 47" 6/10; 3^e Noblin Claude, à 1 tour; 4^e Valdevit François, 1^{re} cat. sport, à 2 tours; 5^e Pinton Roger, à 2 tours; 6^e Galibert Pierre, à 3 tours; 7^e Bourrin Michel, à 3 tours; 8^e Timossi Jacques, à 3 tours; 9^e Parans Francis, à 4 tours.

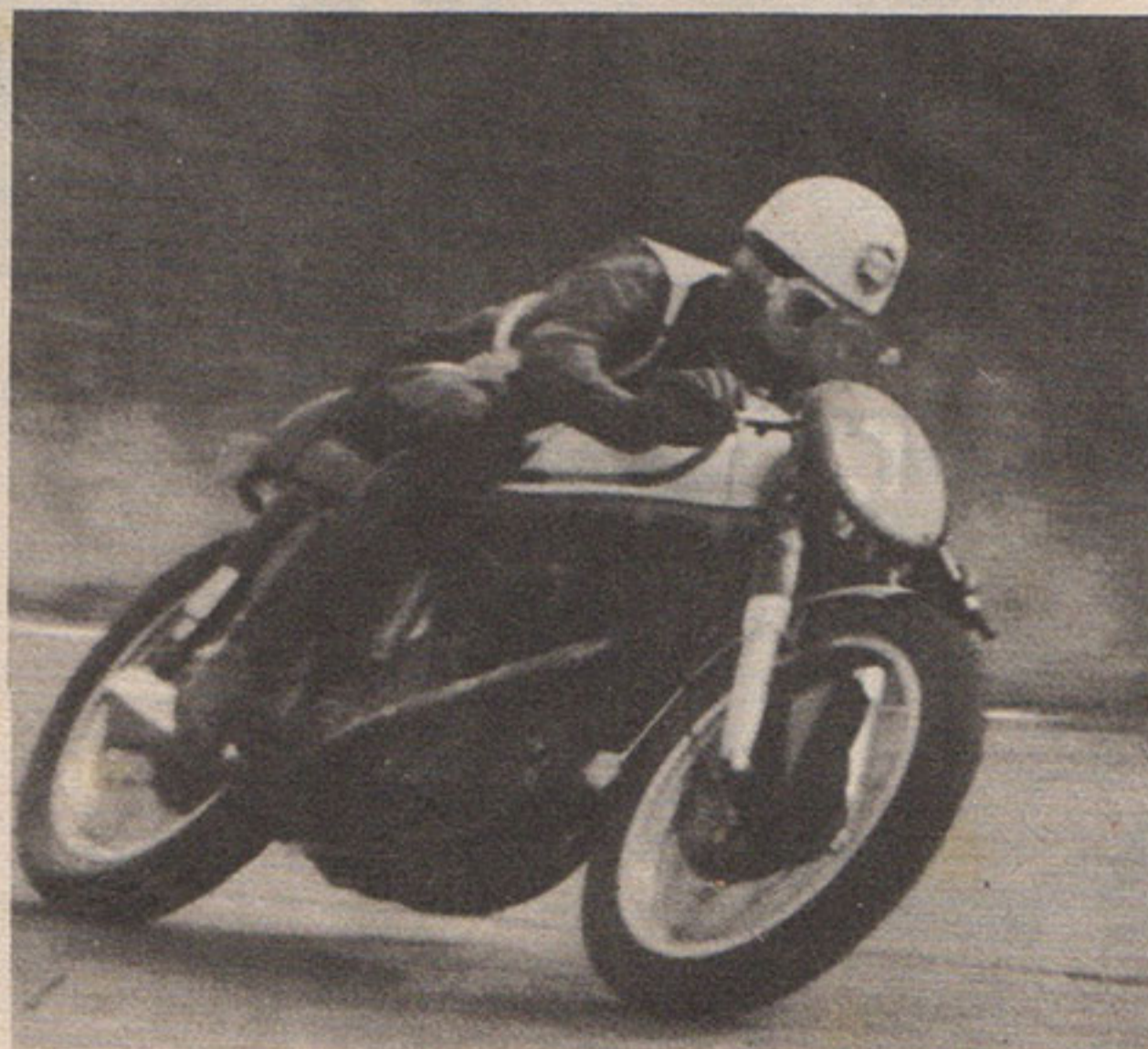
MEILLEURS TOURS

Course. — Bargetzi Jean-Claude, 2' 35" 4/10, moy. 145,561 km/h.

Sport. — Parans Francis, 2' 52" 7/10, moy. 130,979 km/h, record battu.



Ci-dessus Bargetzi vainqueur moral des 250 cm³ sur la nouvelle Royal-Enfield Sport devant mener avec une avance confortable jusqu'à son abandon à deux tours de la fin. Ci-contre Obert vainqueur de la catégorie sur NSU. Enfin ci-dessous J.-C. Bargetzi vainqueur des 500 cm³ à la moyenne record de plus de 143 km/h sur sa Norton préparée par Garreau.



SENSATIONNELLE VICTOIRE NORTON AU 31^E BOL D'OR

★ **BRIAND-BARGETZI portent le record général à plus de 123 km/h de moyenne**

Une nouvelle fois, une Norton, cette année pilotée par Briand et Bargetzi, enlève les 24 heures motocyclistes communément appelées le Bol d'Or. Une nouvelle fois, nous sommes obligés de constater que la victoire revient à une authentique moto de course, puisque Briand et Bargetzi se relayèrent au guidon d'une Norton « Manx » particulièrement rapide. Le triomphe d'une telle machine n'étant pas le premier, doit-on conclure que nécessairement la victoire ne peut revenir qu'à une moto conçue et créée uniquement pour la vitesse? Nous serions tenté de le croire; et de là à en déduire que mieux vaut choisir la mécanique la plus rapide dont on puisse disposer et la ménager autant que les adversaires le permettent plutôt qu'opter pour une machine « sport » et toujours friser le maximum, il n'y a qu'un pas que l'on franchit bien volontiers car les faits le prouvent : la victoire a été remportée par les plus rapides, machine et pilotes et sous cet aspect sportif du Bol d'Or, la performance de l'équipe Briand-Bargetzi est des plus brillantes que l'on ait jamais enregistrées dans les annales du Bol d'Or, battant le record et couvrant près de 3 000 km à la moyenne de 123,416 km/h.

Personnellement, c'est sous un aspect plus utilitaire que nous aimerions connaître le Bol d'Or, et ce, pour le plus grand bien des usagers. A ceux-ci, le Bol d'Or a démontré qu'une machine de course est rapide : ils le savaient déjà. A ceux-ci, le Bol d'Or a révélé deux pilotes excellents et endurants : Briand et Bargetzi, et il leur a encore fait voir qu'une Manx Norton très soigneusement préparée va loin. Mais ce que ces 24 heures de course ne leur ont pas donné, c'est une 500 cm³ aussi rapide que celle des vainqueurs et pouvant être utilisée journellement, tant sur route qu'en ville. Vu sous cet angle, les machines de course devraient-elles être bannies du Bol d'Or? Certainement, mais ceci ne servirait pas encore pleinement la cause de l'usager, tant que ces 24 heures de course ne seront pas le rendez-vous des principaux constructeurs eux-mêmes. Les lauriers dans une épreuve automobile française analogue à notre vieux Bol d'Or ont une incidence certaine sur la courbe des ventes de la firme qui les remporte, mais ne sont autorisées au départ que les voitures formule sport.

Ce sont là les considérations d'un usager de tous les jours, admiratif devant un exploit sportif, celui de Bargetzi et Briand, positif devant la mécanique qui est appelée à le servir.

En fait, voici en chiffres ce que fut le Bol d'Or : 38 machines au départ, pilotées chacune par deux concurrents et réparties comme suit en onze catégories : trois 500 cm³ course; onze 500 cm³ sport; une 350 cm³ course; trois 350 cm³ sport; cinq 250 cm³ course; trois 250 cm³ sport; sept 175 cm³ course; deux 175 cm³ sport; deux 125 cm³ sport; un side-car 500 cm³ sport; un sidecar 750 cm³ sport.

Ces chiffres obligent à remarquer que trois concurrents, seuls dans leurs catégories respectives, n'avaient pas d'adversaires et que la supériorité d'engagements revenait aux 500 cm³ sport, aussitôt suivies par les 175 cm³ course.

A l'issue des 24 heures de ronde sur les 6,283 km du circuit de Montlhéry, vingt et une machines restaient en course, vingt et une machines parmi lesquelles nous trouvions les onze gagnantes dans leur catégorie. Quatre autres machines ayant accompli un nombre de tours suffisant avant de s'arrêter furent classées. Les malchanceux furent donc au nombre de dix-sept, soit près de 45 %.

Passons en revue les particularités mécaniques que nous proposaient ces trente-huit machines préparées (plus ou moins) pour cette épreuve internationale de longue haleine.

★

Parmi les 500 cm³ course, citons en premier lieu la Norton « Manx » victorieuse.

Dans une partie cycle Featherbed classique était logé un moteur usine, pourvu de la nouvelle commande de distribution qui caractérise les modèles 1959 client.

Carburateur classique : l'alimentation par une pompe à essence logée en bout d'A.C.T. d'admission et assumant le retour du trop-plein au réservoir n'ayant pas été retenue cette année. Vaste réservoir d'huile maison de 6,5 l. Double circuit de graissage de la chaîne primaire avec montage d'un carter inférieur canalisant l'huile, guidon de Vincent recintré telles sont les principales caractéristiques apparentes de cette machine qui tourna durant 24 heures avec une régularité d'horloge. Seul incident : le bris d'un ressort de soupape qui nécessita un arrêt de 2'. Avouons que c'est peu sur deux tours d'horloge.

Mais il faut dire que la machine avait reçu les soins attentifs de Gustave Lefèvre, huit fois vainqueur et recordman de cette épreuve et pour qui le Bol d'Or n'a plus de secrets. Une mise au point parfaite, une organisation de stand et une signalisation impeccables ont fait le reste. Mais le résultat est là et encore une fois, l'association Garreau-Norton a triomphé au Bol d'Or.

Signalons que Lefèvre avait monté sur la machine deux phares côte à côte qui devaient assurer un éclairage parfait. Malheureusement au cours des essais effectués la veille de l'épreuve, un des phares se détacha et passa dans la roue avant à plus de 160 km/h, ce qui obligea « Tative » à remonter le phare classique, système qui a fait ses preuves au cours des années précédentes. Peut-être qu'une autre fois...

★

La 500 Norton « Manx » victorieuse permit à l'équipe Briand-Bargetzi de parcourir près de 3 000 km en 24 heures sans incidents mécaniques.



Le Luxembourgeois Nanning, participant pour la troisième fois au Bol d'Or, avait préparé une R50 sur laquelle on remarquait des carburateurs de R69, un volumineux carter d'huile, de petits tromblons effilés et les commandes aux pieds reculées afin de donner une meilleure position. Nanning était l'un des concurrents les plus en vue; hélas c'est en spectateur qu'il assista à l'épreuve après avoir chuté aux entraînements qui se déroulèrent sous la pluie.

Dagan remplaça au pied levé le Luxembourgeois qui avait choisi l'Allemand Pfuhl pour équipier. Peu après la vingtième heure, cette équipe franco-allemande était contrainte d'abandonner sur casse moteur, après avoir tenu la deuxième place.

Troisième machine 500 cm³ catégorie course : une B.S.A. Gold Star que Perrault et Dumas de

Vaulx avaient pourvue d'un second réservoir d'huile disposé symétriquement à celui d'origine. Deux fois, ils resoudèrent ce réservoir d'huile; la nuit l'entraînement de dynamo leur donna également beaucoup de soucis et finalement à 8 h 30 du matin, ils abandonnaient avec un carter fêlé.

Donc, seule de sa catégorie, la Norton Manx de Briand-Bargetzi tint 24 heures.

★

Quatre machines sur les onze 500 cm³ sport qui prirent le départ, résistèrent à ces 24 heures de ronde.

Après six heures de course, Larivière et Manteau d'Orléans qui montaient une B.M.W. R50 ayant reçu un minimum de modifications abandonnaient après avoir constaté le triste état dans lequel se trouvait l'un des pistons dont la calotte était littéralement fondue. Ils tenaient alors la huitième place.

★

La Royal-Enfield de Leconte et Mangin avait pourtant été bien préparée. On y remarquait un contrôle de pression d'huile par voyant lumineux. Sage précaution après avoir eu des ennuis avec la circulation d'huile aux 2 heures. Ennuis provoqués par le renflard qui se renouvelèrent ici après trois heures de course.

★

Garnier-Hay avaient préparé une Norton Dominator à deux carburateurs. Nous connaissons cette équipe sympathique qui, il y a trois

ans, vint de Dakar s'essayer pour la première fois dans le Bol d'Or. Cette année, la chance ne leur a pas souri. La nuit, ils se débattirent contre des ennuis d'éclairage et s'arrêtèrent après avoir serré le moteur.

★

Suite à la démonstration de Tano aux 2 heures, nous nous attendions à une belle course des deux Ratier pilotées par Tano-Cherrier et Agache-Cherrier (fils). Hélas, pour un carter fêlé, la première équipe fut éliminée avant la première heure. Quant à la seconde, elle dut également se retirer sur ennuis mécaniques à la quatorzième heure, après avoir fait une belle remontée jusqu'à la douzième place.

La B.M.W. R50 de Vasseur et Maucherat était remarquablement bien préparée par ce

dernier sous les directives de Jean Murit, qui engagea cette machine sous ses couleurs. Afin de refroidir et d'alléger, amortisseurs et freins étaient démunis de leurs caches. Le carter d'huile, dont la contenance était portée à 3 litres, était traversé longitudinalement par de petits tuyaux pourvus vers l'avant d'entonnoirs permettant ainsi d'abaisser la température de l'huile. Les tuyaux d'échappement terminés par de longs tromblons peu évasés étaient aluminés à froid, ce qui leur donnait un aspect peu commun. Un phare Marchal à longue portée améliorerait sensiblement la puissance de l'éclairage d'origine. Des carburateurs de R69 remplaçaient ceux d'origine et évidemment, l'intérieur du moteur (embiellage, pistons, culasses, arbre à cames) avait retenu toute l'attention de Jean Murit et de Maucherat. Il est également à noter que toute la visserie et boulonnerie étaient freinées.

Cette machine fit sensation. Durant les deux premières heures elle tint la tête, qu'elle ne céda au cours de la troisième heure qu'à la Norton Manx. A la fin de la quatrième heure, Vasseur et Maucherat restaient en deuxième position, encadrés par la B.M.W. de Hiller-Huber alors au commandement et par la Manx revenue à la troisième place; ces trois machines dans le même tour. A la cinquième heure, la B.M.W. de l'écurie Jean Murit a rétrogradé à la troisième place, ne cédant en une heure que deux tours au champion d'Allemagne et à la Norton engagée par Garreau. Hélas, la sixième heure devait être fatale à cette machine, reconnue par l'équipe officielle allemande comme le plus redoutable adversaire dans cette catégorie pour leur propre B.M.W. pourtant pilotée par deux coureurs internationaux. Au virage de la Ferme, Maucherat glissait sur une tache d'huile; blessé à la main et la machine hors d'usage, tous les espoirs de l'écurie Jean Murit s'évanouissaient.

Quoique engagée par l'usine et confiée à Hiller et Huber, deux excellents pilotes, cette R50 apparaissait moins bien préparée que la précédente. Un gros réservoir, des carburateurs de R69 et un échappement par tuyaux prolongés étaient les seuls signes extérieurs qui la différenciaient d'une machine de série. Nous avons vu qu'à la quatrième heure, cette B.M.W. prit le commandement qu'elle conserva jusqu'à la neuvième heure où peu après elle regagnait définitivement son stand.

Vieux habitués du Bol, l'équipe de la Préfecture de Police était présente avec deux Triumph, confiées l'une à Philippe et Doussot, l'autre à Inizan-Mutel. On notait sur le moteur de cette dernière une culasse de forme identique à celle des T.110. Ces deux Triumph terminèrent troisième et quatrième, après s'être arrêtées au cours de la nuit de nombreuses fois pour manque d'éclairage, tant et si bien que 12 batteries furent utilisées.

Cot-Kiéné sur Norton 88 bouclèrent les deux tours d'horloge et furent victimes, fait assez rare, d'une crevaillon et d'un bris de broche arrière.

Vainqueurs dans leur catégorie 500 cm³ sport et deuxième au général, à 185,8 km de la Norton victorieuse, Furling et Merle, les deux gendarmes des Forces Françaises en Allemagne, accomplirent une ronde très régulière avec leur B.M.W. R 50 kaki, sauvant ainsi les couleurs de Munich.

★

Peu à dire sur les 350 cm³; nous connaissons la Jawa de Valdevit-Hervé ainsi que les B.S.A. Gold Star de Leteure-Costedoat et de Le Roy-Deloince, qui eurent aussi quelques démêlés avec les circuits électriques. La 400 cm³ Maïco d'usine ramenée à 350 cm³ pilotée par Milone Heuqueville était en seizième position quand à la dix-huitième heure l'embiellage se bloqua. Par son habillage très touriste et son silence, cette Maïco tranchait sur les autres machines.

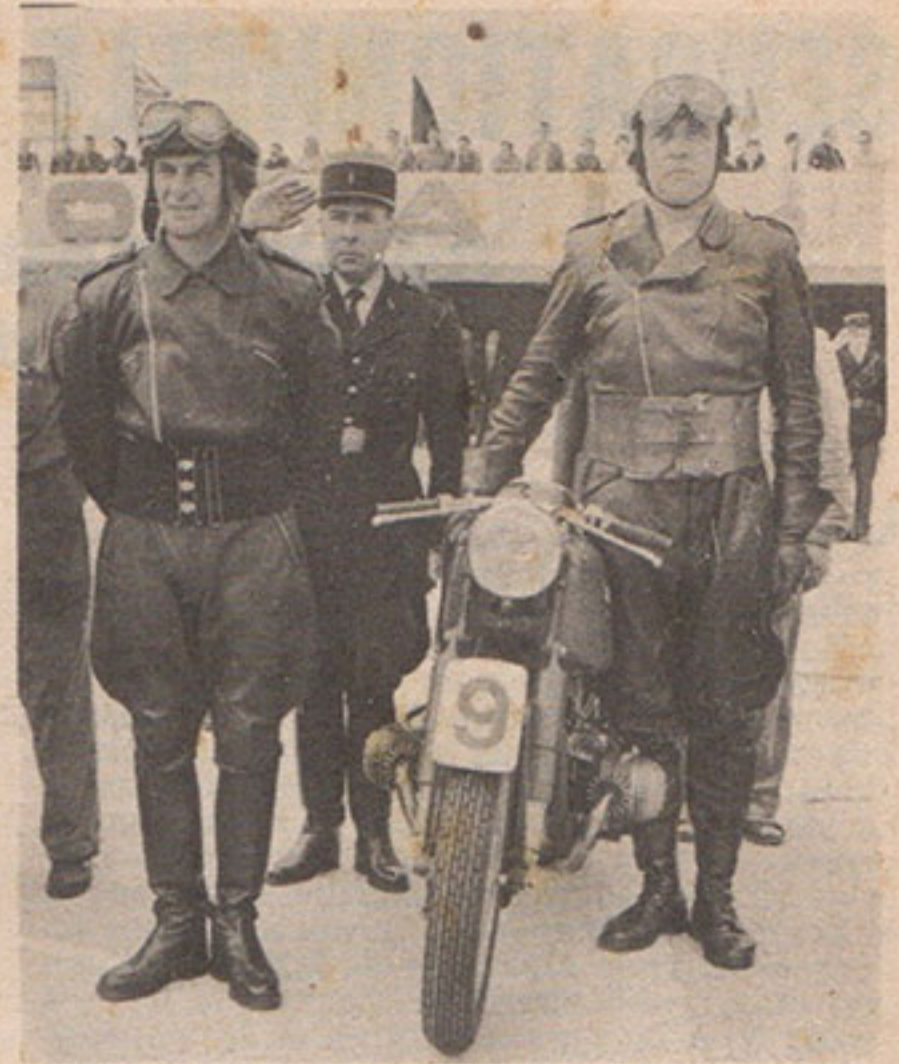
★

Les frères Krajka terminèrent en poussant leur 250 cm³ Gnome-Rhône après avoir cassé un piston qu'ils remplacèrent par un piston destiné à une machine de trial!

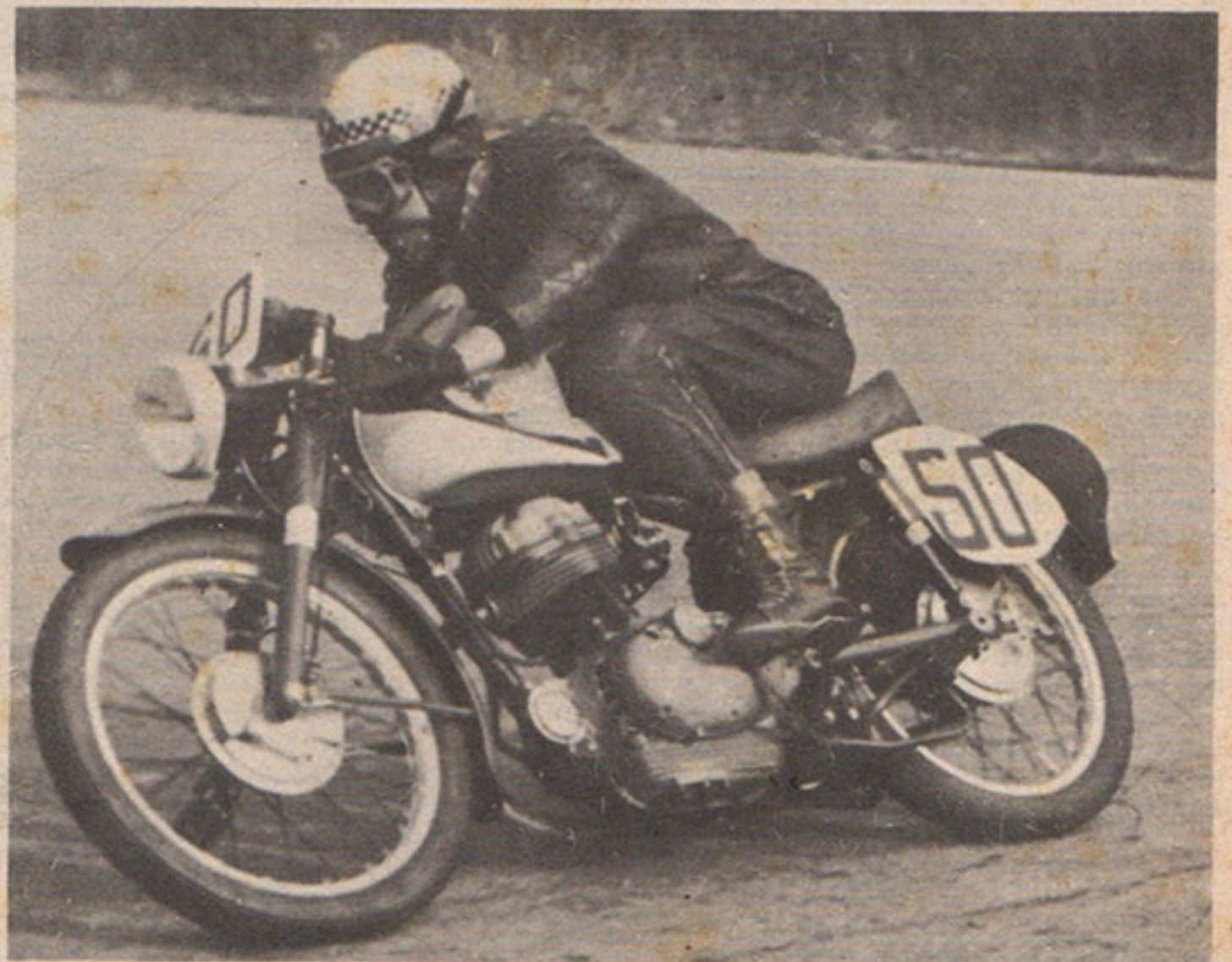
★

En 250 cm³, trois Pannonia officielles prirent le départ. Disons tout de suite que leur préparation soignée et leur régularité firent plus impression que leur rapidité. Pierre-Rittaud, sur

Ci-contre, Furling-Merle des Forces Françaises en Allemagne amènent leur BMW mise au point par l'usine à la seconde place du classement général et remportent la catégorie 500 cm³ Sport. Ci-dessous Bourles (équipier Talbot) bien servis par une Rumi-Junior portent le record de la catégorie 125 Sport à plus de 87 km/h de moyenne.



Ci-contre Prigent faisant équipe avec Obert sur la NSU de ce dernier vire à la Bretelle de Couard. Ci-dessous Roca qui a délaissé les deux temps et les Puch pour disputer le Bol sur la Morini-Settebello de Esme; cette équipe termine première en 175 cm³ Sport.



une Puch à deux carburateurs (Puch et Fischer-Amal) et munie d'un compte-tours électromagnétique les devancèrent de 82 km. On notait sur ces Pannonia l'absence de compteur ou de compte-tours, et notamment un ailetage très particulier à la sortie des tubes d'échappement, un frein avant doté de larges prises d'air,

un carburateur Puch de 32 mm de passage et à la base des bras de fourche télescopique une bavette en tôle probablement destinée à dévier l'huile des prises d'air du frein. Performance d'ensemble pour Pannonia, puisque ces trois machines tournèrent jusqu'à la vingt-quatrième heure.

★

Signalons la performance de l'équipage Bourlès-Talbot, qui remporte la catégorie 125 cm³ sport avec une Rumi Junior, battant le record de la catégorie à plus de 87 km/h de moyenne. Voilà qui constitue un bon augure pour Bourlès qui participera avec sa Rumi Junior aux 24 heures de Montjuich.

★

Autre équipe de la P.P. et seule dans la catégorie sidecar 500 cm³ sport, Grollet-Gallard bouclèrent ces 24 heures avec leur Triumph T 100; machine au passé chargé, puisqu'elle fut la première Triumph acquise par la Police parisienne voilà bientôt dix ans.

★

L'équipe Couturier-Bettiol avec sa Morini domina largement les six autres 175 cm³ course malgré un arrêt de 1 h 30 dû à un silex qui endommagea une soupape.

Dans cette catégorie 175 cm³ course, nous trouvons au départ une D.K.W. pilotée par deux Allemands, Lautrich et Meyer. Les épaisses ailettes de la culasse caractérisaient cette D.K.W. qui s'arrêta dans la dernière heure pour avoir serré, mais fut néanmoins classée.

★

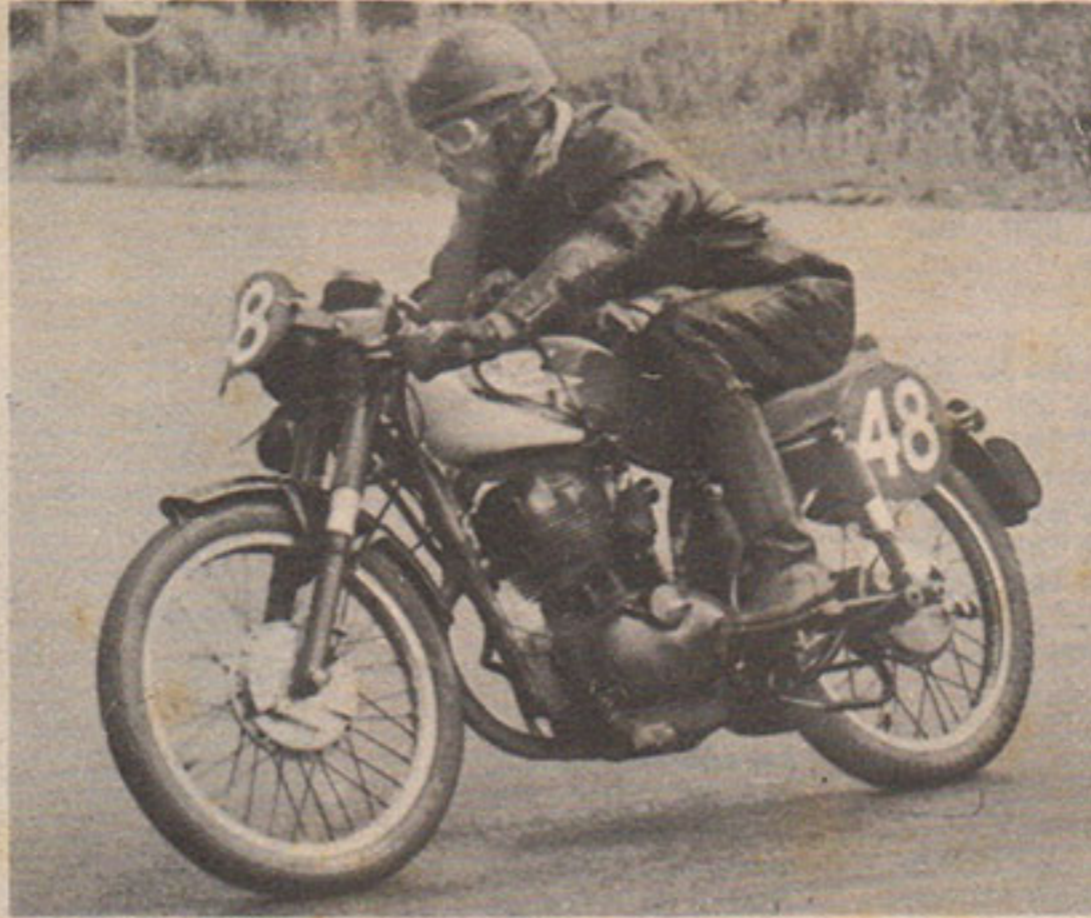
Tableau de bord très complet sur la Morini de Roca et Esme, où le classique compte-tours était encadré par une montre et un compteur horaire. Cet équipage se classa en tête de la catégorie 175 cm³ sport.

Parmi les trois scooters à moteur Lambretta, seul Freze-Parans achevèrent cette sévère ronde, se classant deuxième en 175 cm³ course. Fontet-Noblin furent très tôt victimes de leur embiellage et Bottaci-Chanvin, également sur Lambretta, changèrent deux pistons.

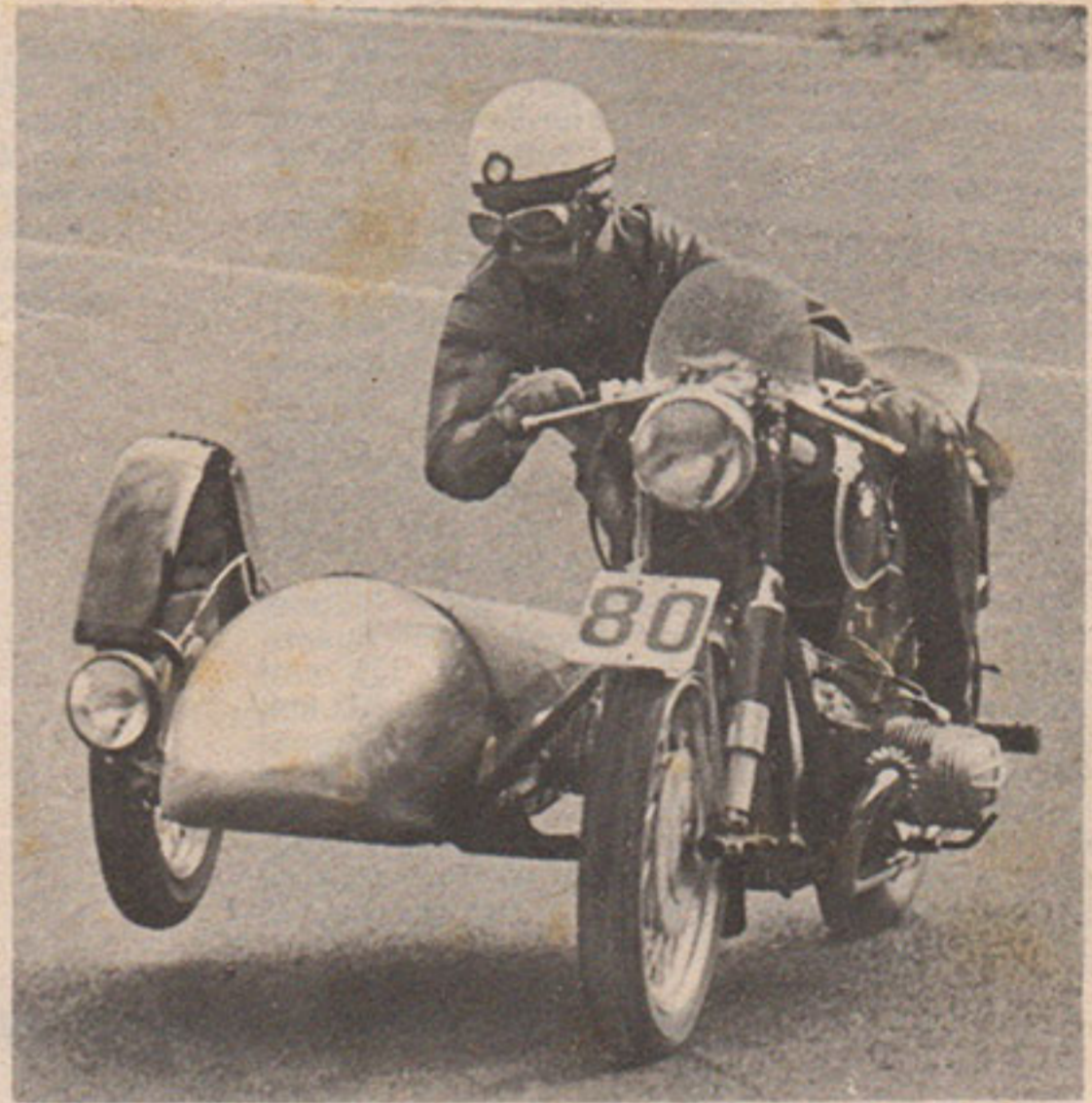
★

Le second sidecar à être engagé dans ce Bol d'Or nous permit de voir au départ un actuel champion du monde, fait unique dans les annales de cette épreuve. Walter Schneider faisait équipe avec l'ex-champion de France Jean Murit, revenant pour vingt-quatre heures seulement à la course.

Nous attendions beaucoup de cette équipe, à cause de sa valeur mais aussi à cause de l'attelage R69 engagé par l'usine B.M.W., qui n'avait pas hésité à faire revenir par avion son champion du monde du T.T. où il venait d'y remporter une brillante victoire devant les Camathias, Scheidegger et Harris. En fait, autant que Schneider et Murit, nous fûmes déçus. La R69 s'avéra très puissante (le chiffre de 45 CV fut avancé), mais les arrêts se multiplièrent à tel point que l'on serait curieux de connaître, tous arrêts déduits, la moyenne réalisée pour couvrir ces 2 152 km. Deux pistons furent changés, il y eut des ennuis d'éclairage et d'allumage (condensateur). Par ailleurs, un lourd châssis de sidecar incassable en tous terrains et supportant un lest fixe rendit la conduite difficile et pénible. Lorsque l'on a vu l'usine bavaroise battre des records, on admet difficilement une telle erreur de préparation de sa part. Doit-on supposer que Munich se méprit sur le règlement des machines sport, sur la difficulté de cette épreuve sans grand renom hors de nos frontières, ou le Bol d'Or était-il tout simplement le moyen d'essayer une version sport de la R50 et une version plus poussée de la R69? ●



Déjà victorieuse l'an passé à plus de 100 km/h de moyenne l'équipe Couturier-Bettiol renouvelle sa prestation en remportant la catégorie 175 cm³ course.



L'équipe Schneider-Murit disposait d'un attelage R 69 d'usine. On voit ici Walter Schneider actuel champion du monde de la catégorie négociant le Faye.



Ernst Hiller champion d'Allemagne catégorie 500 cm³ et pilote officiel de la firme bavaroise fit une excellente démonstration en compagnie de Aloïs Huber avant d'être contraint à l'abandon. Ici Hiller passe le Faye dans un style impeccable.

De toutes ces pannes, en est-il une plus fréquemment rencontrée? Il est bien délicat de faire un bilan mais nous pouvons avancer que les équipements électriques et les carburateurs furent les organes les plus surnois de ce Bol d'Or conservant jalousement le secret de leur fonctionnement. A moins que ce soit leur rusticité qui les rende si vulnérables.

★

Et la course, nous direz-vous? Certes le Bol d'Or est une course, mais une course sur deux tours d'horloge où le meilleur atout est de ne pas s'arrêter. Un Bol d'Or se gagne pendant que les adversaires sont dans leur stand; c'est pourquoi nous vous avons raconté les malheurs de chacun et, comme le dit le proverbe, les gens heureux n'ont pas d'histoire.

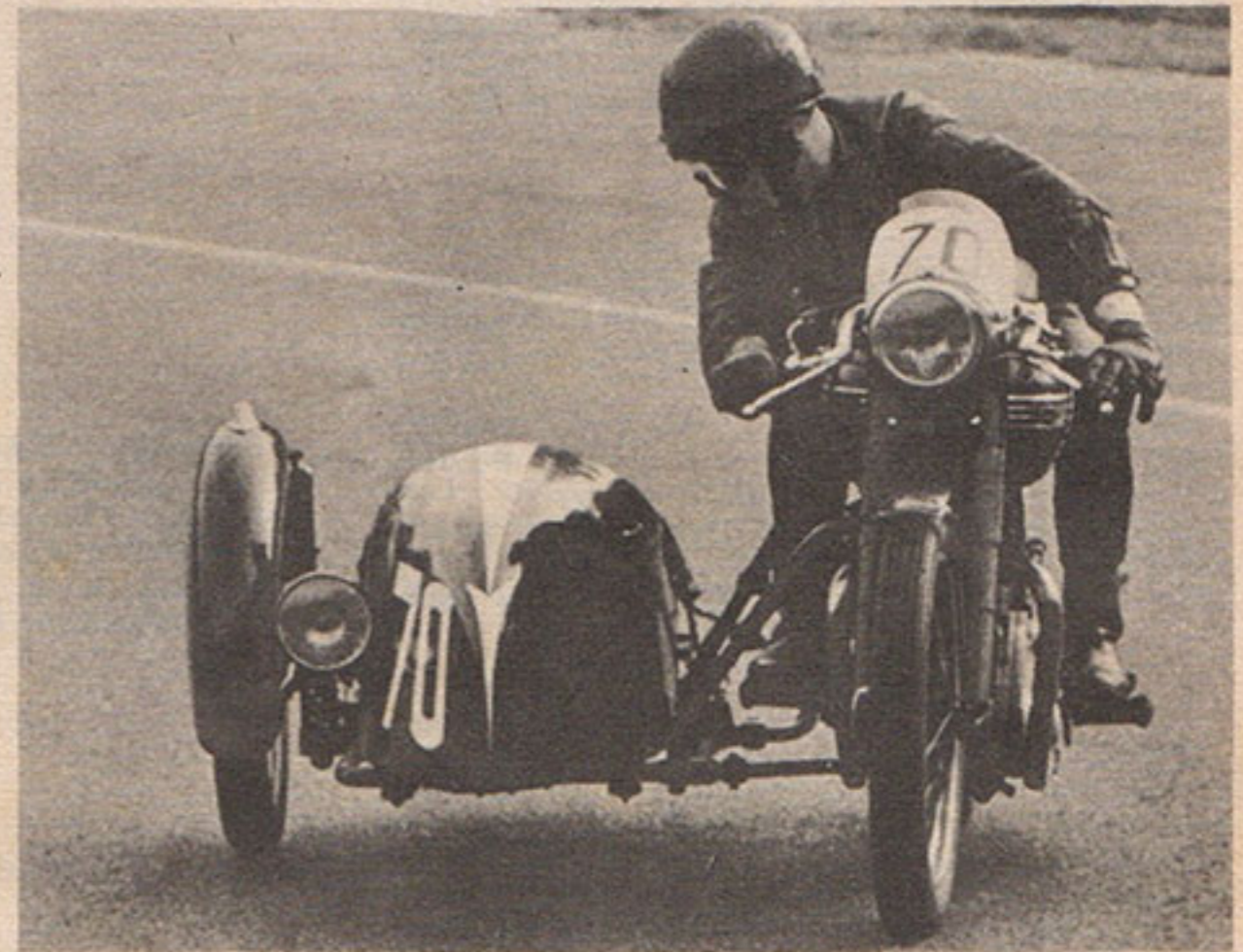
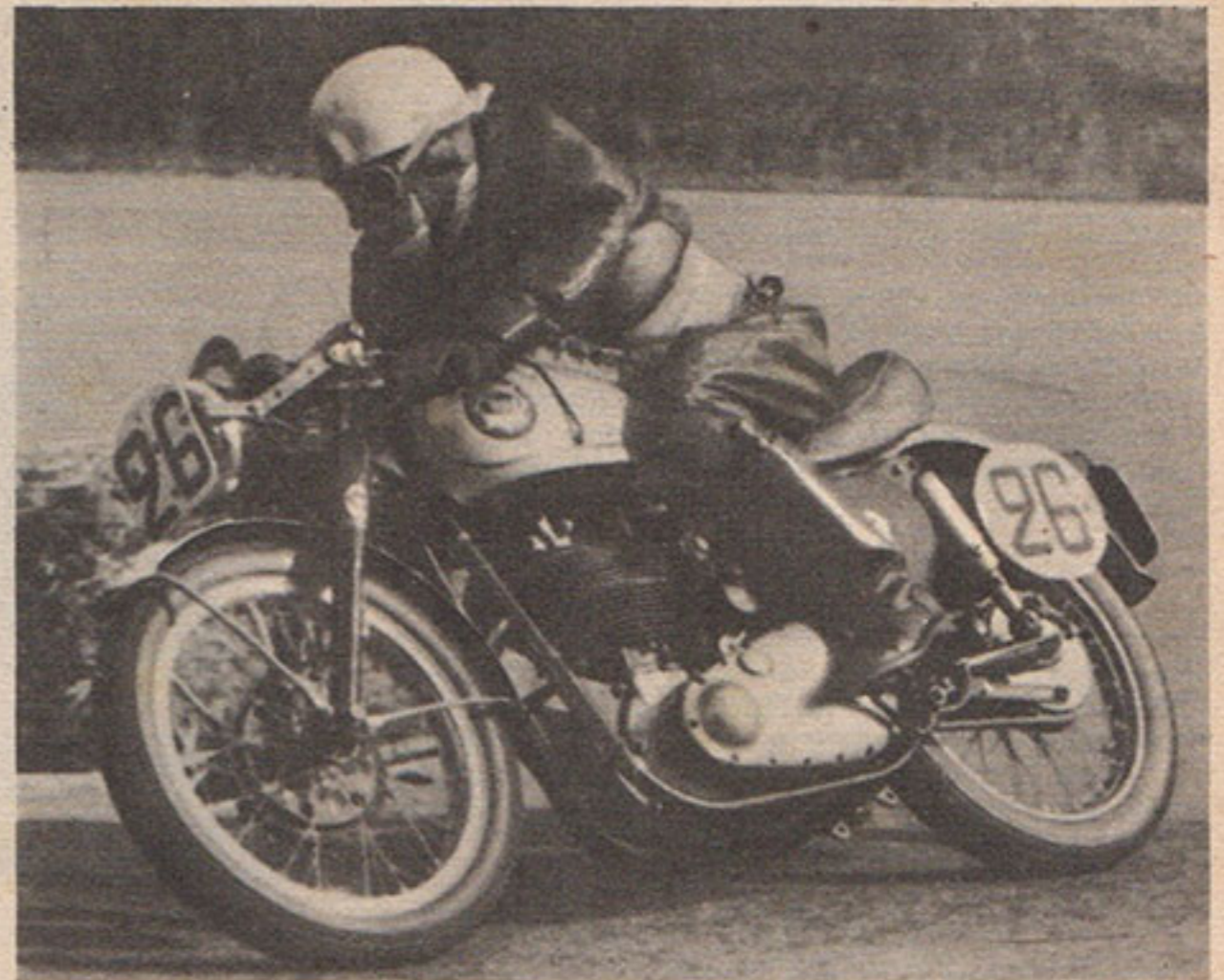
Henri BIEL.

Classement général.

1^{er} Briand-Bargetzi, Norton, 2 962,459 km, 123,416 km/h (record général battu), 1^{er} 500 cm³ course; 2^e Furling-Merle, B.M.W., 2 776,636 km, 1^{er} 500 cm³ sport; 3^e Inizian-Mutel, Triumph, 2 762,776 km, 2^e 500 cm³ sport; 4^e Philippe-Doussot, Triumph, 2 579,428 km, 3^e 500 cm³ sport; 5^e Obert-Prigent, N.S.U., 2 452,726 km, 1^{er} 250 cm³ sport; 6^e Pierre-Rittaud, Puch, 2 432,057, 1^{er} 250 cm³ course; 7^e Leteure-Costedoat, B.S.A., 2 404,360 km, 1^{er} 350 cm³ course; 8^e Cot-Kiene, Norton, 2 380,068, 4^e 500 cm³ sport; 9^e Couturier-Bettiol, Morini, 2 352,191 km, 1^{er} 175 cm³ course; 10^e Reisz-Kurucz, Pannonia, 2 349,814 km, 2^e 250 cm³ course; 11^e Szucs-Nemeth, Pannonia, 2 280,414 km, 3^e 250 cm³, course; 12^e Grollet-Gallard, Triumph, 2 258,596 km, 1^{er} sidecar 500 cm³ sport; 13^e Le Roy-Deloince, B.S.A., 2 237,928 km, 1^{er} 350 cm³ sport; 14^e Mate-Hollos, Pannonia, 2 178,937 km, 4^e 250 cm³ course; 15^e Esme-Roca, Morini, 2 158,596, 1^{er} 175 cm³ sport; 16^e Schneider-Murit, B.M.W., 2 152,437 km, 1^{er} sidecar 750 cm³ sport; 17^e Hervé Valdevit, J.A.W.A., 2 111,627 km, 2^e 350 cm³ sport; 18^e Bourlès-Talbot, Rumi, 2 106,818 km, 1^{er} 125 cm³ sport; 19^e Freze-Parans, spéc. Milone, 1 885,481 km, 2^e 175 cm³ course; 20^e Fusari-Michaut, Peugeot, 1 876,196 km, 3^e 175 cm³ course; 21^e Dagan-Pfuhl, B.M.W., 1 855,803 km, 2^e 500 cm³ course; 22^e Gilbert-Picache, Gnome-Rhône, 1 736,418 km, 4^e 175 cm³ course; 23^e Le Guellec-Caekebecke, Rumi, 1 579,140 km, 5^e 175 cm³ course; 24^e C. Krajka-B. Krajka, Gnome-Rhône, 1 503,932 km, 5^e 250 cm³ course; 25^e Lautrich-Meyer, D.K.W., 1 258,880 km, 6^e 175 cm³ course.

Le vétéran Le Roy associé avec Deloince remporte la catégorie 350 cm³ Sport sur sa fidèle Gold Star.

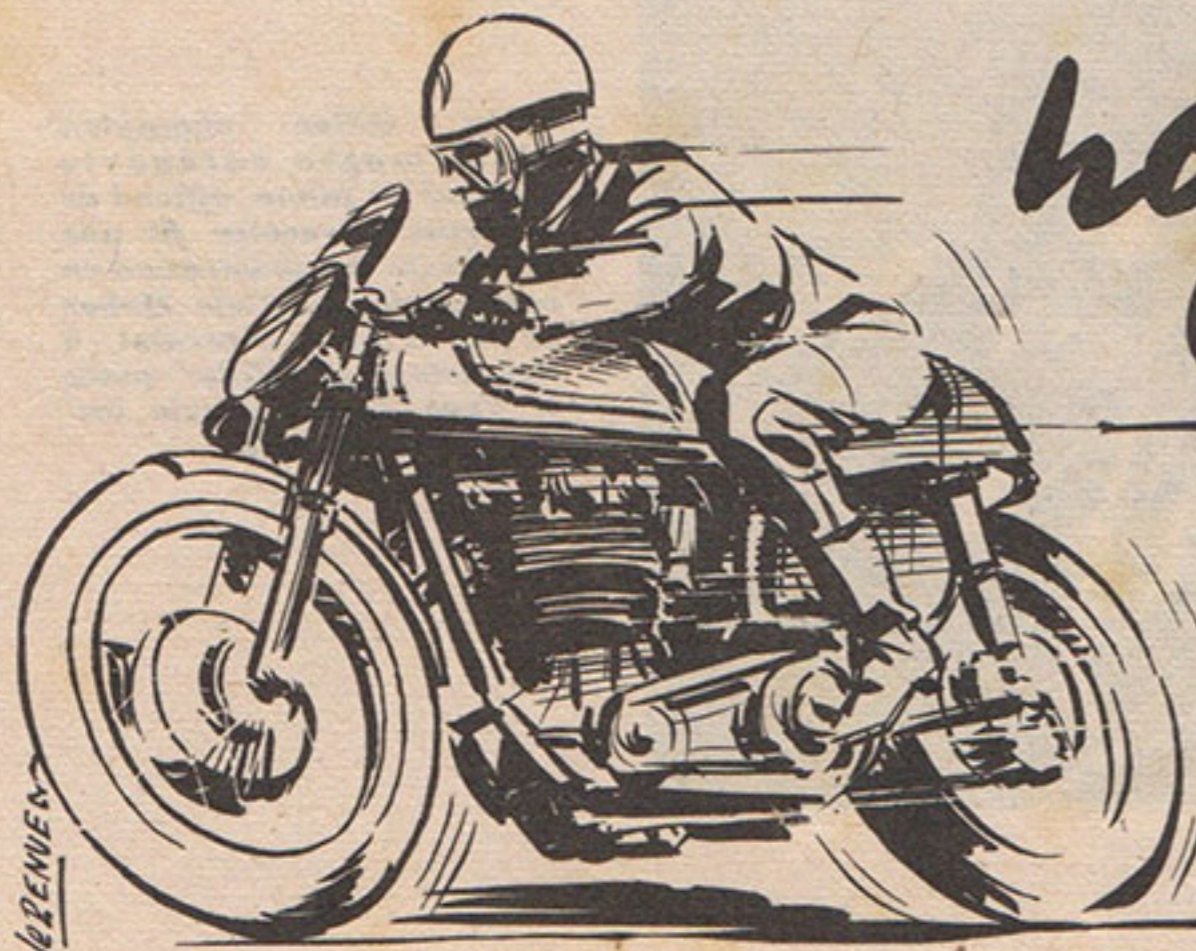
Habitué du Bol d'Or Grollet — équipier Gallard — bat le record side-cars 500 cm³ réalisant une moyenne de plus de 94 km/h.



DYNAMIC-SPORT ET LES VACANCES

Dynamic-Sport, la maison bien connue de la rue Montmartre, informe son aimable clientèle qu'elle ne ferme pas pendant les vacances et que son personnel se tient à la disposition des clients pour toutes réparations, ventes et reprises de motos ou scooters.

Dynamic-Sport reçoit des cyclomoteurs Sport étrangers, un premier contingent de cyclomoteurs Victoria (allemands) tourisme, grand tourisme, et sport; ainsi que des N.S.U. type Cavallino, type tourisme, des Bianchi type Sport, des Vivi type tourisme et sport. Tous ces superbes cyclomoteurs sont disponibles et vendus avec les très larges conditions de crédit de Dynamic-Sport. La maison peut également reprendre toutes sortes de machines.



nouvelle victoire

Norton

AU

31^e BOL D'OR

BRIAND - BARGETZI

(ÉCURIE GARREAU)

2.962,459 KM (RECORD BATTU)

IMPORTATEUR

C. GARREAU : "Le Technicien de la moto"

22, RUE ROBERT-LINDET, PARIS-15^e - Tél. : VAU 07-09

Ch. scooter LAMBRETTA, VESPA, RUMI ou moto JAWA, PUCH, B.S.A., N.S.U., B.M.W., etc. GUT. 02-98.

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.

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^e). (Fond passage côté cinéma, accès et parking dans la cour.) LAB 44-65.

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 **ALJOURD'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

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 - CRÉDIT
44, rue Paul-Barruel (15^e). Tél. LEC 60-53



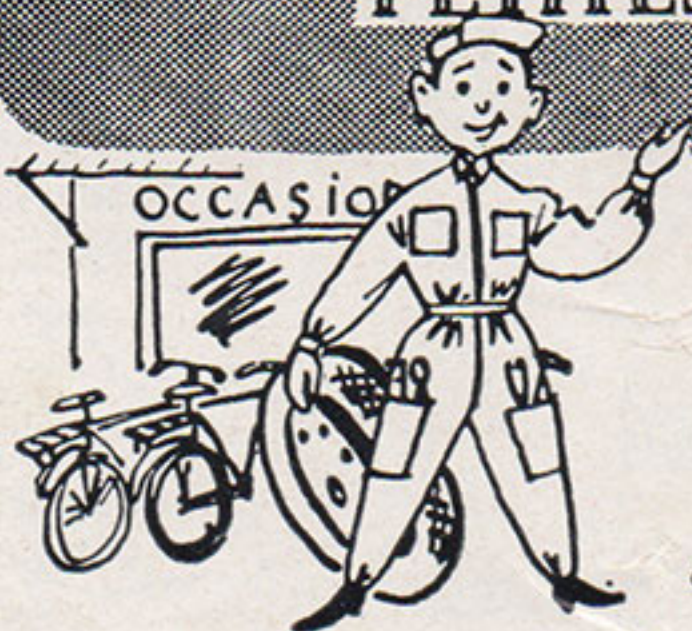
Clinique des cadres. Réservoirs et Roues
tél. PER. 20-68

MARCHAND Frères
16, rue Danton - LEVALLOIS
Ne pas confondre, bien noter n° 16, la maison n'a pas de succursale.

Le Directeur : J. LEGRAS.

PETITES

ANNONCES



La ligne de 39 lettres,
signes ou espaces :

200 francs
payable à la commande

L'abonnement donne droit à 6 lignes
à utiliser pendant la durée de l'abonnement.

DYNAMIC SPORT

149, r. Montmartre, Paris (2^e), GUT 19-30.
Concessionnaire LAMBRETTA, RUMI, VESPA, PUCH, B.S.A., JAWA, N.S.U., HOREX, TERROT et OCCASIONS RÉCENTES RÉVISÉES, vendues avec GARANTIE TOTALE (pièce et main-d'œuvre gratuite). Choix de LAMBRETTA, RUMI, VESPA, MANURHIN et motos PUCH, JAWA, N.S.U., B.S.A., MOTOBÉCANE, TERROT, etc. Crédit 15 mois. Expédition en province Reprise ferme ttes machines. Liste occasions contre 3 timbres.

Vends MA 250 FRANCIS BARNETT. Excel. état. oscill. 28 000 km. 70 000 fr. Jean MIGINIAC, 12, rue Charles-Tellier, Paris-16^e.

A vendre MOTOBÉCANE 175 cm³ en très bon état. Prix intéressant. DUREUX 90, av. Charles-de-Gaulle, Montmorency (S.-et-O.).

ARIEL, 5 ch. Twin oscillante	200
NORTON, 5 ch. Twin oscill.	260
ARIEL 4, Culbut. 52	80
F.N. 5 ch. 58, oscillante.	175
GILLET 3 ch 58, 450 km	145
VELOCETTE, 3 ch. Culbut.	45

Crédit immédiat, 15 mois. 5 000 Comptant. 17, rue Pajol (18^e).

Echangerais 200 cm³ MONET-GOYON type M. 2. V. peu roulé contre 250 cm³ de cross. THIBAUT, 21, route de Brou, Châteaudun (Eure-et-Loir). Tél. 267.

A vendre 350 cm³ NEW MAP, moteur JAP. 25 000, BRIFFAUT, 47, rue Vinchon, Laon (Aisne).

M. V. AGUSTA 175 cm³, 5 vit., compétition B.S.A. 250 cm³ 4 vit. Equipement Racing TRIUMPH. Ferais reprise. R. FIGUIERE, 64, rue de la République, Marseille (2^e).

Vends GNOME-RHONE, type super-Major 350 cm³ au plus offrant. FRESLON, 6, rue Laplace, Colombes (Seine).

A vendre 175 cm³ M.V. AUGUSTA double arbre d'usine. Parfait état de marche. Nombreuses pièces de rechange. Dédouanée avec carte grise. FOCARDI, 33, rue Léon-Noël, Cannes. Tél. 956-35.

Part. acheteur comptant 500 ou 650 très bon état. PIERRE, 50, boulevard A.-France, Poitiers.

Vends PEUGEOT 125 cm³, parfait état, avec nombr. access. fourche télesc. Prix intéress., visible de 18 h 30 à 20 h chez M. REIGNIEU, 16 bis, rue de la Convention, Kremlin-Bicêtre (Seine).

Vends ou échange CAMERA E.T.M. de 16 mm à tourelles. Tél. de 100 m. contre CONTAX ou LEICA dédouané, JAFFRE, 39, rue des Sorrières, Antony (Seine).

Vends 125 TERROT E.D.V. 1958 État impeccable, suspensions avant et arrière, pneus neufs. J. C. BOUST, Sotteville-sur-Mer (S.-Mme).

Vends moto PUCH, type 250 SG. parfait état. 16-634 km. Prix 200 000. COUSTHAM, 74, rue Thiers, Bolbec (S.-Mme).

SCOOTER MOTOBÉCANE 125, peu roulé, type SB 45 000 Mobylette fourche télescopique complète à remonter 5 000 fr. GICQUEL, 110, rue de Paris, à Neuilly-sur-Marne (S.-et-O.).

40 % sur motos neuves 59. Crédit immédiat 15 mois. 5 000 fr. comptant LECLERC, 17, rue Pajol, BOT 05-95.

STOCK PIÈCES DÉTACHÉES NEUVES pour SCOOTERS, AU CHOIX, 50 % DE LA VALEUR, PARIS-NORD AUTO, 8, pl. Const.-Pecqueur. ORN 80-92.

ASSURANCES MOTOS SCOOTERS

TARIF RÉDUIT POUR ASSURANCE OBLIGATOIRE
CONTRAT CONFORME A LA LOI

Tous conducteurs, tous usagers, passager assuré
Contentieux récupère frais de réparation

Écrire service "Motocycles"

CABINET ADAM

Assureur-conseil agréé

181, rue La Fayette — PARIS (X^e) — Tél. NOR. 55-56.

En écrivant à nos annonceurs recommandez-vous de MOTOCYCLES et SCOOTERS

Vends EXCELSIOR mo-eurs Villiers 200 cm³ 52, selle double, sacoches. Très bon état. Usage week-end : 18 000 km prix 60 000 fr. Possibilité arrangement contre cyclo très bon état. LAVIE, 15, chemin des Portats-Perroquets, à Villiers-sur-Marne (Seine-et-Oise).

Splend. HARLEY 750 état neuf. Timbre rép. phot. AMILHAT, 30, rue David-Raynal, Bordeaux (Gironde).

A vendre 175 PEUGEOT T.C. 4 toute équipée, bon état, avec combinaison cordoual et casque : 80 000 fr. André CURIEN, 37, rue Abel-Ferry, Epinal (Vosges).

1 pare-brise écran, galbé mont. cadmie 1 casque Géno t. 56, 1 réservoir Motobécane D. 45, le tout état neuf. BOUVET, Changy-les-Bois (Loiret).

N.S.U. 250 MAX 1955 1 300 km. Impeccabl : 250 000 fr. BADION, 26, rue Appert, à MASSY (Seine-et-Oise).

Vends remorque MONO ROUE suspendue. GRA 56-66. NOIROT, 112 avenue Gambetta, à ST-MAUR (Seine).

TOUTES ASSURANCES A CRÉDIT. Cabinet LLOYD FRANÇAIS, 14, rue Séguier, PARIS-6. Ouvert jusqu'à 7 heures le soir, y compris le samedi. Tél. DAN 52-81.

DYNAMIC-SPORT

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

Concessionnaire des marques :
JAWA, BSA, NSU, TERROT, PUCH, HOREX, LAMBRETTA, MANURHIN, RUMI, VESPA, VELOSOLEX, Cyclos sport NSU, VICTORIA, BIANCHI

OCCASIONS RÉCENTES :
Garantie totale (pièces et main-d'œuvre gratuites. Peinture et moteur neufs).

Choix ue Lambretta, Vespa, Rumi, Manurhin et motos françaises et étrangères toutes marques.

CRÉDIT : 2 à 15 mois
Expéditions en province

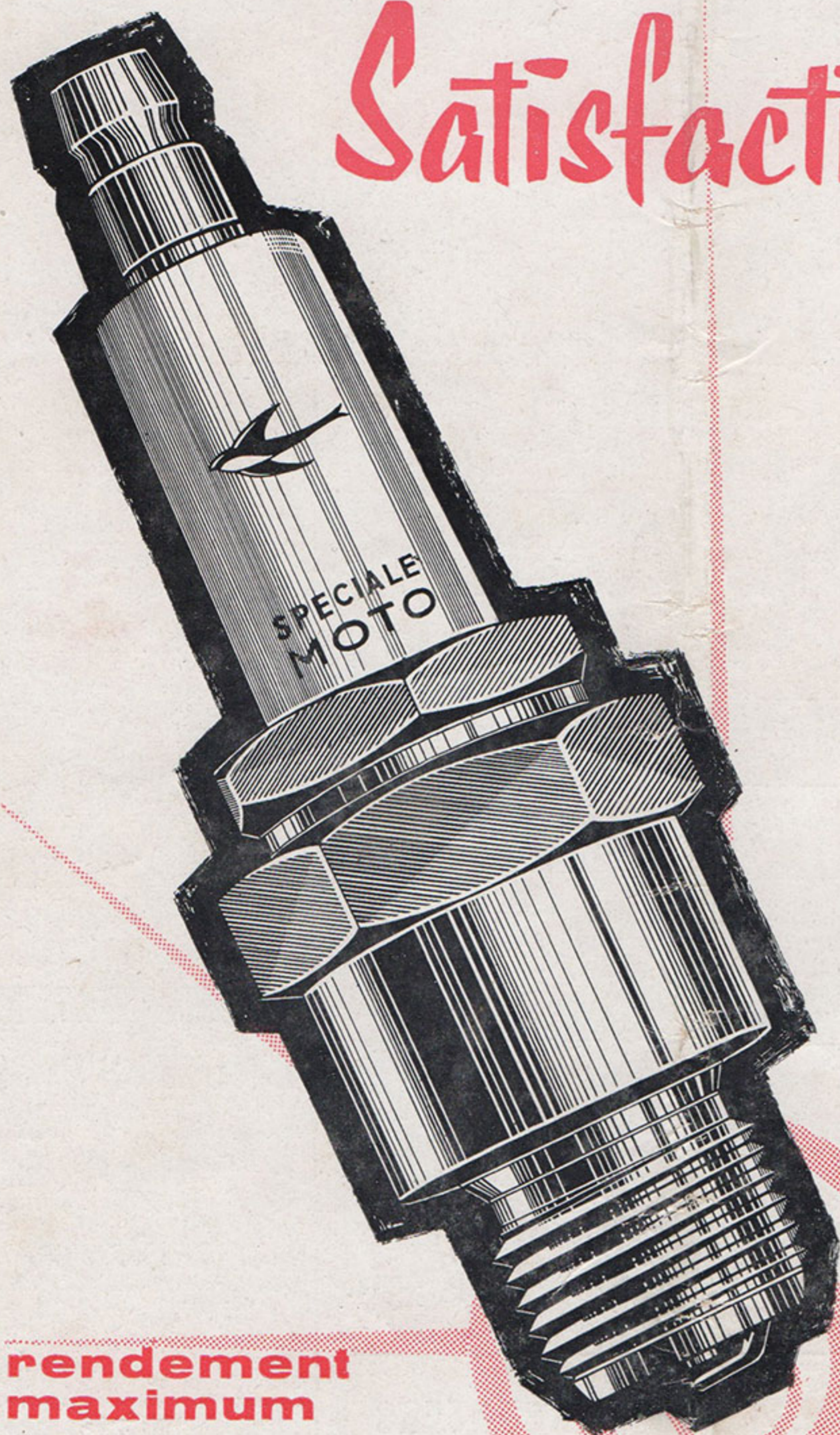
TOUTES RÉPARATIONS
Achat ferme moto scooter
Liste occasions contre 3 timbres

MATCHLESS

MATCHLESS 250 cm³ à 650 cm³, route et sport ; 250 cm³, 350 cm³ cross. Prix très raisonnables.

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

Satisfaction totale!



**rendement
maximum**

**un type de bougie
pour chaque
type de moteur**

EXTRAIT DU GUIDE D'ALLUMAGE

★

CYCLOMOTEURS

Mobyette	118
(Service dur)	113
Peugeot	112
Velosolex	112

CYCLOS avec MOTEURS :

Aubrier-Dunne	112
Briban-Zurcher	112
Cucciolo - Itrom	
Lavalette - Motobloc	113
Sachs - Ser - Vap 49 cc	

SCOOTERS

Lambretta	113
Manurhin	113
Motobécane	125
Vespa	113

VÉLOMOTEURS

Motobécane 125 cc lat.	112
Peugeot 2 tps 125 cc	113
Terrot 125 cc culbut... ..	115

VÉLOMOTEURS avec MOTEURS :

A.M.C. - Villiers	113
Ydral	113
Vap 100	116

MOTOS :

Peugeot 250 cc	116
» autres mod. ..	113
» culasse épais ..	129
Motobécane : culbut. ..	113
» culasse ép. 125 ou 129 ..	

EYQUEM