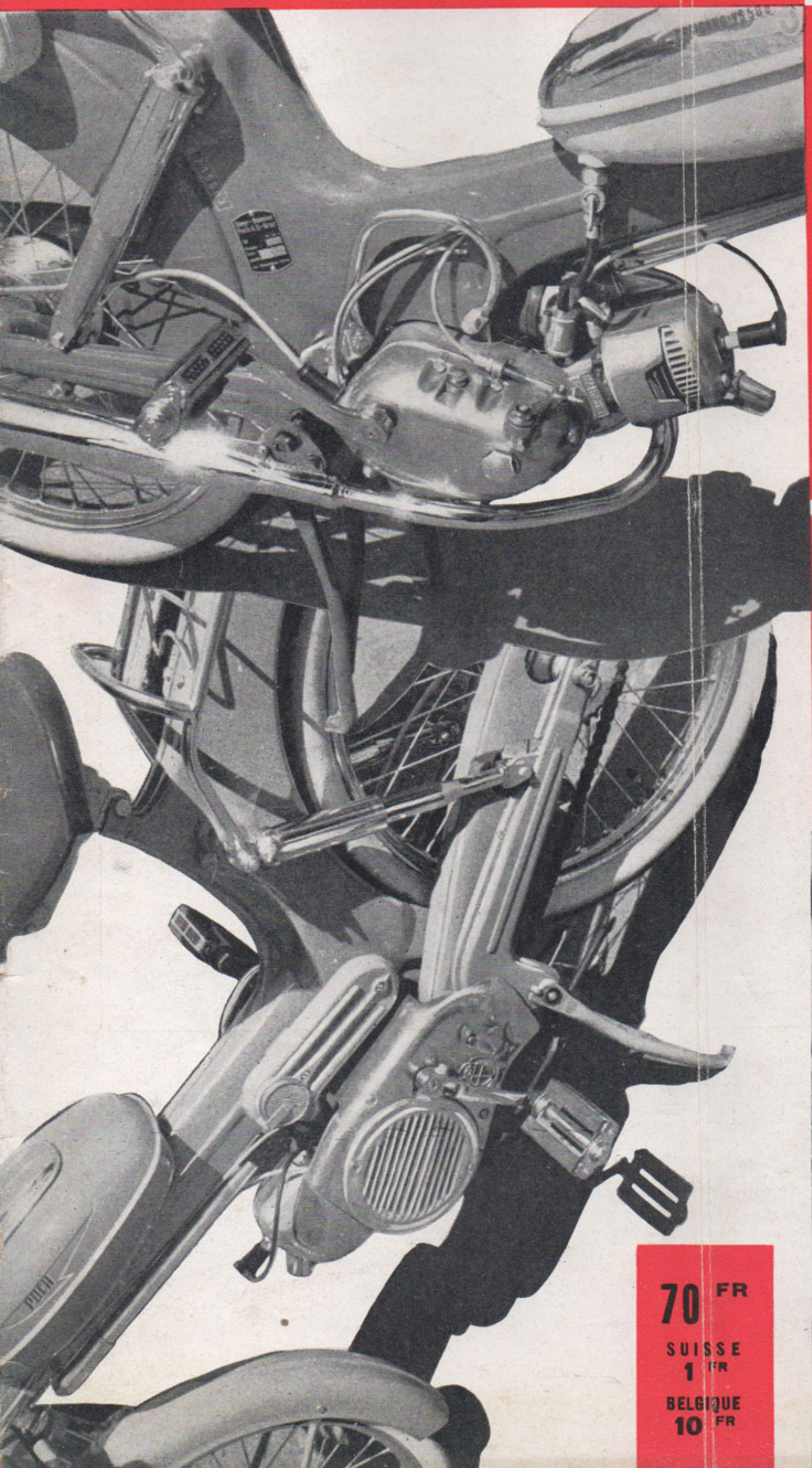
N° 212 - SEPTEMBRE 1959 - MENSUEL - 13e ANNÉE

MOTOCYCLES et Scooters

DIR. : MAX ENDERS ADM. : M. LEGRAS

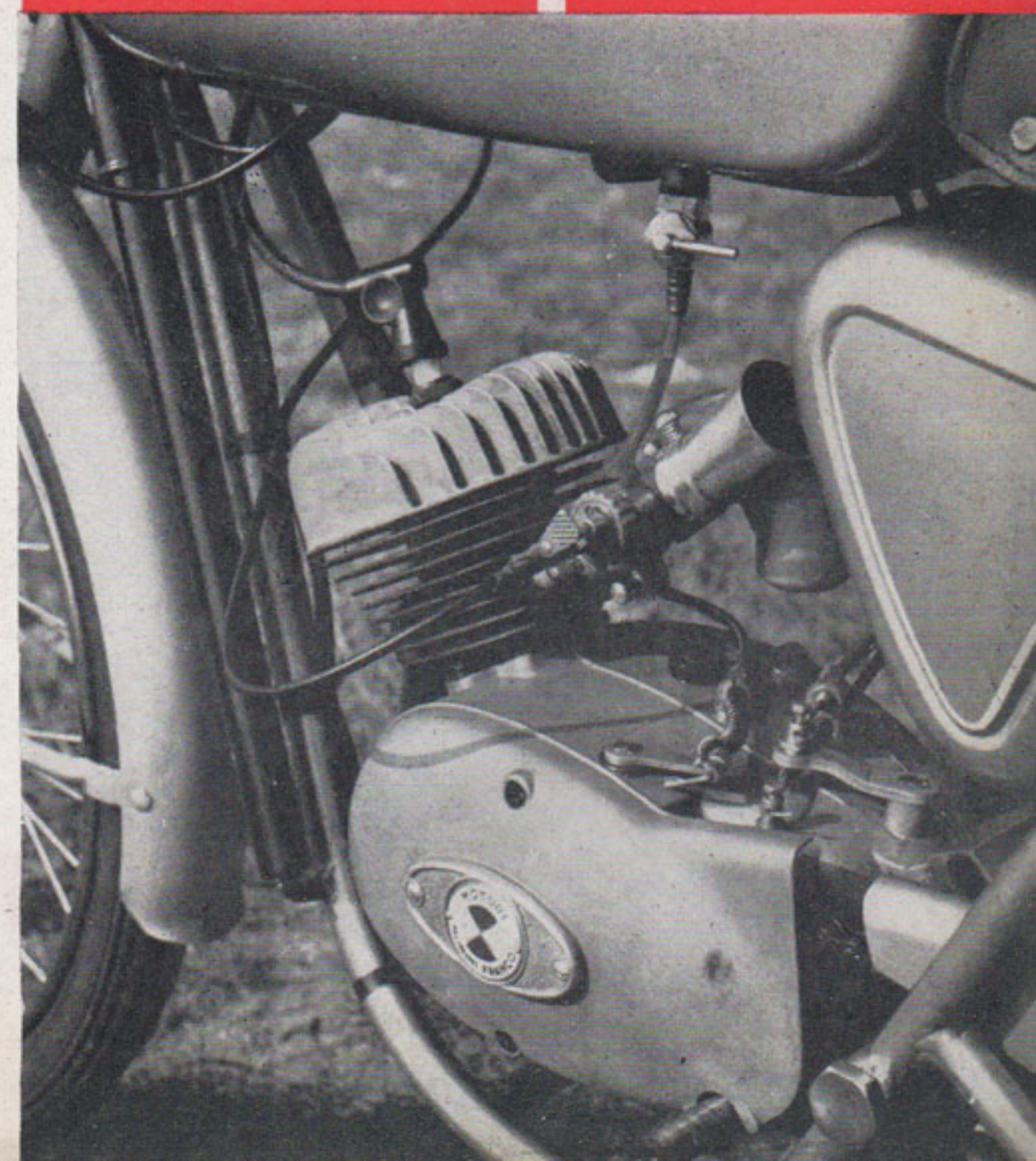


dans ce numéro :

2 essais de CYCLOMOTEURS

Les "MOPED" PUCH

Le PERIPOLI GIULIETTA "GSS"



70 FR

SUISSE 1 FR

BELGIQUE 10 FR

ESSAIS " MOTOCYCLES " 1953-54-55-56-57-58-59

Numéros à 50 francs.

114 100 Automoto.
119 250 Csepel.
121 500 Vélocette M.S.S.
128 250 Parilla.
129 160 Devil.
138 Edrastop.
139 Scooter Mors « Paris-Nice ».
142 50 Britax.
144 98 Sulky-A.M.C.
153 175 Magnat-Debon.
159 400 Horex « Imperator ».
163 350 A.J.S. 7R.
164 200 T.W.N. « Contessa » ; Essai routier B.M.W. R.50.
165 175 Gnome et Rhône.
176 700 Royal-Enfield « Super-Meteor ».
178 Monet-Goyon 115 cm³ (Castor).
179 B.S.A. 650 Road-Rocket.
180 Maïco 250.
181 BMW 600, R. 69.
182 250 B.S.A. ; 500 Velocette « Venom ».
183 1 200 Harley-Davidson.
184 250 Royal-Enfield.
185 250 N.S.U. Super-Max.
186 350 Matchless.
188 175 Mochet ;
175 Motobi « CATRIA ».
190 175 Terrot « Tournoi ».
191 Contre-essai 600 Norton ;
175 Gnome et Rhône « Course » ;
Triumph T.100 « Sport ».
191 Vespa 400 L.

Numéros à 60 francs.

192 Isetta « Velam ».
193 Goggomobil « Isard » T. 300.
194 350 Peugeot 356 TB ;
600 Ratier à Montlhéry ;
Cyclomoteur Peugeot BB 1 GL ;
Essai Routier 175 Maïco SS.
195 175 Maïco SS.
197 600 Matchless G 11.
198 175 Mochet CMS.
199 175 Morini Settebello.
200 175 Terrot Rallye.
202 Goggomobil « Coupé » T 400.
203 175 Ydral « Spécial-Agache ».
204 Messerschmitt K R 200.
205 500 Royal-Enfield « Minor » carénée.
206 125 Terrot « Ténor ».
207 125 Cimatti « Turismo ».
208 250 B.S.A. « Star ».
209 250 Norton « Jubilee ».
210 250 Royal-Enfield « Crusader Sport ».

Numéros Salon à 200 francs.

177 Alcyon 232 cm³.
201 700 Royal-Enfield « Constellation ».

ENVOI CONTRE LA SOMME INDIQUÉE PAR NUMÉRO DEMANDÉ

En écrivant à nos annonceurs

recommandez-vous de **MOTOCYCLES - SCOOTERS**

LA PLUS IMPORTANTE REVUE MENSUELLE
CONCERNANT LES ENGINS **2 ROUES**

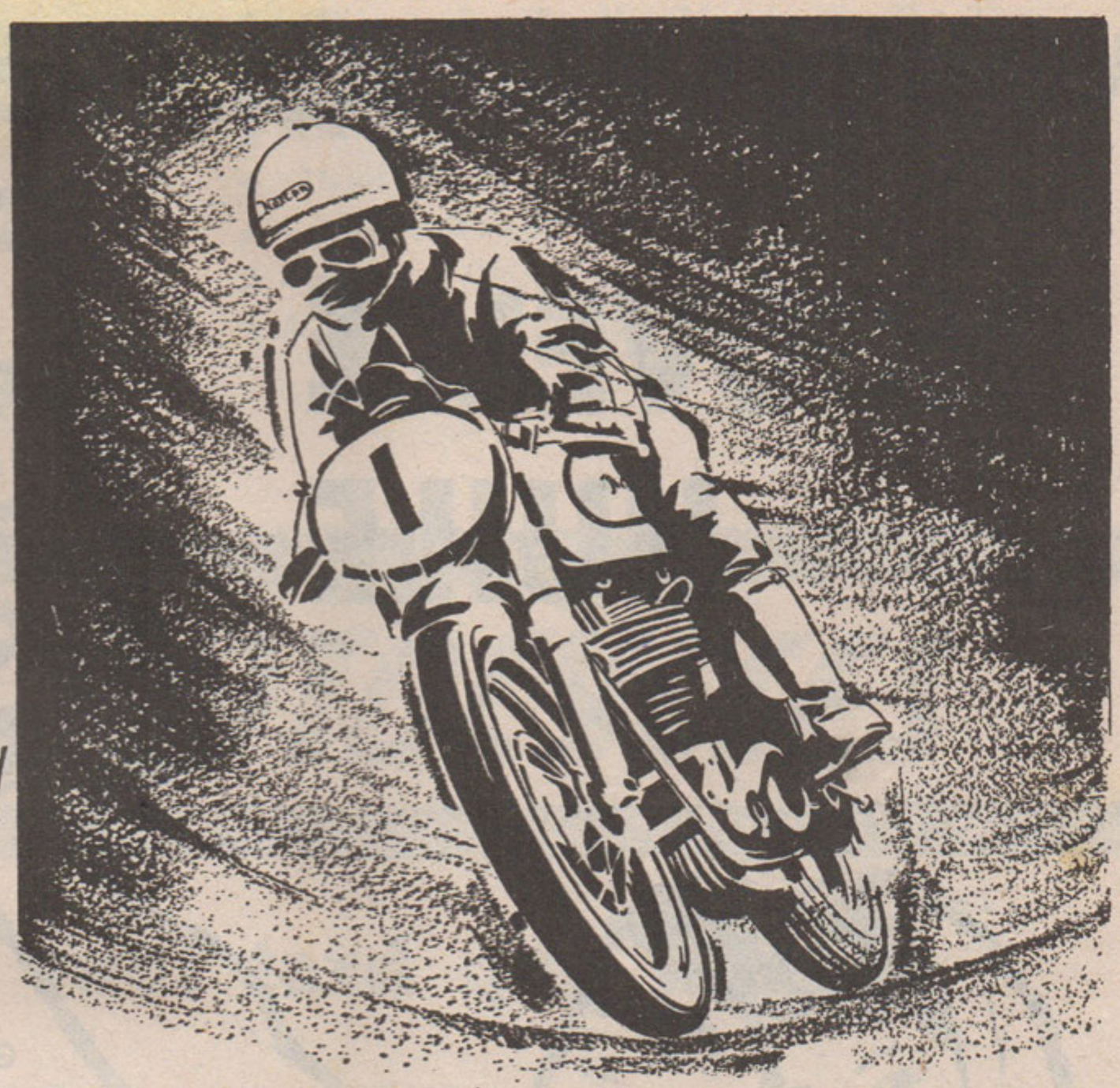
Norton

a suscité plus
d'admiration...

et gagné plus
de courses...

qu'aucune autre
machine...

au monde...



NORTON MOTORS LTD • BRACEBRIDGE STREET • BIRMINGHAM 6 • ENGLAND

PUCH

R. KIÉNÉ

AGENT OFFICIEL

Pourra vous livrer début Septembre les nouveaux
" MOPED " PUCH Cyclomoteurs.

Dès maintenant, passez votre commande

" STATION-SERVICE " TOUTES LES PIÈCES D'ORIGINE, GARANTIE ASSURÉE

R. KIÉNÉ 73, Quai du Point-du-Jour, 73
BOULOGNE-BILLANCOURT - Tél. : MOL 64-02

Vente à crédit (de 6 à 15 mois)

- 1er 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-9e

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

HORLOGERIE - BIJOUTERIE - ORFÈVRERIE - JOAILLERIE
COUPES, CHALLENGES ET MÉDAILLES POUR TOUS SPORTS
DÉCORATIONS CIVILES ET MILITAIRES

A. ROBERT

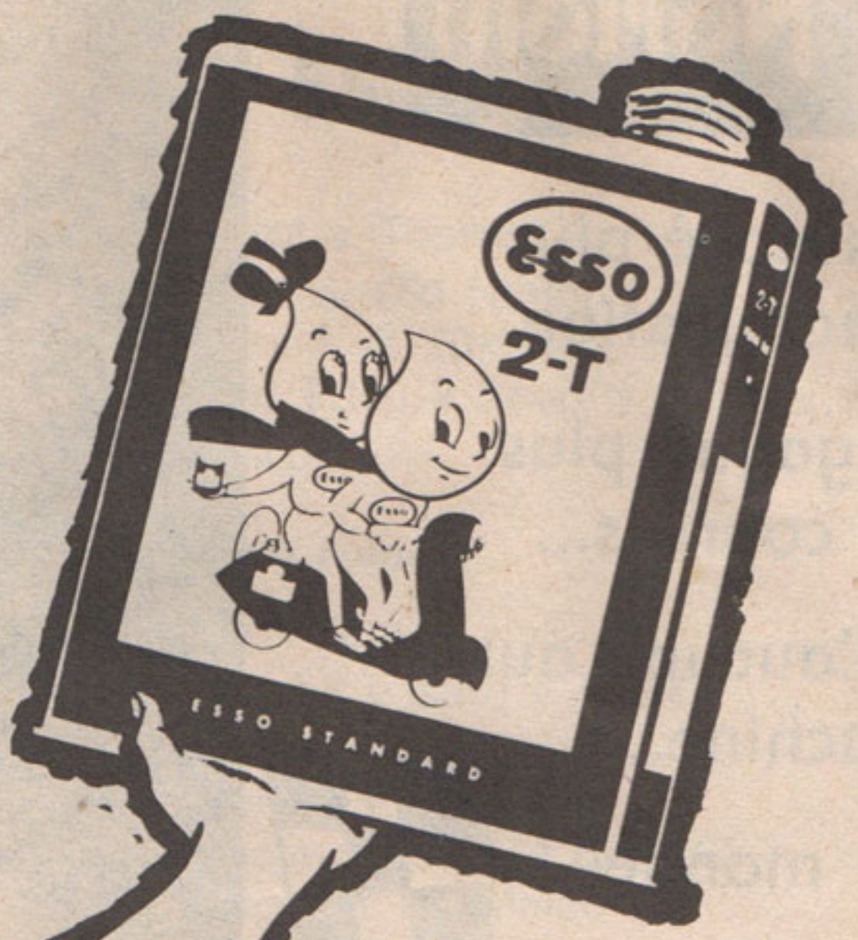
72-74, AV. DU MAINE
PARIS-XIVe

TÉL. : DANTON 67-24
CH. P. PARIS 676-151
R. C. SEINE 820-384

Livraison à Domicile (Paris-Banlieue) par Service Régulier d'Automobile

NOUVEL EMBALLAGE

NOUVELLE HUILE



Grâce à la sélection du pétrole brut, aux nouveaux procédés de raffinage, au choix d'additifs particuliers :

La nouvelle ESSO 2 T. MOTOR OIL est spécialement adaptée au graissage du moteur "2 TEMPS"

Pas de calaminage
moins de "perlage" des bougies
segments libres dans leurs gorges,

donc :

Sécurité de fonctionnement
Rendement accru • Economie

ESSO

2 TEMPS

MOTOR OIL

ESSO TRAVAILLE POUR VOUS

AU SOMMAIRE :

★ *Editorial* 5
★ *"Moped" Puch* 7
★ *4 semaines de cross* . 11
★ *Rendez-vous BMW.* 14
★ *Moto-Ball* 16
★ *Motocycles en Espagne* 17
★ *La Bultaco* 21
★ *Peripoli "Giulietta"* 25
★ *Derrière le compte-tours* 29

13e ANNÉE ★ Nº 212 ★ SEPTEMBRE 1959

MOTOCYCLES

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

Mieux vaut tard que jamais

Coupe Blériot Paris-Londres : avions, hélicoptères et motos...

La supériorité de ces dernières, pour les trajets terrestres, s'est affirmée de si magistrale façon que les journaux, même les plus notoirement motophobes, n'ont pas pu ne pas le reconnaître et leur décerner des louanges.

Des fleurs après les verges ! Revirement ou opportunisme de commande ? L'avenir nous le dira.

Eurovespa ! Dans le même temps ou presque, les participants de ce Rallye International ont eu les honneurs d'une réception en notre Hôtel de Ville ; M. Vignot, vice-président du Conseil municipal, leur a réservé un bel accueil et, dans son allocution, a fait une chaleureuse apologie du scooter.

Nous extrayons du *Vespa-Journal* les passages saillants de cette allocution :

« Nous sommes heureux que le scooter qui est de plus en plus utilisé par les sportifs de tous âges et même pour les déplacements de nos banlieusards, obtienne aujourd'hui, une consécration officielle en cet Hôtel de Ville.

» En fêtant par cette réception, à laquelle nous avons tenu à donner un caractère officiel, les membres des Vespa-Clubs étrangers, la Ville de Paris n'oublie pas les travailleurs de tous ordres : administrateurs, ingénieurs et ouvriers, dont le labeur, souvent obscur, et la conscience impeccable ont permis le merveilleux essor de cette industrie de scooters.

» Paris adresse, avec ses souhaits de bienvenue, l'expression de sa cordiale amitié et de sa confiance en l'essor de cette sympathique machine qu'est le scooter. »

Voici donc que la « Grande-Presse » après nous avoir accablés, comme l'on sait, nous tresse des couronnes !

Voici donc que les Pouvoirs Publics, après avoir comblé de taxes et de contraintes nos motocycles, les reconnaissent d'intérêt national !

Quelles agréables surprises ! Mais pourvu que ça dure !

Enders Max.

MOTOCYCLES School

LE PONT A PÉAGE DE TANCARVILLE

Le pont de Tancarville, ce magnifique ouvrage, lancé sur l'estuaire de la Seine est depuis juillet ouvert à la circulation. C'est un pont à péage, les taxes perçues étant destinées à couvrir ses frais de construction.

Il ne faut donc pas s'étonner d'avoir à payer, tout comme auparavant on payait le bac transbordeur. Voici pour nos deux-roues, le tarif de ces taxes : cycles et cyclomoteurs 40 et 50 F; motocyclettes et scooters (plus de 50 cm³) avec ou sans sidecar et avec ou sans remorque, 100 et 150 F.

L'utilité de ce pont a été confimée par un trafic intense dès son ouverture; rien que pour nous, plus de 100 000 motocycles l'ont franchi à fin juillet.

ASSOUPLISSEMENT DES CONDITIONS DE CRÉDIT

Le Conseil national du Crédit, réuni courant juillet à la Banque de France, a décidé un nouvel assouplissement des conditions de vente à crédit pour les motocycles. Le versement comptant, qui était antérieurement de 25 % a été ramené à 20 %. Il a fallu la désastreuse expérience du crédit restreint et de la T.V.A. de luxe pour qu'on revienne bien tardivement hélas, à des conditions mieux en harmonie avec le pouvoir d'achat des classes laborieuses.

QUE FAIRE EN PRESENCE DES ACCIDENTS DE LA ROUTE?

Tel est le titre d'une brochure publiée récemment par les Éditions Médicales Flammarion; nous en avons eu malheureusement connaissance trop tard, car il eût mieux valu la signaler avant les départs en vacances sur les routes encombrées. Cet opuscule d'une trentaine de pages et d'un prix modique traite clairement et avec images de ce qu'il faut faire quand on est témoin d'un accident grave et de la conduite à tenir envers les victimes suivant la nature de leurs blessures.

Il fait partie de la collection des manuels d'enseignement de la Croix Rouge Française et mérite d'être très largement diffusé.

VELOSOLEX EN ALLEMAGNE

Velosolex fait en ce moment un effort important en Allemagne pour y lancer son cyclomoteur après avoir constaté que le marché allemand ne comportait pas de type de machine identique à la sienne.

Dès à présent, Velosolex a ouvert des succursales dans 22 villes allemandes et doit, dans les mois à venir, développer considérablement son réseau.

CAMPEURS SOUS PAPIERS

Aurons-nous ce matériel l'année prochaine?

Après mise au point on va lancer aux États-Unis tout un matériel de camping en papier qu'on pourra jeter après usage durant la période de vacances : tentes, lits ,sacs de couchage, fabriqués dans un papier à base de fibres cellulosiques et de nylon, tiendraient une saison et leur prix serait assez bas pour qu'à la dernière étape on les abandonne sans regret avec les papiers gras et les boîtes de conserve.

LA VOITURETTE VESPA

D'après les statistiques officielles sur la production automobile, Vespa aurait construit au cours du premier semestre de la présente année, 4 834 voiturettes, soit une cadence moyenne d'environ 800 par mois.

LE CASQUE OBLIGATOIRE

Avant de décréter obligatoire le port du casque il serait opportun qu'on homologue officiellement ceux qui sont réellement protecteurs (il y a deux ou trois marques qui pratiquement ont fait leurs preuves), et qu'on rejette ceux dont l'efficacité n'est pas prouvée.

A ce sujet, le **Courrier de la Normalisation**, dans son numéro de juillet, publie le communiqué suivant :

« La normalisation des casques de protection pour motocyclistes avait été demandée à l'AFNOR en 1956 par le Ministère des Travaux Publics et en 1957 les services d'Électricité de France avaient également fait connaître l'intérêt qu'ils portaient à la question. Des études étant alors en cours à ce sujet à l'Union Technique de l'Automobile et du Cycle, il avait été décidé d'attendre avant de créer une nouvelle Commission de l'AFNOR, que les travaux effectués soient suffisamment avancés pour permettre l'établissement d'un projet de norme.

» Ces travaux ayant abouti à l'établissement d'un texte, la Commission des Casques de protection, créée en 1958, a examiné le projet Pr S 72-301 « Casques de protection pour motocyclistes » et l'a mis au point. Il est soumis à l'enquête publique.

» Toutefois, avant même que l'AFNOR ait eu à s'occuper de la normalisation de ces casques, le domaine des travaux de la Commission s'est trouvé largement étendu par suite de la mise à l'étude, sur le plan international, des casques de protection. »

Nous sommes bien entendu, en faveur du port du casque, nous connaissons évidemment ceux que l'on peut conseiller,comme ceux que l'on hésite à recommander, mais nous aimerions que le contrôle officiel, en cours depuis déjà un certain temps, aboutisse à une classification et à une homologation officielles (comme pour les phares et les silencieux), qui nous permettent de renseigner nos lecteurs en toute objectivité.

LE 11 OCTOBRE PROCHAIN... ... VENEZ NOMBREUX A LA JOURNÉE DES DEUX ROUES

Le succès remporté par la dernière Journée des Deux-Roues organisée le 10 mai dernier, dans le cadre de la Foire de Paris, nous a laissé penser qu'une manifestation semblable en province intéresserait un grand nombre de fervents des deux-roues.

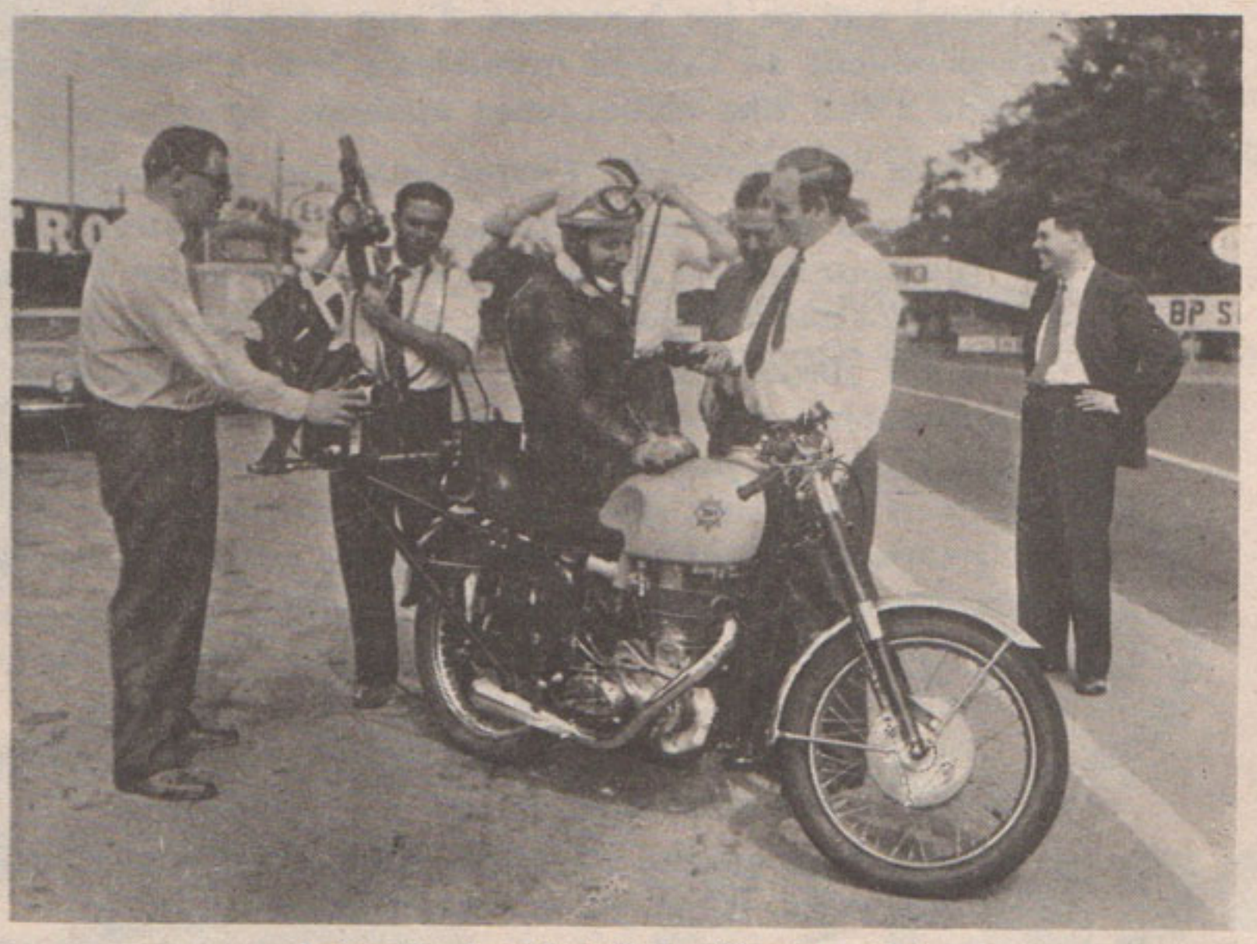
Aussi, invitons-nous cordialement tous les cyclistes, cyclomotoristes, scootéristes et motocyclistes à participer à la Journée Internationale des deux-roues qui aura lieu à Metz, le dimanche 11 octobre 1959, dans le cadre de la Foire Internationale.

De nombreux prix de valeur récompenseront les participants.

Le programme se déroulera comme suit

- 8 h 30 : Concentration des participants à la Foire Internationale de Metz (Cour d'honneur).
- 8 h 45 : Départs échelonnés du rallye par l'itinéraire indiqué en dernière heure (épreuves séparées pour chaque catégorie).
- 12 h 45 : Arrivée du rallye à la Foire Internationale.
- 13 h 15 : Vin d'honneur.
- 13 h 30 : Déjeuner (facultatif).
- 15 h 30 : Grand gymkhana dans l'enceinte de la Foire (épreuves séparées pour chaque catégorie).
- 18 h : Remise des prix.
- 18 h 30 : Dislocation.

Renseignements et inscriptions au Service Deux-Roues, au siège social du T.C.F., 65, avenue de la Grande-Armée, Paris (16e) et au Bureau Régional de Metz, 8, rue Wilson. Date limite des inscriptions : 6 octobre. Droit d'engagement : 150 F.



Sans quitter leurs fauteuils les téléspectateurs britanniques ont pu effectuer en compagnie du double champion du monde John Surtees quelques tours sur le circuit d'Oulton Park en tant que passagers, grâce à l'installation d'une caméra fixée sur un bâti spécial à l'arrière d'une B.S.A. Gold Star. Sur notre document on voit John Surtees interviewé par Ronnie Noble de la B.B.C. tandis que les cameramen procèdent à l'ultime mise au point du matériel.

ESSAIS MOTOCYCLES

Moped PUCH

MS 50 - 2 vitesses

VS 50 - 3 vitesses

Ainsi que nous l'avons annoncé dans notre précédent numéro, plusieurs milliers de cyclomoteurs Puch vont être proposés à la clientèle française. Sans aucun doute ces machines robustes, avant tout, vont être rapidement distribuées car elles réunissent des solutions techniques éprouvées et correspondent avec précision aux exigences des usagers.

DES MODÈLES ÉPROUVÉS

Il ne s'agit pas à proprement parler de modèles nouveaux, mais de cyclomoteurs dont plus de 350 000 exemplaires ont été mis en service dans tous les pays du monde. Les usines autrichiennes Steyr-Daimler-Puch exportent en effet plusieurs centaines de milliers de machines par an. En outre, elles équipent les services publics autrichiens dont en particulier les agents des P.T.T. Dans un pays montagneux ou les pentes atteignent des pourcentages que l'on peut citer parmi les plus élevés d'Europe, il a fallu tout d'abord adopter des rapports de démultiplication permettant de grimper les cols dont certains dépassent 20 % de pente. En outre, le refroidissement a dû faire l'objet d'études très particulières et ce sont les exigences du profil routier de ce pays montagneux qui ont imposé le refroidissement par turbine radiale. Ce mode de refroidissement se trouve également adapté à la conduite en ville, notamment dans les grands centres urbains et surtout dans Paris où la circulation, chaque jour plus intense, se traduit par des arrêts fréquents pendant lesquels nos pauvres moteurs refroidis par l'air ambiant n'ont que la ressource de chauffer anormalement avec toutes les conséquences qui peuvent en découler.

Tout ceci se vérifie d'ailleurs par la suite au cours des nombreux déplacements effectués tant sur les 2 vitesses (MS 50) que sur le 3 vitesses (VS 50). Toutefois avant de passer aux résultats des essais et aux constatations qui appellent des commentaires, examinons ces deux modèles sur le plan des caractéristiques techniques.

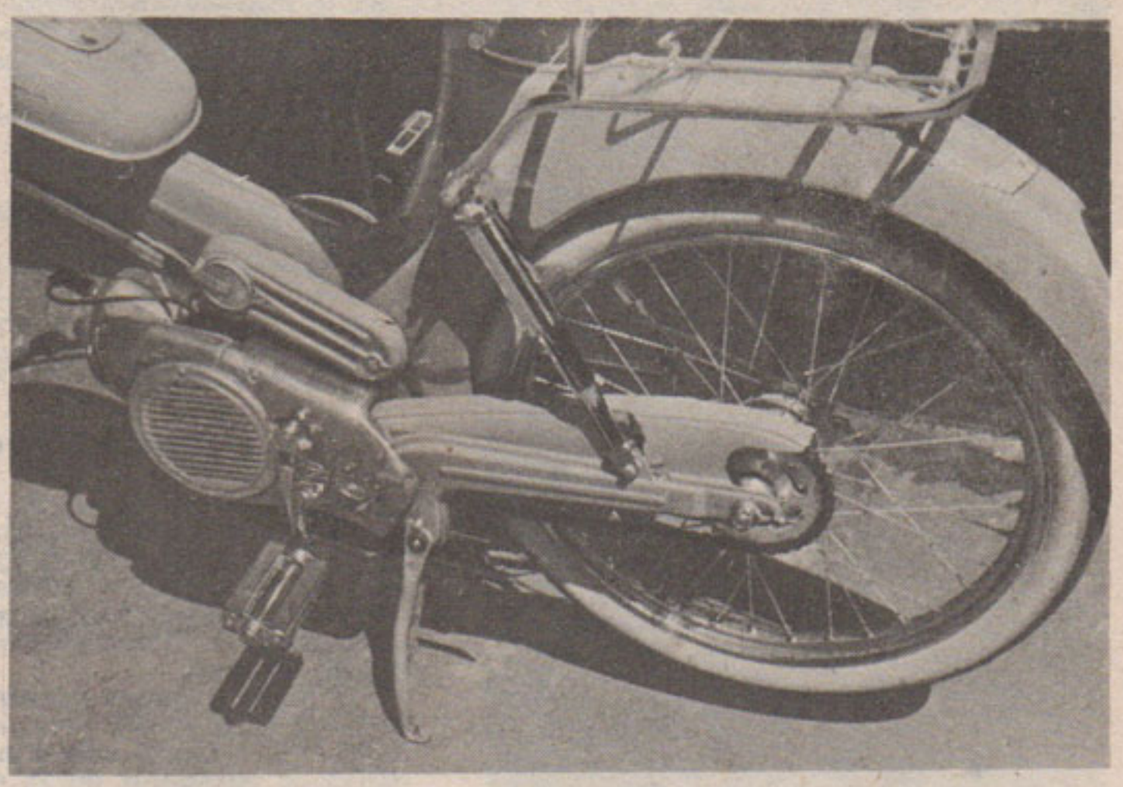
LE MOTEUR

Le moteur est un monocylindre 2 temps à refroidissement par turbine. Alésage : 38 mm, course 43 mm; cylindré 49 cm³, taux de compression 6,5 à 1. Bien entendu le graissage du moteur s'effectue par mélange dans la proportion de 4 %.

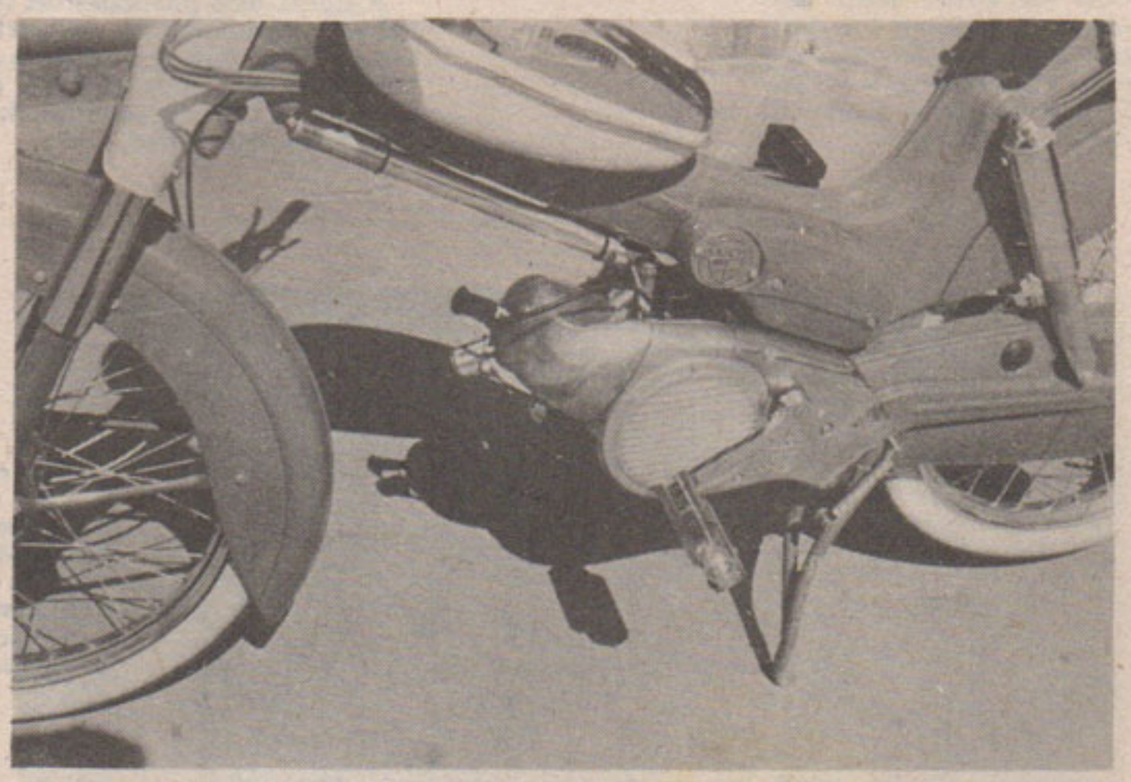
BOITE DE VITESSES ET TRANSMISSION

Le moteur Puch 50 cm³ du Type MS 50 est doté d'une boîte de vitesses à 2 rapports, incoporée au bloc-moteur. L'embrayage à disques fonctionne à bain d'huile.

Les vitesses sont commandées par poignée tournante au guidon.



Carter de chaîne secondaire ouvert, petite cartouche filtrante, silencieux d'échappement rectangulaire et plat. Voici ce qui différencie du premier coup d'œil le MS 50...



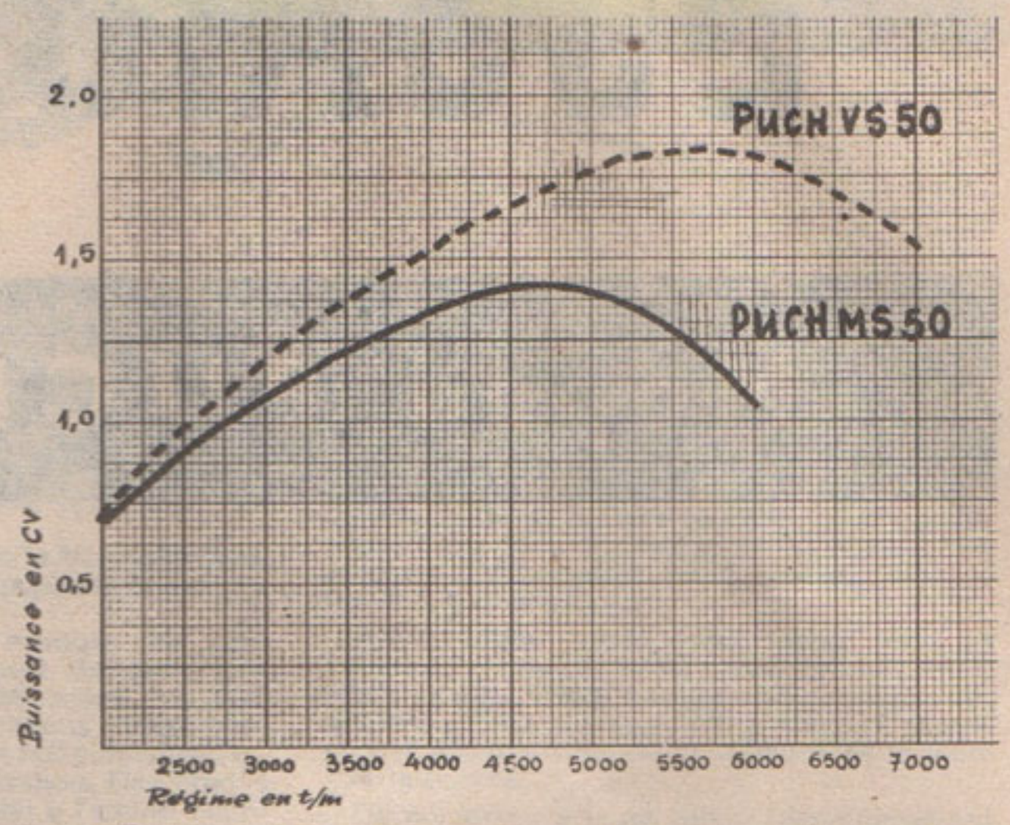
...du VS 50 équipé d'un silencieux d'admission combiné avec une cartouche filtrante de grand diamètre, d'un carter de chaîne étanche avec volet de visite, ainsi que d'un long tuyau d'échappement muni d'un silencieux bi-conique.

RAPPORTS DE DEMULTIPLICATION

Transmission primaire : 58/16 = 3,63 à 1.
Rapports internes de boîte : 1re 28/10 = 2.8 à 1; 2e 23/16 = 1.44 à 1.
Transmission secondaire : montage en série 34/11 : = 3,09 à 1; pour les pays non soumis à la limitation de vitesse 34/12 = 2.83 à 1.
Rapport de démultiplication finale : en 1re : 31, 4 à 1; en 2e : 16.1 à 1.
La transmission secondaire du modèle MS 50 est protégée par un garde-chaîne non fermé.

LANCEMENT DU MOTEUR

La conception du pédalier incorporé indispensable pour lancer le moteur, permet de mettre le moteur en route :
1° Sur quart de tour de manivelle, le pédalier étant utilisé absolument comme un kick de moto à la seule différence que le sens de rotation se trouve en direction de l'avant de la machine;
2° Sur la béquille;
3° En pédalant comme sur un vélo à condition toutefois d'enclencher la 2e vitesse et de se servir du décompresseur afin de réduire la résistance produite par la compression du moteur.



Courbes de puissance comparées des deux modèles. Le moteur du VS 50, bien que plus puissant que celui du MS 50, ne peut prétendre, sauf en côte à de meilleures performances que ce dernier. Le VS 50 tout équipé accuse 59 kg alors que le MS 50 pèse 43 kg.

TRANSMISSION

La transmission primaire est réalisée par des engrenages à taille hélicoïdale graissés par l'huile contenue dans le carter de boîte de vitesses.
La transmission secondaire s'effectue par chaîne à rouleaux 1/2 × 3/16.

ÉQUIPEMENT ÉLECTRIQUE

Le volant magnétique Bosch 6 V, 17 W alimente le circuit H.T. et le circuit B.T.
Un phare de 85 mm, est équipé d'une lampe-phare-code 15/15 W et le feu arrière d'une ampoule 6 V/2 W.

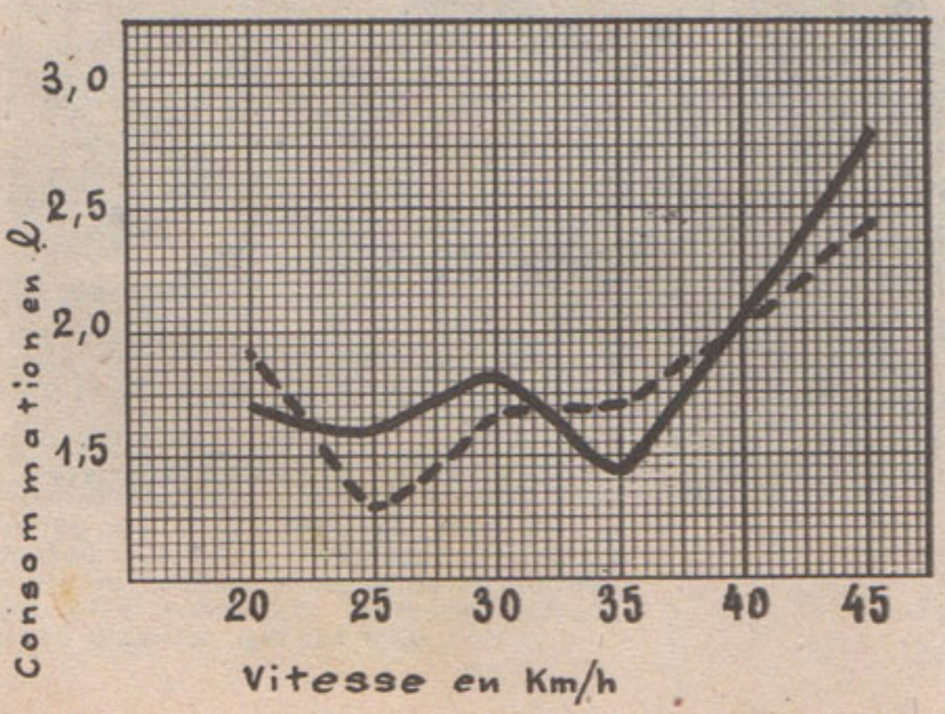
PARTIE CYCLE

Le cadre réalisé par un assemblage d'éléments emboutis offre une excellente résistance. Doté d'une suspension intégrale à l'avant par fourche télescopique (débattement 60 mm) à l'arrière par une fourche oscillante munie de deux éléments télescopiques séparés (débattement 40 mm).
Les roues à jantes nervurées et rayonnage renforcé (2,50 × 190) sont équipées de pneus de 23 - 2,25". Deux freins à tambour (de 90 mm) munis de garnitures de 20 mm de large sont commandés à l'avant par un classique levier au guidon et à l'arrière par rétropédalage, en utilisant un câble de liaison entre le pédalier incoporé et le tambour arrière.
A noter une particularité résultant de l'utilisation rationnelle de la partie supérieure du réservoir en tant que coffre à outils, dans lequel l'outillage se trouve calé par un épais morceau de tissu. Cette disposition évitant tout bruit à l'intérieur du coffre.

Cette vue arrière donne une idée du soin apporté à la finition autant sur les deux vitesses MS 50 que sur le VS 50. Le porte-bagages comporte un fixe-paquet fort utile.

Frein avant classique sur le MS 50, le modèle VS étant équipé de moyeux freins centraux en alliage léger.

Le réservoir contient 4,6 l de carburant et le robinet permet une position réserve.
Enfin il convient de signaler la poignée de portage utile pour le garage si l'usager doit franchir quelques marches.



Dans la courbe de consommation les résultats du VS 50 s'inscrivent en pointillé et ceux du MS 50 en trait plein. Notons qu'à 40 km/h, vitesse normale d'utilisation de ces machines, les deux courbes se superposent.

DIMENSIONS ET POIDS

Hauteur totale : 990 mm; largeur maximum : 625 mm; empattement 1 160 mm; longueur hors-tout 1 810 mm; garde au sol : 140 mm.
Poids à vide : 43 kg.
Émaillage : vert olive.

PUCH VS 50

Le modèle VS 50 se différencie du MS 50 par une présentation en émail rouge sur fond chromé et un équipement plus luxieux (sacoches métalliques disposées latéralement sur le porte-bagages). Cependant il existe sur le plan technique deux particularités dignes de retenir l'attention de l'usager : le carter de chaîne étanche et l'équipement de la boîte de vitesses par un troisième rapport.
Rapports internes de boîte 3,25 - 2,0 et 1 26 à 1 donnant un rapport de démultiplication finale de 41,34 - 25,44 et 16,03 à 1.

QUELQUES IMPRESSIONS DE CONDUITE AVANT LES ESSAIS

Dès que l'on a mis le moteur en route, et que la machine roule l'on se demande vraiment où se trouve l'utilité des manivelles étant donné les possibilités du rapport de 1re vitesse (20 %). Bien entendu, le pédalage n'est conservé que pour répondre à la législation relative au cyclomoteur.

En outre, sur ces modèles les manivelles jouent un rôle pour le freinage. Le tambour de frein arrière étant commandé par rétropédalage a permis de supprimer un levier au guidon qui de ce fait n'est pas plus encombré qu'un guidon de scooter.

Puisque nous en sommes au chapitre des commandes, notons une certaine faiblesse du câble d'embrayage (il sera, nous a-t-on dit, renforcé) et surtout un manque de guidage dans la courbure interne du passage du câble.

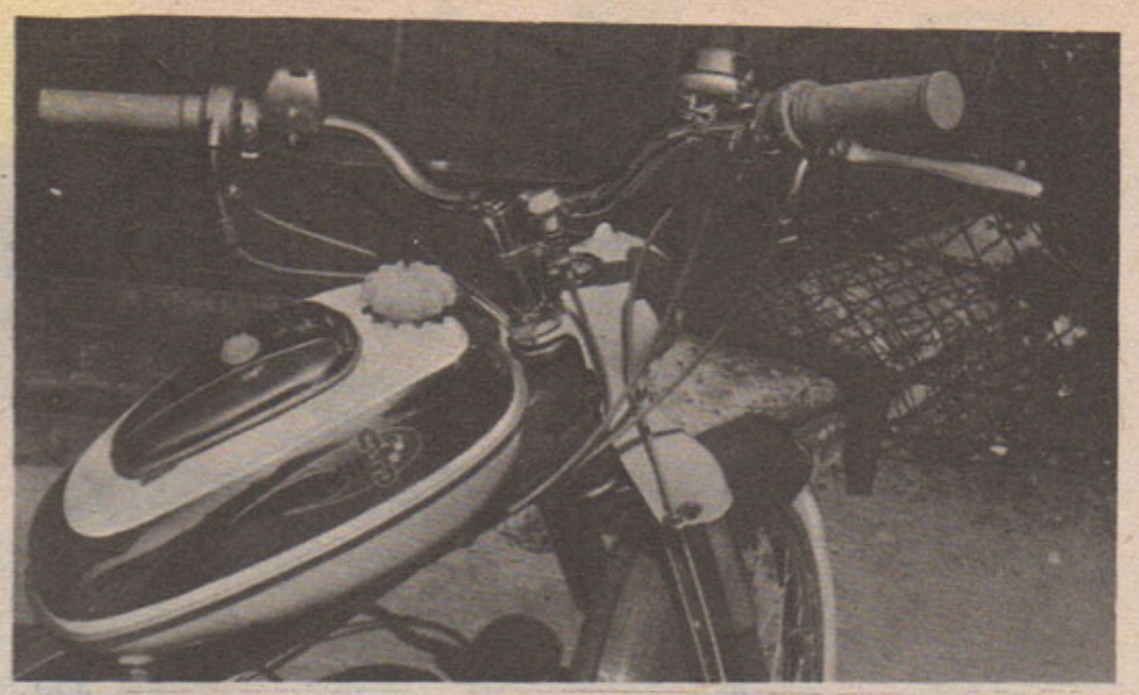
C'est là, d'ailleurs la seule retouche qu'il nous soit permis de réclamer aux constructeurs.

Le MS 50 et encore plus le VS 50 s'adaptent exactement aux exigences de la circulation dans les grandes villes.

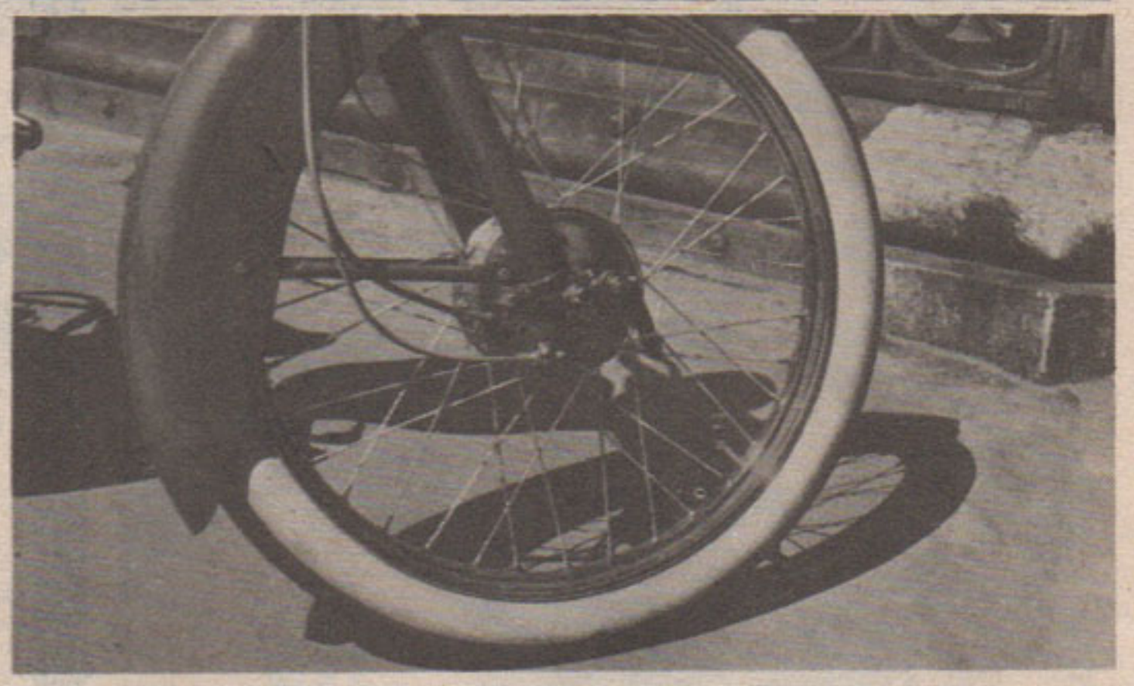
Avec le VS 50 3 vitesses, nous avons fait quelques incursions aux Halles de Paris, dans le dédale formé par les voitures de livraison, les porteurs, etc.

Jamais nous n'avons eu l'impression d'un échauffement anormal même en maintenant la première pendant un temps indéterminé.

Sur route, la vitesse de pointe semble un peu faible, mais il faut considérer les vitesses relevées comme des vitesses « chrono ». D'ailleurs le compteur de l'un comme l'autre n'a jamais indiqué plus de 48 km/h. Ce qui, compte tenu de la résistance du vent (arrière ou debout) lui confère une précision certaine.



Le réservoir du VS 50 est présenté en deux tons (rouge et beige) sur fond chromé. Fixée sur le plongeur de guidon, remarquons la tirette du starter.
Les câbles sont guidés et la courbure très peu accentuée.



Le garde-boue à profond bavolet assure une très bonne protection. Notons également le moyeu avant monobloc avec tambour de 105 mm et garnitures de 25 mm de large.

RÉSULTATS D'ESSAIS

	MS 50	VS 50
Accélérations :		
100 m	14" 5/10, moy. 24,85 km/h	14" 6/10, moy. 24,65 km/h
200 m	23" 2/10, moy. 31,05 km/h	23" 1/10, moy. 31,20 km/h
300 m	32" 1/10, moy. 33,65 km/h	31" 9/10, moy. 33,85 km/h
Vitesse	45 km/h	45 km/h
Cote	1' 36" 4/10, moy. 26,18 km/h	1' 36" 7/10, moy. 26,05 km/h
Rapports utilisés	1-2	1-2-3
Mini	14 km/h	15 km/h
Freinage :		
2 freins	4,4 m	4,3 m
AV	9,2 m	5,3 m
AR	6,0 m	8,4 m
Consommation :		
20 km/h	1,7 l	1,9 l
25 —	1,6 l	1,3 l
30 —	1,8 l	1,7 l
35 —	1,4 l	1,7 l
40 —	2,0 l	2,0 l
45 —	2,8 l	2,4 l

Ces résultats nécessitent quelques commentaires :

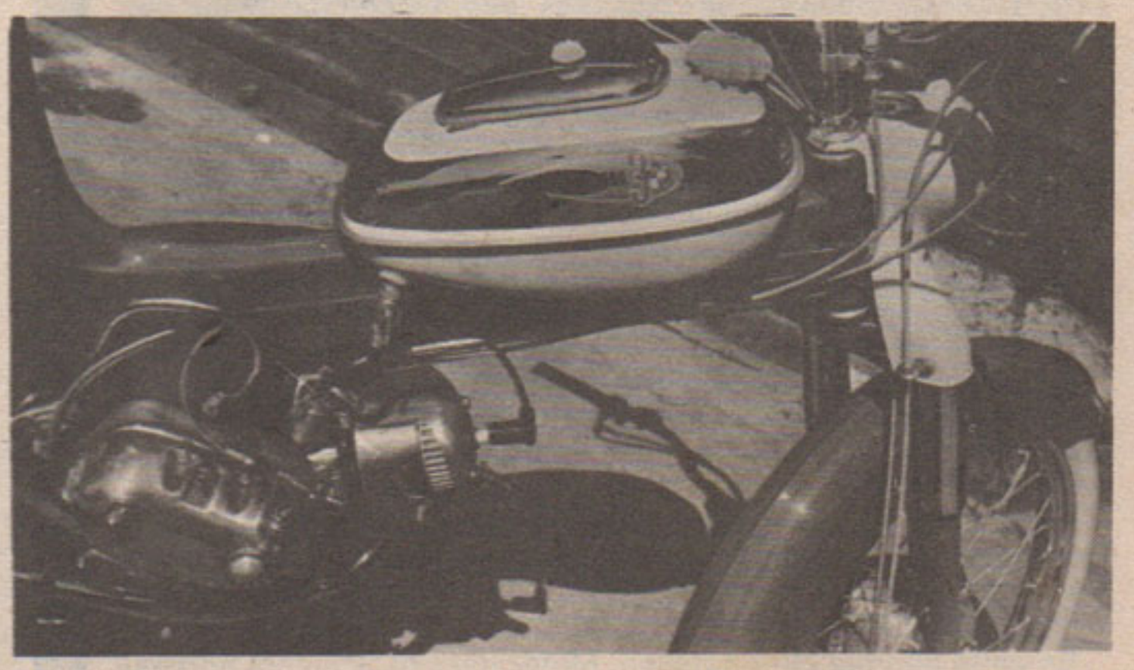
Aux accélérations, il est normal que l'écart de temps enregistré soit très faible, car avec le 3 vitesses, l'on perd quelques dixièmes de seconde au moment du passage sur le deuxième rapport. Le gain n'est sensible qu'aux 300 m. 31''' 9/10 (3 vit.), 32'' 1/10 (2 vit.).

Pour la même raison les temps en côte sont plus favorables au MS 50 (2 vit.), compte tenu du poids de l'essayeur, 85 kg.

Sur la consommation enregistrée, il y a lieu de noter la différence de poids entre les deux machines qui est de l'ordre de 12 kg (à vide) 50 MS = 43 kg, VS 50 = 55 kg.

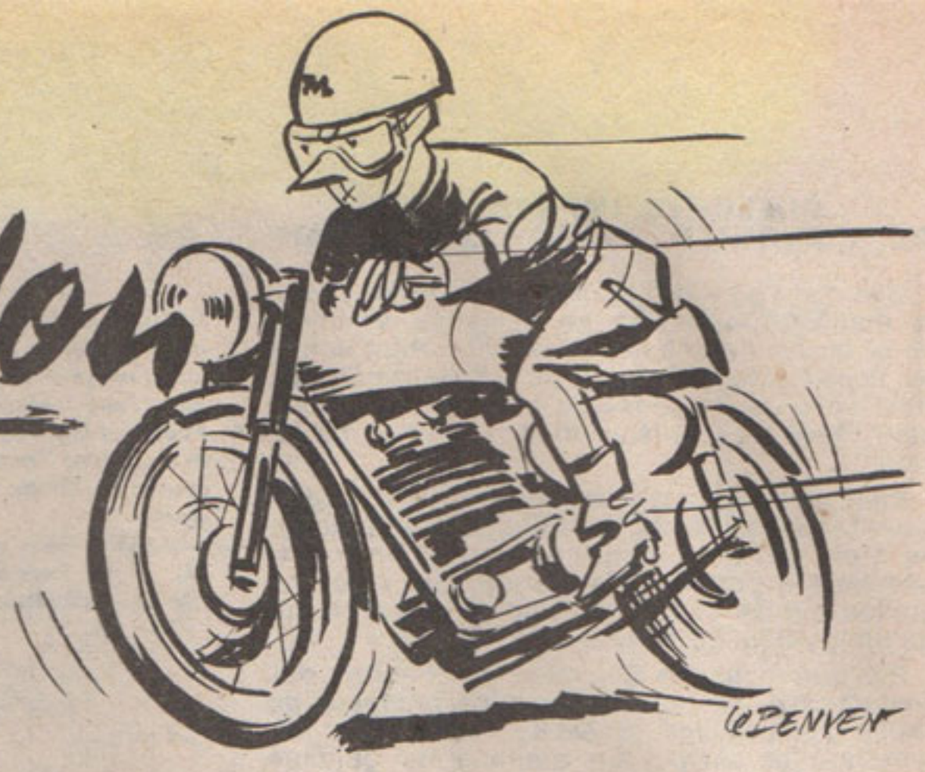
Notons cependant quà 40 km/h, les deux résultats sont absolument identiques, 2 litres, et qu'en outre 40 km/h représentent la vitesse que ces deux modèles sont capables de soutenir indéfiniment sur route.

G. E. BERNARD.



Netteté du bloc moteur après un parcours de 300 km. Poignée de portage, robinet à position réserve, accessibilité remarquable de tous les organes.

Par delà mon guidon



De Bourg à Obernai, de Moulins à Laigle, de Francorchamps à Munich, toujours au guidon de sa 500 cm³, notre collaborateur Henri Biel a parcouru cet été de nombreux kilomètres.

La route est une leçon de choses et à rouler ainsi on remarque, on observe, on apprend.

Ce sont ses reflexions de routier que nous vous proposerons chaque mois sous le titre : « Point de vue par-delà mon guidon. »

La prudence la plus élémentaire implique au conducteur de réduire son allure lorsqu'il traverse une ville ou un village. Les panneaux de limitation de vitesse sont là pour le rappeler et même pour l'imposer; c'est là, chose logique, que nous ne voudrions même pas tenter de discuter. Mais face à ce panneau, qué nous avons trouvé à l'entrée de Vitry-le-François, alors que nous nous rendions à Obernai, nous « accrochons ». La vitesse serait-elle fonction du nombre de roues? Nous connaissons trop bien l'esprit qui a conduit à l'implantation de cette épitaphe : sur deux roues, etc.., tandis que sur quatre...

Notre point de vue de motocycliste est tout autre et il n'est pas besoin de l'expliquer à nos lecteurs mais nous serions curieux de savoir si une vieille « guimbarde » qui rend de bons et loyaux services depuis quelque trente années telle celle croisée dans cette ville et lancée à 50 km/h est capable de s'arrêter sur 12 m comme peut le faire notre machine.

Henri BIEL.

JEAN BEHRA N'EST PLUS

C'est avec une émotion profonde que nous avons appris la mort de Jean Behra survenue sur le circuit de l'Avus lors d'une épreuve de 1500 Sport.

Si Jean Behra était surtout connu du grand public par sa carrière automobile, il effectua ses débuts comme beaucoup d'autres grands champions dans les compétitions motocyclistes.

Sa première course qui remonte en 1945 au Grand Prix de la Libération à Nice se solda par une victoire. Par la suite, Jean Behra devait glaner de nombreux succès sur tous les circuits de France, remportant en outre cinq fois le Championnat de France sur Terrot et sur sa fameuse Guzzi Dondolino.

Dès 1950, Jean Behra se tourna vers la compétition automobile où il remporta très vite de nombreux succès. Pilote officiel chez Gordini en 1952 il remporta cette année-là le Grand Prix de l'A.C.F. à Reims.

Pilote et metteur au point chez Maserati de 1955 à 1957, il conduisit également des B.R.M. à la victoire à Caen et à Silverstone, ce qui lui valut la place de première monte l'an dernier chez cette firme.

Entré chez Ferrari cette année, il s'occupait également de la réalisation d'une voiture personnelle la J.B.P. (Jean Behra Porsche) à base d'éléments de Porsche qui avait effectué des débuts fort prometteurs...

En cette pénible circonstance, Motocycles et Scooters adresse à la famille de Jean Behra l'expression de ses sentiments attristés.

4 Semaines CROSS

A L'ÉTRANGER

Victoire nationale dans chacun des deux Grands Prix qui suivirent celui d'Allemagne après lequel nous avions arrêté le classement provisoire du Championnat du Monde dans notre dernière parution.

En effet, Smith (B.S.A.) fit flotter l'Union-Jack au Grand Prix d'Angleterre tandis que l'excellent B. Dirks (B.S.A.) vit, avec sa victoire dans le Grand Prix de Hollande, la concrétisation des efforts dont il ne cesse de faire montre cette saison.

Devant leur public, sur leur terrain, les Anglais effectuèrent un véritable retour où quatre d'entre eux parvinrent à prendre des places payantes ; fait devenu rarissime depuis l'ouverture de ce conteste mondial cette année. En Hollande, on ne comptait déjà plus que deux Britanniques marquant des points alors que les Suédois revenaient à l'assaut après cette passagère éclipse.

Ces deux dernières rencontres, septième et huitième de la série, n'ont pas modifié la physionomie de ce Championnat. Le Suédois Lundin demeure fermement accroché à sa position de leader avec une confortable avance de 11 points sur Dirks qui s'est hissé à la seconde place après être passé devant deux concurrents de grande valeur, Archer et Nillson. Ce crossman hollandais restera probablement la meilleure révélation de ce championnat 1959.

Pour le classement final seuls les six meilleurs résultats seront retenus pour chaque pilote (1). Après le Grand Prix de Hollande aucun des vingt concurrents classés n'en possède davantage ; le départage final s'effectuera donc au cours des trois derniers Grands Prix: Belgique, Luxembourg, Suède. La sélection est déjà faite. Le titre ne peut revenir qu'à l'un des cinq premiers du classement temporaire parmi lesquels on compte deux Anglais, un Hollandais et deux Suédois.

Les Belges courront deux fois sur des terrains qui leur sont familiers mais ce championnat n'est plus à leur portée cette année. Le Grand Prix de Suède clôturera cette compétion, la Suède qui possède justement Lundin l'homme le mieux placé actuellement.

J. F.

(1) Ce chiffre correspond à la moitié plus une des épreuves inscrites à ce Championnat en arrondissant au nombre immédiatement inférieur.

GRAND PRIX D'ANGLETERRE

1er Smjth (G.-B.), B.S.A. : 8 points ; 2e Curtis (G.-B.), Matchless : 6 points ; 3e Don J. Rickman (G.-B.), Metisse : 4 points ; 4e Dirks (Holl.). B.S.A. : 3 points ; 5e Draper (G.-B.), B.S.A. : 2 points ; 6e Gustafsson (Suède), Monark : 1 point ; 7e Tibblin (Suède), Husqvarna.

GRAND PRIX DE HOLLANDE

1er Dirks (Holl.), B.S.A. : 8 points ; 2e Curtis (G.-B.), Matchless : 6 points ; 3e Gustafsson (Suède), Monark : 4 points ; 4e Lundin (Suède), Monark : 3 points ; 5e Draper (G.-B.), B.S.A. : 2 points ; 6e Baeten (Belg.), A.J.S. : 1 point ; 7e Smith (G.-B.), B.S.A. ; 8e Don J. Rickman (G.-B.), Métisse.

CLASSEMENT TEMPORAIRE APRÈS LE GRAND PRIX DE HOLLANDE

1er Lundin : 37 points ; 2e Dirks : 26 points ; 3e Curtis : 23 points ; 4e Nilsson : 20 points ; 4e Archer : 20 points ; 6e Smith : 14 points ; 7e Don J. Rickman : 8 points ; 8e Baeten : 7 points ; 9e D. E. Rickman : 6 points ; 9e Gustafsson : 6 points ; 11e Jansen : 5 points ; 12e Scaillet : 4 points ; 12e Draper : 4 points ; 14e Rasbro : 3 points ; 15e Rombauts : 2 points ; 15e Tibblin : 2 points ; 15e Lundell : 2 points ; 18e Johansson : 1 point ; 18e Hansen : 1 point ; 18e Hazianis : 1 point.

Jeff Smith vainqueur du Grand Prix d'Angleterre disputé à Hawkstone Park.

CHAMPIONNAT D'EUROPE DES 250 cm³

Les trois dernières manches ont subitement fait tourner le vent de ce Championnat d'Europe. La première coupe d'Europe revint à Betzelbacher, la seconde aux Tchèques avec l'officiel Jawa Cizek et après les huit premières courses de cette année nous nous apercevons que les Allemands auraient bien des difficultés pour récidiver dans la victoire mais que les Tchèques n'étaient barrés que par un seul homme, l'Anglais Stonebridge. La course au titre semblait bien circonscrite, tous les autres concurrents faisant figure d'outsiders, plus ou moins dangereux quand, en Tchécoslovaquie, Tibblin et sa Husqvarna marque 3 points. En Allemagne occidentale, le Suédois souffle la victoire à tous les habitués de ce Championnat, puis à partir de Cassel les événements se précipitent, victoire en France, en Hollande et en Angleterre, tant et si bien qu'arrivé tard à ce championnat Tibblin en quelques épreuves en est devenu le pôle en prenant le commandement alors qu'il ne reste plus que deux rencontres.

La manche hollandaise fut d'ailleurs un véritable festival scandinave, cinq Suédois prenant les meilleures places, ne laissant qu'un unique point à Kmoch, l'officiel Jawa.

En Grande-Bretagne, ce fut tout autre car les Anglais ne laissèrent pas au seul Stonebridge le soin de tenter une victoire britannique. Pour l'occasion les officiels B.S.A., Smith et Draper furent immobilisés et eurent à prouver leur habileté au guidon des 250 cm³ Star. Tibblin enleva néanmoins la victoire et Smith fit 2e.

Les sept meilleurs résultats seront retenus pour le classement final. Tibblin, Cizek et Stonebridge ne sont séparés que par un seul point. Le Suédois cumule quatre victoires contre trois pour le Tchèque et trois pour le Britannique. Ces trois hommes n'ont plus que deux rencontres pour s'expliquer.

Les Suédois sont à deux doigts de réaliser un doublé, Championnat du Monde et d'Europe. Y parviendront-ils ? Ce serait un fait unique dans les annales du Moto-Cross.

Jean FRANCRY.

RÉSULTATS

Hollande.

1er Tibblin (Suède), Husqvarna : 8 points ; 2e Richardsson (Suède), Husqvarna : 6 points ; 3e Dahlen (Suède), Husqvarna : 4 points ; 4e Haliman (Suède), Husqvarna : 3 points ; 5e Eriksson (Suède), Husqvarna : 2 points ; 6e Kmoch (Tch.), Jawa : 1 point ; 7e Boom (Holl.), Greeves.

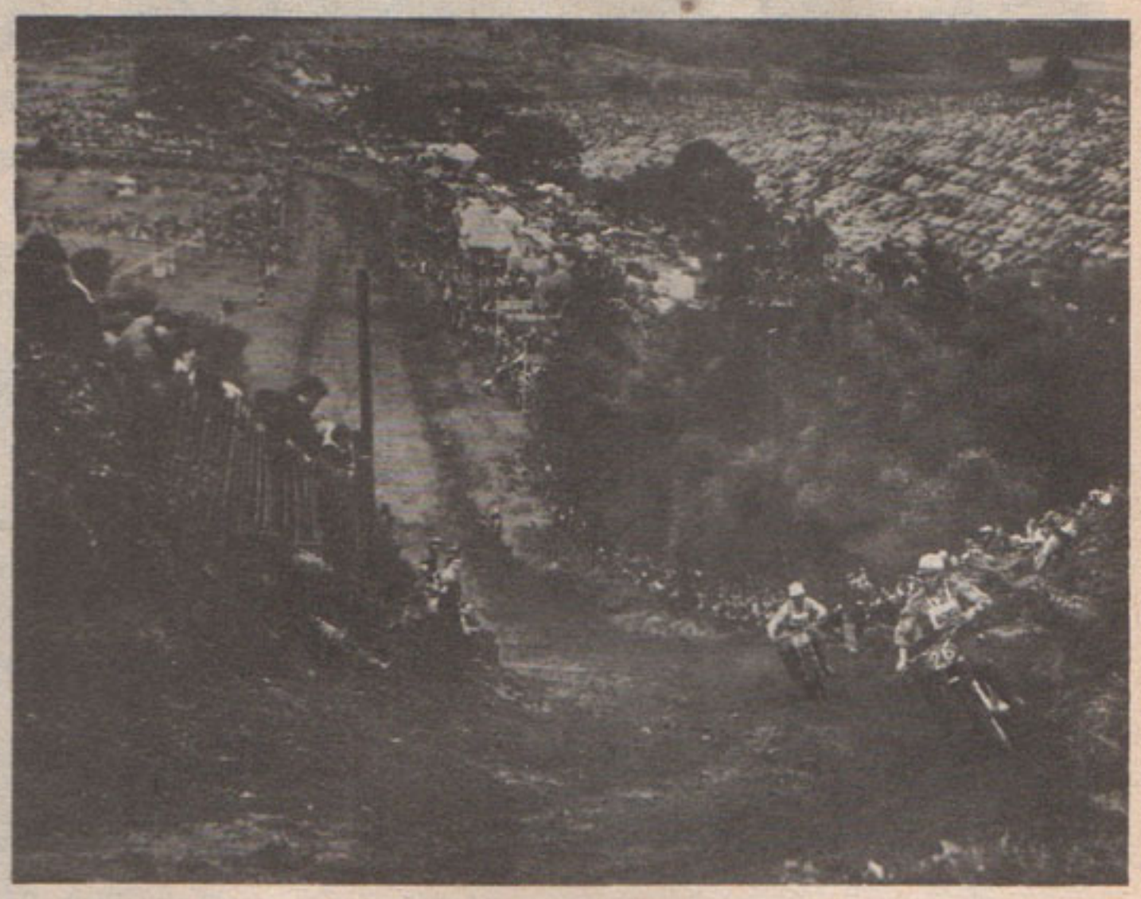
Angleterre.

1er Tibblin (Suède), Husqvarna : 8 points ; 2e Smith (G.-B.), B.S.A. : 6 points ; 3e Ron (Tch.), Jawa : 4 points ; 4e Bickers (G.-B.), Greeves : 3 points ; 5e Draper (G.-B.), B.S.A. : 2 points ; 6e Stonebridge (G.-B.), Greeves-N.S.U.) : 1 point ; 7e Dahlen (Suède), Husqvarna ; 8e Kmoch (Tch.), Jawa ; 9e Walz (All.), Maïco ; 10e Martin (G.-B.), B.S.A.

Classement après l'épreuve britannique.

1er Tibblin: 35 points ; 2e Cizek: 34 points ; 3e Stonebridge : 34 points ; 4e Kmoch : 29 points ; 5e Rickardsson : 23 points ; 6e Ron : 22 points ; 7e Dahlen : 19 points ; 8e Soucek : 14 points ; 9e Osterlé : 7 points ; 10e Néri : 6 points ; 10e Betzelbacher : 6 points ; 10e Smith : 6 points ; 13e Walz : 3 points ; 13e Muller : 3 points ; 13e Ostorero : 3 points ; 13e Kamper : 3 points ; 13e Haliman : 3 points ; 13e Bickers : 3 points ; 19e Crosset : 2 points ; 19e Frelich : 2 points ; 19e Eriksson : 2 points ; 19e Draper : 2 points ; 23e Krokowski : 1 point.

N.B. Seuls les sept meilleurs résultats ont été retenus pour établir ce classement temporaire.



En haut de la page une phase du G.P. d'Angleterre où nous voyons D. Rickmann (Triumph Metisse) mener devant le futur vainqueur Jeff Smith. Ci-dessus Tibblin participant tardif à la Coupe d'Europe s'est hissé d'emblée au tout premier plan du classement.

EN FRANCE

Hazianis fut véritablement l'homme du jour dans la troisième épreuve du Championnat de France inter organisée par le C.M. Sucéen.

Soutenu par son public il se déchaîna et enleva les deux manches. Ledormeur, Vouillon et Bertrand furent ses principaux adversaires. Ledormeur eut la sagesse de ne pas aller attaquer le leader et avec une troisième place, il prend la tête du classement provisoire que détenait Godey après Cassel.

Avant l'épreuve finale de ce Championnat, 5 points seulement séparent les cinq premiers du classement général. Le cross de Thomer sera d'autant plus décisif, que la dernière épreuve est dotée de 5 points supplémentaires et que le classement final est établi en ne considérant que les trois meilleurs résultats pour chaque concurrent.

Ce championnat 1959 couronnera-t-il un jeune tel Ledormeur ou Bertrand qui étaient encore nationaux en 1956 ou verra-t-il la gloire d'un ancien tel Godey ou Vouillon ?

Résultats de Sucé.

1er Hazianis, B.S.A. : 21 points ; 2e Vouillon, B.S.A. : 20 points ; 3e Ledormeur ,B.S.A. : 19 points ; 4e Bertrand, B.S.A. : 18 points ; 5e Chuchart, B.S.A. : 17 points ; 6e Godey, B.S.A. : 16 points ; 7e Brassine, B.S.A., 15 points ; 8e Beaumard, B.S.A. : 14 points ; 9e Combes, B.S.A. : 13 points ; 10e Drobecq, B.S.A. : 12 points ; 11e Charrier, B.S.A. : 11 points ; 12e René Klym, B.SA.. : 10 points ; 13e Jacquemin, A.J.S. : 9 points ; 14e Cros, B.S.A. : 8 points ; 15e Schmid, B.S.A. : 7 points ; 16e Robert Klym, B.S.A. : 6 points ; 17e Melioli, Matchless : 5 points ; 18e Julienne, Gilera : 4 points.

Absents : Deshaie, Butteau et Vanlerberghe.

Coupe inter-provinces

1re manche. — 1er Tiarcelin ; 2e Mosconi ; 3e Decours ; 4e Meynet ; 5e Rouiller ; 6e Marçais ; 7e Retière ; 8e Thomas ; 9e Landais ; 10e Mazières ; 11e Guerois ; 12e Juigne Père ; 13e Laboutiere ; 14e Gaborit ; 15e Boulard ; 16e Juigne Fils.

2e manche. — 1er Tiarcelin ; 2e Mazières ; 3e Meynet ; 4e Thomas ; 5e Decours ; 6e Marçais ; 7e Rouiller ; 8e Retière ; 9e Landais ; 10e Juigne Fils ; 11e Guerois ; 12e Gaborit ; 13e Mosconi ; 14e Laboutière.

Classement. — 1er Tiarcelin ; 2e Meynet ; 3e Decours ; 4e Mazières ; 5e Thomas ; 6e Marcais ; 7e Rouiller ; 8e Retière ; 9e Mosconi ; 10e Landais ; 11e Guerois ; 12e Juigne Fils ; 13e Gaborit ; 14e Laboutière ; 15e Juigne Père ; 16e Boulard.

Hazianis fut l'homme du jour à Sucé où il enleva les deux manches, on le voit ici en compagnie du speaker bien connu J. M. Landureau.

Classement provisoire,

Après les épreuves de Pernes, Cassel et Sucé.

1er Ledormeur : 54 points ; 2e Godey, : 52 points ; 2e Chuchart : 52 points 4e Bertrand : 51 points ; 5e Vouillon : 49 points ; 6e Hazianis : 47 points ; 7e Beaumard : 41 points ; 8e Cros : 39 points ; 8e Combes : 39 points ; 10e Julienne : 31 points ; 10e Drobecq : 31 points ; 12e Schmid : 30 points ; 13e Charrier : 29 points ; 14e Robert Klym : 28 points ; 15e Brassine : 23 points ; 15e Vanlerberghe : 23 points ; 17e Melioli : 22 points ; 17e Jacquemin : 22 points ; 19e René Klym : 15 points.

G. Delpeyrat a confirmé à Saint-Brieuc de sérieuses prétentions au titre national.

A Saint-Brieuc, deuxième épreuve de classement du Championnat de France catégorie nationale, Delpeyrat, confirma le talent dont il fit preuve au cours des manches de sélection de Laigle.

Cette victoire le place donc en tête du classement provisoire avant l'ultime épreuve de Mezières qui décidera du titre.

Les résultats de Saint-Brieuc semblent vouloir prouver que la classe des pilotes participant à ce championnat est assez bien définie car, à quelques variantes près, nous retrouvons aux places d'honneur les mêmes noms tant à Saint-Brieuc qu'à Nancy. Le tableau du classement provisoire image fort bien ceci. Sachant que les plus gros chiffres sont octroyés aux meilleures places, vous remarquerez que ce sont les mêmes crossmen de tête qui additionnent des nombres de points supérieurs à la dizaine tandis qu'à Nancy comme à Saint-Brieuc ce sont les mêmes qui marquèrent en-dessous de 10. A ceci une exception pour Ledormeur qui fut à Saint-Brieuc victime d'ennuis mécaniques durant la seconde manche. Il est impensable que la finale renverse totalement les positions acquises par chacun mais mathématiquement et compte tenu des 5 points supplémentaires attribués à cette troisième épreuve de classement aucun des 7 ou 8 hommes de tête ne peut se targuer d'avoir titre en poche, et c'est précisément, ce que voulait la commission de moto-cross lorsqu'elle incorpora cette nouvelle quotation au règlement du championat 1959.

Résultats de Saint-Brieuc.
Deuxième épreuve qualificative.

1er Delpeyrat, B.S.A. : 15 points ; 2e Tiarcelin, B.S.A. : 14 points ; 3e Rambour, Triumph : 13 points ; 4e Dugas, B.SA. : 12 points ; 5e.Mosconi, B.S.A. : 11 points ; 6e Devoldre, B.S.A. : 10 points ; 7e Voreux, Matchless : 9 points ; 8e Brassart, B.S.A. : 8 points ; 9e Bover, B.S.A. : 7 points ; 10e Faivre, B.S.A. : 6 points ; 11e Costich, B.S.A. : 5 points ; 12e Ledormeur, B.S.A. : 4 points ; 13e Baulard, Matchless : 3 points ; 14e Dedoncker, B.S.A. : 2 points ; 15e Lusseyran, B.S.A. : 1 point.

Classement temporaire du Championnat national après Nantes et Saint-Brieuc.

1er Delpeyrat 13 + 15 = 28 points ; 2e Rambour 14 + 13 = 27 points ; 3e Dugas 12 + 12 = 24 points ; 4e Tiarcelin 9 + 14 = 23 points ; 5e Ledormeur 15 + 4 = 19 point ; ; 6e Mosconi 8 + 11 = 19 points ; 7e Voreux 10 + 9 = 19 points ; 8e Bover 11 + 7 = 18 points ; 9e Devoldre 6 + 10 = 16 points ; 10e Brassard 7 + 8 = 15 points ; 11e Faivre 3 + 6 = 9 points ; 12e Baulard 5 + 3 = 8 points ; 13e Costich 2 + 5 = 7 points ; 14e Lusseyran 4 + 1 = 5 points ; 15e Dedoncker 1 + 2 = 3 points.

Jean. FRANCRY.

RENDEZ-VOUS

BMW CLUB

En haut de la page Bayerische Motoren Werke, lieu de pèlerinage que s'était fixé le B.M.W.-Club pour sa première grande sortie. Les B.M.Wistes vont reprendre la route après avoir vu où et comment naquirent leur monture. Ci-dessus précédés et escortés par la police munichoise dotée évidemment de B.M.W., les membres du B.M.W.-Club arrivent sur la célèbre Kœnigs Platz.

Le 12 juillet, 25 motocyclistes français rallièrent Munich à l'occasion du premier « Rendez-vous » B.M.W. organisé par le B.M.W.-Club.

Venus des quatre coins de la France les B.M.Wistes se regroupèrent à Obernai, charmante cité alsacienne connue autant par son cachet touristique que par son circuit international de vitesse.

Le Moto-Club d'Obernai réserva un accueil chaleureux au B.M.W.-Club et lors de la réception donnée en son honneur M. Gilmann, maire d'Obernai et président d'honneur du M.C.O. remit à M. Murit président du B.M.W.-Club une jolie coupe.

Le lendemain 25 B.M.W. quittèrent Obernai pour Munich. Les quelque 300 km d'autoroute furent allégrement couverts. Une excursion jusqu'à la solitude permit de déjeuner et de faire quelques tours sur le célèbre circuit.

A 10 km de Munich, les représentants de la firme B.M.W. attendaient le B.M.W.-Club et c'est encadrée par la police motocycliste allemande qu'une colonne de 25 B.M.W. arriva dans la capitale bavarroise.

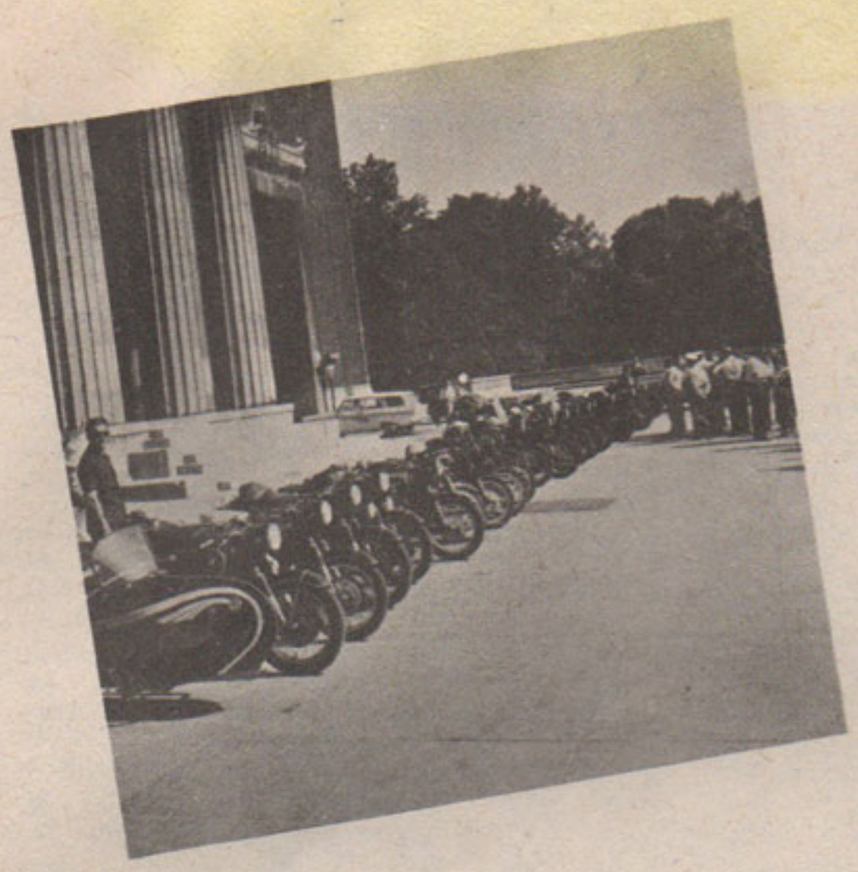
Escorté à nouveau par la police motorisée le B.M.W.-Club traversa Munich pour se rendre aux usines B.M.W.

M. Fellner chef des exportations souhaita la bienvenue à tous les membres du B.M.W.-Club et accompagnés d'un ingénieur la visite commença. Les B.M.Wistes parcoururent tous les départements de l'usine : tôlerie, fonderie, peinture, usinage, montage, finition, sellerie. Après avoir vu non seulement la fabrication des motos, mais aussi des puissantes voitures 503 et 507, des voiturettes 300 cm³ et 600 cm³ et même du tout nouveau coupé 700, les B.M.Wistes purent, chose rare, pénétrer dans l'atelier du service course.

Cette longue et intéressante visite fut coupée par le déjeuner offert par la marque lorsque M. Fellner et M. Hoepner chef du service Public-Relations, convièrent les B.M.Wistes à passer à table.

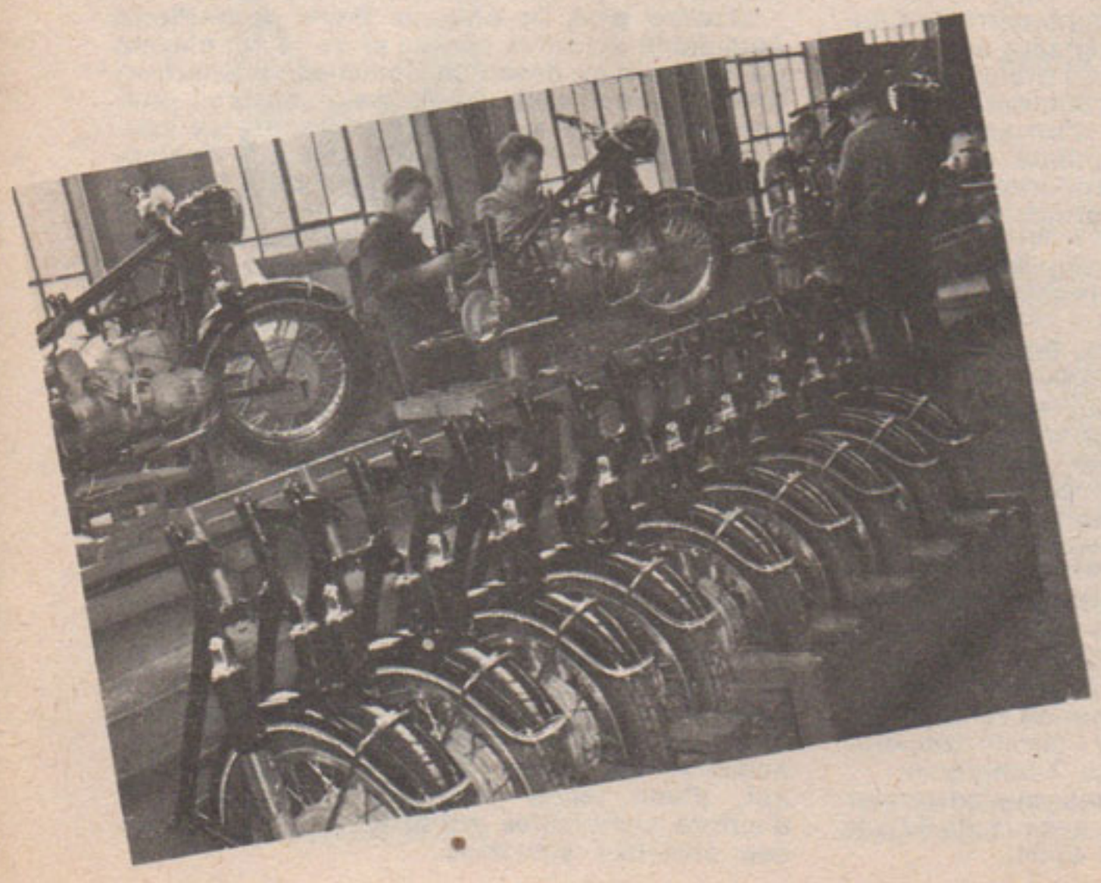
Le 14 juillet chacun reprenait la route satisfait d'avoir fait ce pèlerinage aux sources en compagnie de plus de 20 machines semblables.

Le B.M.W.-Club tient à remercier vivement la firme B.MW et le Moto-Club d'Obernai pour l'accueil enthousiaste qui lui fut réservé pour son premier « Rendez-vous B.M.W. ».



Venues des quatre coins de France les vingt-cinq machines présentes au « Premier Rendez-vous B.M.W. » sont alignées sur le Kœnigs Platz. A droite, M. Gilmann, maire d'Obernai et Président d'Honneur du M.C. Obernai, remet une coupe à Jean Murit, Président du B.M.W.-Club. A droite de M. Gilmann, M. Gross, l'actif président du M.C. Obernai.

Ci-contre et ci-dessous, trois vues prises au cours de la visite de l'usine. Ci-contre, la chaîne de montage des moteurs 300 cm³ qui équipent les Isetta B.M.W. Il s'agit d'une extrapolation du R 26 doté, pour la circonstance, d'une turbine de refroidissement. En bas à gauche, le montage des parties cycles. Enfin, ci-dessous, la chaîne de montage des célèbres flat twin.



Moto-Ball

En 1958, l'U.F.C.M.B. avait demandé à M. le Président Violet et à M. le Président Castel de bien vouloir faire inscrire à l'ordre du jour du Congrès de la F.I.M. (Londres), la question du règlement du jeu. Depuis, le sujet n'ayant pu être complètement étudié, de nombreux points restent en suspens et particulièrement celui, si important, qui concerne la moto du goal; il semble cependant que cette question puisse être prochainement discutée, car l'on a pu voir, ces temps derniers, M. Castel venir sur le terrain se forger une opinion.

Rappelons que la machine du gardien de but, bien que ne fonctionnant pas, doit théoriquement être en état de marche et posséder tous les accessoires nécessaires à l'utilisation d'un moteur condamné au repos. En fait, le plus souvent, un carénage « maison » cache pudiquement un mécanisme plus ou moins déshabillé.

Mais là n'est pas le principal illogisme qui réside plutôt dans le fait qu'on oblige le goal à demeurer en selle sur sa moto jusqu'au dernier moment et qu'il ne doit la lâcher que pour se saisir du ballon « in extremis ». En réalité le gardien du but respecte difficilement cette loi, son instinct de défenseur le poussant à abandonner rapidement son encombrant célérifère pour se précipiter là où se présente la menace. Nous croyons peu à la viabilité d'un règlement qui freine cet instinct.

Enfin, si nous voyons avec plaisir la Commission s'attaquer à la révision de ce règlement, c'est surtout parce qu'un changement radical est, croyons-nous, nécessaire à la beauté du jeu.

Ce qui procure en effet l'attrait du Moto-Ball c'est sa rapidité d'action : défenseurs et attaquants s'élancent à toute vitesse sur le ballon, en quelques secondes la situation peut être totalement renversée et à quelque distance que soit un joueur du lieu de la lutte, il peut espérer arriver à temps pour y participer. Par contre, le goal traîne un boulet qui le handicape : il n'y a pas homogénéité de l'action, cela rompt le rythme et il faut y remédier.

Parmi les solutions qui peuvent être proposées il en est deux qui, du point de vue de cette homogénéité, nous semblent plus logiques. La première consiste à supprimer le goal, quitte à augmenter le nombre des autres joueurs, la seconde serait de conserver le gardien de but en supprimant sa machine et en élargissant légèrement les buts si on le juge nécessaire. Nous trouvons cette dernière solution préférable car elle a l'avantage de prolonger le « suspense » alors que dans le premier cas le ballon bien shooté de très loin pénétrerait dans la « cage » sans coup férir.

En résumé, quelle que soit la décision prise, nous souhaitons qu'elle contribue à rendre le jeu encore plus souple et plus lié.

Jacques BART.

De gauche à droite : M. Castel ; M. Guinebault, Président M.C. de Chalon ; M. Deschamps, de la F.F.M.

ÉCHOS

LES PROJECTIONS DE CAILLOUX

Sur les routes fraîchement revêtues de gravillons, des panneaux invitent les conducteurs à limiter leur vitesse pour éviter la projection de ces pierrailles sur les véhicules qui les suivent; il est prudent de se prémunir soi-même en gardant ses distances surtout si l'on a devant soi un conducteur qui ne respecte pas cet avis de prudence et qui, outre les projections, peut déraper et provoquer une collision.

De toute façon, la responsabilité du « lanceur de pierre », s'il y a bris de pare-brise, de lunettes ou blessure, ne fait pas de doute.

PRIX CHARLES-FAROUX

Institué par la Société des Ingénieurs de l'Automobile pour perpétuer la mémoire de Charles Faroux, journaliste technique de grand prestige, le Prix Charles Faroux doit récompenser chaque année un journaliste, auteur d'un article technique ou de vulgarisation publié en langue française ou étrangère, se rapportant à l'automobile, assez exceptionnel pour honorer Charles Faroux.

Au titre de l'année 1958, plusieurs articles furent soumis par des auteurs français, allemand et suisse.

En séance du 16 juillet 1959, le Jury du Prix Charles Faroux, réuni au Siège de la S.I.A., élimina plusieurs articles pour leur caractère publicitaire, un autre parce que son auteur n'est pas un journaliste professionnel, puis reconnaissant la valeur technique et de vulgarisation certaine de quelques-uns, il ne les jugea néanmoins pas suffisants pour recevoir le Prix Charles Faroux 1958.

Le Jury décida à l'unanimité de ne pas attribuer le Prix Charles Faroux 1958 et de le reporter.

La Société des Ingénieurs de l'Automobile espère vivement avoir l'occasion de décerner ainsi l'an prochain les Prix Charles Faroux 1958 et 1959, fondant cet espoir sur l'étroite coopération que lui apporte la Presse Technique.

Le règlement peut être obtenu en s'adressant au Secrétariat de la S.I.A., 5, avenue de Friedland, Paris (8e). Tél. ELYsées 45-04.

CEREMONIES COMMEMORATIVES DU SOUVENIR

Dimanche 20 septembre 1959.

Nous rappelons à tous nos Sociétaires qu'au cours de l'année écoulée 1958 nous avons eu la douleur de perdre plusieurs de nos camarades. Le Comité du M.C.C. ayant décidé de perpétuer la mémoire de ces amis prématurément disparus, il a été procédé à une souscription qui a permis la confection de plaques en marbre gravé qui seront déposées sur chacun des monuments de nos chers disparus.

Nous vous invitons donc à vous joindre à cette première cérémonie qui aura lieu le **dimanche 20 septembre 1959 dans la matinée,** et qui se déroulera comme suit :

1° Rassemblement à l'entrée du Cimetière de CLAMART (Seine) à partir de 9 h 30. Dépôt de la plaque sur le monument de Mme André VAISSE à 9 h 45.

2° Rassemblement à l'entrée du Cimetière de MALAKOFF (Seine) à partir de 10 h 15. Dépôt de la plaque sur le monument de M. Pierre MAINGUY à 10 h 30.

3° Rassemblement à l'entrée du Cimetière BAGNEUX-PARISIEN à partir de 11 h. Dépôt de la plaque sur le monument de M. Gustave BERNARD à 11 h 15.

Les trois autres plaques confectionnées pour Mlle Diana LAFITTE DE BOURET et MM. Jacques DRION et Francesco BOERI feront l'objet d'une seconde cérémonie à laquelle vous serez convoqué en temps utile et qui aura lieu probablement dans le courant du mois d'octobre 1959.

Nous osons espérer que nos Sociétaires répondront nombreux à notre invitation et vous recommandons de respecter les horaires indiqués.

Le Comité Directeur du M.C.C.

COMMUNIQUE

La course motocycliste des Sables-d'Olonne qui a provoqué en date du 14 juillet 1959 un très grave accident dont les journaux ont rendu compte était organisée sur un vélodrome municipal à l'insu de la Fédération Française de Motocyclisme et de la Ligue régionale par un Vélo-Club qui ne détenait aucun des pouvoirs sportifs nécessaires.

La Commission sportive de la F.F.M. s'est réunie le 29 juillet 1959 pour examiner le cas de quelques motocycliste français qui lui ont été signalés comme ayant pris part à cette course irrégulièrement organisée.

Il résulte des explications fournies par l'un des intéressés détenteur d'une licence internationale qu'en acceptant de se rendre aux Sables-d'Olonne, il croyait aller participer non pas à une course, mais à une simple exhibition à telle enseigne que la réunion a été précédée d'un défilé dans les rues de la ville.

D'autre part, le coureur Bayle Jean-Pierre (accidenté durant la course et de ce fait n'ayant pu comparaître devant la Commission Sportive) précise que si cette Commission se croit obligée de prendre des sanctions contre les coureurs ayant participé à la Course des Sables-d'Olonne, il revendique prendre seul l'entière responsabilité de cette participation, car ces coureurs ont été engagés par son intermédiaire.

En conséquence la Commission sportive a pris les décisions suivantes :

1° Le coureur Jean-Pierre Bayle est suspendu, retrait de licence jusqu'à nouvel ordre. L'enquête sur son cas personnel continue.

2° Les autres coureurs français ayant pris part à la course bénéficiant de circonstances atténuantes, sont suspendus, pour un an jusqu'à fin juillet 1960, avec sursis.

3° Un blâme est infligé au Moto-Club de la Vendée pour n'avoir pas prévenu la Ligue et la Fédération qu'une course irrégulière faussement intitulée internationale était annoncée aux Sables-d'Olonne pour le 14 juillet 1959.

4° Une enquête est ouverte auprès de la Fédération Internationale Motocycliste sur le cas d'un coureur belge qui serait le principal animateur de cette course sur vélodrome et qui, d'une façon générale, en organiserait d'autres semblables dans notre pays à l'insu des autorités sportives.

MOTOCYCLES et Scooters

Deux Français aux XXIV heures de Montjuich

Exclusif

AVANT d'entrer dans le vif du sujet revenons si vous le voulez bien au 31e Bol d'Or pour nous intéresser au vainqueur de la catégorie 125 cm³ Sport en l'occurrence à Bourles qui avec une Rumi Junior remporta non seulement sa catégorie mais en battit le record avec une moyenne supérieure à 87 km/h.

Intéressé par cette performance, nous avons pris contact avec Bourles dès la fin de l'épreuve afin de procéder à l'essai de sa machine dans l'état où elle avait terminé cette dure compétition.

Rendez-vous fut donc pris et c'est à l'autodrome de Montlhéry que nous avons fait connaissance avec ce petit cube italien. C'est au cours de cet essai que Bourles nous fit part de son intention de disputer les XXIV Heures de Montjuich qui, comme chacun le sait, sont l'équivalent de notre Bol d'Or en Espagne, nous demandant pour cette occasion de l'accompagner en tant que co-pilote. Séduit par ce projet nous avons immédiatement donné notre accord et c'est ainsi que nous avons pris la route de Barcelone...

Après un voyage fort mouvementé où les caprices d'une remorque mal équilibrée se traduisant par une tenue de route très louvoyante ne cédèrent la place qu'à une sortie « dans le décor » spectaculaire mais fort heureusement sans gravité, où les courts-circuits nous privant d'éclairage succédèrent aux crevaisons, nous arrivons fourbus au siège de la Pena Motorista Barcelona **une heure environ** avant le début des entraînements... Inutile de décrire notre « joie » à la pensée qu'après un pareil voyage il nous fallait encore nous mettre en piste... et par une chaleur torride de surcroît.

Accueil chaleureux du Sr. D. Enrique Massé Aparicio vice-président de la P.M.B. et directeur de la course. Après les formalités d'usage, nous nous dirigeons vers le circuit situé à l'extérieur de la ville dans le parc de Montjuich.

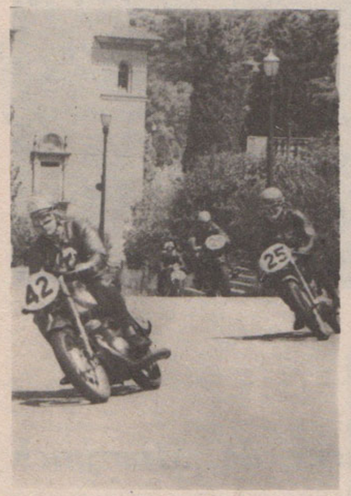
★

Si la circulation parisienne peut paraître dangereuse aux yeux de conducteurs non initiés, elle n'est en rien comparable à la circulation de Barcelone où l'atmosphère est à la compétition parfois même aux « stock-cars ». On évolue dans une marée de taxis Fiat qui semblent disputer un Grand Prix Corporatif tandis qu'une multitude de deux roues de toutes sortes pilotés par des Duke en puissance effectuent un chassé-croisé incessant. Circuler dans de telles conditions avec une « Beaulieu » nantie d'une remorque nécessite une sérieuse concentration d'esprit que nous sommes loin d'avoir...

★

Nous arrivons enfin à la place d'Espagne où se trouve l'entrée du Parc de Montjuich.

Quand on connaît l'affluence nombreuse que l'on trouve dans les épreuves françaises on reste abasourdi par la multitude de deux roues, de voitures et même de camions qui stationnent dans le parc. Autre surprise, les tribunes sont noires de monde... et nous ne sommes qu'aux entraînements. Le spectacle est d'ailleurs for-



Notre document illustre parfaitement la manière dont se déroule la course : les quatre pilotes, roues dans roues, négocient les derniers S avant les tribunes.

Encore une fois le sport motocycliste a payé un lourd tribut et les XXIV de Montjuich ont été endeuillées par l'accident mortel survenu au pilote Cadirat que l'on voit ici attendant l'heure du départ.

midable et devant les stands brillamment illuminés où règne une agitation incessante les combinaisons « Pirelli » des mécaniciens tranchent sur les silhouettes noires des pilotes qui attendent l'heure de se mettre en selle.

★

Un rapide coup d'œil, nous permet de voir, l'importance que revêt cette épreuve pour les différents constructeurs espagnols. Derbi, Ossa, Lube, Montesa, Roa, Bultaco — une marque dont nous reparlerons — sont venus en force. A ces équipes officielles nationales il faut ajouter Mondial et Ducati qui sur des simples ACT F3 alignent des pilotes comme Francesco Villa qui pilote officiellement pour la seconde marque citée dans les Grands Prix de Championnat du Monde. Citons encore Walter Tassinari pilote officiel Morini qui monte une Ossa équipée d'un moteur qui ressemble à s'y méprendre à un Settebello Enfin parmi les privés, nous avons le plaisir de voir notre ami G.-Salt qui disputa quelques classiques françaises durant la saison 1958. Salt est venu avec une Velocette préparée parPike pour la circonstance. Citons pour terminer Bruce Daniels et Peter Darvill qui montent une B.M.W. R69 apparemment de série. Récents vainqueurs des 500 miles de Thruxton, ils viennent pour tenter de faire mentir la légende qui veut que depuis que cette épreuve existe les grosses cylindrées ont toujours dû laisser la victoire au classement général à des petits cubes en raison des difficultés du circuit.

PREMIERS PAS SUR LE CIRCUIT

Nous allons d'ailleurs pouvoir nous en rendre compte car durant ce tour d'horizon, Bourles a préparé la machine et nous pouvons partir. Première, coup d'œil aux robinets... poussette et le miaulement caractéristique du bicylindre deux temps se fait entendre. Un coup d'œil en arrière pour nous assurer que la piste est libre car ici la sortie de la piste des stands s'effectue dans un virage — déjà ! — et nous partons...

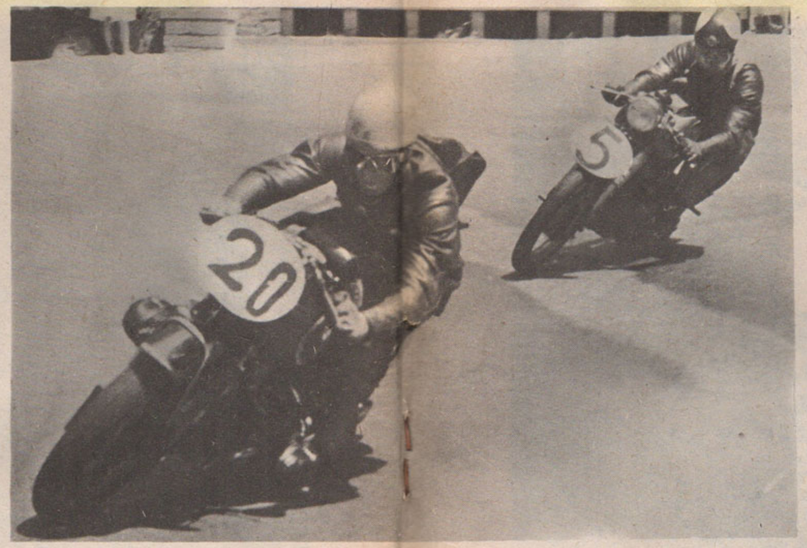
Virage à gauche, nous nous trouvons dans une forte montée... virage à droite qui va en se resserrant et se continue par une longue courbe à gauche... le haut de la côte apparaît... 150 m de ligne droite... et nous entrons dans une interminable courbe à gauche qui donne sur une vaste place en forme de cuvette, la descente commence... freinage rétrogradage épingle à gauche en descente suivie immédiatement de deux S rapides et ça descend toujours, épingle à droite... longue courbe à gauche se resserrant à la sortie... épingle à gauche... il nous semble avoir parcouru 10 km... et pourtant le tour entier n'accuse que 3,790 km... ça promet... virage à droite, virage à gauche, angle droit à droite... 150 m de répit... angle droit à gauche... et nous repassons devant les tribunes. Ouf nous commençons à comprendre la raison pour laquelle il est très difficile de s'imposer avec une grosse cylindrée.

En attendant il nous faut apprendre le circuit le plus rapidement possible et ce n'est pas chose facile en raison d'une part de son tracé très tourmenté, d'autre part de l'allure à laquelle « ça » tourne. Pas de trainards « ça » rentre à cinq dans les virages et « ça » sort à cinq. Où sont les lignes droites tranquilles de Montlhéry où l'on fait une course entière sans voir personne ou presque ?

Nous commençons à comprendre les motifs qui ont poussé les organisateurs à éliminer à mi-course les concurrents qui n'ont pas effectué 80 % du kilométrage du vainqueur à ce moment de la course. En effet un « traînard » est un danger mortel sur ce circuit où une bonne partie des courbes passe à fond en quatrième mais les pieds traînant au sol. De plus, il ne faut pas perdre de vue qu'il y a cinquante équipages au départ ce qui fait vraiment beaucoup de monde sur ce circuit.

Et tandis que de retour au stand nous échangeons nos impressions avec Bourles, nous admirons encore un moment l'équipe Ducati au grand complet passant en formation serrée suivie à peu de distance par l'ombre noire et silencieuse de la flat-twin.

Dans vingt-quatre heures c'est l'aventure...



Ci-dessus Peter Darvill mène la danse devant la Ducati officielle de Villa-Balboni. Ci-dessous Johnny Grace — équipier Quintanilla — amène sa 125 Bultaco à la 3e place du classement général à 88,738 km/h de moyenne et remporte le trophée « Samaranch » dans sa catégorie.

DERRIERE LE COMPTE-TOURS

Le titre de notre rubrique habituelle situe la suite de cet article où sans vouloir effectuer une narration complète de l'épreuve nous avons voulu faire ressortir l'opinion du coureur, de préférence à celle du journaliste qui, pour averti qu'il soit, n'en reste pas moins un spectateur.

Tout d'abord le départ... ici le départ s'effectue comme au Mans : machines en bataille devant les stands, pilotes de l'autre côté de la piste.

La possession du dossard n° 1 nous donne une place de choix à l'extrémité de la file et, tandis que le speaker annonce les quelques secondes qui nous séparent de l'heure H, nous avons devant nous la longue file de machines silencieuses, tandis qu'à notre gauche une file correspondante de pilotes penchés en avant sont prêts à bondir au signal. Ce mode de départ est très impressionnant car dans un départ classique, le pilote placé en première ligne ne voit que les quatre ou cinq pilotes placés sur la même ligne que lui, alors qu'ici nous sommes à l'extrémité d'une longue haie qui se disloque subitement dans une course éperdue.

★

Sur un circuit de ce type, le départ a une importance primordiale car il est difficile de regagner les précieuses places perdues durant les premières minutes. Contrairement au Bol d'Or où les machines rapides se détachent dès le premier tour et où la course se déroule sous la forme d'une longue procession nous retrouvons ici le déroulement d'un Grand Prix. La lutte est très serrée à tous les échelons et si nous prenons le classement à la 7e heure nous trouvons 18 pilotes à moins de 20 tours du premier. Toujours pour la 7e heure nous trouvons une 125 Sport Bultaco en tête suivie de la R69 et de la Ducati de Francesco Villa, la première machine citée ne devançant les deux autres que d'un tour soit un peu moins de 4 km...

★

Dans l'ensemble la physionomie de la course est caractéristique : peu ou pas d'isolés mais des pelotons de 5 à 10 pilotes se maintenant roues dans roues durant dix tours et parfois plus. La moindre faute de pilotage est mise à profit par les suivants immédiats et le fait de se relever, de couper un peu dans une courbe ou de « louper » une vitesse fait rétrograder en queue de peloton quand ce n'est pas une perte de contact définitive que seule une faute de l'adversaire permettra de combler.

A ce petit jeu la tension nerveuse du pilote est extrêmement importante et un relais de deux heures à Montjuich vaut largement quatre heures de pilotage consécutives à Montlhéry où le facteur pilotage n'a qu'une faible influence.

De même, les embrayages, les chaînes et les freins sont sollicités à outrance et l'on se demande comment une machine peut tenir dans de telles conditions durant un tour d'horloge.

★

Quelques mots sur la course qui vit Villa-Balboni et Fargas-Balasch (Ducati) disputer la première place aux Britanniques Daniels-Darvill (B.M.W.) et aux pilotes de la Bultaco Grace-Quintanilla. A partir de la 7e heure, Villa-Balboni prirent la tête du classement général et ne devaient plus la quitter jusqu'à la 23e heure où un serrage leur enleva tout espoir. Victoire donc de Daniels-Darvill qui ajoutent un magnifique fleuron à leur palmarès.

Et si l'on peut regretter que la Ducati ait connu une défaillance de dernière heure. il faut tirer un grand coup de chapeau aux deux étoiles qui ont pour nom Bruce Daniels et Peter Darvill car il faut avoir vu ces deux pilotes « bagarrer » âprement durant vingt-quatre heures contre des adversaires avantagés par des machines légères, maniables en un mot convenant exactement au circuit, il faut les avoir vus négocier les grandes courbes de jour comme de nuit, les « couvre-culbuteurs » à ras du sol pour comprendre la difficulté mais aussi la valeur d'une telle performance. Chapeau également, à la machine qui tourna avec une régularité chronométrique dans un silence total qui contrastait avec le « staccato » rageur des Ducati.

Vingt-trois heures de course... le moteur se bloque... et Francesco Villa, découragé, contemple la Ducati qui ne repartira pas.

Bruce Daniels négociant la courbe du Palais Vahovat dans un style « sans bavures ».

Autre sujet d'étonnement, c'est la valeur d'ensemble des pilotes espagnols. Si l'on considère qu'il s'agit de pilotes « nationaux », on doit remarquer que le niveau de pilotage standard est plus élevé que celui que l'on rencontre en France où quelques noms — toujours les mêmes — émergent d'un lot très moyen Il faut dire à notre décharge que la rareté des épreuves françaises particulièrement dans les petites cylindrées « inter » n'est pas faite pour arranger les choses et de plus la plupart des épreuves encore, organisées à l'heure actuelle se déroulent à Montlhéry — circuit de machines s'il en est — où le facteur pilotage n'intervient que pour une faible part alors qu'à Montjuich le pilote joue au contraire un rôle déterminant.

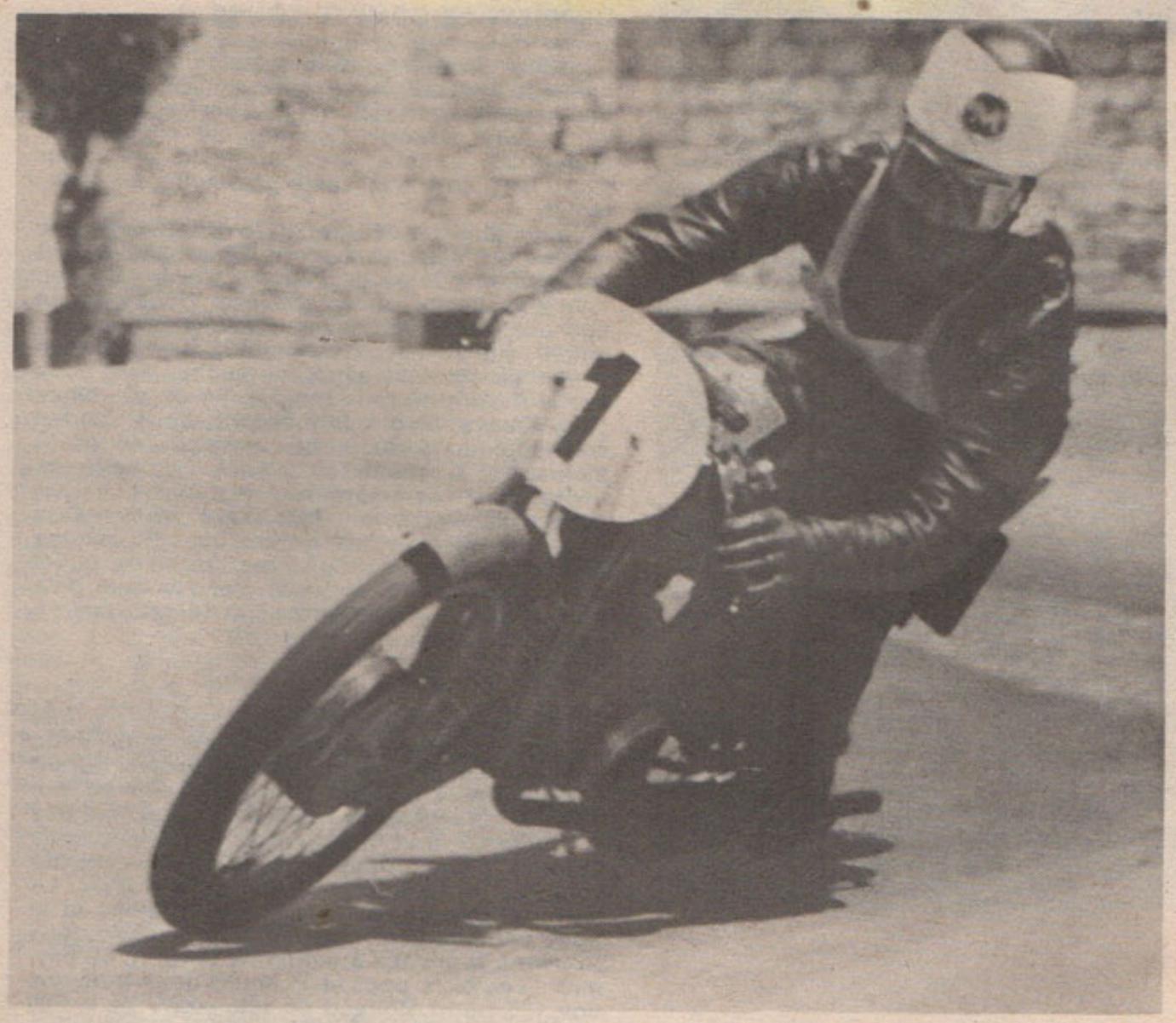
*

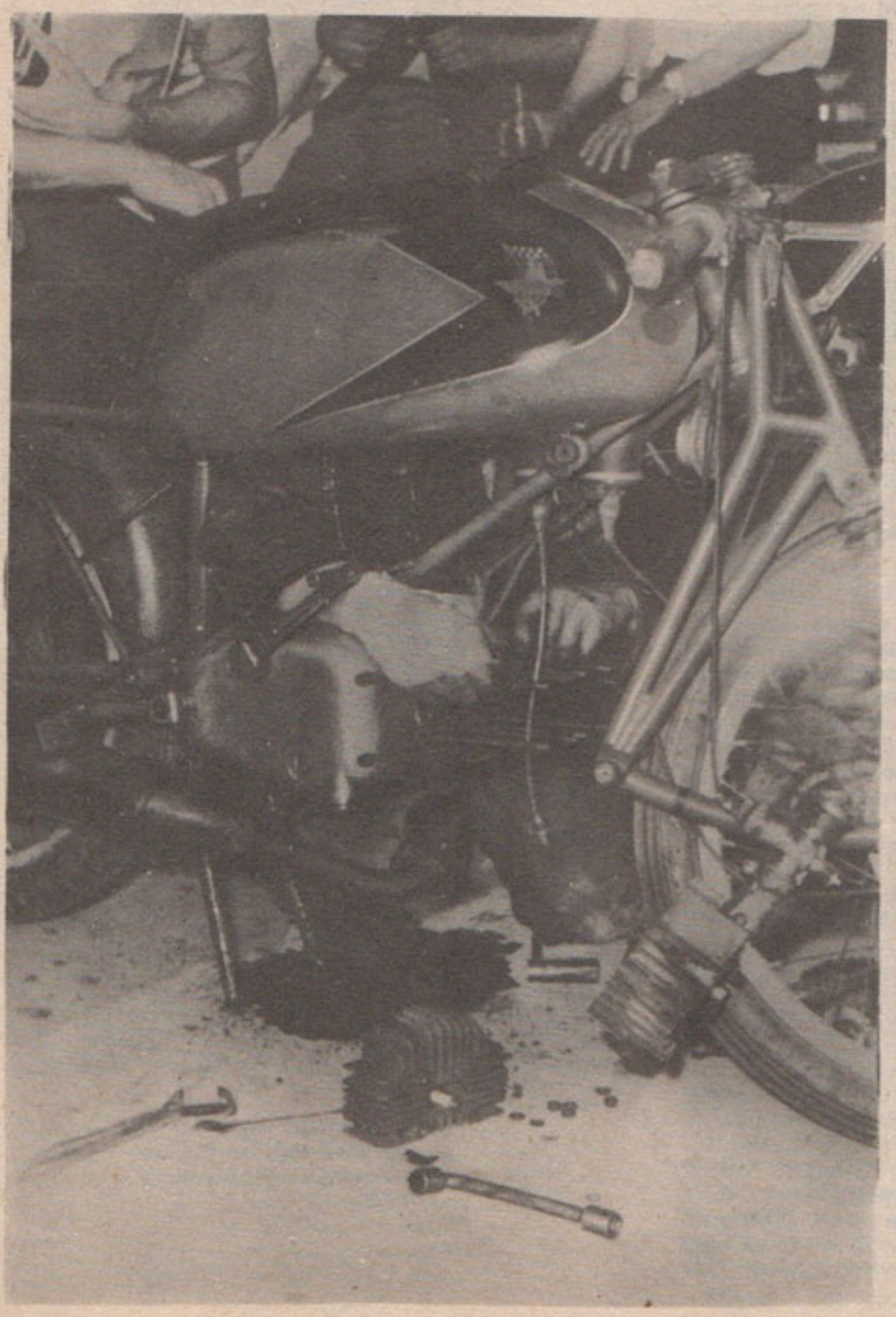
Une épreuve de ce « standing » nécessite une organisation remarquable et encore, nous ne pouvons trouver le terme que nous voudrions pour situer la valeur de cette organisation qui est l'œuvre de la Pena Motorista Barcelona.

Tout est prévu dans les moindres détails : agencement des stands, ravitaillements, changements de pilotes qui ne se font qu'avec l'accord et sous la surveillance des commissaires préposés à cet effet. Citons encore le service d'ordre, le bureau de presse qui communique à tous les concurrents un classement à chaque heure tandis que parallèlement paraît le journal de l'épreuve...

Les XXIV heures de Montjuich ? Une épreuve passionnante et épuisante aussi dont nous aimerions voir une version française avec le même plateau, le même public et le même prestige.

J.C. BARGETZI.

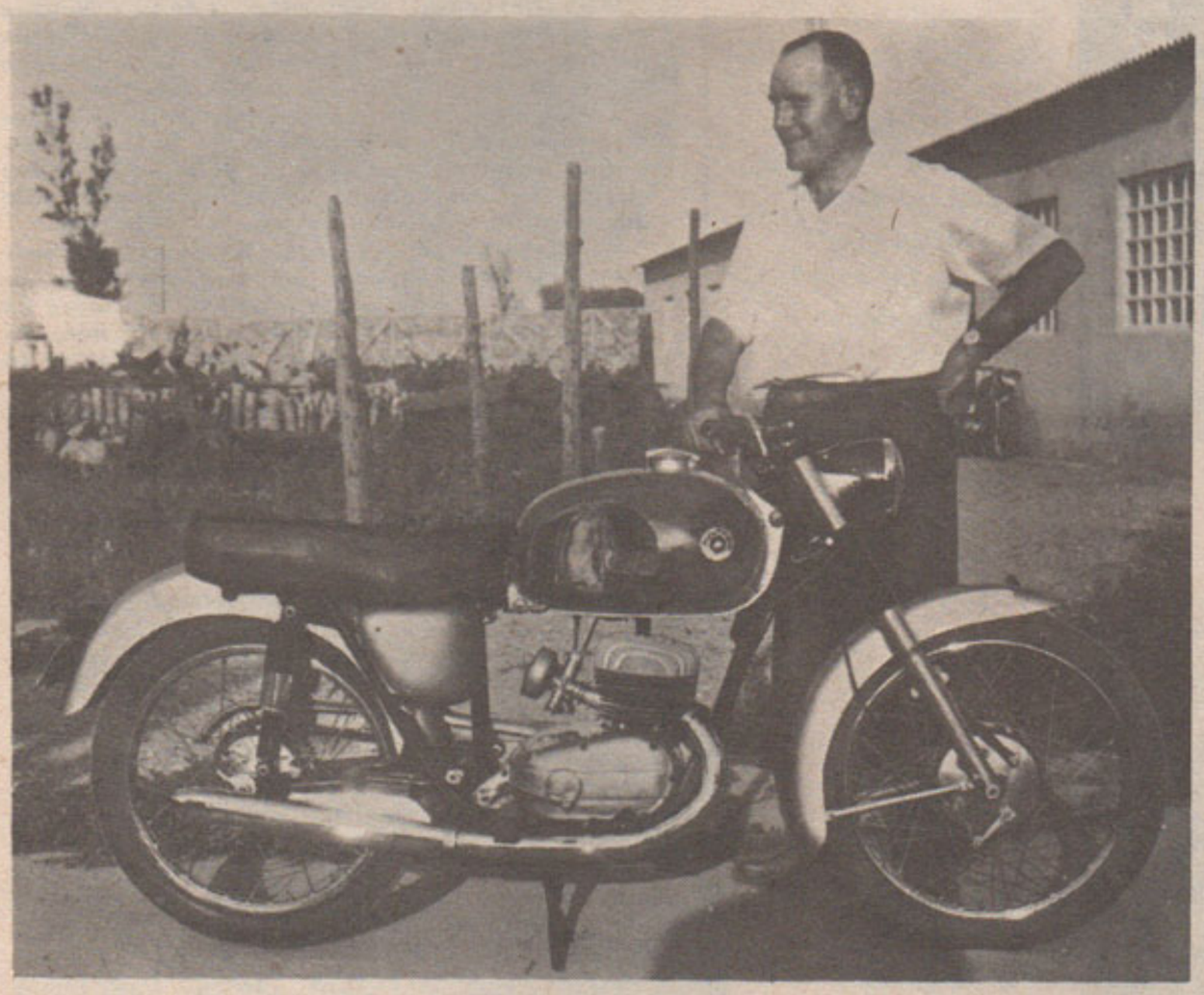




Ci-dessus notre rédacteur en pleine action dans la descente. Ci-contre, la malchance s'acharne sur notre équipe et après la chute dont fut victime Bourles, c'est le serrage à une heure de la fin. Quoique handicapé par une profonde blessure à la main, Bourles effectua la réparation et la Rumi terminera les XXIV heures.

« C'est fini ! » semblent dire Bourles et son mécanicien en contemplant la Rumi de nouveau fixée sur la remorque pour le long voyage du retour. Peut-être qu'en 1960... mais c'est une autre histoire.

UNE MACHINE...
UNE HISTOIRE



Sur notre document, D. Tomas Salafranca Siguan, directeur de la firme, pose avec la Bultaco Tralla 101.

« A l'issue des XXIV Heures de Montjuich, la marque Bultaco remporte le Championnat d'Espagne d'Endurance. »

Ce laconique communiqué n'aurait rien d'extraordinaire en soi s'il ne mettait un point final sur une merveilleuse histoire dont le début se situe durant l'année 1958. Mais avant toute chose, il convient de situer le principal personnage de cette histoire : l'ingénieur don Francisco Xavier Bulto. Laissons-lui la parole.

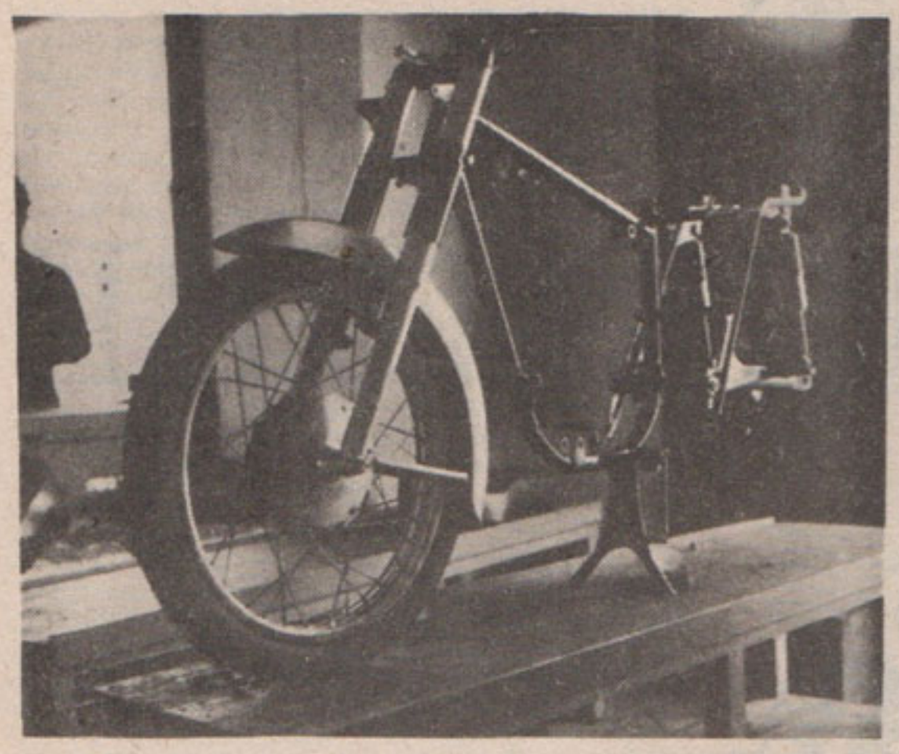
« J'ai toujours aimé la moto que je pratique depuis l'âge de 14 ans. Etant jeune j'ai participé à des compétitions motocyclistes et entre autres j'ai été champion d'Espagne Amateur en 1936. Après la guerre où je servis comme capitaine d'artillerie, j'ai continué de me livrer à mon sport favori mais malgré toutes les joies que me procuraient les sorties touristiques, ou les compétitions, je poursuivais un autre but : doter l'Espagne d'une industrie motocycliste qui lui soit propre.

» J'avais déjà débuté dans l'industrie en montant une usine de segments dont le principal client était l'aviation espagnole.

» Durant cette période je fis la connaissance de M. Permanyer directeur des usines Montesa dont la principale activitérésidait dans la fabrication des gazogènes. Intéressé par mes projets, M. Permanyer se décida à fabriquer des motocyclettes. A l'origine, nous n'avions aucune donnée précise et nous sommes partis d'une 100 cm³ Motobécane deux temps qui fut en fait l'ancêtre des Montesa que vous connaissez aujourd'hui. Connaissant la valeur des enseignements tirés de la compétition, nous avons organisé un service course étudiant des modèles capables de défendre nos couleurs ; je ne citerai que la Montesa Sprint avec laquelle Juan Soler Bulto aujourd'hui directeur de mon usine de segments participa au Tourist Trophy.

» La firme Montesa prit une extension importante et tout semblait aller pour le mieux lorsque le 28 août 1958, le Conseil d'Administration fit connaître sa décision de retirer la marque de la compétition.

» Etant minoritaire, je dus m'incliner mais cette politique me semblant désastreuse je donnai ma démission une semaine plus tard et je me retirai dans ma propriété en proie à une déception bien légitime.



A gauche, de haut en bas, quelques vues de l'usine. Une partie cycle attend sagement son moteur. Notez la rigidité avec laquelle a été conçue la triangulation arrière. Au milieu, le moteur est maintenant monté, il reste encore le carter du volant magnétique que le monteur s'apprête à poser après avoir effectué les divers branchements. En bas, le service course-client, c'est là que sont révisées les machines de la marque qui participent aux compétitions aux mains des privés.

» Quelques jours passèrent jusqu'au 17 mai où je reçu une lettre des techniciens de la firme Montesa me demandant une entrevue qui allait apporter un profond bouleversement dans ma vie.

» En effet ceux-ci me firent part de leur décision d'abandonner en bloc leur travail pour recommencer avec moi l'édification d'une nouvelle usine, en un mot d'une nouvelle marque.

» Surpris et même effrayé par les risques que comportait une telle entreprise, je demandai une semaine de réflexion au cours de laquelle je dus vaincre l'opposition manifestée par ma famille qui se rallia finalement à mon point de vue.

» Le 3 juin, tout étant réglé, je m'enfermai dans ma maison de campagne avec pour toute compagnie une table à dessin. Au bout de dix jours de travail acharné, la « Bultaco » était née, du moins sur le papier. Mais encore fallait-il la réaliser.

» Avec l'aide de mes amis qui m'avancèrent 20 millions, nous fondâmes une Société dont les actionnaires furent les membres de mon équipe. Tout se passa très vite : achat d'un terrain, de machines, édification de locaux. Après neuf mois de travail acharné notre première machine était présentée à la presse au cours d'une réception organisée à l'hôtel Ritz à Barcelone. La suite... »

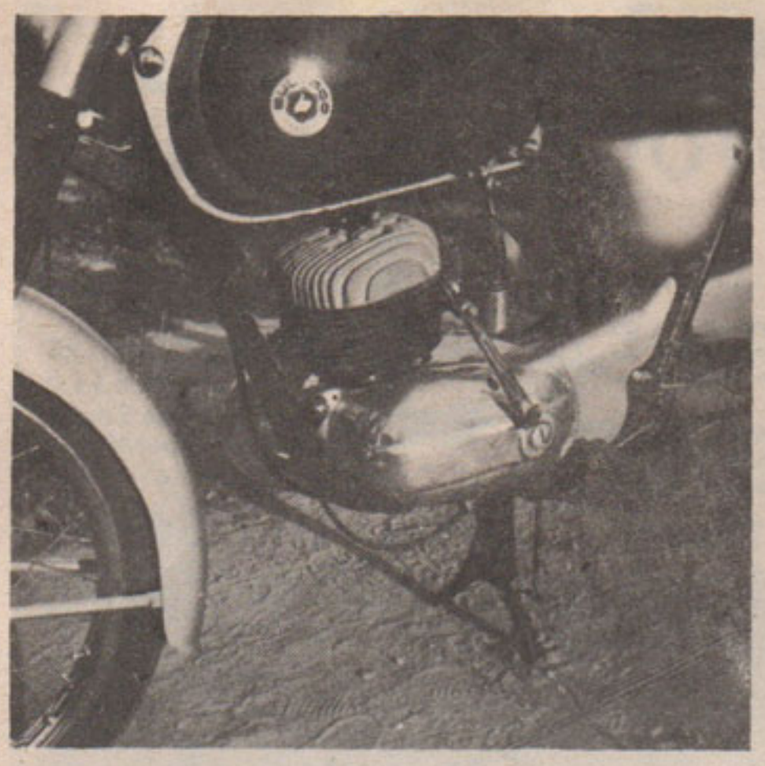
La suite nous la connaissons : fidèle à sa politique, don Xavier Bulto aligna ses machines dans la course pour machines de Sport qui eut lieu en lever de rideau du IX[e] G.P., d'Espagne sur ce même circuit de Montjuich. Après un formidable duel Juan Elizalde pilote n° 1 de Montesa l'emporta devant John Grace d'un 10[e] de seconde mais de la seconde à la dixième place nous trouvons huit Bultaco : le fait est significatif, et semblait riche de promesses.

Ces promesses sont aujourd'hui réalité avec le titre de Champion d'Espagne d'Endurance.

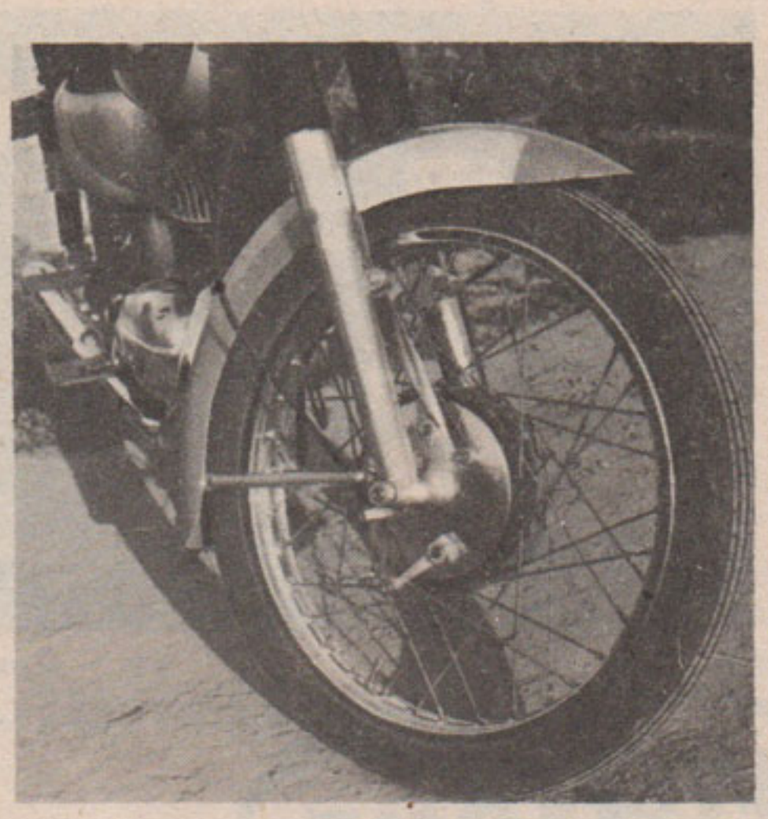
★

Prenons congé de don Xavier Bulto que nous remercions encore une fois de son accueil chaleureux et visitons l'usine qui est la preuve tangible que la plus belle histoire devient réalité quand on sait persévérer. Ici se termine la première partie de notre reportage en Espagne Rendez-vous dans notre numéro du Salon.

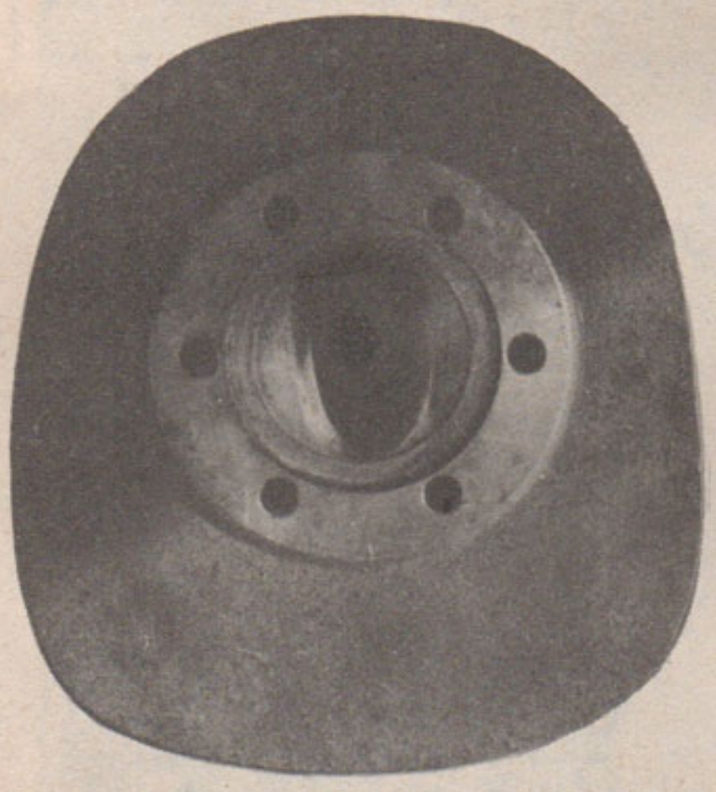
J.-C. BARGETZI.



A gauche, le moteur dont on admirera la netteté de lignes. A droite, le moyeu frein avant dont le dessin est nettement inspiré de celui des moyeux équipant les Zündapp KS 601. Ci-dessous, à gauche, vue de la culasse : notez la fixation par six goujons et la cavité profonde au centre de laquelle se trouve la bougie.



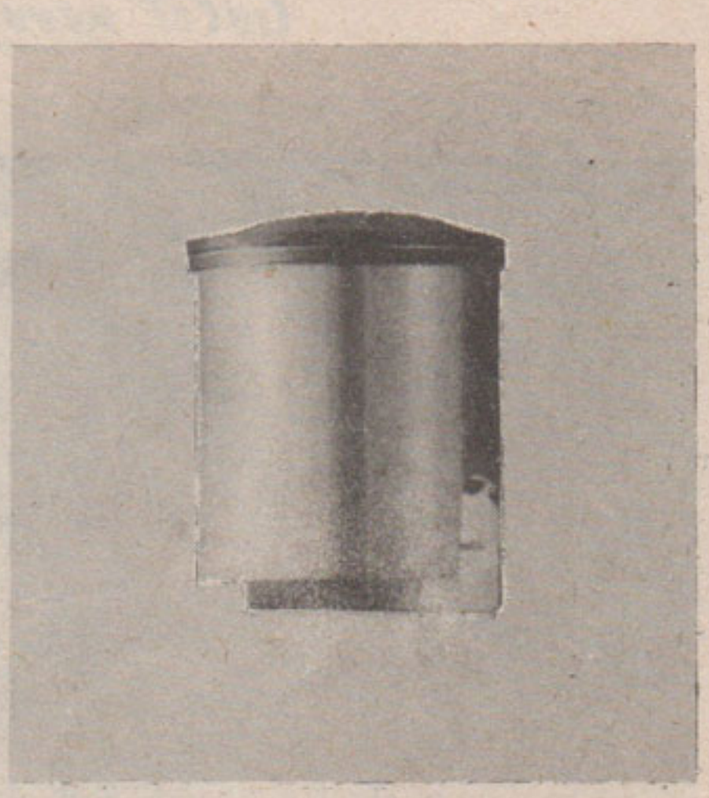
FICHE TECHNIQUE

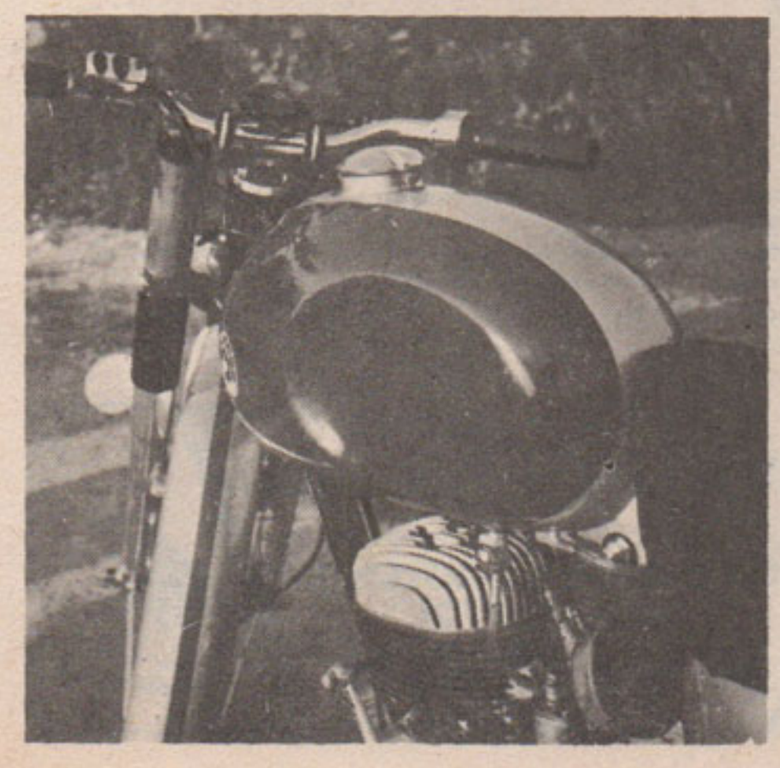


BULTACO TRALLA 101

★

Monocylindre deux temps.
Alésage 51,5 mm.
Course 60 mm.
Cylindrée 124 cm³.
Taux de compression 9,5 à 1.
Puissance 12 cv à 6 000 t/m.
Carburateur de ϕ 22 mm.
Moyeux freins centraux en alliage léger.
Diamètre : 160 mm. Largeur des garnitures : 35 mm.
Pneus avant 2.50-19.
Pneus arrière 2.75-19.
Poids 90 kg.
Contenance du réservoir 15 l.





A gauche, le réservoir de lignes agréables est doté d'un bouchon. Mais oui, c'est la copie exacte des bouchons de réservoir de Norton-Manx. A droite, trois vis « Allen » à démonter et l'on a 'accès au mécanisme de sélecteur. Ci-dessus, à droite, le piston de la Tralla 101. On notera la position inhabituelle des segments.

ANTI BOUE OTOM

Pneu sans Souillures
Galet sans bavures

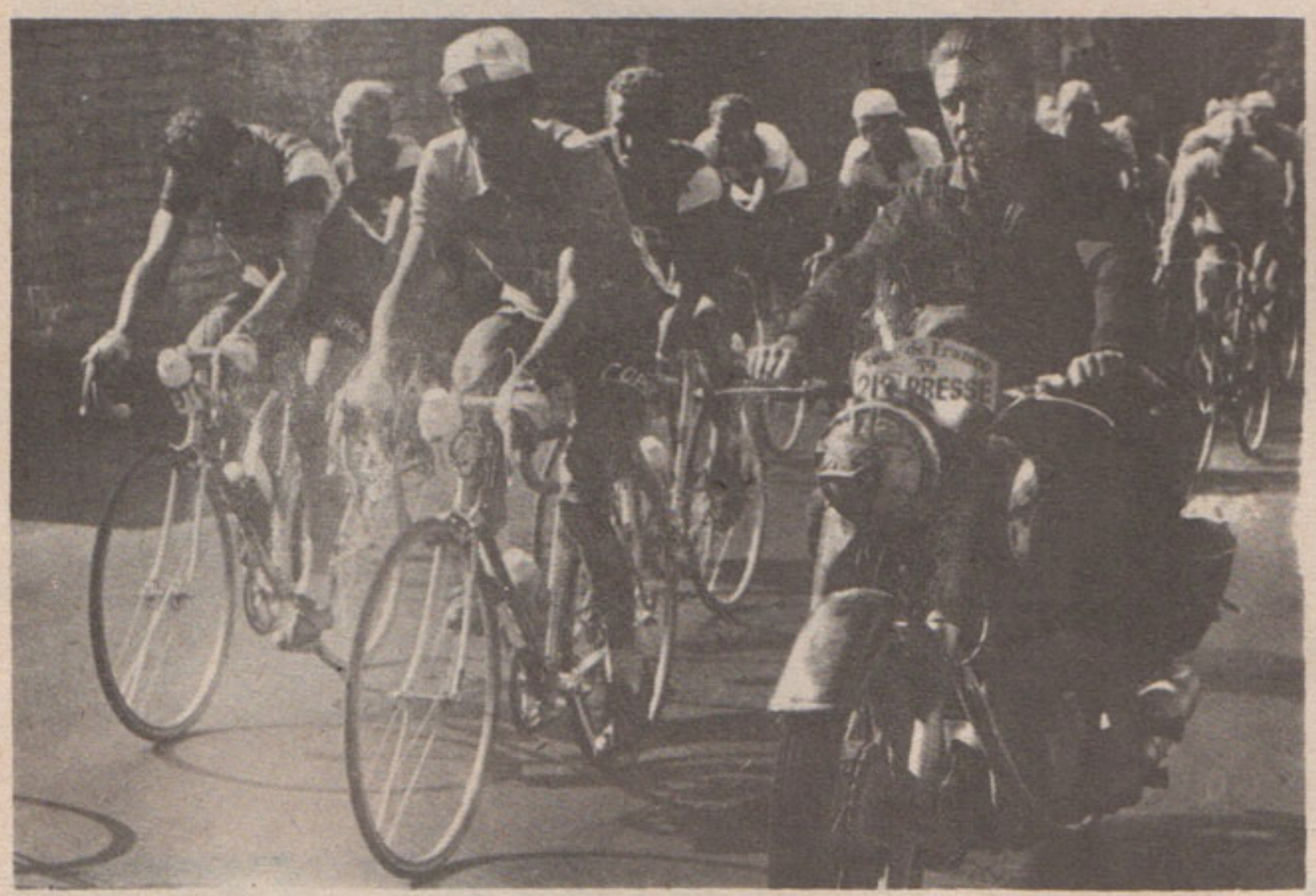
Les bonnes adresses de MOTOCYCLES et Scooters

MOTOBÉCANE
VANVES - SERVICE
1, boul. Brune, Paris-14e
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-17e
TÉLÉPHONE : GALVANI 78-95

Robert ADNET
Agent et Spécialiste
TERROT - ARIEL - TRIUMPH
TOUS SIDE-CARS
45, cours de Vincennes, 45
PARIS-20e - 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



DYNAMIC - SPORT
149, rue Montmartre, Paris-2e
Métro Bourse GUT 19-30
Concessionnaire des marques :
JAWA, BSA, NSU, TERROT, PUCH, HOREX, LAMBRETTA, MANURHIN, RUMI, VESPA, VELOSOLEX, Cyclos sport NSU, VICTORIA, Cyclos sport et Tourisme : NSU, VICTORIA, VIVI
OCCASIONS RÉCENTES :
Garantie totale (pièces et main-d'œuvre gratuites. Peinture et moteur neufs.).
Choix de 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

Sur notre document, Frederico Bahamontes, vainqueur du Tour de France 1959, à côté duquel se tient notre correspondant Alguersuari, qui disposait, pour suivre cette importante épreuve, d'un nouveau modèle Sanglas 350. Malgré des conditions d'utilisation très pénibles, ce prototype donna entière satisfaction à notre correspondant qui a réalisé à cette occasion un essai aussi inédit que probant.

SCOOTER VOLÉ

Un scooter Lambretta (n° de série 184.808) neuf, non immatriculé, a été volé devant le magasin d'un concessionnaire parisien.
Si l'un de nos lecteurs le retrouve qu'il veuille bien prévenir la rédaction de Motocycles et Scooters.
D'avance, merci.

AGENCE OFFICIELLE :
28-30, rue de Picpus
Tél. NAT 11-75
MOTOR HARLEY-DAVIDSON CYCLES
PARIS XIIe
TOUTES PIÈCES DÉTACHÉES D'ORIGINE
Embiellage - Réalésage - Échange standard moteurs

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

Cyclomoteur Sport, ou Moto miniature ?

LE PERIPOLI

" Giulietta G. S. S. "

Le cyclomoteur tient une place importante dans le présent numéro puisqu'à côté des Puch 2 et 3 vitesses dont les lecteurs trouveront les essais par ailleurs, nous avons également testé un cyclomoteur Sport : le Peripoli Giulietta « G SS » dont la diffusion en France est assurée par les Etablissements Pierre Bonnet, à Billancourt.

L'appellation « Sport » se traduisant le plus souvent par un guidon plus ou moins étroit et plat, une selle double et bien entendu l'émaillage rouge vif de rigueur, ne désignait somme toute qu'un véhicule de présentation différente, mais aux performances sensiblement identiques à celles du modèle Tourisme des différentes marques.

Rien de cela avec le Péripoli, que l'on doit plutôt considérer comme une motocyclette en réduction que comme un cyclomoteur aux performances améliorées, tant sur le plan des solutions techniques qui ont présidé à sa conception que sur celui des performances réalisées.

Durant les quelques jours où nous l'avons eu à l'essai notre Peripoli n'est pas resté souvent seul car il suffisait que nous l'abandonnions ne serait-ce que quelques instants pour qu'il fût entouré d'un cercle d'admirateurs. Est-ce en raison de son émaillage vert et jaune métallisé ou de son allure compétition très marquée, nous ne saurions le dire. Toujours est-il que nous avons obtenu un franc succès.

Examinons ensemble notre monture; tout d'abord nous trouvons un cadre tubulaire double berceau rigidement entretoisé dans lequel est logé un bloc moteur de lignes particulièrement nettes.

Le réservoir d'une contenance de 10 l est évidé à l'emplacement des genoux et son galbe est harmonieusement prolongé par une petite selle à dosseret très étroite.

Le carburateur incliné muni d'un long pavillon d'entrée d'air et les ressorts des éléments de suspension arrière à l'air libre sans parler des guidons à bracelets achèvent de donner à cette machine une allure compétition très marquée.

Une magnifique paire de pédales détruit l'harmonie de l'ensemble; fort heureusement, des repose-pieds « racing » sont montés à l'arrière ce qui nous a permis de démonter les pédales dès réception de notre machine.

Le pédalier étant incorporé au moteur, la suppression des pédales interdit tout mode de mise en marche hormis la poussette. Qu'à cela ne tienne, nous serons sportif jusqu'au bout. D'ailleurs, il suffit d'ouvrir l'essence, de passer la première et de pousser quelques mètres pour entendre le ronronnement sympathique de ce petit cube qui « miaule » à la moindre sollicitation de la poignée tournante.

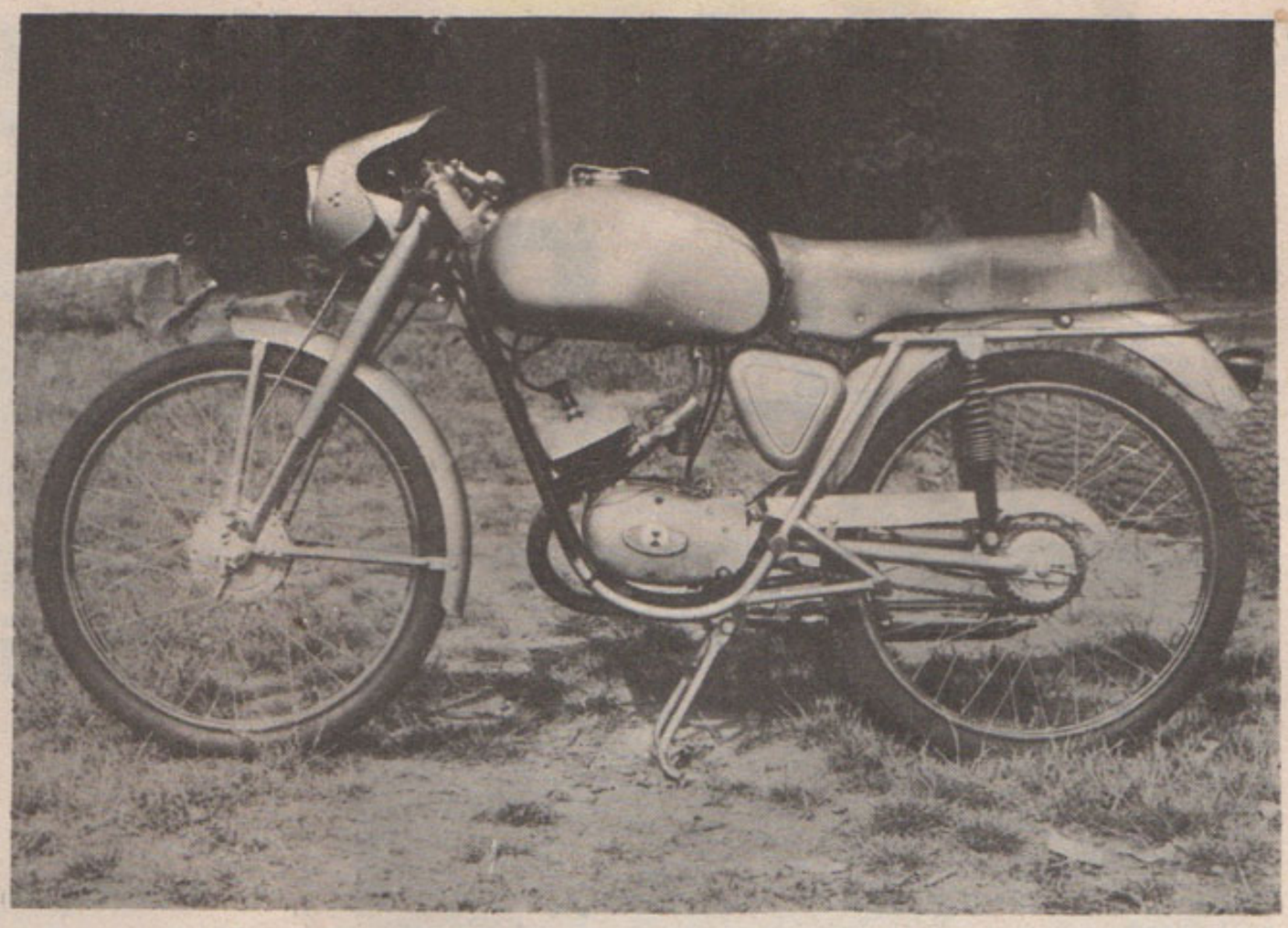
EN VILLE

La position est agréable surtout pour un pilote de taille moyenne, les repose-pieds sont judicieusement placés et l'on se trouve très en arrière, les bras tendus, le corps penché. Cette position « sport » permet un contrôle facile du Peripoli qui se conduit comme un vélo.

Le changement de vitesses fonctionne impeccablement et bien que par goût personnel nous soyons partisan du sélecteur (solution impossible ici sur le plan légal), nous sommes obligé de constater la précision et la rapidité de manœuvres permises par la poignée tournante.

La maniabilité est excellente et permet de se faufiler dans le flot de la circulation avec aisance en jouant sur le second rapport qui autorise des reprises étonnantes pour la cylindrée. Le freinage est moyen mais nous croyons que ce défaut était particulier à notre machine car nous avons eu l'occasion d'essayer un autre Peripoli sur lequel le freinage s'est avéré sans reproches.

Dans l'ensemble, le Peripoli est un « méchant client » dans la circulation urbaine et nous avons eu la satisfaction de nous « accrocher » plus d'une fois à des véhicules de cylindrée nettement supérieure sans que leurs pilotes puissent se débarrasser de cet insecte au bourdonnement rageur.



De l'allure générale se dégage une impression de netteté. Bien que destiné à des performances élevées le Peripoli n'a pas été « dépouillé » par ses constructeurs. Aucun accessoire ne manque à l'équipement très complet de ce cyclomoteur.

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

Moteur.

Franco Morini 3M-48 deux temps balayage Schnürle.
Alésage : 38 mm.
Course : 42 mm.
Puissance : 2,8 cv.
Régime : 7 200 t/m.
Taux de compression : 9 à 1.

Transmissions.

Bloc moteur à trois rapports commandés par une poignée tournante au guidon.
Embrayage à disques multiples fonctionnant dans l'huile.

Allumage.

Volant magnétique 6 V 18 W à bobine haute tension séparée. Ce volant assure également l'éclairage. Lampes de 6 V 15 W à l'avant, 6 V 3 W à l'arrière.

Carburation.

Carburateur Dell'Orto UA 16 S. Diamètre de passage des gaz : 16 mm. Gicleur principal : 000. Position d'aiguille : 2e cran.

Graissage.

Moteur : mélange à 10 % durant la période de rodage, 7 % après rodage.
Boîte de vitesses : huile moteur SAE 40 été, SAE 30 hiver.

Partie cycle.

Cadre : tubulaire double berceau.
Suspension avant : fourche télescopique.
Suspension arrière : oscillante à éléments de suspension séparés avec ressorts à l'air libre.
Roues : de 24" × 2 jantes acier.
Freins : moyeux freins centraux en alliage léger de ø 100 mm à l'avant et à l'arrière.
Réservoir de 10 l environ, robinet muni d'une position réserve.

... ET SUR LA ROUTE

Si l'on veut se rappeler que le moteur n'accuse qu'une cylindrée de 50 cm³, on trouvera le Peripoli extrêmement brillant car ce cyclomoteur permet de réaliser des moyennes étonnantes sans prendre de risques grâce à son brio et à sa tenue de route très sûre.

Bien entendu, on s'amuse beaucoup plus quand la route est sinueuse que sur les grandes lignes droites où la vitesse de croisière nous rappelle que nous ne pilotons qu'un cyclomoteur. Cyclomoteur qui permet néanmoins de tenir tête à de nombreuses 125 cm³ et scooters sans parler des 2 CV.

L'excellente tenue de route du Peripoli est due à plusieurs facteurs qu'il est rare de rencontrer dans cette catégorie de deux roues.

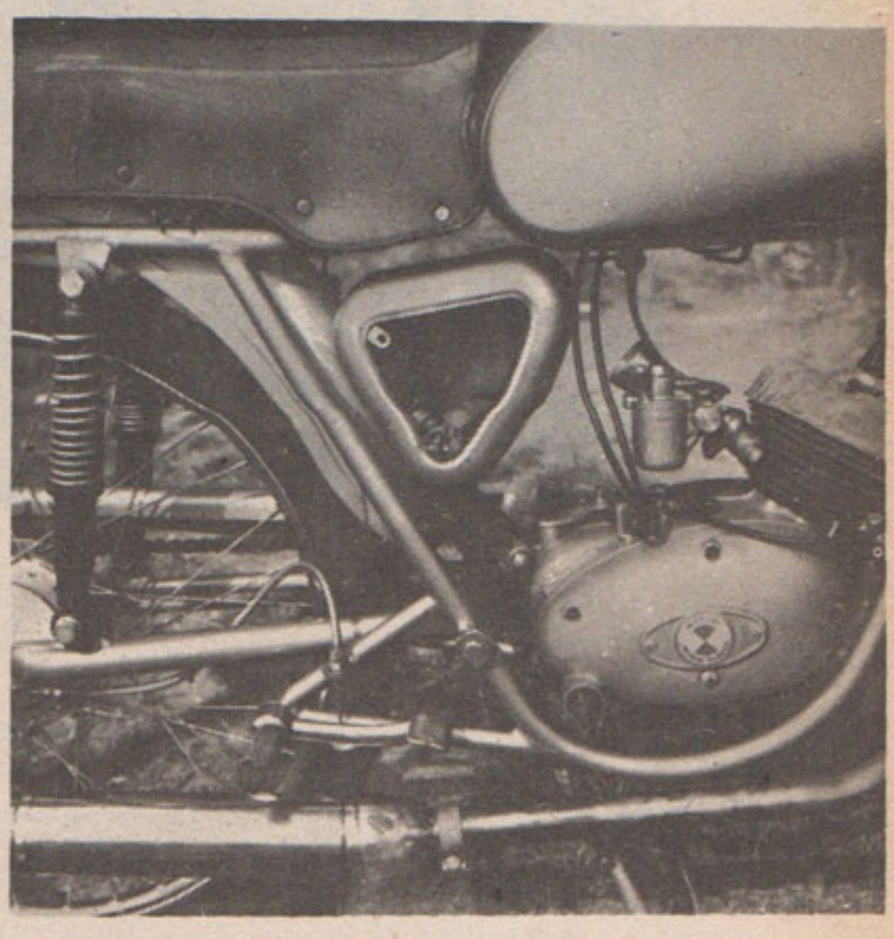
— Un cadre d'une grande rigidité : double berceau; entretoises nombreuses, etc.

— Une suspension arrière bien réalisée en particulier en ce qui concerne l'articulation de la fourche oscillante.

— Une fourche rigide et d'un fonctionnement sûr.

— Enfin des pneus qui sont de véritables pneus de motocyclettes en réduction, et non des pneus de vélos renforcés. Ces pneus signés Pirelli possèdent des sculptures fines et nombreuses dont la disposition est rationnelle. Ajoutons pour terminer que la gomme est assez tendre ce qui permet d'obtenir une adhérence encore meilleure.

Tous ces facteurs ont contribué à l'obtention d'une tenue de route excellente. Dans les virages, le Peripoli se bascule aisément et tolère des angles d'inclinaison inattendus; de même, par temps de pluie on peut incliner assez fortement sans ressentir la moindre tendance au dérapage mais gare aux freinages car la section des pneumatiques est étroite.



Manivelles et pédales ne sont pas indispensables si l'on part à la poussette. Remarquons : la fixation des repose-pieds dans une triangulation rapportée sur les tubes cadre, ainsi que la pédale du frein arrière située à mi-distance de l'axe de pédalier et du repose-pied; la commande par câble; le coffre à outils largement dimensionné.
De la partie moteur, retenons le pavillon d'entrée d'air et la pipe d'admission très inclinée.

QUELQUES CHIFFRES

L'utilisation domicile-travail laissait entrevoir des performances brillantes et les essais, chronométrés ont confirmé nos impressions.

Vitesse maximum.

Essai classique en position assise où nous avons obtenu 76 km/h et couchée : 80 km/h. Inutile de préciser que c'est la première fois que nous atteignions une telle vitesse avec un 50 cm³.

Les résultats obtenus appellent quelques commentaires : tout d'abord, le Peripoli est très léger, de plus il est assez bas et ses roues sont chaussées de pneus fins, tout ceci a une influence certaine sur les performances surtout lorsque l'on dispose d'un moteur puissant mais assez pointu comme c'est ici le cas — 2,8 cv mais à 7 200 t/m.

Il faut tenir compte également du fait que nous sommes léger — 60 kg en « ordre de marche » — et que nous avons pour habitude d'effectuer nos essais en combinaison de cuir et il est évident qu'une combinaison bien ajustée permet de gagner des kilomètres-heure gratuits par rapport à un pilote vêtu d'un imperméable par exemple.

Enfin, la position que l'on peut prendre est excellente; déjà en position assise, ou plutôt semi-couchée, le maître couple est très faible et l'est encore plus dès que l'on se met à plat. Dans ce domaine, le Perimoli autorise un plat-ventre impeccable, au niveau du carénage de phare qui sert alors de pare-brise...

Voilà qui explique les excellents temps obtenus et s'il ne fait pas de doutes qu'un utilisateur moyen n'obtiendra pas de semblables performances à moins de se mettre parfaitement à plat, position ridicule sur la route — ce cyclomoteur vaut, de toute façon, largement 70 km/h en position assise ce qui n'est déjà pas si mal avouez-le !

Des accélérations surprenantes.

Les temps réalisés au cours de cet essai sont comparables aux résultats obtenus avec certaines 125 cm³ utilitaires de fabrication nationale, ce qui prouve le brio du Peripoli.

Il suffit de faire cirer l'embrayage en première pour se sentir « arraché » — relativement s'entend — par ce petit cube qui supporte allégrement d'importants surrégimes sur les intermédiaires.

Dans l'ensemble, le moteur est assez pointu et il ne faut pas hésiter à monter les régimes sur les intermédiaires si l'on veut que le moteur reprenne franchement lorsque l'on a enclenché le rapport supérieur. Bien entendu, ce mode de conduite ne constitue en aucune manière une obligation et l'on peut rouler à 15-20 km/h en troisième si on le désire; mais dans ce cas, la reprise sera beaucoup plus « molle », ce moteur s'accommodant mal d'une conduite « père tranquille » pour laquelle il n'a manifestement pas été conçu.

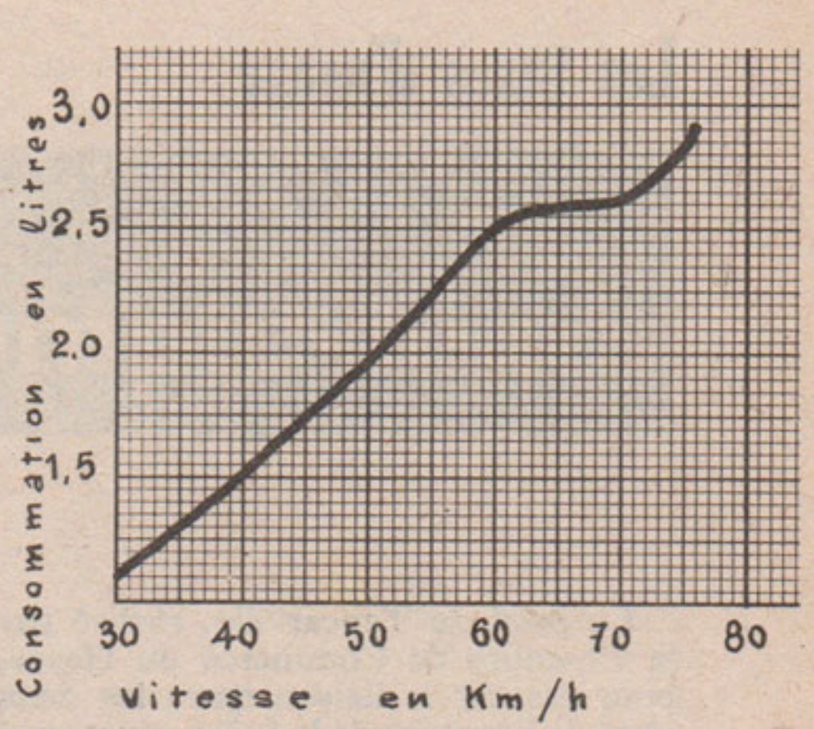
Moins d'une minute dans la côte.

L'adjonction à nos essais habituels d'un test sur l'aptitude en côte est trop récente pour que nous ayons pu réunir des éléments de comparaison acceptables; nous devrons donc nous contenter d'un résultat sec.

En solo, notre côte d'essai a été parcourue en 55 '' 3/10 à la moyenne de 45,6 km/h en utilisant les trois rapports. Ce résultat est éloquent en lui-même, mais nous croyons qu'il faut surtout insister sur le fait que le Peripoli est sans doute un des rares cyclomoteurs capables d'un temps inférieur à la minute dans notre côte dont la longueur est de 700 m.

Un appétit d'oiseau.

Le terme n'est pas usurpé et un simple coup d'œil sur la courbe de consommation suffit pour se rendre compte que les chiffres obtenus ont une valeur extrêmement basse : 1,1 l à 30 km/h, 1,5 l à 40 km/h, 1,95 l à 50 km/h, voilà qui est intéressant mais quand on voit qu'à la vitesse maximum atteinte en position assise, la consommation est inférieure à 3 l il y a lieu d'être surpris. Un bon rendement thermique peut aller de pair avec une faible consommation, l'adage se vérifie une fois de plus avec le Giulietta. En outre, ce deux temps tire court et ce facteur a également une certaine influence car si un moteur quatre temps doit « tirer », un moteur deux temps par contre doit « tourner ».



COURBE DE CONSOMMATION.

Le cadre du Peripoli est un véritable berceau. En effet, chacun des deux tubes rejoint d'une seule pièce le raccord de direction au tube de fixation de l'amortisseur arrière.

PETITS DÉTAILS

Le Peripoli, c'est un moteur d'une étanchéité remarquable pour un modèle sport, un éclairage qui permet réellement d'utiliser ce cyclomoteur de nuit, c'est aussi un coffre à outils qui permet d'emporter une véritable panoplie miniature, un réservoir assurant une autonomie exceptionnelle, c'est enfin un véritable cyclomoteur sport qui séduira certainement les jeunes amateurs de petites cylindrées à hautes performances.

J.C. BARGETZI.

RESULTATS D'ESSAIS

Vitesse maximum.

Position assise : 76 km/h.
Position couchée : 80 km/h.

Accélérations.

100 m : 11″ 1/10, moy. 32,4 km/h.
200 m : 17″ 6/10, moy. 40,9 km/h.
300 m : 23″ 6/10, moy. 45,8 km/h.
400 m : 28″ 6/10, moy. 50,4 km/h.

Côte : 700 m.

Solo : 55″ 3/10, moy. 45,6 km/h.
Rapports utilisés : 1-2-3.

Consommation :

30 km/h	1,1 l
40 km/h	1,5 l
50 km/h	1,95 l
60 km/h	2,5 l
70 km/h	2,6 l
Maxi assis	2,9 l
Consommation normalisée à 57 km/h.	2,53 l

Les taxes d'usage et maximum de passage sur le pont de TANCARVILLE

Le pont de Tancarville, réalisé par la Chambre de Commerce du Havre, pour assurer la liaison entre les deux rives de l'estuaire de la Seine, alors qu'il fallait, jusqu'alors, en dehors de traversées par bac, remonter aux ponts de Rouen, vient d'être mis en service.

Dès l'origine, il avait été entendu qu'il s'agissait d'un pont à péage, les taxes d'utilisation de cet ouvrage d'art étant destinées à amortir les annuités des emprunts nécessités par ce travail gigantesque.

Les taxes prévues

Les taxes d'usage et les taxes maximum à percevoir pour le passage du pont de Tancarville ont été fixées par catégories d'usagers, véhicules, selon leur définition et leur puissance : motocycles, cyclomoteurs, cycles, piétons, cavaliers, animaux.

Deux arrêtés du 2 juillet ont fixé d'une part la taxe d'usage, d'autre part la taxe minimum à appliquer.

Les taxes sont les suivantes :

— Voitures automobiles de tourisme, voitures commerciales, fourgonnettes, voitures de gares et d'hôtels, ambulances, fourgons mortuaires :

Jusqu'à 4 cv.....	400 et 500 F
Jusqu'à 9 cv.....	650 et 800 F
Plus de 9 cv	900 et 1 100 F

Camionnettes, camions, tracteurs automobiles, remorques et semi-remorques par fractions indivisible de 1 000 kg du poids total, avec minimum correspondant à la taxe de la catégorie :

Voitures de 4 à 9 cv : 150 et 200 F.

Cars automobiles, jusqu'à 29 places, par unité de véhicule : 1 600 et 2 300 F.

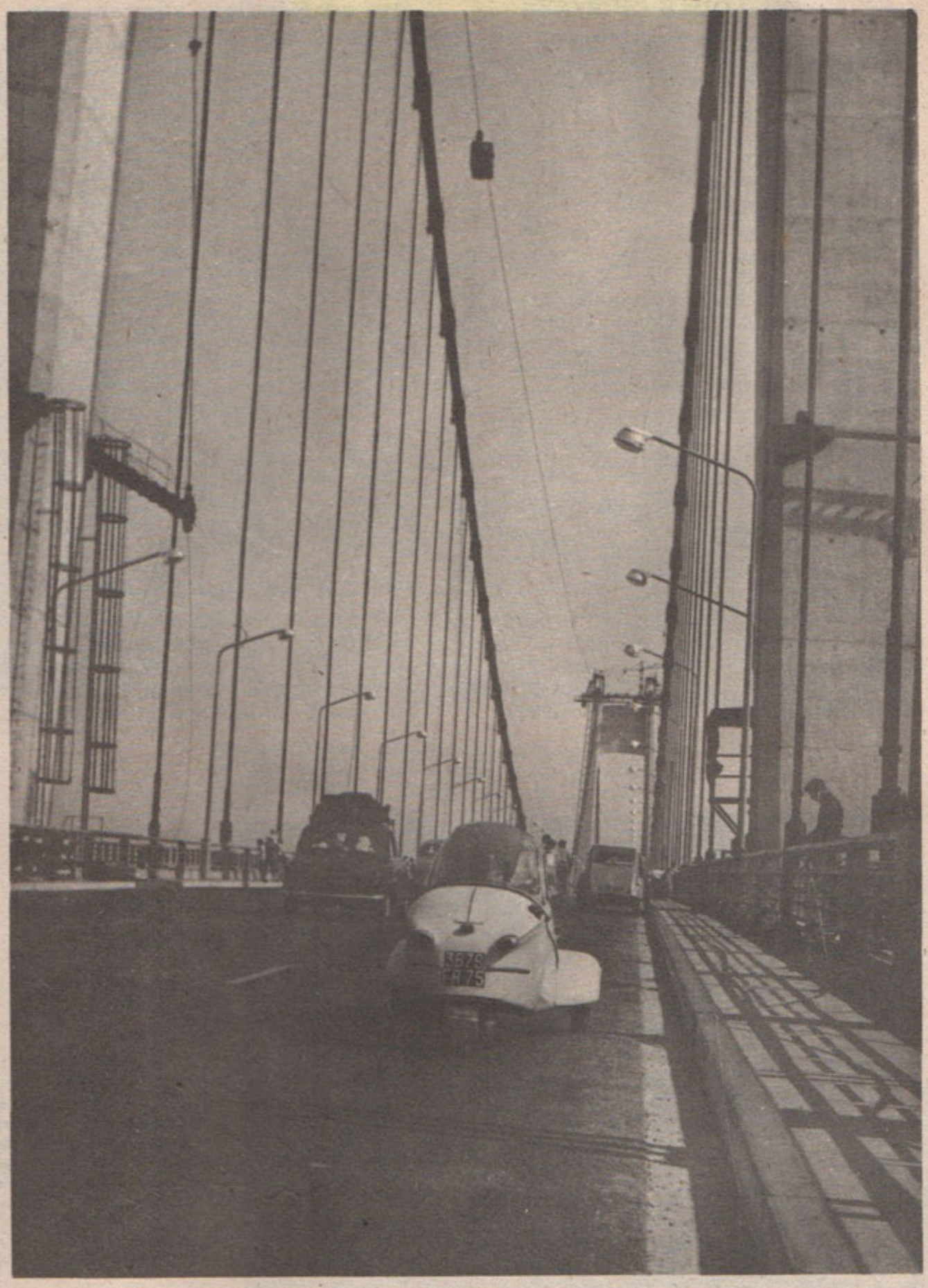
Cars automobiles plus de 30 places, par unité : 2 200 et 3 200 F.

Remorques de véhicules de tourisme et de car, l'unité : 250 et 300 F.

Motocycles, scooters, avec ou sans side-car, ou remorque, véhicules à traction animale, l'unité : 100 et 150 F.

Cyclistes, cyclomotoristes, piétons, cavaliers, gros animaux, l'unité : 40 et 50 F.

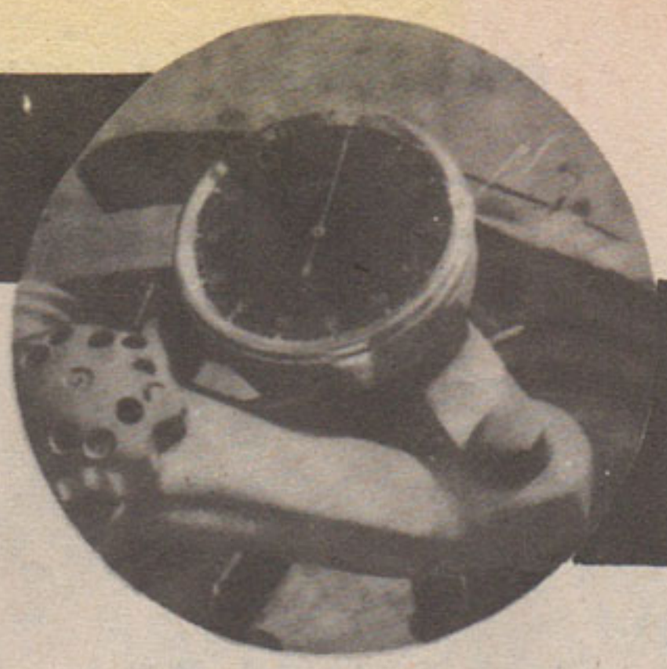
Des réductions sont prévues pour les usagers qui effectuent des passages fréquents, à partir de 1 001, soit 30 % jusqu'à 2 000 passages, et 50 % au-delà de ce chiffre.



PONT DE TANCARVILLE

DEMM — PERIPOLI — ITOM — SOMASCHINI
IMPORTATEUR
Pierre **BONNET** — 78, Avenue du Général-Leclerc, BILLANCOURT — MOL **60-99**

derrière le compte-tours



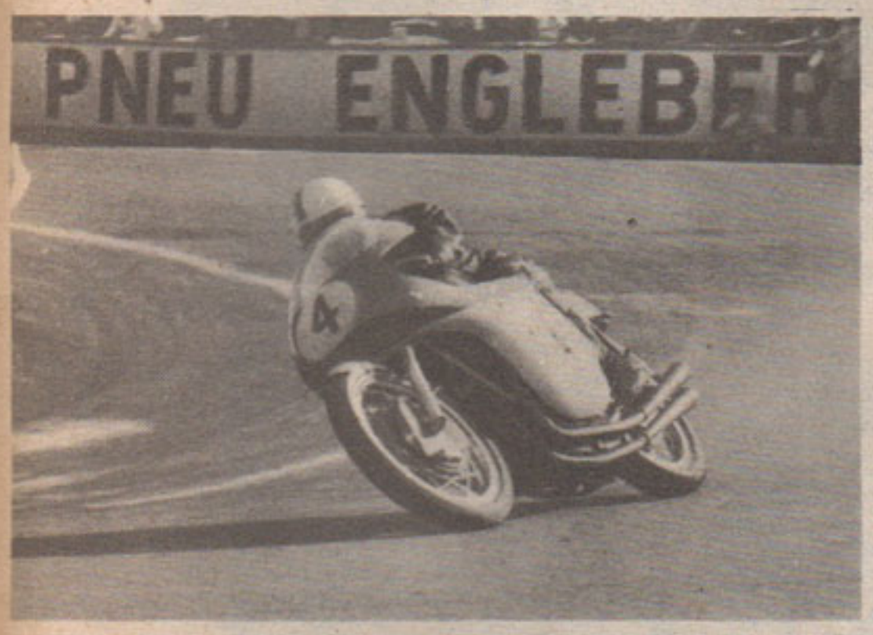
Depuis deux ans, chacun le sait, tout le monde en est persuadé; la formule « Grand Prix » est usée. Ce Championnat du Monde 1959 va à nouveau le prouver, comme s'il en était encore besoin. Cette formule n'est à la fois valable et viable qu'avec la participation des constructeurs et de leurs machines d'usine. Si ceux-ci s'abstiennent ou s'ils ne font que de rares apparitions, « voir » la course reste le seul intérêt d'un Grand Prix.

La Commission Sportive Internationale a beau tourner et retourner le problème en tous sens, le laisser dormir dans des dossiers pendant six mois puis le reprendre, la formule dont elle aura accouché ne sera une réussite qu'à la condition d'intéresser les constructeurs comme ils le furent durant les années 1950-1951-1952-1953. L'unique raison de la Formule Grand Prix réside dans son intérêt technique et non dans la course des « privés » dont la majorité montent des machines identiques; or que voyons-nous actuellement? Un Surtees ou un Ubbiali jouer les virtuoses sur des motos quasiment identiques à celles de l'année passée.

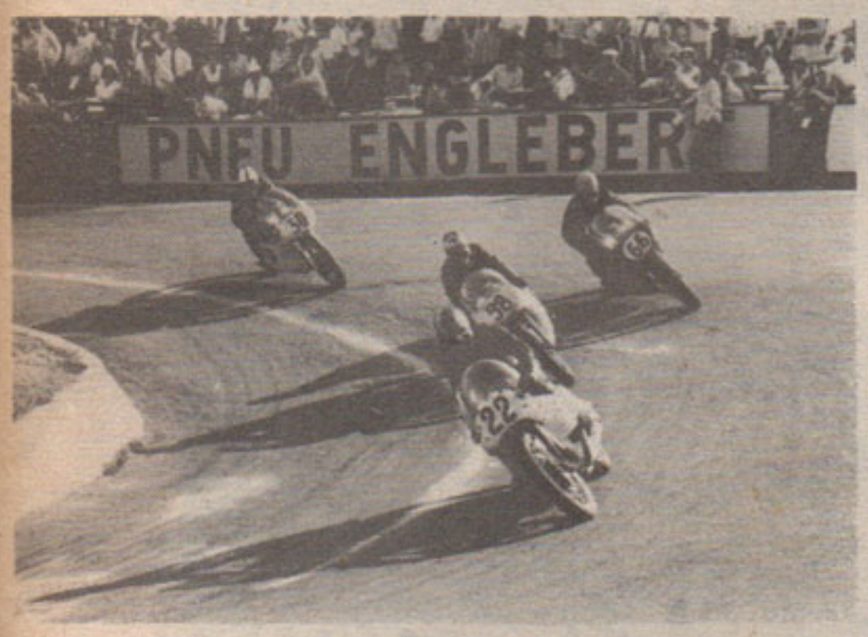
On admire, on applaudit mais nous regardons, comme au G.P. de Belgique, qui fera premier des privés; Hocking, Duke, Brown ou Anderson. Si bien qu'au sein d'une course G.P. on cherche inconsciemment la Formule 1, en admettant une fois pour toute Surtees hors-concours. Le sport y trouve son compte, mais pas la technique, et dans ce cas nous préférerions voir une véritable course Formule 1. Pour la course des 500 cm³ du G.P. de Belgique le speaker s'est beaucoup dépensé pour intéresser les quelque 50 000 spectateurs à la remontée de Venturi (M. V.4 cyl.), dernier après s'être arrêté à son stand au premier tour. Motif officiel : bougies. Personnellement nous croyons que pour M.V. et le champion d'Italie, il était préférable d'accéder à une place quelconque après une spectaculaire remontée que de jouer la deuxième place contre Hocking Norton) et qui sait, peut-être la perdre (Venturi se classa 5e).

On attend beaucoup sur le plan sportif, c'est-à-dire sur la compétition entre pilotes de la Formule 1 qui cette année se rode. Ne nous illusionnons pas sur son avenir, nous risquerions de tomber de haut.

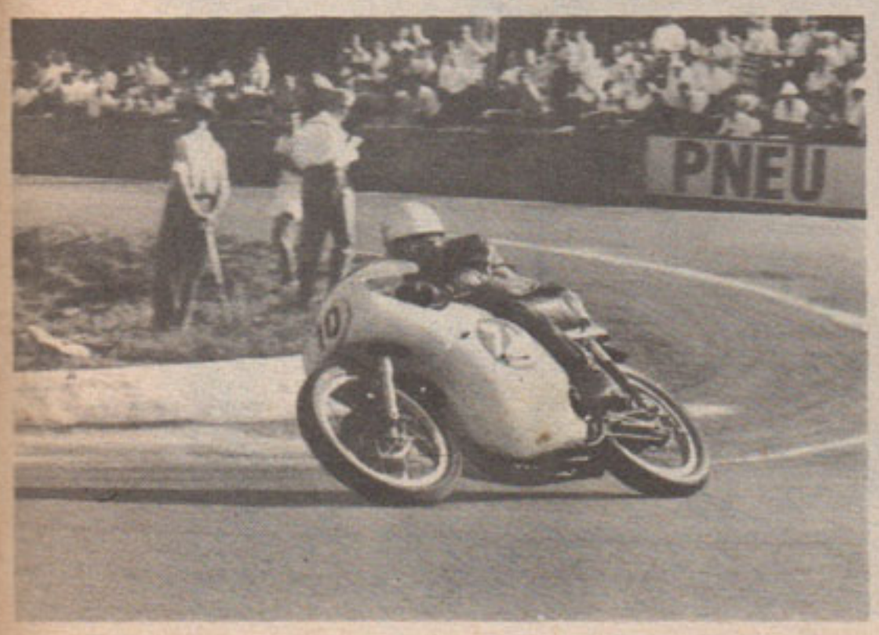
Nous vous avons dit comment à Francorchamps nous étions tenté de voir une course Formule 1 dans une épreuve G.P., mais, comble de l'ineptie, dans la course 350 cm³ F 1 Hocking s'est tellement détaché de ses adversaires avec sa Norton Reg Dearden que nous ne pouvions croire qu'il pilotait une Norton standard comme le stipule le règlement. Contre toute logique ce n'était pas les pilotes qui nous intéressaient mais la machine du vainqueur. Intérêt sportif en G.P., intérêt technique en F 1,



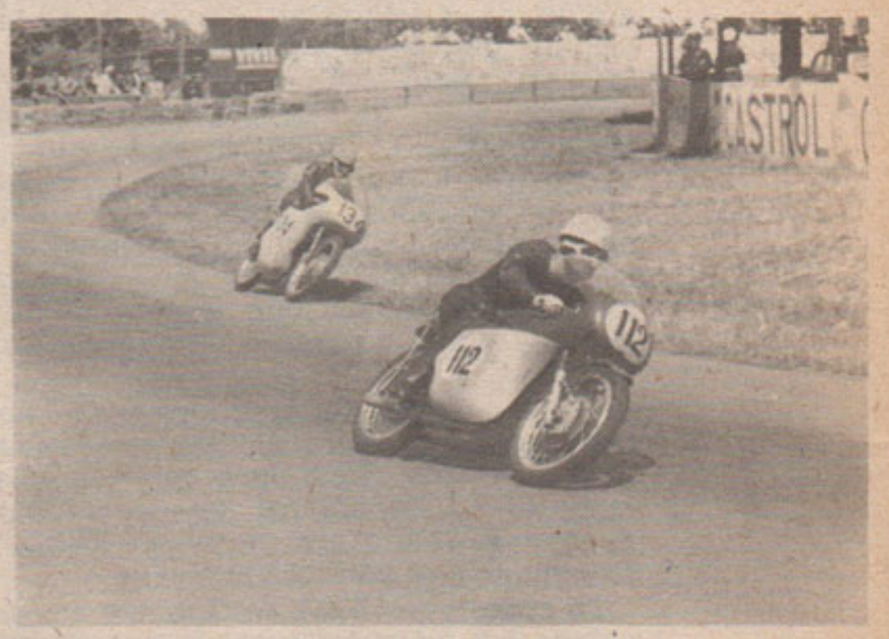
On s'attend à la démonstration d'un Surtees...



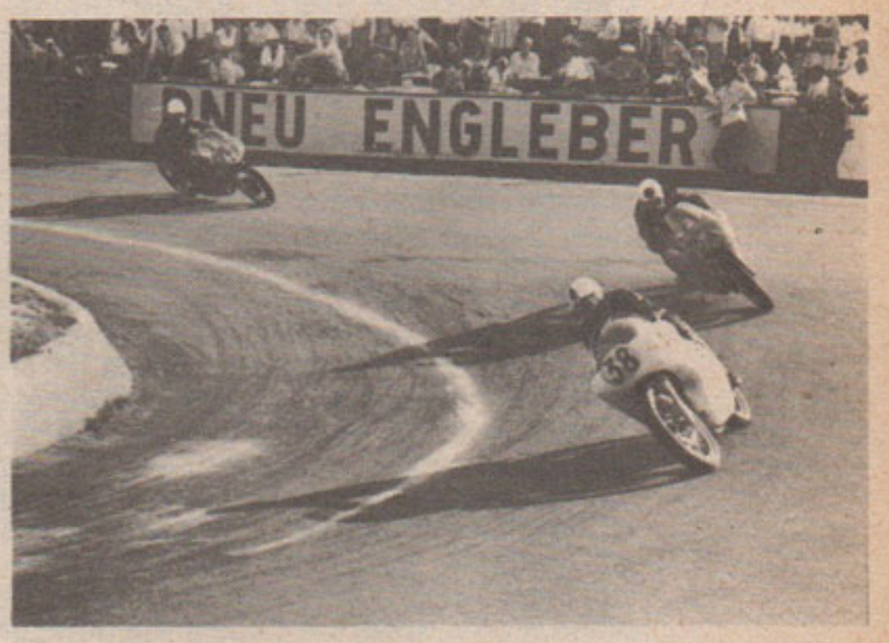
... tout en attendant la lutte



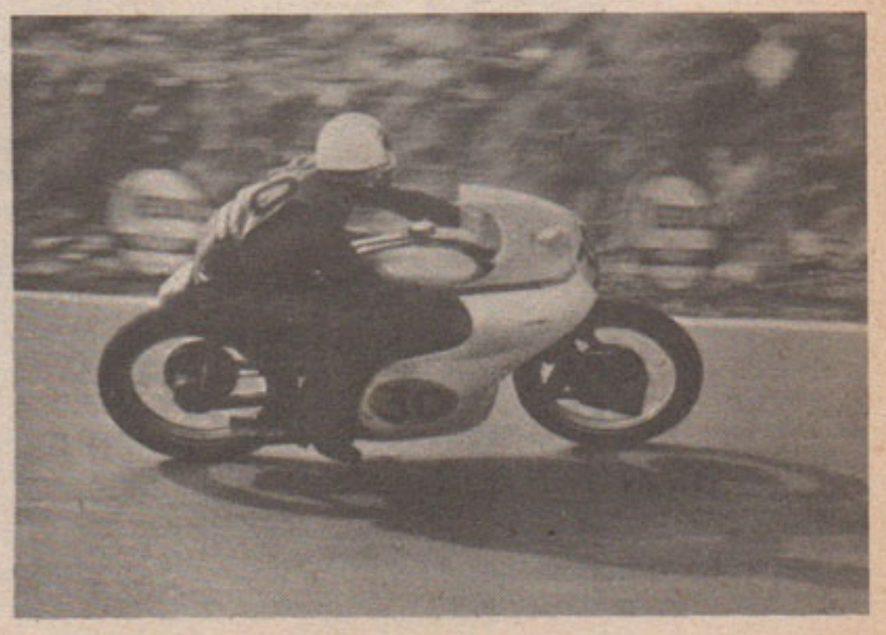
Mais que penser de la suprématie écrasante d'un Hocking..



... ou d'un Ubbiali...



... parmi les privés...



... ou d'un Brown en F1?

soit le contraire de ce que l'on est en droit d'espérer de ces deux formules.

Quelle est donc la formule qui donnera satisfaction ?

Nous n'en savons rien car si ce problème était aisé à résoudre la C.S.I. l'aurait résolu depuis plusieurs années. Mais il n'en demeure pas moins vrai que la F 1 ne mettra pas forcément tous les coureurs à pied d'égalité car en sport mécanique on ne peut dissocier l'homme de la machine et que la Formule G.P. a vécu et ne pourra ressusciter qu'avec la participation effective de nombreuses usines.

Pourquoi celles-ci se désintéressent-elles de la course ? C'est une autre affaire qui, à notre sens, réside dans le marché actuel dê la moto.

S'inscrivant après le G.P. de Belgique, le G.P. de Suède fut pour Surtees l'occasion de donner un autre récital M.V. Sur le circuit de Kristianstad Provini et Ubbiali prirent les deux meilleures places en 125 cm³. Seul événement notoire de ce sixième G.P. du Championnat : Gary Hocking pour sa première sortie sur une M.Z. d'usine règle les pilotes de la M.V. qui pour cette fois, la seule depuis le début de ce championnat, doivent se contenter de la deuxième place dans la course des 250 cm³. Duke sur une Benelli officielle équipée d'une culasse à double allumage fait 3e.

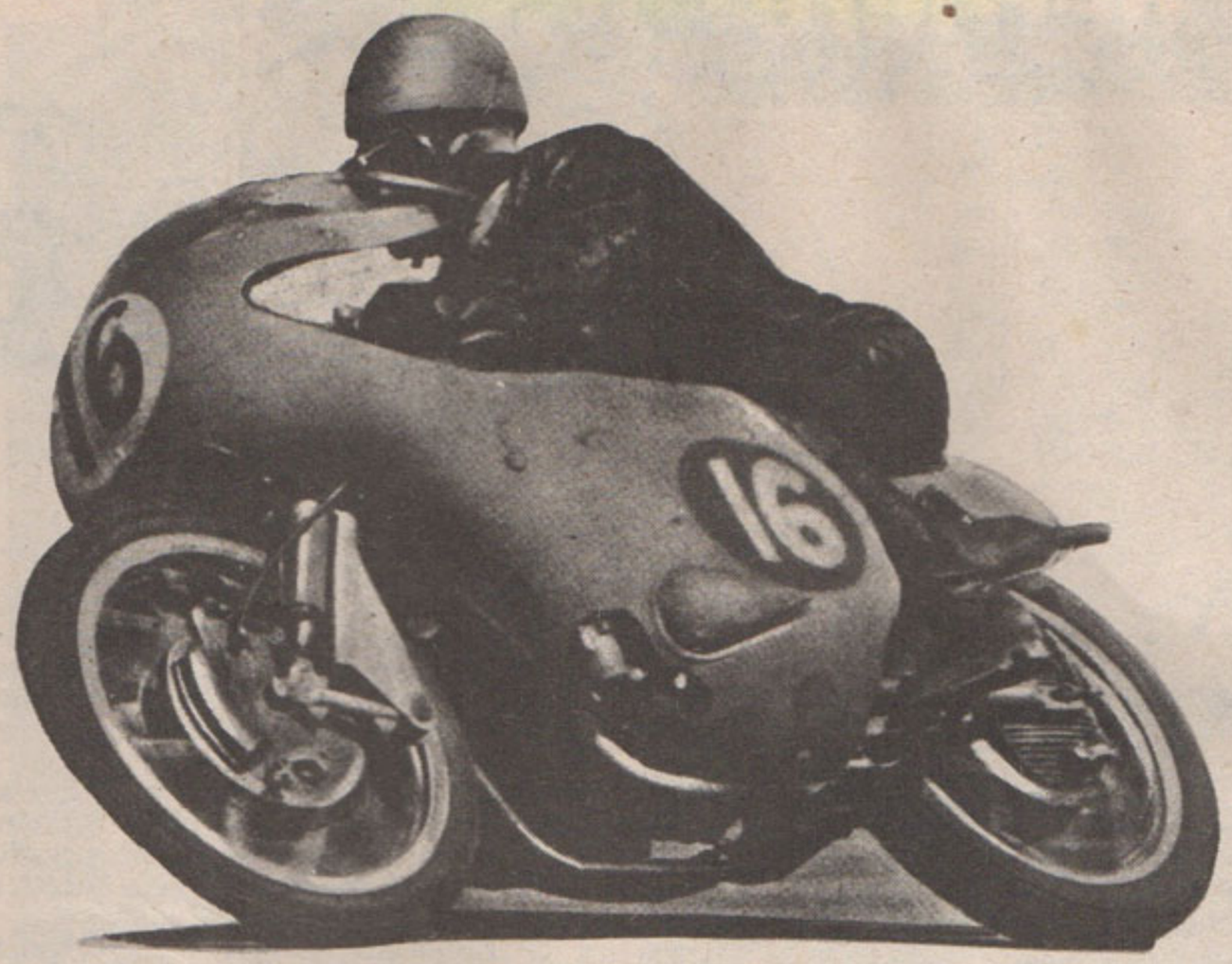
Cette course confirme ce que nous exposions plus haut : que les firmes reviennent en course (trois dans cette épreuve : M.Z., M.V., Benelli) et le Championnat du Monde retrouvera sa raison d'être, sa signification et son intérêt .

La course des 500 cm³ réservée aux machines F 1 fut gagnée par Brown (Norton) qui passa d'abord Duke et prit ensuite la tête lorsque Hocking (Norton) chuta. Dale (B.M.W.) s'avéra le plus rapide au tour.

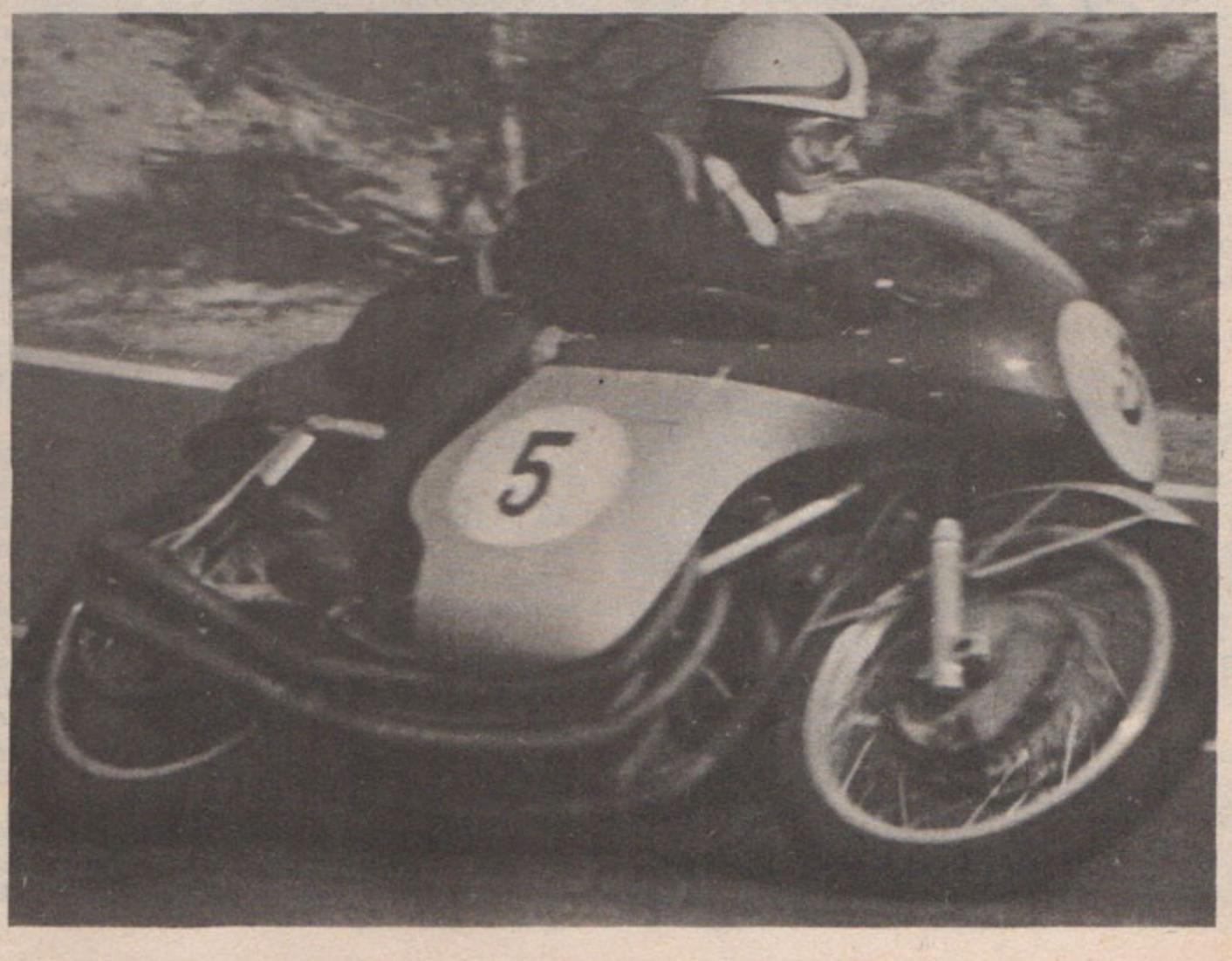
Après ces six G.P. et alors qu'il ne reste plus que l'Ulster et le G.P. des Nations, tous les titres sont acquis; Surtees en 350 cm³ et 500 cm³, Schneider et B.M.W. en side-car, M.V. pour les quatre catégories solo. Ubbiali pour les 125 cm³et 250cm³.

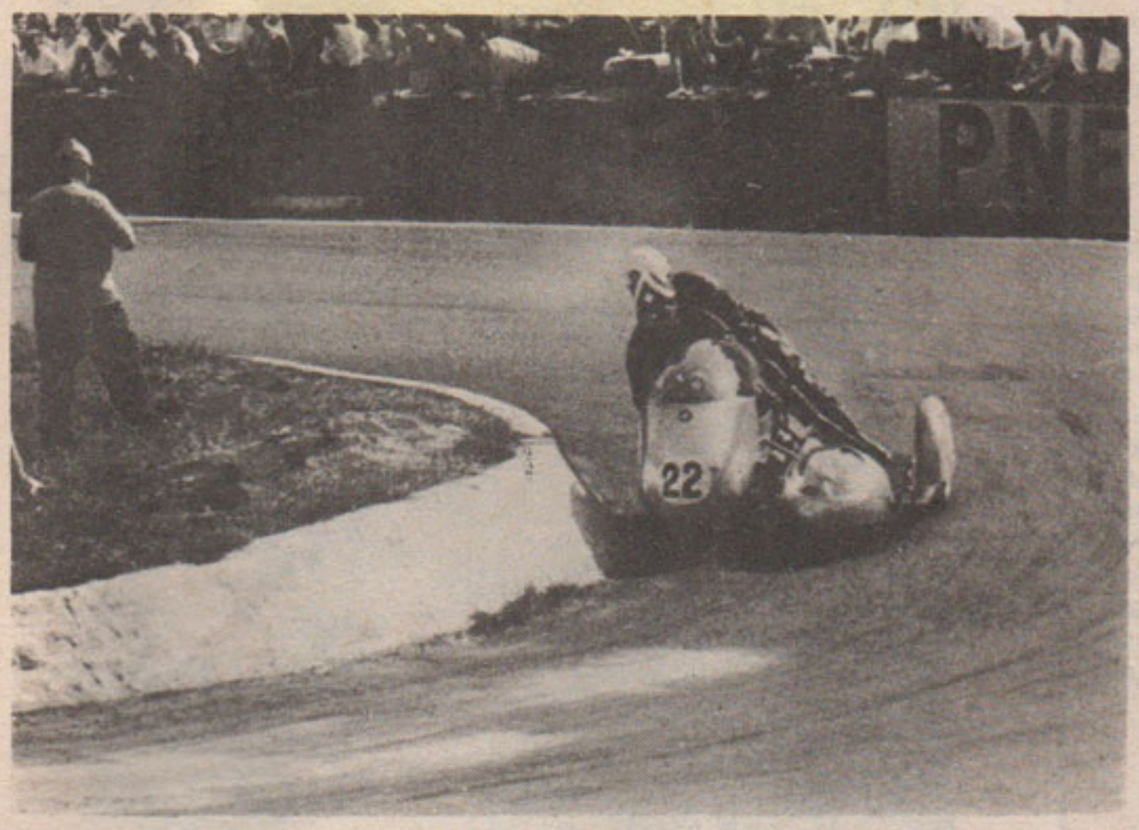
Depuis notre dernier classement établi après le G.P. de Belgique peu de changements sont intervenus. En 350 cm³ Hartle rétabli a repris le guidon de sa M.V. et avec aisance a reconquis sa deuxième place devant Hocking. En 250 cm³, il n'a suffi que d'une seule course sur une M.Z. d'usine pour que Hocking prenne la troisième place au classement général. Dommage que M.Z. ait contacté tardivement le jeune Rhodésien, car nous aurions pu avoir un Championnat plus attrayant dans cette catégorie. Ce qui ne veut pas dire que la M.V. aurait été obligatoirement dépossédée de son titre. Certainement pas, car les circuits rapides prédominent en nombre sur les sinueux dans ce Championnat.

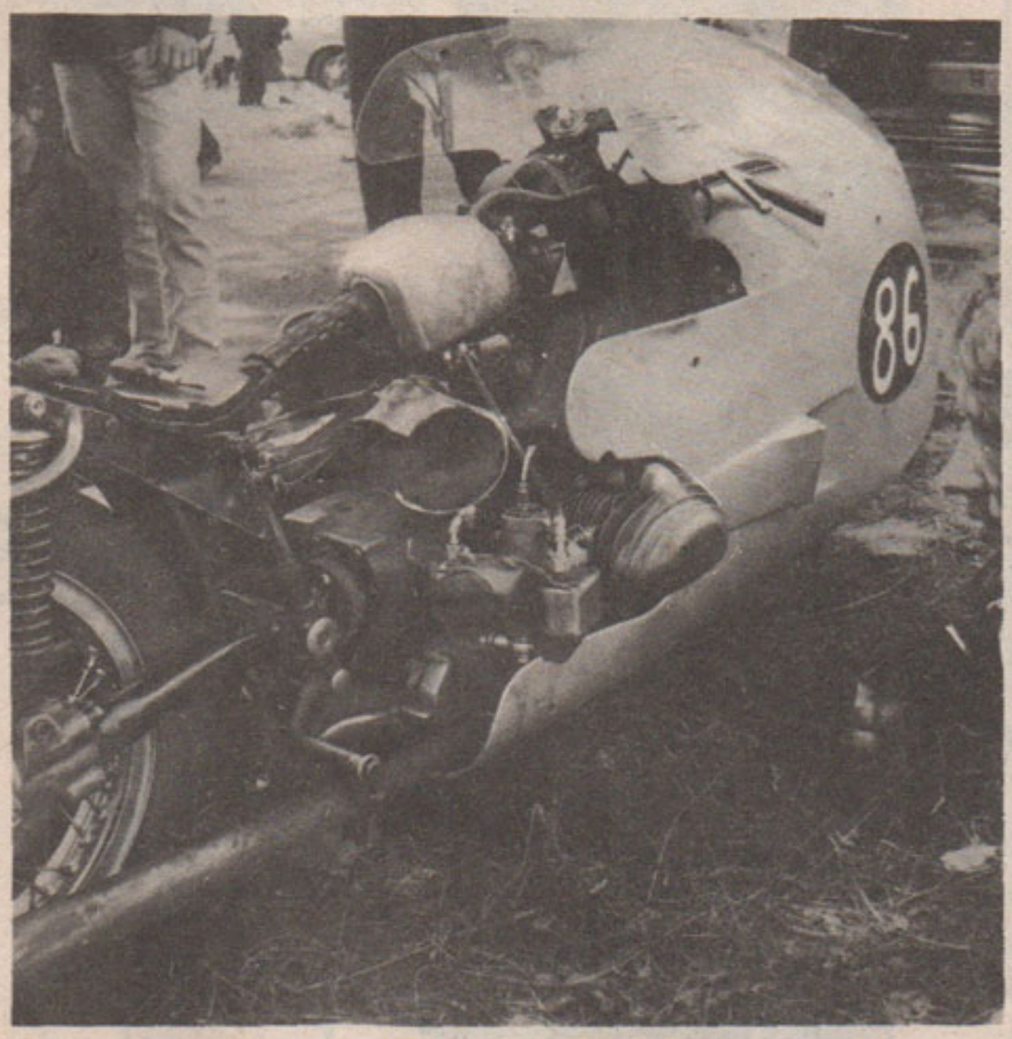
Ne vous étonnez pas de voir Schneider et Camathias à égalité de points à notre tableau. Il ne s'agit pas d'une erreur. Pour le classement final, seuls sont retenus les points gagnés dans un nombre déterminé de courses. « Ce nombre est calculé comme suit : Si le nombre total des courses est un nombre impair, ajouter un et diviser le résultat par deux si c'est un nombre pair, diviser par deux et ajouter un »; dixit l'Annexe M du Code Sportif international de la F.I.M. Donc pour les sidecars (cinq courses) trois classements sont retenus. Mais l'annexe M ajoute : « Dans le cas d'un résultat ex-aequo basé sur le nombre déterminé de courses l'on comptera une ou plusieurs courses supplémentaires selon le cas »;



Ci-dessus, Gary Hocking a fait des débuts fort prometteurs en petites cylindrées avec les MZ d'usine. Bilan : deux G.P., deux victoires ! Ci-contre : John Hartle, rétabli, a repris sa place au sein de l'écurie MV tandis que Venturi, ci-dessous, fournit des prestations intermittentes.







Deux champions, deux styles. En haut, Camathias - Cecco virent à la corde, l'attelage étant légèrement en survirage. En bas, Schneider-Strauss passent à l'extérieur côté sidecar dans un style coulé qui contraste avec celui de l'équipage suisse. Au milieu, la transformation du side de Camathias dont il est fait mention dans l'article.

Schneider possède un quatrième résultat qui le sacre champion du Monde pour la deuxième fois consécutive. Camathias avait pourtant tout mis en œuvre pour s'emparer du titre mondial qui lui échappe à cause d'une boîte de vitesses bloquée (Clermont-Ferrand) et d'un pneu déchappé (Francorchamps).

Dans ces deux courses, il dut jeter le gant alors qu'il était nettement en tête; la mécanique est parfois trop sévère, le sport mécanique est ingrat car Camathias était certainement le seul sidecariste a avoir tant travaillé son attelage. Son carénage est probablement le plus aérodynamique que l'on ait vu cette année sur les sidecars; il nous faudrait les résultats d'un test en soufflerie pour être affirmatif. Afin de ne pas ravitailler au T.T., Camathias transforma le système d'alimentation de la Renn Sport. Le réservoir classique de 23 l fut supprimé et remplacé par un autre minuscule de quelques litres. Un réservoir de 30 l de forme allongée fut disposé longitudinalement sur le bord côté moto du plateau du sidecar. Une pompe électrique SU fixée au cadre et alimentée par une batterie placée dans le nez du sidecar monte le carburant du réservoir principal au réservoir secondaire de la moto qui a pour rôle d'alimenter par gravité les deux carburateurs. Ne pas ravitailler au T.T. n'est pas le seul attrait de cette modification, sinon Camathias aurait, après l'épreuve anglaise, reconverti sa machine, supprimant un risque de pannes : la batterie et la pompe.

Le poids du réservoir plein transposé plus bas abaisse le centre de gravité de l'attelage, procurant certainement une meilleure tenue de route. Ce poids transposé sur le plateau et très proche du milieu de la voie tend à procurer une meilleure répartition des masses de l'ensemble qui pour un sidecar est asymétrique, d'où le rôle du passager en virage

Enfin moins gêné par le volumineux réservoir d'origine Camathias put se mettre plus en limande derrière son carénage et abaisser la hauteur du pare-brise. Il est donc certain que cette transformation procura au sidecar du pilote suisse une meilleure tenue de route, une meilleure aptitude en virage côté panier et un gain de vitesse. Il est dommage que ses efforts ne furent pas couronnés du titre qu'il convoite tant mais ses nombreux succès attestent de sa grande classe de pilote et de son talent de mécanicien. Encore à Oulton Park il s'impose dans la course du Championnat d'Angleterre où le Français Duhem se classe septième.

Depuis le circuit international d'Obernai, l'activité en France est réduite à sa plus simple expression. La seule course, si on peut la considérer comme telle, qui nous fut offerte depuis l'épreuve alsacienne fut la course sur le vélodrome des Sables-d'Olonne ou le sympathique J.-P. Bayle fit une chute grave. Le pilote bordelais est maintenant hors de danger, mais cette affaire qui fera parler d'elle n'est pas close. Pour l'intant ce dramatique accident rappelle les conséquences fâcheuses qui peuvent survenir à ceux qui sont mêlés à une épreuve non autorisée par la F.F.M. Morel, Maubert et De Polo qui chutèrent à Obernai sont sortis de l'hôpital de Strasbourg. De Polo n'est toutefois pas rétabli. A ces quatre sympathiques coureurs, nous adressons nos vœux de prompt rétablissement.

Avec les circuits d'Avignon et de Cadours cette saison aura toutefois un prolongement que nous n'osions plus espérer. Le circuit national d'Avignon se diputera le 27 sep-

compte-tours derrière le

tembre et comportera une épreuve pour les 250 cm³ course, une pour les 175 cm³ course, une pour les 500 cm³ sport et une pour les sidecars course et sport.

A l'épreuve automobile de Cadours sera incorporée une course en deux manches pour sidecars catégorie internationale. Chaque manche comportera quinze tours. Cette course sera certainement intéressante mais Rogliardo a déjà le titre en poche. A Francorchamps où il se classa deuxième derrière Schneider il a démontré qu'il était un des rares pilotes français à posséder une véritable classe internationale. La prestation de Rogliardo au G.P. de Belgique fut sensationnelle et si avant tout elle fut une satisfaction pour le sidecariste lyonnais elle en fut une autre pour les motocyclistes français qui se rendirent à Francorchamps. C'est sur cette note encourageante que nous vous donnons rendez-vous dans un mois derrière le compte-tours.

RÉSULTATS DU GRAND PRIX DE SUÈDE

125 cm³. — 1er Provini (M.V.), moyenne 132,7 km/h; 2e Ubbiali (M.V.); 3e Musiol (M.Z.); 4e Hailwood (Ducati); 5e Kavanagh (Ducati), à 1 tour; 6e Svensson (Ducati), à 1 tour.

Meilleur tour par Ubbiali : 136,2 km/h.

250 cm³. — 1er Hocking (M.Z.), moyenne 139,9 km/g; 2e Ubbiali (M.V.); 3e Duke (Benelli); 4e Degner (M.Z.); 5e Hailwood (Mondial); 6e Dale (Benelli), à 1 tour; 7e Lohmann (Adler), à 2 tours.

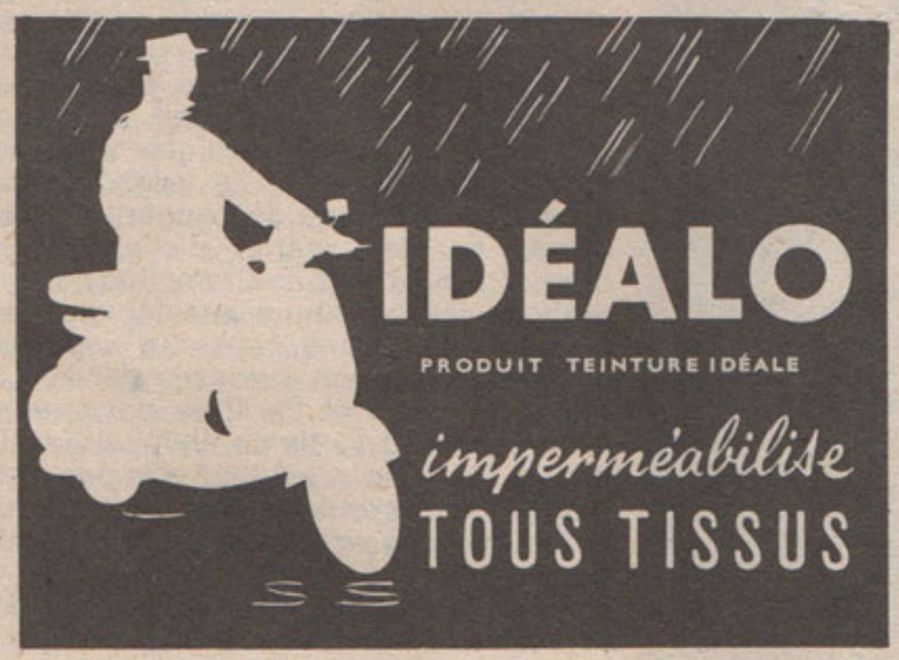
Meilleur tour par Hocking : 141,4 km/h.

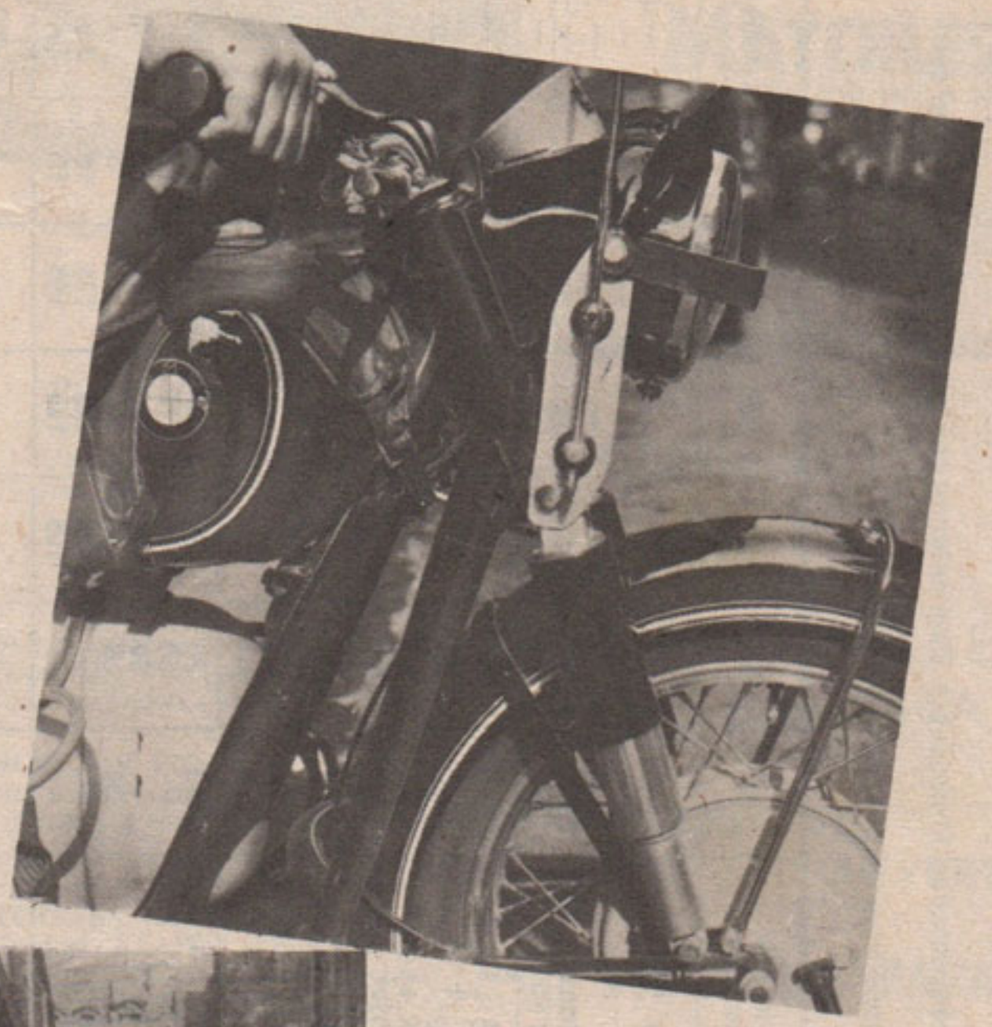
350 cm³. — 1er Surtees (M.V.), moyenne 132,7 km/h; 2e Hartle (M.V.); 3e Brown (Norton); 4e Dale (A.J.S.); 5e Hailwood (A.J.S.); 6e Redman (Norton), à 1 tour; 7e Richter (A.J.S.), à 1 tour.

Meilleur tour par Surtees : 150,1 km/h.

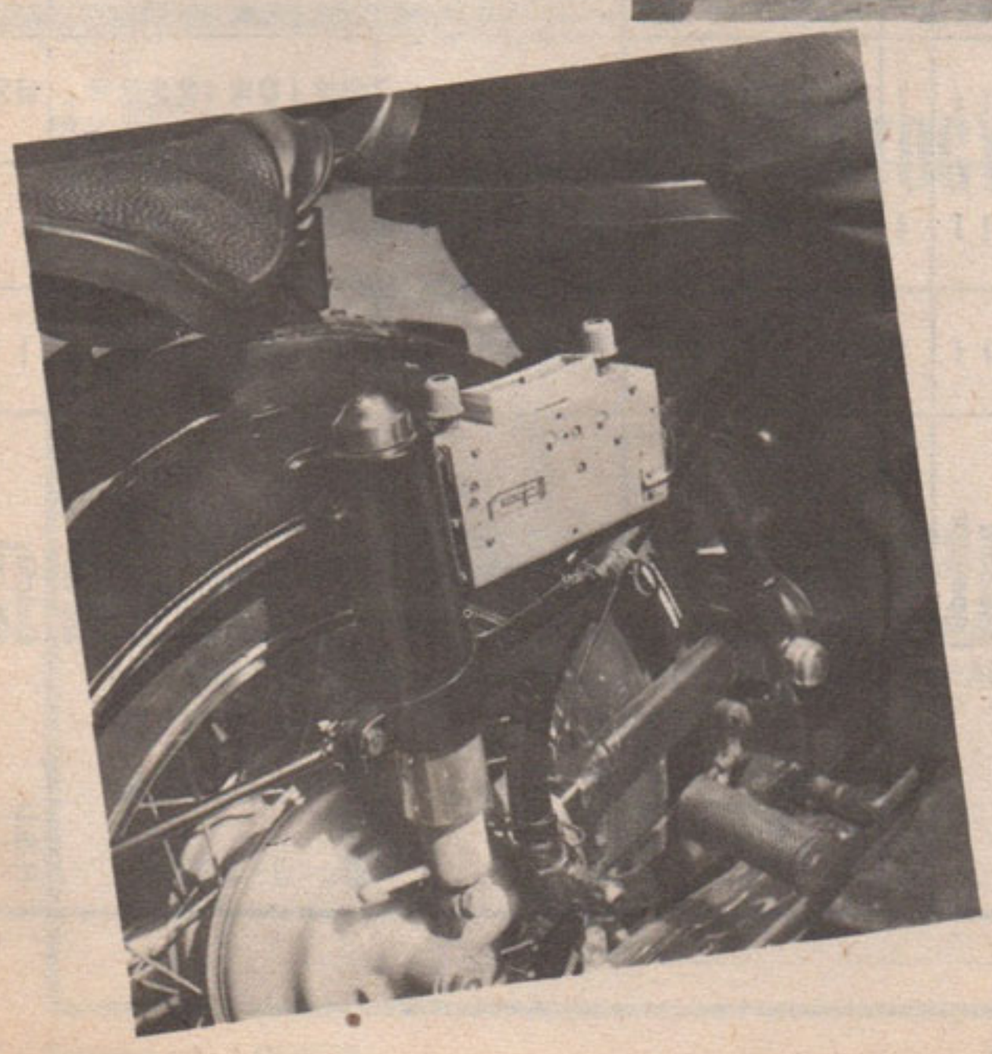
500 cm³ Formule 1. — 1er Brown (Norton), moy. 145,9 km/h; 2e Dale (B.M.W.); 3e Kavanagh (Norton); 4e Hailwood (Matchless); 5e Redman (Norton); 6e Nygren (Matchless,) à 1 tour; 7e Ferbrache (Matchless), à 1 tour.

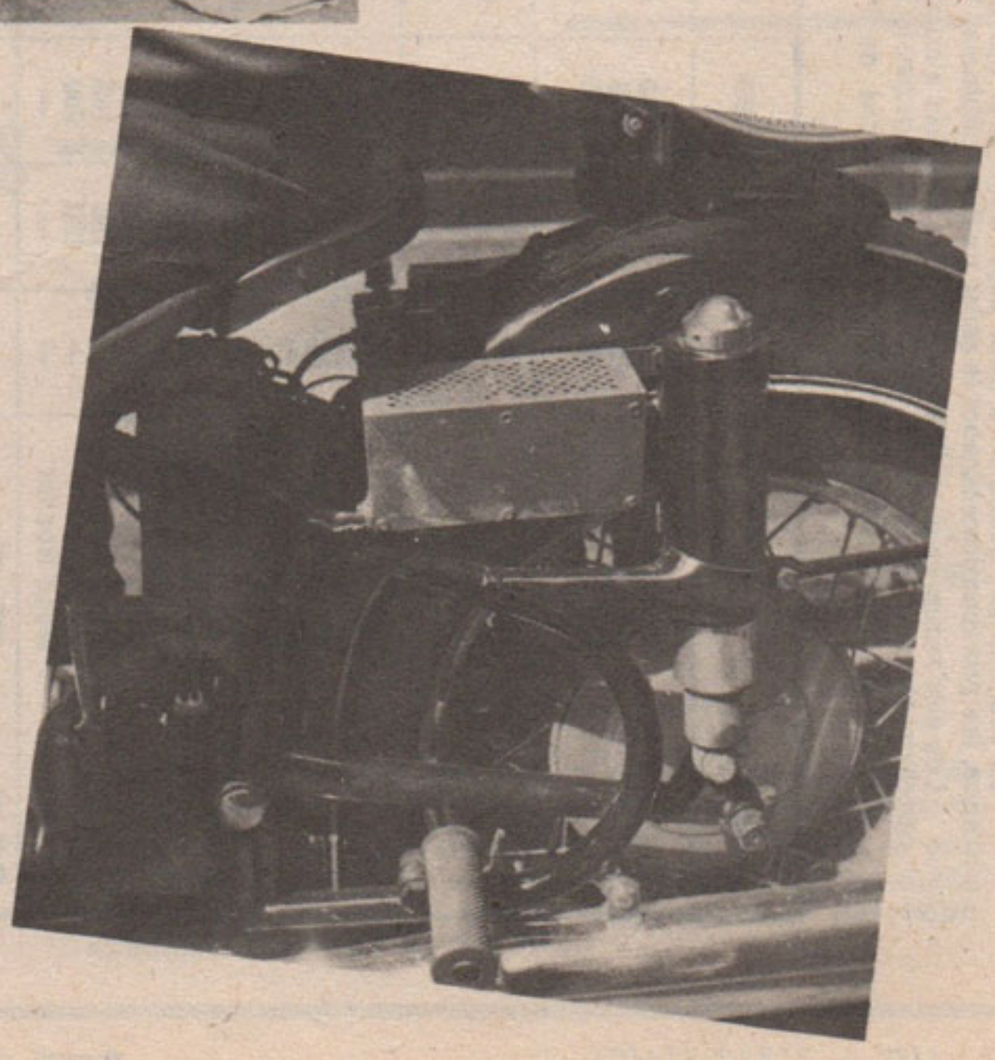
Meilleur tour par Dale : 148,8 km/h.





La Société Moto-Presse, qui groupe les porteurs de journaux parisiens, a fait équiper quelques machines de postes radio pour faciliter les communications durant le déroulement des épreuves sportives de longue haleine tel le Tour de France. Sur nos documents on peut voir une B.M.W. de la Société équipée d'un appareil Philips. Remarquez la facilité avec laquelle les différents accessoires ont trouvé place sur la machine.





MOTOCYCLES et Scooters

LE MARCHÉ DE L'OCCASION

SEPTEMBRE 1959

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.

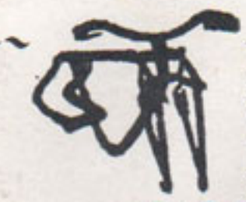
Les prix indiqués en **milliers de francs actuels** s'appliquent à des machines en parfait état mécanique et de présentation impeccable. Bien entendu ces prix ne constituent que des approximations qui, en aucun cas, ne peuvent engager la responsabilité de **Motocycles.**

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
A.J.S.	16 MS	120	135	150	175	195	225	250
	G 80S	125	145	155	180	205	230	250
	G 9	145	185	210	245	270	305	330
	G 11	—	—	—	260	290	325	350
ARIEL	350 cm³	80	90	100	120	140	160	185
	500 mono	85	95	100	110	125	140	165
	500 twin	110	135	165	185	205	245	255
	650 twin	—	165	180	200	240	280	305
B.M.W.	250 cm³	120	160	200	215	240	270	310
	500 cm³	170	210	300	335	370	400	440
	600 normale	160	200	290	225	360	400	440
	R 68	—	270	310	—	—	—	—
	R 69	—	—	—	415	430	470	540
B.S.A.	250 cm³	60	70	90	110	140	180	240
	350 cm³	95	105	120	130	150	170	230
	500 monocyl.	100	110	120	120	135	150	240
	A 7	120	150	180	190	210	250	310
	Startwin	125	155	185	195	215	255	375
	Golden	—	180	200	210	250	290	380
	Road Rocket	—	—	—	240	280	320	—
D·K.W.	125 cm³	—	—	—	—	—	—	—
	250 cm³	—	—	—	—	—	—	—
	350 cm³	—	145	160	180	185	250	—
HOREX	Regina	—	140	160	—	—	—	—
	Resident	—	—	—	220	270	290	340
	Imperator	—	—	—	300	330	350	380
I.F.A.	350 cm³	—	—	—	80	100	125	—
JAWA	250 cm³	50	65	85	115	130	150	340
	350 cm³	60	85	115	145	160	180	380
LAMBRETTA	125 LD	35	50	65	75	85	115	125
	150 LD	—	—	85	195	100	120	120
	Fourgon bâché	—	60	80	90	110	130	160
	Fourgon tôlé	—	70	95	110	130	150	180
MANURHIN	75 cm³	—	—	—	40	55	65	75
MATCHLESS	G 3 LS	110	125	140	160	185	215	240
	G 80 S	115	135	145	170	195	230	240
	G 9	135	175	205	235	260	295	320
	G 11	—	—	—	250	280	315	350
	G 3 CS (350 cross)	—	—	—	160	210	245	260
	G 80 GS (500 cross)	—	—	—	180	240	275	310
MOTOBÉCANE	AV 32 S	7	10	12	15	18	22	25
	AV 51	10	14	16	20	25	28	32
	AV 78	—	—	—	25	30	35	42
	D 45	30	40	45	55	60	65	70
	Moby.	—	30	35	45	50	—	—
	Montagne	—	—	—	—	60	75	85
	Z 46	—	35	50	65	70	80	85
	Z 54	—	—	55	70	75	80	90
	Z 2 C	40	50	60	70	90	105	110
	Z 23 C	50	60	70	75	95	105	120
	350 cm³	—	—	—	85	105	105	120
N.S.U.	Quickly	—	—	25	30	35	45	50
	125 cm³	—	—	90	100	130	140	150
	250 cm³	70	100	145	195	245	245	255

MARQUES	cylindrée ou type	1953	1954	1955	1956	1957	1958	1959
NORTON	16 H	—	—	—	—	—	—	—
	88	—	—	—	—	—	—	—
	99	—	—	—	—	—	—	—
	Daytona	—	—	—	—	—	—	—
	Inter 30	—	—	—	—	—	—	—
PEUGEOT	Bima	7	9	10	13	17	19	22
	BB 1 L	—	—	—	—	25	27	32
	BB 2	—	—	—	—	—	—	35
	BB 2 sport	—	—	—	—	—	—	45
	Scooter	—	—	—	50	60	70	80
	125 St⁴	27	32	41	45	54	72	82
	125 select.	32	36	45	58	69	72	82
	175 cm³	—	40	50	55	70	85	95
	250 cm³	—	—	—	—	90	105	115
	TN	—	—	—	—	65	80	110
PUCH	125	40	70	90	110	125	135	150
	175 SV	—	60	105	115	135	150	170
	175 SVS	—	60	110	120	140	160	170
	250 T.F.	35	50	—	—	—	—	—
	250 SG	—	—	105	125	175	160	180
	250 S.G.S.	—	—	105	125	150	160	165
ROYAL-ENFIELD	Crusader	—	—	185	200	225	250	290
	Crusader sport	—	—	190	210	225	250	295
	Bullet 350	—	—	190	210	225	290	305
	Bullet 500	—	—	215	235	260	285	315
	Bullet cross 350	—	—	225	240	260	290	320
	Bullet cross 500	—	—	220	240	260	295	325
	Twin 500	—	—	240	270	280	310	325
	Minor 500	—	—	—	260	290	320	335
	Météor	—	—	—	265	295	325	350
	Super Météor	—	—	—	265	300	330	355
	Constellation	—	—	—	—	—	355	385
RUMI	Formichino	—	—	90	100	115	135	145
	Form. sport	—	—	—	—	—	—	160
	Junior	—	—	—	—	—	—	—
SIMSON (Anc. AWO)	250 cm³	—	—	—	85	110	120	140
TERROT	Terromatic « ville »	—	—	—	12	18	22	25
	« luxe »	—	—	—	18	26	28	32
	ETM	—	35	45	50	55	—	—
	ETD	—	40	50	55	65	—	—
	ETDS	—	—	55	60	70	—	—
	EDV	—	—	—	—	75	—	—
	EDL	—	—	—	—	80	—	—
	Tenace	—	—	—	—	—	100	115
	Fleuron	—	—	—	—	—	115	125
	Tournoi	—	—	—	—	—	135	150
	350 cm³	35	50	55	—	—	—	—
	500 cm³	55	65	75	85	—	—	—
TRIUMPH	Speed twin	—	—	—	—	—	—	—
	T 100	—	—	—	—	—	—	—
	Thunderbird	—	—	—	—	—	—	—
	T 110	—	—	—	—	—	—	—
VELOSOLEX		7	9	11	15	19	23	25
VESPA	125	30	40	55	65	85	95	120
	150 GL	—	—	80	90	110	110	130

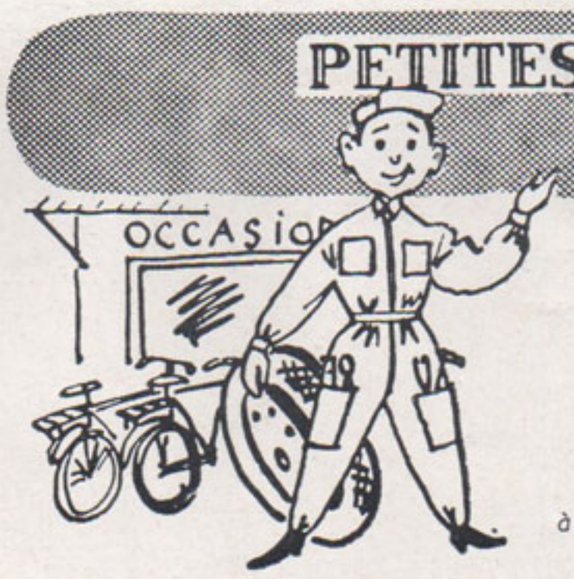
Tous droits d'adaptation réservés.



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.



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.

A vendre **175 Gnome et Rhone** Sport, moteur d'usine refait à neuf, 135 km/h chrono. *Mme VOGEL 4 rue, Sainte-Beuve, PARIS (6e).*

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 liquide. 47 *bis, av. de Clichy* (17e). (*fond passage côté cinéma, accès et parking dans la cour.*) *LAB* 44-65.

Spécial. **Motos anglaises.** Réparation, mise au point de ttes marques. *Ets MAZAYER*, 66, *rue Nationale, PARIS* (13e) *Tél. POR.* 93-65.

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* (15e). Tél. *LEC* 60-53

Vends cause serv. milit. **150 VESPA 56.** Excel. état. Poss. crédit. Prix int. *BUGOT*, 133, *rue Didot, Paris* (14e).

NORTON 600, 1956. 18 000 à vendre cause dble emploi. Bon prix. *MILLION (Julien)*, 3 *route de Challes, BARBERAZ (Savoie).*

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.

Vends **ZUNDAPP KS 601** noir 54. 44 000 km, ét. impec., 250, avec ou sans side **STEIB** avec capote 50 ou échangerais side type S 350 contre TR 500 même marque ou échangerais attelage contre cabriolet. *LE GUEN*, 7, *cité Fauche DREUX.*

F.N. 175 Spéciale Trial-Cross équ. ville *HEUQUEVILLE*, 81, *rue Saint-Maur, PARIS* (11e).

ALCYON 3 CV neuve 1959, garantie 6 mois, Valeur 200. Vend. 120. Crédit 15 mois. 1er versement au gré du client : 17, *rue Pajol* (18e).

500 NORTON MANX, sup. car., nb modif., tr. rap., 175 M.V., db arb., compet. client, transformable 203-125-3 cul., 3 pist., 3 cyl., ét. neuf. *VALENTIN*, 6, *rue Lamartine, LYON (Rhone).*

Part. vds c. départ **ZUNDAPP KS 601** 1958 FTw 600cc 15000 km. *LARGILLIER à Route de Marseille, MONTÉLIMAR (Drôme).*

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* (17e). (*ETO* 08-66)
Catalogue détaillé 50 fr timb.

ATTENTION !

La Pêche et les Poissons

La plus importante et la plus complète de toutes les publications de pêche.

★

PARAIT TOUS LES MOIS
Le numéro. 50 F

En vente chez tous les marchands de journaux

Chasseurs !!

LA REVUE NATIONALE DE LA CHASSE

N° SPÉCIAL D'OUVERTURE

VIENT DE PARAITRE

en vente chez tous les dépositaires de journaux.
Le numéro.... **150 F**

En écrivant à nos annonceurs recommandez-vous de

MOTOCYCLES *et* SCOOTERS

Bulletin d'abonnement à MOTOCYCLES

14, rue Brunel, PARIS-17e

12 NUMÉROS PAR AN

UN AN.. .. .. **750 fr.**

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

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

NOM : .....

ADRESSE : .....

.....

Belgique : S.A.P.P.E.L., 20, rue des Comédiens, Bruxelles C.C.P. 3-86 - 1 an ... Fr. **100**

Suisse : M. LANG, 145, Gundeldingerstrasse, Bâle C.C.P. V. 10.442 - 1 an .. Fr. **10**

Tous autres pays : C.C.P. Paris 2.834.83, Fr. **950**
Changement d'adresse..... Fr. **60**

●

L'abonnement partira du numéro .....

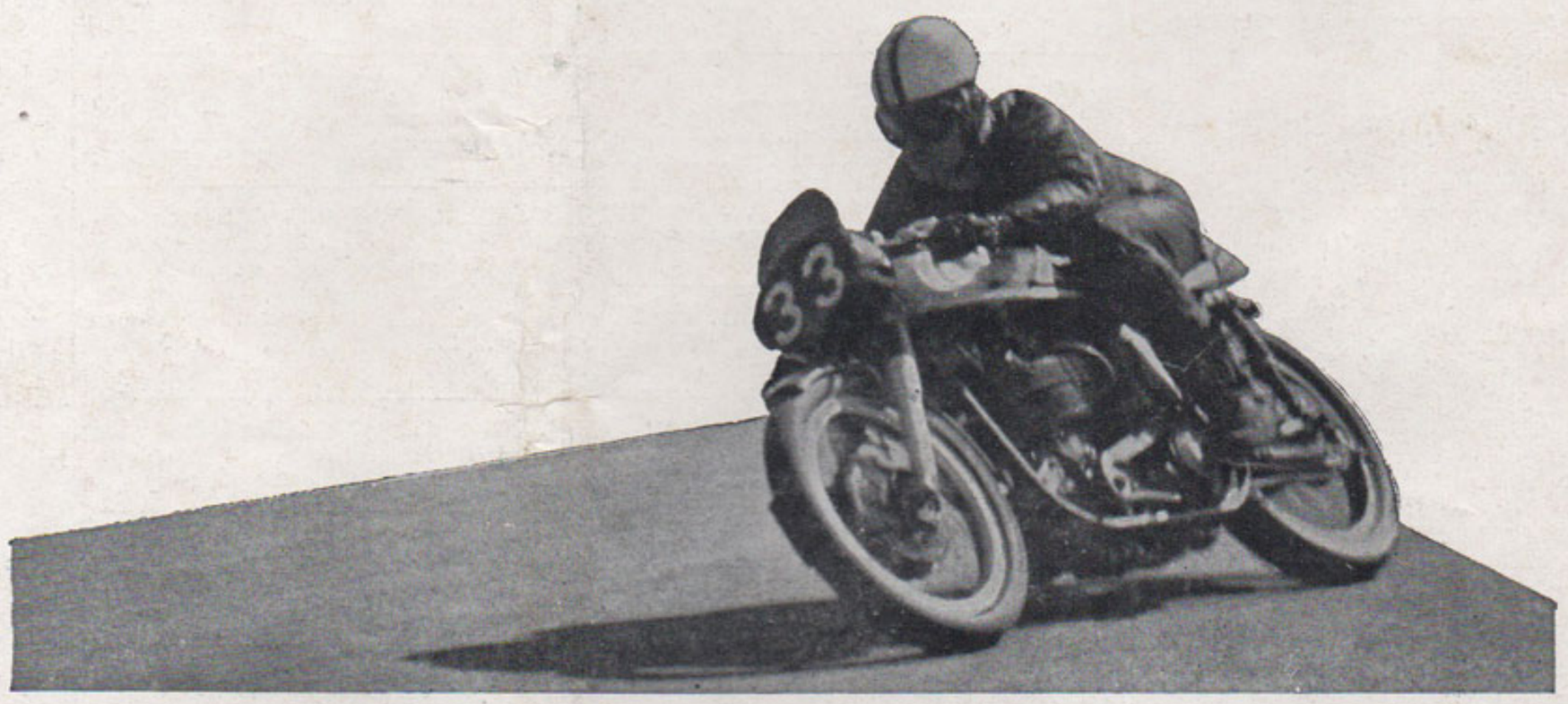
L'abonnement donne droit à une insertion de 6 lignes de petites annonces, à utiliser pendant la durée de l'abonnement.

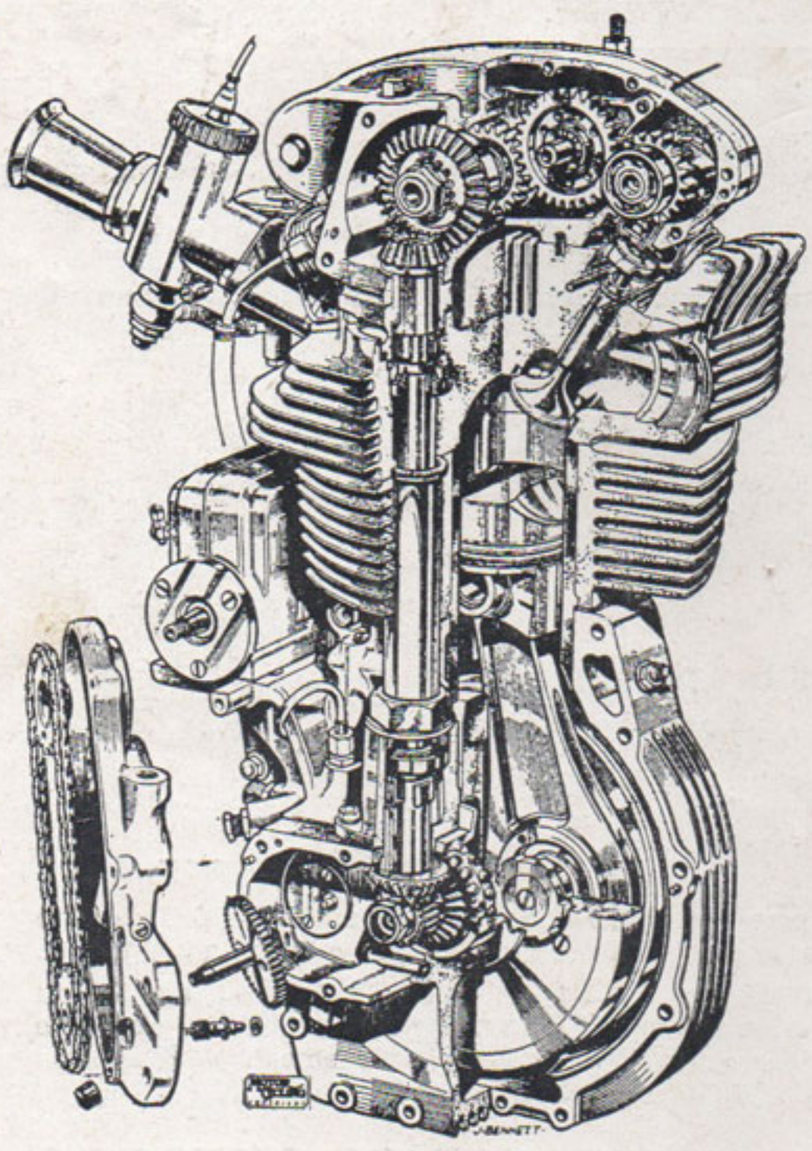
« Au cas où, par décision ministérielle ou syndicale, le prix du présent abonnement subirait une modification, sa durée s'en trouverait modifiée proportionnellement. » **(Décision syndicale du 19 novembre 1945.)**

Le Directeur : J. LEGRAS. Imprimé en France. CHAIX-PARIS. — 2215-J 52-8-59.

TOURISME...

SPORT...





Technique...

MOTOCYCLES et Scooters

LA PLUS IMPORTANTE REVUE MENSUELLE DU 2 ROUES