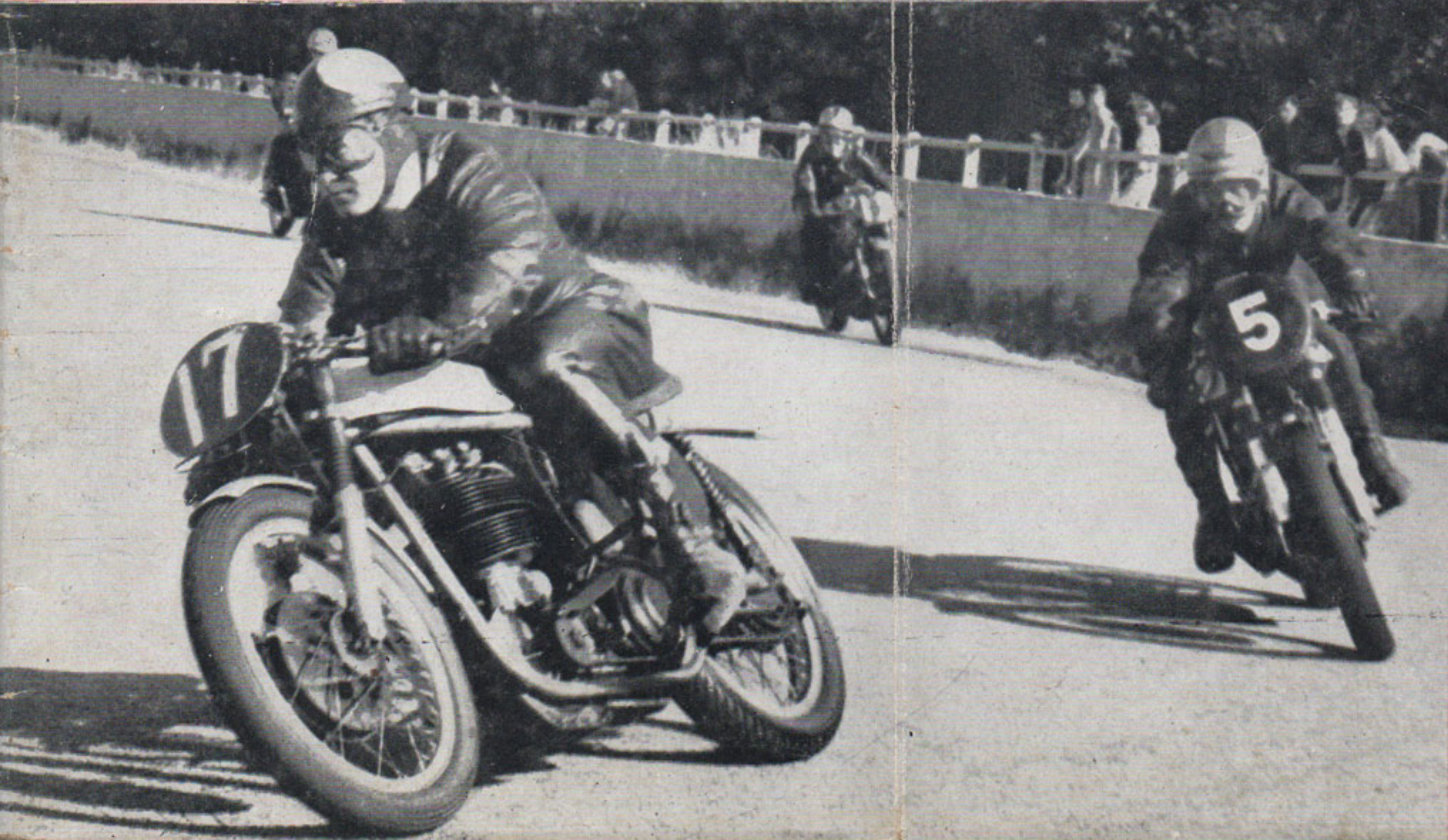
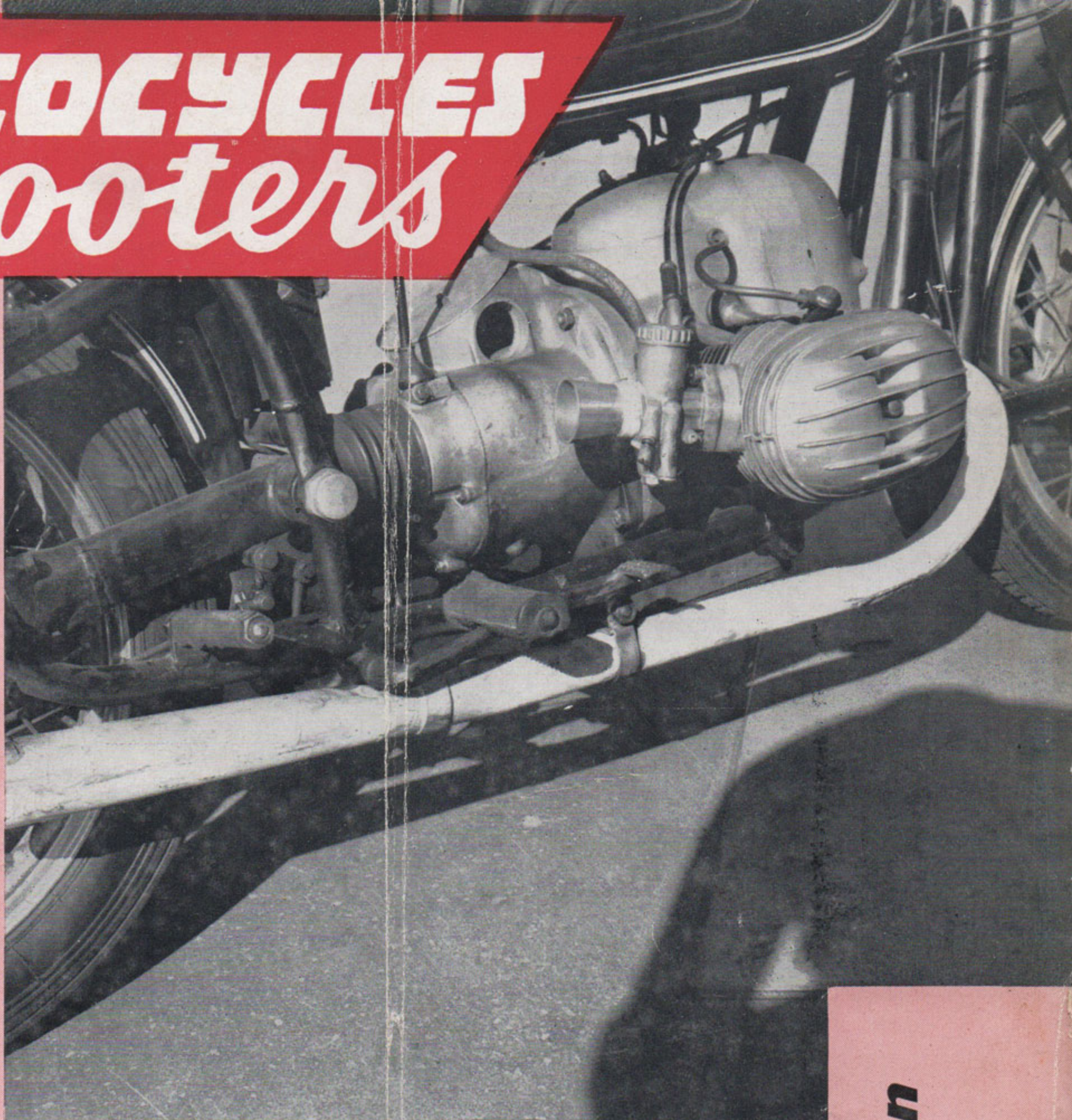


MOTOCYCLES et Scooters

N° 214 - NOVEMBRE 1959
REVUE MENSUELLE
DIR. : MAX ENDERS
ADP : M. LEGRAS
14, RUE BRUNEL - PARIS
13^e ANNÉE

**Essai de la
500 B.M.W.-r.-50
Sport**



Coupes du Salon

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.
- 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 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 ».
- 212 Moped Puch M.S. 50 et V.S. 50.
Peripoli « Giuletta G.S.S. ».

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 ENGIN **2 ROUES**

34^e ÉPREUVE des SIX JOURS INTERNATIONAUX 1959

JAWA-CZ

de nouveau victorieuse !



JAWA-CZ

remporte de nouveau
TOUS LES PRIX
aux **SIX JOURS**

TOUS LES COUREURS TCHÉCOSLOVAQUES SUR LES

JAWA-CZ

ont fini, en gagnant :

- LE TROPHÉE INTERNATIONAL
- LE VASE D'ARGENT
- LE PRIX des ÉQUIPES de CLUB
- LE PRIX des ÉQUIPES des USINES



La machine victorieuse !

IMPORTATEUR pour la FRANCE **Éts Jacques POCH** 127, avenue de Neuilly
NEUILLY-S-SEINE - MAI 61-70

Salon Permanent

HOREX

TOUS LES MODELES 1959

DISPONIBLES EXPOSES

Accessoires
BMW
REPARATIONS



MOTO-BASTILLE
RÉMI DANVIGNES
6 Bd RICHARD LENOIR
PARIS

Pièces
détachées
origine
EXPEDITION

A votre disposition pour
tous renseignements

BSA CREDIT 15 MOIS **BSA**
même avec reprise



Chaque semaine dans
Reflets de Paris - Votre MODE

- La Haute Couture et le Prêt à Porter
- Des Tricots inédits
- 40 à 50 Modèles inédits
- La Décoration et l'Ameublement
- 1 Patron-Prime; 3 Patrons gratuits
- Des Romans; des Nouvelles
- 1 Patron dessiné
- Des Conseils pratiques
- en grandeur d'exécution
- La Page des Enfants, etc..., etc...

LE JOURNAL COMPLET pour toute la Famille **Prix: 60 Frs**

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



A. ROBERT
72-74, AV. DU MAINE
PARIS-XIV^e

TÉL. : DANTON 67-24
CH. P. PARIS 676-154
R. C. SEINE 820-384

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

La Pêche et les poissons

LA PLUS IMPORTANTE REVUE
DE PÊCHE INDÉPENDANTE
paraît tous les mois

50f

Abonnement 1 an, numéro spécial
d'ouverture compris. 550 F

14, RUE BRUNEL, 14 - PARIS-17^e

AGENCES OFFICIELLES



MOPED



VENTE A CRÉDIT
RÉPARATIONS
PIÈCES D'ORIGINE

R. KIÉNÉ

73, Quai du Point-du-Jour, 73
BILLANCOURT - MOL 64-02



ALCYON



Norton

Koehler & Escoffier

MOTOCYCLES

MATCH NUL

Fin septembre, sous l'impulsion de son importateur, un cyclomoteur Puch prenait le départ pour un Tour de France en une semaine, et le bouclait dans les délais prévus. Bravo ! Mais, début octobre, et comme par riposte, deux cyclomoteurs Lavalette entreprenaient, eux aussi, un Tour de France en une semaine et l'accomplissaient également sans histoire. Encore bravo !

Que résulte-t-il de cette confrontation ? Match nul, un but partout ! Mais la réussite du second amoindrit sensiblement l'effet de surprise et la portée de la première démonstration.

En fait, la France, berceau du cyclomoteur, n'a, pour la résistance, l'endurance, la maniabilité, pas grand-chose à apprendre des autres ; en tête dans cette cylindrée, de l'industrie mondiale (avec, à elle seule, plus de 50 % de la production globale), disposant d'un parc de 5 millions de cyclomoteurs circulant journellement, offrant à la clientèle une variété de modèles sans équivalence nulle part, avec une exportation s'étendant de plus en plus à tous les pays des deux continents, sa suprématie est évidente.

Nous ne sommes cependant pas chauvins au point de dédaigner l'incontestable valeur des diverses marques étrangères représentées en France ; nous avons eu l'occasion de souligner ici leurs qualités mécaniques, leur fini dans les détails et la présentation. Mais, dans l'ensemble, elles ne correspondent ni aux aspirations ni aux moyens des classes laborieuses qui forment la presque totalité de ces 5 millions d'adeptes ; or ce sont eux que nos constructeurs se sont attachés à satisfaire en conciliant sécurité, longévité et prix, mais il est tout à fait plausible qu'une minorité éclectique et pour qui ce prix n'a qu'une importance secondaire, s'oriente vers ces belles petites mécaniques qui d'ailleurs, dans leur pays d'origine, sont d'une classe au-dessus de la série courante et, pas plus que chez nous, à la portée des petites bourses.

Enders Max.

MOTOCYCLES

Echos

OU LE STYLE DÉBRAILLÉ N'EST PAS DE MISE

C'est le titre d'un article publié récemment par notre confrère suisse **Moto-Sport**, organe officiel de la Fédération Motocycliste suisse. Son auteur, Arthur Ott, s'élève contre la tenue débraillée et souvent crasseuse de maints coureurs et de leurs mécaniciens; il considère cette négligence et cette désinvolture comme une faute professionnelle et un inadmissible manque d'égards vis-à-vis des spectateurs.

Nous avons connu, nous aussi, la période des coureurs sales et des motos crasseuses; nous avons aussi mené campagne alors contre ce curieux snobisme du royal-cambouis et nous nous plaignions à reconnaître qu'à l'heure actuelle les coureurs se présentent au public en excellente tenue avec des machines étincelantes, et ça ne peut que contribuer à revaloriser notre sport.

AVENUE DE LA GRANDE-ARMÉE LAMBRETTA CHANGE D'ADRESSE

Lambretta, qui s'était installé dans les locaux d'Automoto, 62, avenue de la Grande-Armée, a traversé l'avenue et repris le magasin ex-Griffon au 55 de la même artère; toutefois, l'atelier de réparation et le Service pièces de rechanges sont maintenus, au 62 (dans la cour).

Quant au magasin, il est repris par Philips, radio, télévision, rasoirs électriques, etc.

EN FIN AOUT

Par suite de la fermeture quasi générale des usines pour les congés annuels, la production d'août est de beaucoup la plus basse de l'année; elle s'est traduite par un chiffre global de 22 689 unités pour l'ensemble du motocycle soit : 21 027 cyclomoteurs, 203 vélomoteurs, 1 411 scooters et 48 motos.

Pour les huit premiers mois de 1959, on atteint le chiffre de 614 180 machines dont : 580 426 cyclomoteurs, 9 085 vélomoteurs, 22 523 scooters et 2 146 motos, ce qui laisse prévoir une production annuelle de plus de 900 000 motocycles.

Ce qui saute aux yeux dans ce tableau, c'est l'écart considérable entre vélomoteurs, et scooters; ces derniers, malgré l'obligation du permis, remontent la pente tandis que le vélomoteur continue à végéter; on pourrait supposer que la clientèle vélomotoriste a évolué vers des 175 cm³. Mais il n'en est rien car ceux-ci n'ont pas augmenté, tant s'en faut, dans la proportion où les autres ont diminué.

CASQUE SOUS CASQUETTE

Voici un entrefilet paru dans un quotidien au début d'octobre.

Une maison française, spécialisée notamment dans la fabrication des casquettes, a acquis la concession d'un brevet permettant de produire des calottes en stratifiés polyester, lesquelles offrent l'avantage d'être légères et bon marché, de pouvoir être introduites à l'intérieur d'une coiffure ordinaire (en particulier d'une casquette) sans que leur présence apparaisse extérieurement.

On obtient ainsi une casquette anti chocs avec calotte amovible qui, en cas d'accident, en limite la gravité, et écarte notamment les risques de commotion cérébrale (des bourrelets intérieurs placés dans la calotte, jouent en quelque sorte le rôle d'amortisseurs).

Cette formule semble intéressante et sa réalisation sera certainement bien accueillie par une foule de motocyclistes. Nous avons prié notre confrère de nous faire connaître le fabricant; nous espérons donc pouvoir donner bientôt toutes précisions sur ce « protecteur invisible ».

ÉCHAPPEMENTS « CÉRAMIQUES »

Au cours de la campagne contre le bruit, on a souvent accusé les motocyclistes d'avoir trafiqué leur silencieux pour augmenter le rendement de leur machine, quitte à les rendre plus bruyantes. Or, dans la plupart des cas, ce sont les silencieux qui se « trafiquent » eux-mêmes, victimes de la corrosion des gaz d'échappement et de la rouille produite par les condensations d'eau. Les autos ne sont pas à l'abri de ces détériorations, mais leurs multicylindres, à l'échappement libre, ne pétaradent pas comme nos monos.

Les Américains commencent à remédier à cette rapide corrosion en protégeant tuyaux et silencieux par un revêtement de céramique synthétique absolument inattaquable.

Chez nous, les Emailleries et Tôleries Réunies préconisent, après études et probants essais, une vitrification des parois ce qui, paraît-il, est un traitement simple et peu coûteux.

LE CINQUANTAIRE DES HUILES CASTROL

En fait, la maison Castrol est centenaire, mais c'est en 1909 qu'a été créé le Département « lubrifiant pour automobiles » qui s'est rapidement imposé sur le marché mondial. Castrol, à ses débuts, et maintenant encore, a été tout particulièrement apprécié des motocyclistes, touristes, sportifs et coureurs.

Pour marquer ce cinquantenaire, Castrol, après tant de types d'« huiles brevetées », lance les « Castrol suractivées » qui protègent les moteurs grâce à leurs propriétés antioxydantes et anticorrosives et qui sont établies en trois nuances :

Castrolite suractivée : SAE 10/W/20 W/20
Castrol XL suractivée : SAE 20 W/30
Castrol XXL suractivée : SAE 40/50.

M. CHARLES BENOIT PRÉSIDENT DIRECTEUR GÉNÉRAL DE MOTOBÉCANE CHEVALIER DE LA LÉGION D'HONNEUR



Le 7 octobre, dans les locaux de Motobécane, Pantin, M. René Lecop, directeur des industries mécaniques et électriques au ministère de l'Industrie et du Commerce, remettait à M. Ch. Benoit les insignes de la Légion d'honneur.

Cette distinction, hautement méritée, récompense les efforts d'un animateur qui, en étroite et constante collaboration avec son associé de la première heure, M. Bardin, a fait de Motobécane, non seulement une grande marque française mais, bien mieux, la première industrie motocycliste mondiale, pour les productions.

Au cours de cette même journée, la presse avait été invitée à visiter la vaste usine Mobyette de Saint-Quentin, dont le personnel qualifié et l'outillage moderne permettent d'atteindre jusqu'à 2 000 cyclomoteurs par jour.

EN BELGIQUE LES 12 HEURES DE CHIEVRES

Sous le patronage du journal belge **Les Sports** et de Motobécane, le Motors-Union Chièvres a fait disputer le 13 septembre ses « 12 heures internationales » avec une participation de 33 coureurs au départ et, parmi les arrivants, 4 seniors seulement, sans pénalisation, dans l'ordre : 1^{er} Collard sur F.N. 49 cm³; 2^e Nies sur 600 B.M.W.; 3^e Heiven et 4^e Deneyer, tous deux sur Puch 250 cm³, qui gagnent une médaille d'or. Comme on le voit, cette épreuve était ouverte à toutes les catégories.

NAISSANCE DE VAP S.A.

A la suite des accords conclus avant les vacances entre les sociétés A.B.G., Alcyon-Lucer et Rhonson, un important regroupement des activités de ces sociétés était à l'étude.

La fusion des sociétés Alcyon-Lucer et Rhonson est actuellement en cours. A la suite de cette fusion, une nouvelle raison sociale « VAP S.A. (Anciens établissements Alcyon-Lucer et Rhonson réunis) », sera retenue. Cette société, filiale d'A.B.G., fabriquera dans les usines d'Hazebroeck et de Lyon une gamme complète de cyclomoteurs et commercialisera la production moteurs d'A.B.G.

M. Bonnefon-Craponne sera appelé à présider cette nouvelle société, M. Georges Degroote en assurant le secrétariat général et M. Caviglioli la direction commerciale.

Signalons également que le siège social sera transféré à Paris, 3, impasse Thoréon où, dès à présent, sont installés tous les services commerciaux.

IL Y A SEDIS ET SELDIS ET IL Y A CHAÎNE ET CHAÎNE

Ces deux marques qui ont à peu près le même nom fabriquent l'une et l'autre des chaînes et, qui plus est, des chaînes de distribution. Elles n'ont cependant rien de commun et ne peuvent prêter à confusion. Les chaînes Sédis équipent certaines de nos grandes marques de motos et sont utilisées pour la distribution de nombreux moteurs de voitures, tandis que Seldis est une chaîne de distribution ou plutôt de transbordement... de marchandises employée entre autres, dans les grands magasins.

DEUX RÉCEPTIONS TERROT-TRIUMPH

En présence du directeur de Triumph, M. Sarrazin, directeur de Terrot, a le 29 septembre, commenté devant la presse, les accords intervenus entre ces deux grandes marques, anglaise et française. Terrot, on le sait, étant désormais l'importateur et l'agent général de Triumph pour la France.

Quelques jours après, le 6 octobre, un cocktail, réunissait, toujours au magasin de la Grande-Armée, diverses personnalités des grandes administrations dont certains services sont équipés de motos Triumph. Outre M. de Saint-Jorre, directeur du cabinet de M. Max Fléchet, on remarquait la présence des directeurs des transports au ministère de l'Intérieur, des services techniques à la Préfecture de police, du secrétariat général à l'Aviation civile et commerciale, de la gendarmerie; également des officiers supérieurs de l'état-major de l'Armée, des services techniques, d'autres encore...

UNE JOURNÉE AVEC



par HERVÉ

Ils roulent comme des fous !... Quel besoin ont-ils d'aller à une pareille vitesse dans les encombrements ? »

Deux motocyclistes de la Préfecture de Police venaient de nous doubler, se faufilant entre les nombreuses voitures qui, cet après-midi de septembre, circulaient dans la rue de Rivoli. Un peu plus loin devant nous, ils dépassèrent un car transportant des touristes, passant l'un à droite, l'autre à gauche du lourd véhicule. Montant bien haut les régimes sur les vitesses intermédiaires, ils disparurent bientôt de notre vue, cachés par les autres véhicules.

« Mais regardez-moi ça, continua l'ami qui m'emmenait dans sa 203, et ça double à droite et ça zigzague. Je me demande

pourquoi on tolère de pareils abus. Evidemment, en cas de coup dur, c'est encore nous qui avons tort ! »

Oui, ça roule sec. Ça c'est un fait. Mais ces gars-là, pensais-je, savent se servir de leurs Triumph. Il serait bien intéressant de connaître en quoi consiste réellement le service qu'ils sont appelés à assurer.

Après tout, pourquoi ne pas aller le leur demander ?

Et voilà comment je suis arrivé un beau jour au siège même des Compagnies Motocyclistes de la Préfecture de Police. Après quelques démarches, jusque dans le cabinet de M. le Préfet, j'obtins enfin l'autorisation de vivre une journée en motard.

— Les compagnies motocyclistes, m'explique un des chefs, sont formées d'éléments recrutés parmi les gardiens de la paix. Pour devenir motard, il est indispensable d'avoir été « bâton blanc » au moins pendant deux ans dans un arrondissement.

» Celui qui se sent la vocation peut demander à passer l'examen. Cet examen n'a pas lieu à date fixe. On convoque lorsque le besoin se fait sentir de renouveler ou d'augmenter les effectifs. C'est dire que certains postulants attendent souvent de longs mois, quelquefois des années, avant de pouvoir tenter leur chance. Et une fois l'examen passé (avec succès, cela s'entend), la nomination n'intervient qu'au bout d'un, deux, trois ou même quatre ans.

— Et tous ceux qui ont été reçus acceptent-ils d'entrer dans les compagnies motocyclistes après avoir attendu aussi longtemps ?

— En général, oui.

— Le traitement est sans doute plus intéressant.

— En aucune manière, un motard touche exactement le même salaire qu'un gardien de la paix, plus une prime d'habillement qui est d'environ 500 francs par mois. Il faut donc être vraiment un « mordu » de la moto pour entrer chez nous. Et le service est dur, très dur. Vous vous en rendez compte, puisque vous allez vivre une journée avec nous.

— Vos motocyclistes sont des as dans la circulation parisienne. Nous avons, nous les usagers, l'occasion de le constater maintes fois. Jouissent-ils comme les pompiers, les conducteurs d'ambulance, etc., d'un droit de priorité ?

— Absolument pas, sauf lorsqu'ils utilisent leurs avertisseurs deux tons ou leurs sifflets. Mais quand le service l'exige, nos hommes doivent faire de véritables prouesses pour aller d'un point à l'autre de la capitale en un temps record en prenant des risques de toute sorte.

— Mais, s'ils poursuivent des malfaiteurs, des voleurs de voitures par exemple, et si pour les rattraper ils roulent à gauche, brûlent un feu rouge, commettent un excès de vitesse...

— En cas d'accident, la nécessité de mener à bien une mission de police, est prise en considération par les tribunaux.

* *

Un peu d'histoire.

Quelques années avant que n'éclate la guerre de 1914-1918, il y eut un essai de motorisation de la police, très timide puisqu'en tout et pour tout il y eut deux motos. Cette tentative était due à une initiative privée, pourrait-on dire, puisque ce furent deux agents amateurs de motocyclisme

Exclusivité

MOTOCYCLES
et Scooters

qui utilisèrent leurs propres véhicules pour porter des plis. Mais en fait, il faut attendre 1920-1921 pour trouver le premier embryon des compagnies motocyclistes. Forts de l'expérience acquise par les armées au cours du conflit, les autorités de la Préfecture de Police achetèrent aux « stocks américains » quelques Harley-Davidson munies de sidecars.

Sous l'impulsion du Préfet de Police Chiappe, en 1928, on assista à une vraie motorisation de la police parisienne. Ce fut l'époque des petites 6 cv Renault dans lesquelles s'installaient des agents en képi et pèlerine pour surveiller la circulation, l'époque des B.12 Citroën pour les distances un peu plus longues.

Et c'est alors que furent achetées 8 motos bicylindres Dresch à transmission par cardan. L'équipe de gardiens motorisés était placée sous le commandement d'un brigadier des Compagnies de circulation. En 1931, l'effectif fut porté à 12 Dresch. En 1934, grâce à l'achat de 8 René Gillet 1 000 cm³, l'effectif atteignit le chiffre de 20 machines.

Les années 1936-1937 virent la constitution d'une vraie brigade qui ne comptait pas moins de 80 motocyclistes, lesquels disposaient de 60 motos 1 000 cm³ René Gillet.

Aucun changement n'intervint jusqu'à 1944, où les compagnies motocyclistes s'installèrent dans les locaux qu'elles occupent encore rue Chanoinesse.

En 1949, ces compagnies furent affectées à la Police municipale.

Aujourd'hui, en comptant les nouvelles recrues entrées le jour même de notre reportage, l'effectif comprend 416 motocyclistes pour un « parc » de 380 machines.

Les agents motocyclistes disposent d'un certain nombre de B.S.A. 500 cm³ monocylindres à soupapes latérales, de Triumph T.R.W (500 cm³ bicylindres à soupapes latérales), de Triumph T 100 et de Thunderbird. A cela viennent s'ajouter depuis un certain temps, des Terrot « Tournoi » utilisées pour le port de plis et des liaisons entre différents services.

Une journée de service.

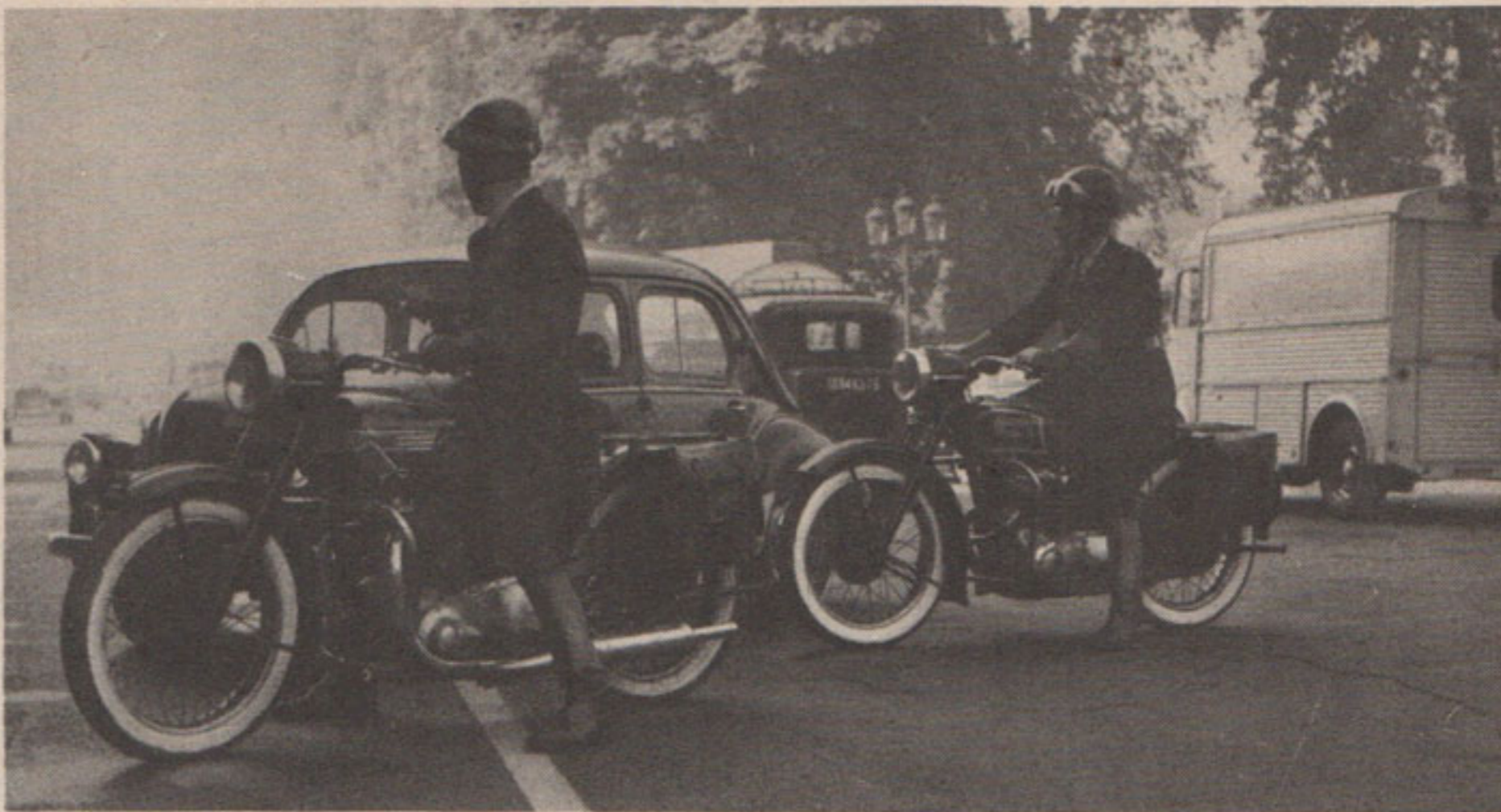
C'est au lever du jour, à 7 h 30, que je me présente rue Chanoinesse au guidon de ma 500 twin Matchless Sport.

« Votre premier travail, me dit le « Principal », sera d'accompagner une escorte P.T.T. »

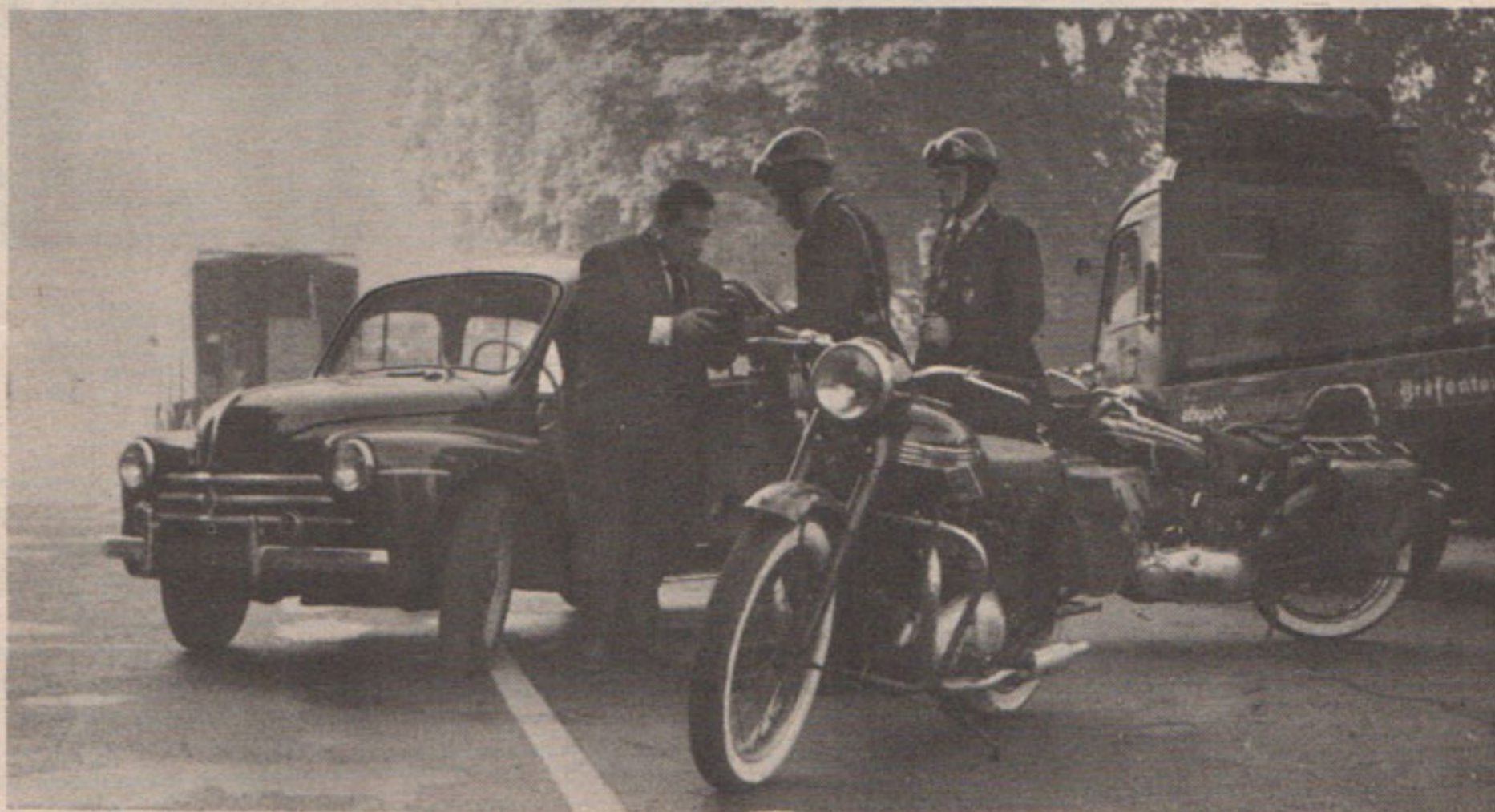
Une escorte P.T.T. a ceci de particulier qu'elle n'est pas en réalité une escorte. Il s'agit de la « protection » du déchargement de valeurs transportées dans un fourgon postal depuis la Poste centrale jusqu'à divers bureaux de poste parisiens. Le fourgon se « protège » lui-même. En effet, le fourgon est blindé. Il est inattaquable. De plus, le chauffeur et son convoyeur sont armés. Une liaison radio constante existe entre le fourgon et les services compétents et la marche, la position du véhicule sont connues à chaque instant. La moindre anicroche (tentative d'ouverture des portières, collision, etc.) est immédiatement repérée par la police qui prend sur-le-champ les mesures nécessaires. Le rôle des deux motards est donc d'arriver devant chaque bureau de poste, où doivent être déchargées les valeurs, une minute au moins avant le fourgon. Là, mitrailleuse au poing, chacun d'eux assure la protection du véhicule et des employés procédant au déchargement. Cette opération ne dure que quelques secondes. Les motards repartent sans tarder vers le prochain bureau de poste.

Dès le démarrage rue Chanoinesse, je me rends compte que la façon de conduire dans Paris des agents motocyclistes n'a rien à voir avec ma manière à moi. Foncer au milieu des embarras de voitures, utiliser au maximum les puissances d'accélération et de freinage de la machine, frôler les camions, les « diables » dans les Halles, etc., tout cela demande une certaine accoutumance. Mais je suis tant bien que mal la marche et j'arrive avec mes deux motards à la Poste centrale.

Le fourgon est prêt. Nous repartons à travers les Halles. Ce coup-ci je suis bel et bien semé au milieu des centaines de diables, camions, triporteurs et piétons portant des pyramides de caisses. Je suis obligé d'attendre le fourgon, car j'ignore où nous allons. Je l'escorte réellement jusqu'au premier bureau de poste, où a lieu un déchargement-éclair.



Demi-tour brutal en pleine rue et en coupant une ligne jaune continue...



... mais la Police était là : voilà une « facture » qui n'est pas volée.

Un coup de kick, hop, en selle et on démarre. Je suis fermement décidé à ne pas me laisser distancer. Je « colle » à 1,50 m derrière mes deux motards et je remarque qu'eux sont à 20 cm l'un de l'autre. Quel entraînement n'ont-ils pas pour rouler de la sorte, sans que jamais l'écart ne varie ? A un carrefour, une 2 cv venant de notre gauche s'arrête, laisse passer les deux motards et... redémarre au moment où je vais passer. Prestige de l'uniforme ! Crainte du gendarme qui est, dit-on, commencement de la sagesse. Je suis lâché encore une fois, mais le bureau de poste est tout proche et j'arrive en même temps que les deux Triumph. Pendant le déchargement, nous décidons que je prendrai place désormais entre les deux machines de la Préfecture de Police. C'était la solution. Le reste de la tournée se fait sans incidents. Retour à la Poste centrale. Le parcours total (sept bureaux de la rive gauche) a duré 35 minutes. Je connais peu de motocyclistes capables d'accomplir pareil exploit, si ce n'est à la condition d'être encadrés — comme je l'ai été.

La seconde opération est bien différente. Un motard (un seul) pilotant une T 100 doit escorter une voiture de tourisme de la Ville de Paris. Dans cette voiture voyage un comptable qui va effectuer la paye des ouvriers et employés affectés à divers services « extra-muros ».

Nous prenons en charge le « client » dans la cour intérieure de l'Hôtel de Ville. La T 100 n'est pas équipée de l'avertisseur deux tons qu'on trouve sur certaines machines assurant d'autres escortes. Le motard ne doit pas utiliser non plus son sifflet. La consigne est d'attirer le moins possible l'attention, mais d'avoir l'œil à tout et de faciliter au mieux la marche du véhicule, tout en le protégeant. Je n'avais jamais eu l'occasion d'apprécier avec autant de vérité l'expression **the right man in the right place**. Le motocycliste désigné pour cette tâche délicate a fait preuve tout au long du parcours d'un doigté et d'une intelligence remarquables. Suivant la voiture, il partait tout à coup devant elle, la doublant à droite ou à gauche pour écarter d'un geste de la main un véhicule qui aurait pu interrompre ou ralentir sa marche. Un sens extraordinaire de la circulation lui dictait à chaque instant sa conduite. Il semblait deviner les intentions des autres usagers que nous rattrapions ou que nous croisions. Par des gestes mesurés, des accélérations opportunes, des coups de freins aux bons moments, la voiture escortée pouvait circuler sans aucune gêne et quasiment à une vitesse constante. Il volait littéralement autour d'elle, la protégeant, la couvrant et, de plus, s'occupant encore d'assurer mon passage derrière la voiture à chaque carre-

four. Travail fait de finesse, de maîtrise de la machine et aussi d'une grande connaissance des devoirs incombant à tout gardien de la paix.

Nous arrivons à l'heure prévue au premier rendez-vous fixé. Pendant que le comptable effectue la paye, je vais déjeuner dans un petit restaurant et je repars vers la rue Chanoinesse pour mon troisième travail.

Le principal met deux motards à ma disposition. Ils doivent m'accompagner en divers points de la banlieue parisienne où nous retrouverons des équipes assurant la surveillance routière aux sorties de la ville. Ils pilotent des Thunderbird.

Nous arrivons à Créteil, de l'autre côté du pont de Charenton. L'équipe — une T 100 et une T.R.W. — est exacte au rendez-vous. Nous parcourons la N. 19 jusqu'à Bonneuil, à la limite du département de la Seine. Travail normal : un avertissement à un camion qui, pendant 1 km, tente d'en doubler un autre obstruant toute la chaussée, arrêt de la circulation à un passage clouté où un groupe d'enfants désire traverser la route, etc.

Au retour, un camion transportant du gravier sème de l'eau et des cailloux sur la route. Contravention pour négligence dans la fermeture de la benne.

Voilà une « facture » qui n'est pas volée, me dit un des motards.

En effet ce gravier mouillé n'a rien de réjouissant pour un conducteur de deux-roues.

Nous approchons du carrefour du pont de Charenton, lorsque brusquement la T 100 fait demi-tour, immédiatement suivie de la T.R.W. J'en fais autant. Ça roule : 80, 90, 100, 110. La T.R.W. doit être à fond de poignée. Elle est d'ailleurs lâchée par la T. 100 et je m'apprête à la doubler.

A ce moment, un manque d'alimentation ralentit la marche de ma Matchless. Je devais voir par la suite que ce défaut passager avait été dû à une obstruction partielle du trou d'aération pratiqué dans le bouchon de réservoir. Que voulez-vous ? J'avais « briqué » ma bécane la veille et la pâte à faire briller les chromes avait rempli ce satané petit trou. Résultat je perds contact. Me voilà à environ 100 mètres derrière la T.R.W. Il s'agit de la rattraper. 100, 110, 120, 130 l... Et, en beauté, je « m'envoie » un feu rouge l... Aucune importance, il n'y a rien. Ouf !

Mais, pourquoi diable roulons-nous aussi vite ?

L'explication m'est donnée à 100 mètres de l'église de Créteil. La vitesse sur cette portion de la N. 19 est limitée à 65 kmh et une Dauphine se tapait un royal petit 100 à l'heure, doublant imprudemment tous les autres véhicules. Le monsieur, rattrapé par la T. 100, prétend n'avoir vu aucun des multiples panneaux indiquant la limitation de vitesse. La prochaine fois, il mettra des lunettes à sa vue.

« Mais, demandai-je au pilote de la T. 100, comment vous êtes-vous rendu compte, roulant



Tout le monde est prêt : le chef de patrouille donne le signal du départ. En route pour l'escorte.

en sens contraire, que cette Dauphine commettait un excès de vitesse ?

— C'est le métier, me répond-il en souriant.
— En effet, c'est le métier. Pour ma part, je n'avais rien vu.

Je retrouve mes deux Thunderbird au rendez-vous fixé devant l'église de Créteil. But : La Croix-de-Berny pour la surveillance de la N. 20 entre la porte d'Orléans et la sortie d'Antony (limite du département de la Seine).

Ce sont également deux Triumph (une T. 100 et une T.R.W.) qui patrouillent cette voie particulièrement encombrée.

Un autocar passe, en beauté, un feu rouge et a droit à son petit papier.

Plus loin, arrêté d'une 4 cv occupée par trois

jeunes gens. Contrôle des papiers. L'un des motards s'occupe de ce travail. Il a mis sa moto devant la voiture. L'autre se place derrière, prêt à intervenir. Tout est en règle. La 4 cv repart. On m'explique qu'en ce moment beaucoup de jeunes, de très jeunes, volent des voitures, pour aller se promener le plus souvent, pour faire de mauvais coups quelquefois. Certains, se voyant découverts de la sorte sur simple contrôle de papiers, deviennent méchants. Ils mettent la main à la poche et, au lieu de la carte grise, sortent un Colt. Mieux vaut prendre des précautions.

Près du carrefour de la Vache-Noire, un énorme camion s'engage brutalement sur la N. 20, obligeant les voitures à freiner sec. Abus de priorité. Encore une contravention qui n'est pas volée. Combien de fois, les usagers, n'avons-nous pas à souffrir de certains inconséquents de ce genre ? Forts de leur masse imposante, ils se soucient peu des autres et provoquent souvent de graves accidents.

La tournée se poursuit sans événements importants. La circulation est intense sur cette portion de la N. 20. Il est 18 heures et je regagne mon domicile.

J'ai parcouru un peu plus de 200 km. Presque tout dans Paris même. J'ai le visage noirci par le gas-oil des camions. Il a fait chaud.

Au fond du bac à douches, une épaisse couche grisâtre...

* *

Malgré tous les efforts de son maître la mascotte demeure impassible.

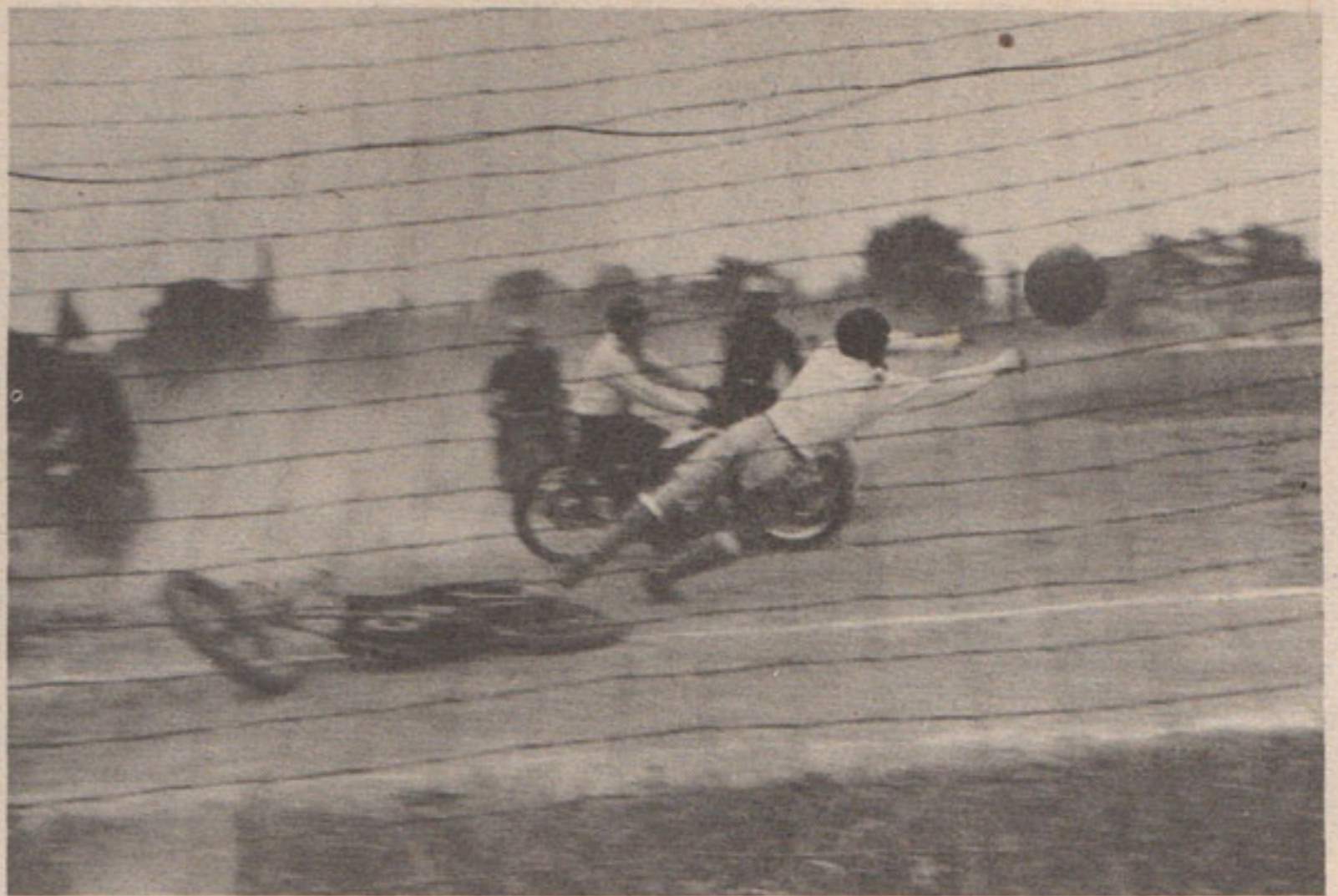


Ils roulent comme des fous, dites-vous. Non, ils roulent vite mais ils ont une maîtrise et une dextérité peu communes. Il leur arrive des accidents, bien entendu. On ne fait pas d'omelette sans casser des œufs. Mais cela n'est rien si on songe au kilométrage parcouru, aux prouesses qu'on exige d'eux et au rôle dangereux qu'ils jouent quotidiennement.

En vivant leur vie pendant une journée, j'ai pu apprécier leurs qualités de motocyclistes. Mais j'ai surtout été frappé par l'esprit de corps qui les anime, par cette camaraderie qui les unit les uns aux autres sans distinction hiérarchique.

Les compagnies motocyclistes ?
Un corps d'élite, dans l'organisation policière parisienne !...

Moto-Ball



Le 4 octobre se jouait à Carpentras le dernier acte de la Coupe de France. Là, devant une foule nombreuse et enthousiaste, sous la présidence de M. Carcassonne et de M. Jacquier, directeur de la Coupe, Camaret et Valréas, parvenus en tête de la compétition, se disputaient le Trophée; Camaret qui en fut cinq fois détenteur dut s'incliner, battu par 3 à 0 par Valréas qui remporte ainsi une victoire bien méritée, comme le prouvent les scores obtenus durant cette saison.

Auparavant, Valréas avait facilement disposé de Vitry en l'écrasant par 6 à 1, tandis que Châlons-sur-Marne, qui était reçu sur le terrain de Camaret, crut un instant vaincre ce club dans son fief et parvenir en finale. Malheureusement pour cette équipe, Camaret, mené par 2 à 1, marquait le but égalisateur à trois minutes de la fin et l'on dut jouer les prolongations; alors Châlons, qui avait été si près de la victoire, fut désarçonné par ce coup et s'effondra, encaissant deux nouveaux buts qui firent définitivement s'envoler ses espérances. Cependant, cette équipe peut se montrer satisfaite de ce classement honorable. D'ailleurs il nous semble nous souvenir avoir entendu, voici déjà quelques mois, M. Guinebault, président du Moto-Ball Châlonnais, dire que son équipe s'attaquait plus particulièrement au Championnat de France; c'est peut-être là que nous la retrouverons, avec une brillante seconde place, toutefois, car Valréas, réellement très fort, nous paraît devoir être le vainqueur normal de cette compétition.

En poule finale du championnat, nous trouvons Camaret et Valréas pour la zone Sud, Châlons-sur-Marne et Houlgate pour la zone Nord. Houlgate, après appel et examen du goal average, remplace Vitry précédemment désigné.

Camaret prend un très bon départ comme le prouvent les résultats qui vont suivre. En effet, recevant Houlgate il gagne par 6 à 3; en match retour à Houlgate, Camaret l'emporte aussi facilement sur son adversaire avec le score de 5 à 1.

Accueillant Châlons, Camaret ne disposa pas avec autant de facilité d'une équipe bien disposée à défendre ses chances jusqu'au bout et le match semblait devoir se terminer sur le score de 0-0 lorsque, tout comme en finale de la Coupe, et devant la même équipe, Camaret marqua à quelques minutes de la fin le but qui lui attribua la victoire.

Puisque nous parlons de ce club, notons en passant que Camaret a quelques ennuis au point de vue terrain, celui qu'il possède à l'heure actuelle devant être prochainement réquisitionné par la ville et c'est sans doute à Orange que Camaret recevra par la suite.

COUPE DE PARIS

C'est le 18 octobre à la Croix-de-Berny, que se joue la finale de la Coupe de Paris, opposant l'U.S. Métro au vainqueur du match Courbevoie-Orly qui doit se disputer auparavant; mais Courbevoie éprouve quelques difficultés à trouver un terrain disponible.

ACTIVITES DIVERSES

L'U.F.C.M.B. multiplie les rencontres avec les pays voisins; c'est ainsi que le 27 septembre, Courbevoie-Sports rencontrait en Allemagne le M.B. Phillippsburg qui fit un beau match et ne concéda qu'un but à Courbevoie qui l'emporta donc par 1 à 0.

Les dirigeants du M.B. Phillippsburg se montrèrent très satisfaits de cette rencontre et exprimèrent aux visiteurs leurs regrets de n'avoir pas participé au tournoi de Salbris, où ils avaient été invités le 15 août dernier.

Ce désir de rencontre avec nos joueurs qui devient général, ferait, paraît-il, caresser aux dirigeants de l'U.F.C.M.B. le projet d'organiser au cours de la prochaine saison un tournoi qui réunirait l'Allemagne, l'Angleterre, la Belgique, la France et la Hollande. Peut-être certaines difficultés retarderont-elles la réalisation de ce projet, mais sur le plan purement « moto-ball », il ne devrait pas y avoir d'obstacles car les règles du jeu sont à peu près semblables dans les pays cités, les différences restant d'ordre mineur. C'est ainsi par exemple que, lorsque le ballon sort sur la ligne de but, chez les Allemands c'est le goal qui le remet en jeu d'un coup de pied en tenant sa moto à la main, alors qu'en Angleterre c'est un joueur qui se charge de ce rôle en donnant un coup de pied en avant et qu'en France un des joueurs contrôle un moment le ballon avant de le passer, en avant, à un autre. De même le coup franc se joue, en France, soit en faisant une passe à un partenaire, soit en shootant en avant, et c'est cette deuxième méthode qu'emploient Anglais et Allemands.

Bref, il n'apparaît pas qu'il existe de point vraiment litigieux sur la conduite de la partie et il nous tarde d'assister à une confrontation internationale qui servira utilement le moto-ball.

MISE EN GARDE

Les progrès des équipes des pays voisins est constant et peu à peu ils s'élèvent au niveau de nos joueurs. Bientôt il faudra compter sérieusement avec ces équipes et si nos clubs désirent conserver leur suprématie actuelle il ne faut pas attendre que ce moment soit arrivé pour se pencher sur ce cas. Une autre erreur à ne pas commettre serait de croire que le jeu du moto-ball est parvenu en France à son point culminant et que rien ne peut être fait pour l'améliorer. Nous sommes encore bien loin de ce stade et la compétition que vont engendrer les rencontres internationales l'aura bien vite démontré; aussi est-ce dès maintenant qu'il faut réfléchir sur ce problème.

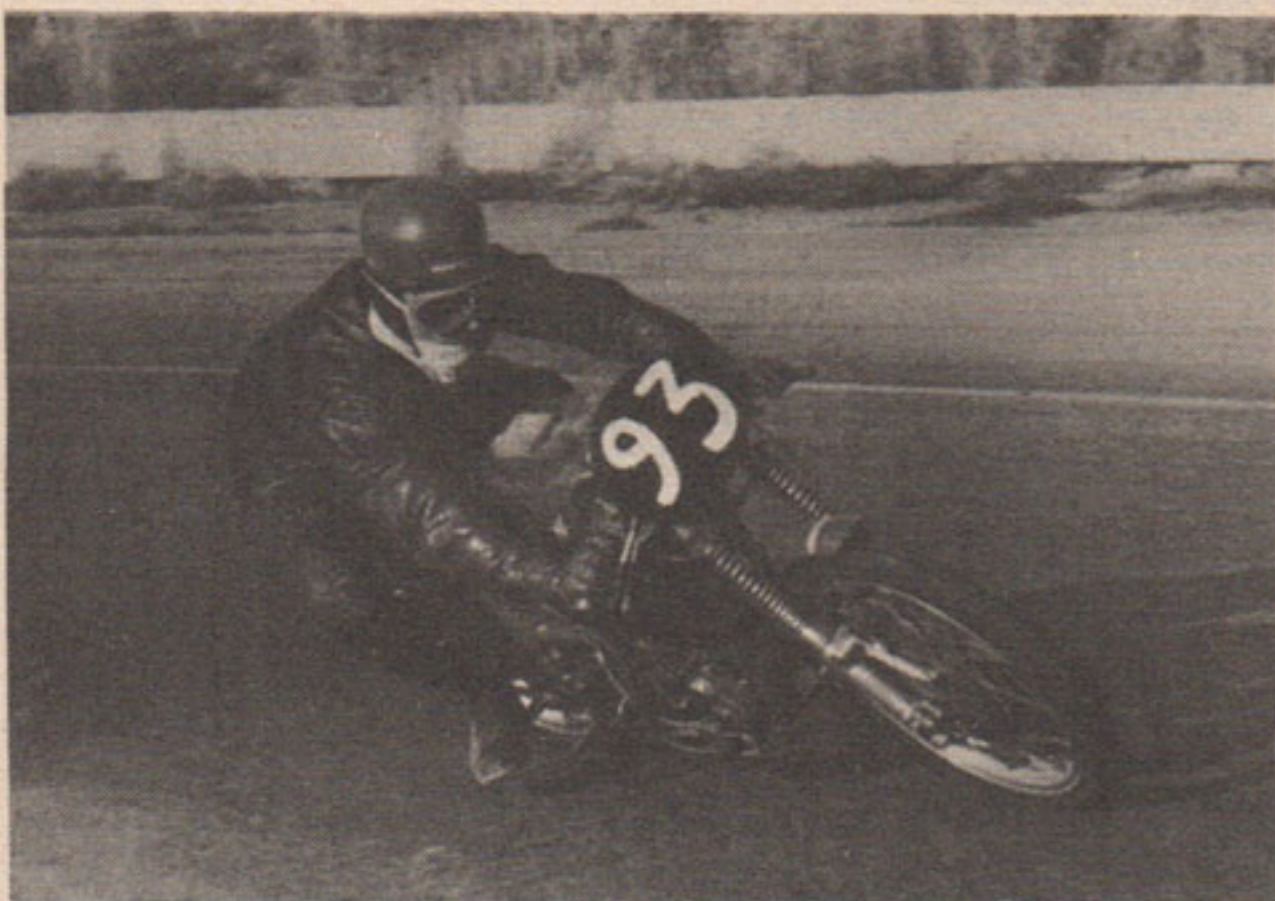
Pour l'instant, il faut bien avouer que la supériorité que montrent les équipes françaises dans toutes ces rencontres provient en grande part de leur longue pratique face à de jeunes clubs. Devant ces rivaux décidés il va falloir jouer de plus en plus serré et nous allons assister à une nouvelle phase de l'évolution du moto-ball : celle où la précision du tir et la tactique vont prendre une importance grandissante. Il importe donc que nos joueurs s'y attaquent dès aujourd'hui afin de ne pas se laisser distancer; c'est un dur effort personnel, un entraînement assidu qu'ils devront s'imposer, mais ce n'est qu'à ce prix qu'ils pourront continuer d'affirmer leur supériorité.

ARBITRAGE

Savez-vous que l'U.F.C.M.B. recherche des arbitres? Ceux-ci sont choisis par la Commission de Désignation et subissent une sorte d'apprentissage, passant de juge de touche à arbitre, puis un examen portant sur la pratique et le règlement. Les « professeurs », si l'on peut dire, sont M. Dechêne pour la zone Nord et M. Deviller pour la zone Sud. Les déplacements sont évidemment indemnisés. Si les arbitres sont en général issus du football, ce n'est pas une obligation et cette fonction est accessible à chacun.

Jacques BART.

COUPES DU SALON



SAVOYE



BOUIN

Le plateau, le circuit de 3,33 km et le soleil ont contribué à faire de ces dernières « Coupes du Salon », une attrayante journée de sport à Montlhéry organisée par l'A.M.C.F. Certes il s'agissait d'une épreuve nationale mais les quelques coureurs inter agrémentèrent la traditionnelle liste des engagés qui évoluent habituellement sur le circuit du plateau de Saint-Eutrope.

Les courts kilométrages furent compensés par la multiplication des tours avec l'adoption du plus petit circuit de Montlhéry (3,33 km).

Et enfin le généreux soleil d'arrière-saison, aussi bien accueilli par les spectateurs que par les coureurs, remplaça avantageusement brouillard et pluie souvent de la partie à cette saison.

A une heure très matinale, les 125 cm³ ouvrirent les Coupes du Salon. Savoye et Lesage dominèrent le lot des douze partants. Savoye se détacha de Lesage et enleva la victoire. Une nouvelle fois, Bouin sur sa Peugeot domina en catégorie sport.

Pour la seconde course de la journée, celle des quarts de litre, Savoye remonta en selle et gagne. Onda n'ayant pu disposer de sa Paton, Barone (M.V.) est le seul adversaire valable parmi les sept partants catégorie course, face à la Mondial de Savoye. Tous deux dominèrent largement tous les autres concurrents de leur catégorie. La lutte pour la victoire en sport fut plus vive entre les Royal-Enfield de Bargetzi et Sorbier, la Zündapp de Barthélémy, la Puch de Canoui et la N.S.U. de Obert. En s'imposant à tous, Bargetzi confirma sa victoire du Critérium.

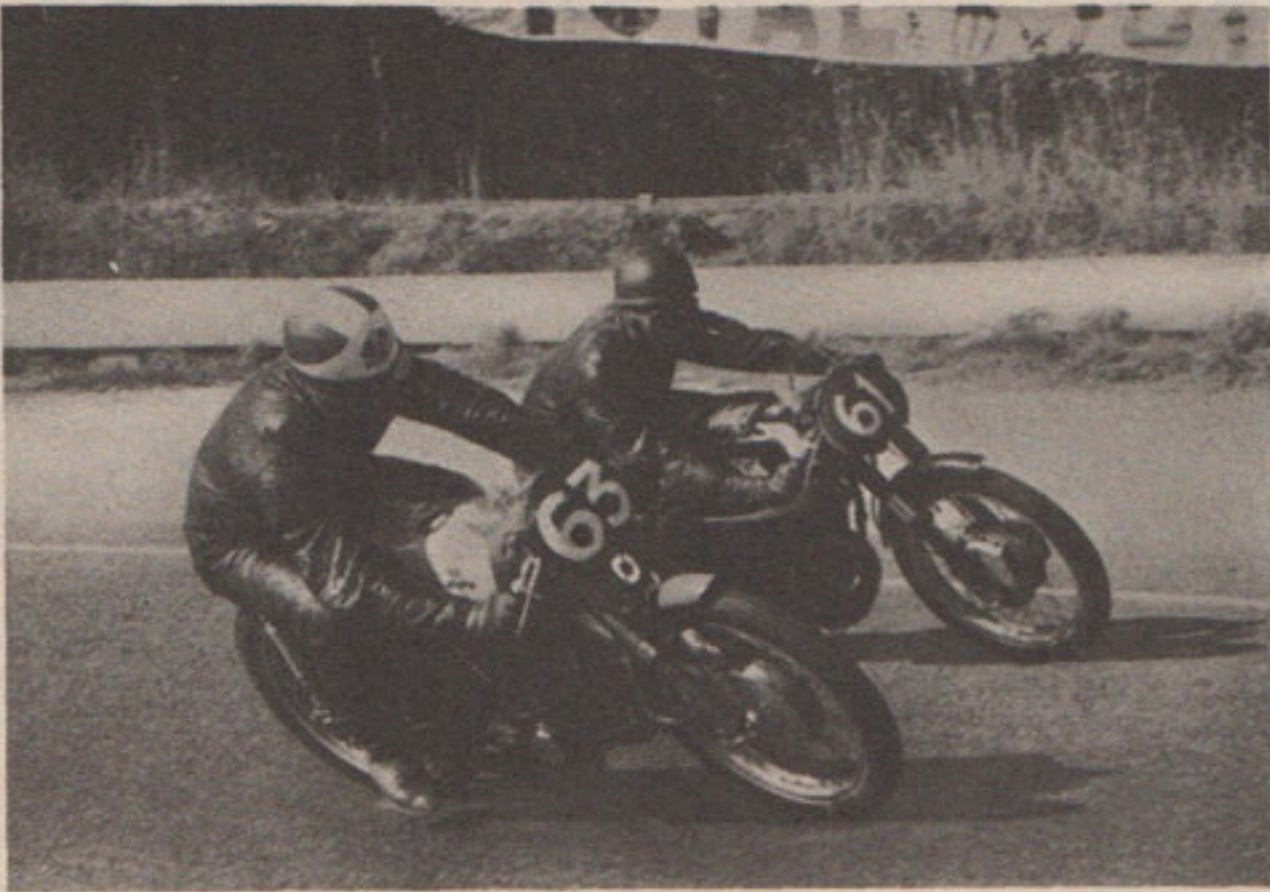
La friction entre les deux inter Ligier et Insermini était attendue et eut effectivement lieu. Le champion de France des 500 cm³, qui pour la circonstance disposait d'une A.J.S. prêtée par les sportifs frères Aris, ne se débarrassa pas aisément de Insermini pourvu de son habituelle Norton. De suite, ces deux hommes se détachèrent du peloton et Ligier l'emporta. Derrière, Jacquier-Bret sur la Manx de Collot qu'il vient d'acquérir prit le meilleur sur Touzalin et Nebout, dont l'ancienne Vélocette suscite pour nous toujours beaucoup d'intérêt, cette firme ayant déserté les circuits. Le champion national Gomès précédait Montagne lorsqu'il brisa son levier de sélecteur. C'est à nouveau Leroy qui se place en tête des « Sport », à deux tours du vainqueur absolu et juste derrière Krajka sur B.S.A. Gold Star.

Succès d'engagements pour la course des 175 cm³, qui réunissait 21 partants parmi lesquels on trouvait de nombreux spécialistes de la catégorie tous susceptibles d'enlever la victoire : Onda (Paton), Jacquier-Bret (Mondial), Couturier (Morini), Burggraf, Barone, Touzalin (M.V.). Très rapidement deux pilotes s'échappèrent du lot et l'on vit de suite que Couturier et Onda étaient les mieux armés pour la victoire. Onda ne fit qu'une apparition en tête puis rétrograda aussitôt en deuxième position. Que s'était-il passé ? Onda n'avait-il pu imposer le train au champion national ? Après la course, il expliqua à ses mécaniciens que l'un des fils s'était déconnecté de l'une des deux bougies. Derrière ces deux leaders, Bettiol créa la surprise avec sa Morini Sette Bello en enlevant la victoire de la catégorie sport mais surtout en devançant, avec sa troisième place, toutes les autres machines de course.

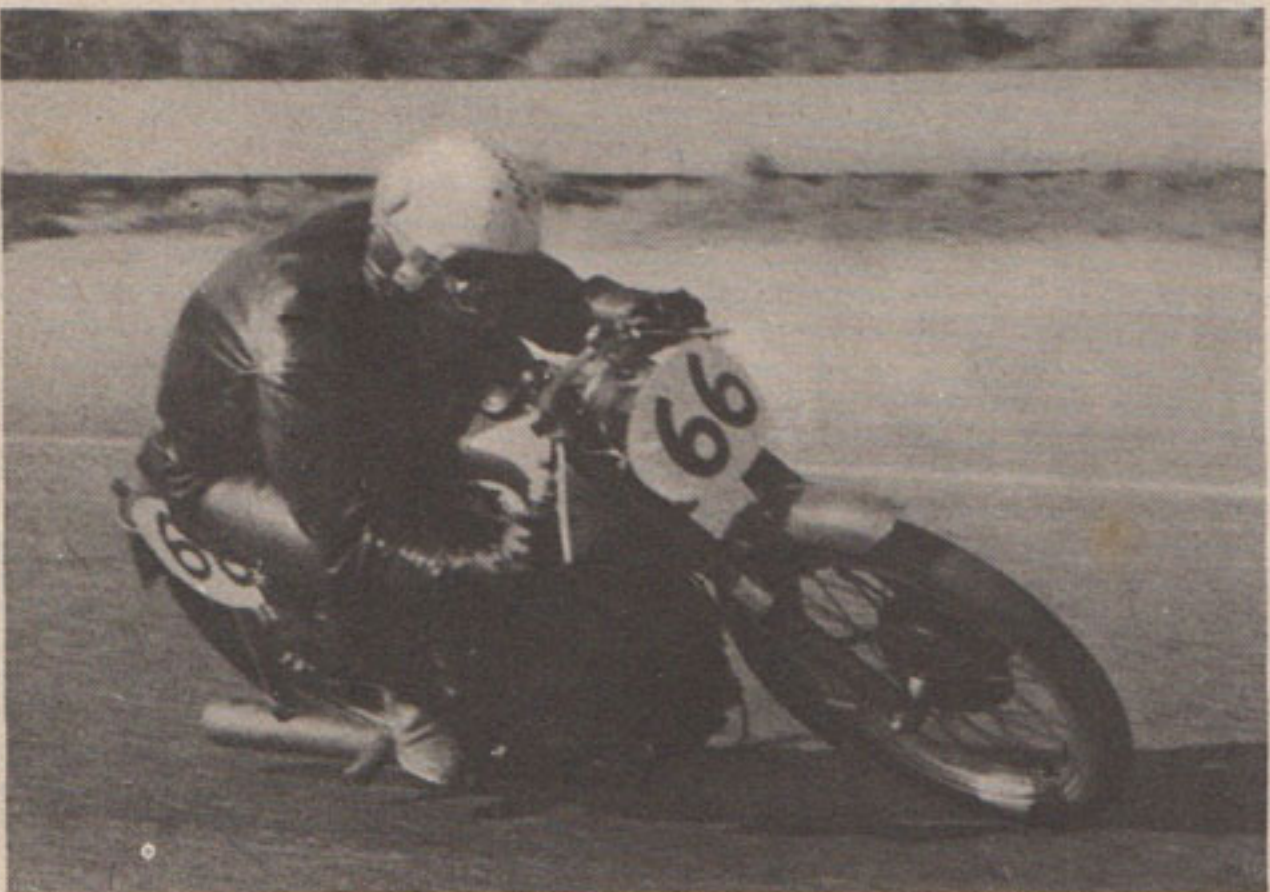
Le nom de Georges Monneret faisait l'attraction de la course des 500 cm³. Toujours bien outillé, le vétéran des champions nationaux disposait, grâce à l'amabilité de Aris, d'une splendide G 50 accompagnée par un mécanicien, venus tous deux d'Angleterre. On se doutait que la tâche ne serait pas aussi aisée qu'au championnat car il fallait compter avec un véritable inter Insermini. Chapeau à Monneret qui tint néanmoins à prendre le départ. Avant d'avoir pu rejoindre les hommes de tête, il abandonnait. Dès le start, Insermini prit le commandement suivi de Maubert, Marceau et Braun, tous sur Norton. Il était évident qu'Insermini devait logiquement s'imposer. Cependant, de l'huile généreusement distribuée sur le pneu arrière faillit bien lui coûter la victoire et, tenu de modérer son allure dans les courbes, Marceau et Braun le rejoignirent et tous trois passèrent la ligne dans cet ordre, très près les uns des autres. Marceau confirma l'excellente impression, qu'il fit lors du championnat en surclassant les autres nationaux et les inters. Derrière, Bargetzi, d'abord mal parti, eut ensuite des démêlés avec sa poignée de gaz. Avec sa Manx personnelle, il se maintint entre les Montagne, Maubert, Bouillard, Valentin et le trio de tête auquel nous espérons le voir se mêler. Maubert définitivement rétabli de son accident d'Obertain remontait en selle pour la première fois. Au tableau des malchanceux citons Noblin et Beauvais. Dans la catégorie Sport on comptait une Ratier (Tano), une B.M.W. (Vasseur), une Norton (Timossi) et trois Triumph (Ciffreo, Valdevit et Plante).

Ciffreo prit un rapide départ qui lui permit de conserver l'avantage sur Vasseur toujours lent à prendre le rythme. Tous deux distancèrent nettement les autres « sport ». Des pilotes inter ayant pris le départ dans les courses 125 cm³, 175 cm³ et 250 cm³, ces épreuves seront retenues pour le championnat de ces trois catégories.

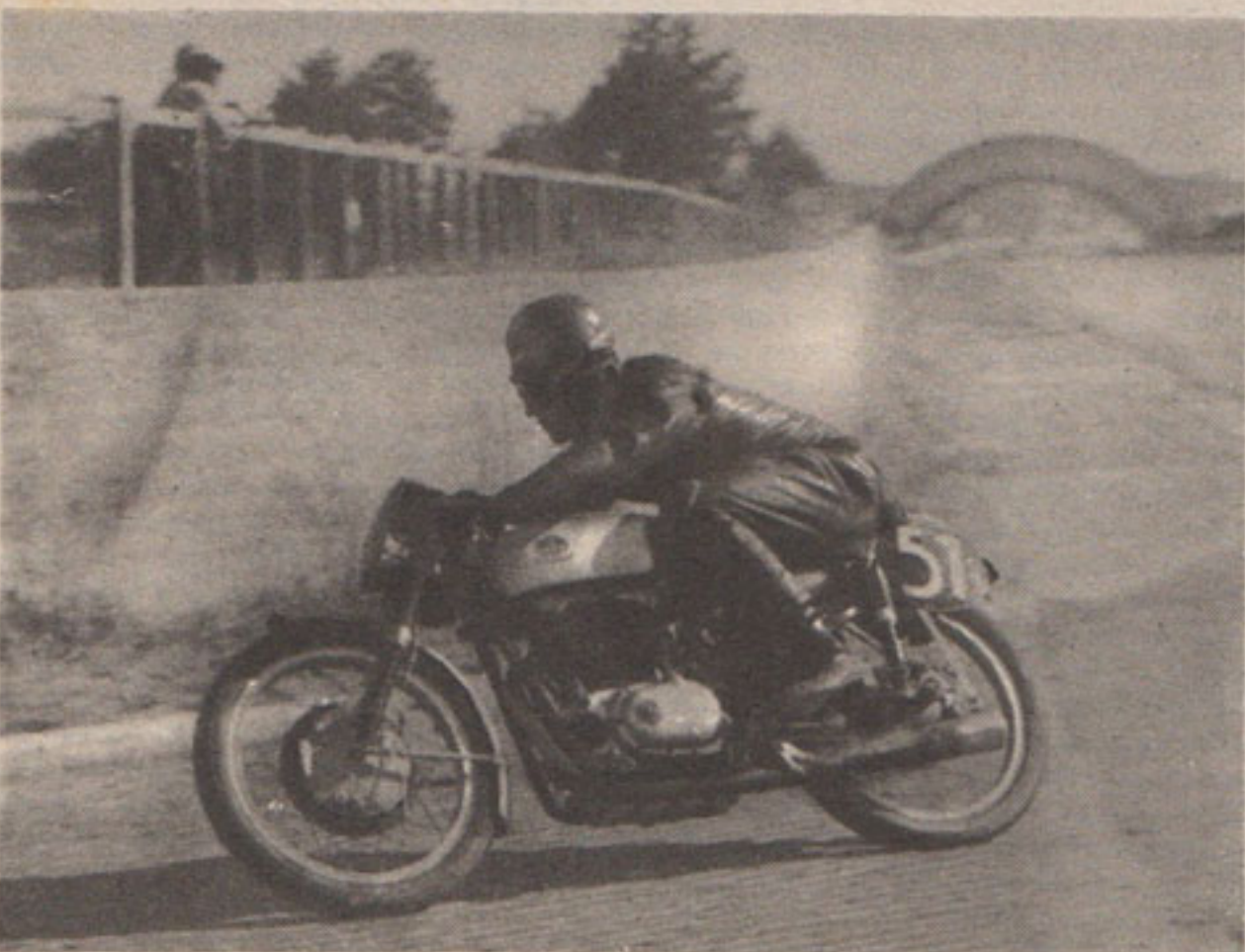
H. B.



COUTURIER



BÉTTIOL



SAVOYE

— CLASSEMENTS —

COUPES DU SALON

125 cm³

1^{er} Savoye, M.V. Agusta, moy. 104,261 kmh (1^{er} course); 2^e Lesage, M.V.; 3^e Forterre, M.V., à 2 tours; 4^e Pierre, Mondial, à 2 tours; 5^e Bouin, Peugeot, à 2 tours, moy. 89,461 kmh (1^{er} sport); 6^e Baptiste, Gnome-Rhône, à 2 tours (2^e sport); 7^e Galeyrand, Gnome-Rhône, à 3 tours (3^e sport); 8^e Bono^t Peugeot, à 3 tours (4^e sport); 9^e Roca, Puch, à 4 tours (5^e course); 10^e Prévot, Terrot, à 4 tours (5^e sport); 11^e Frédéric, Gnome-Rhône, à 5 tours (6^e sport).

175 cm³

1^{er} Couturier, Morini, moy. 117,107 kmh (1^{er} course); 2^e Onda, Paton; 3^e Bettiol, Morini, moy. 113,668 kmh (1^{er} sport); 4^e Burgraff, M.V. (3^e course); 5^e Serre, Morini (2^e sport); 6^e Jacquier-Bret, Mondial (4^e course); 7^e Herranz, Morini (3^e sport); 8^e Barone, M.V., à 1 tour (5^e course); 9^e Raimbold, Morini, à 1 tour (4^e sport); 10^e Deloince, Morini, à 2 tours (5^e sport); 11^e Roca, Puch, à 2 tours (6^e course); 12^e Gomet, M.V., à 3 tours (6^e sport); 13^e Venin, Morini, à 3 tours (7^e sport); 14^e Perrot Puch, à 4 tours (7^e course); 15^e Leclainche, Spéciale, à 4 tours (8^e course); 16^e Diou, Morini, à 4 tours (8^e sport); 17^e Krajka B., Gnome-Rhône, à 5 tours (9^e course).

250 cm³

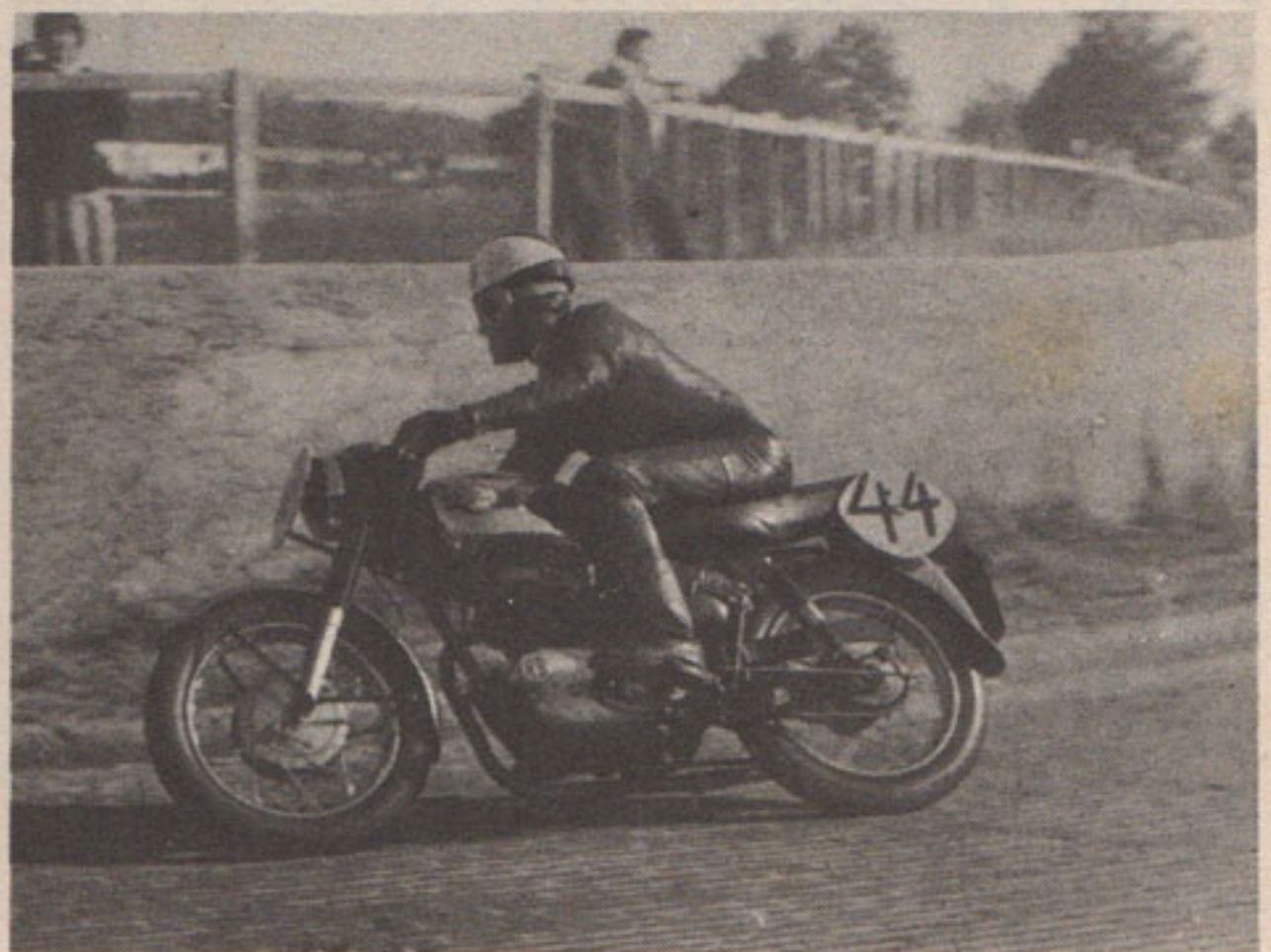
1^{er} Savoye, Mondial, moy. 113,744 kmh (1^{er} course); 2^e Barone, M.V.; 3^e Bargetzi, Royal-Enfield, à 1 tour, moy. 105,718 (1^{er} sport); 4^e Sorbier, Royal-Enfield, à 1 tour, (2^e sport); 5^e Pierre, Puch, à 2 tours (3^e course); 6^e Barthélémy, Zundapp, à 2 tours (3^e sport); 7^e Canoui, Puch, à 2 tours (4^e sport); 8^e Obert, N.S.U., à 2 tours (5^e sport); 9^e Martine, Puch, à 3 tours (4^e course); 10^e Vignat, Puch, à 3 tours (6^e sport).

350 cm³

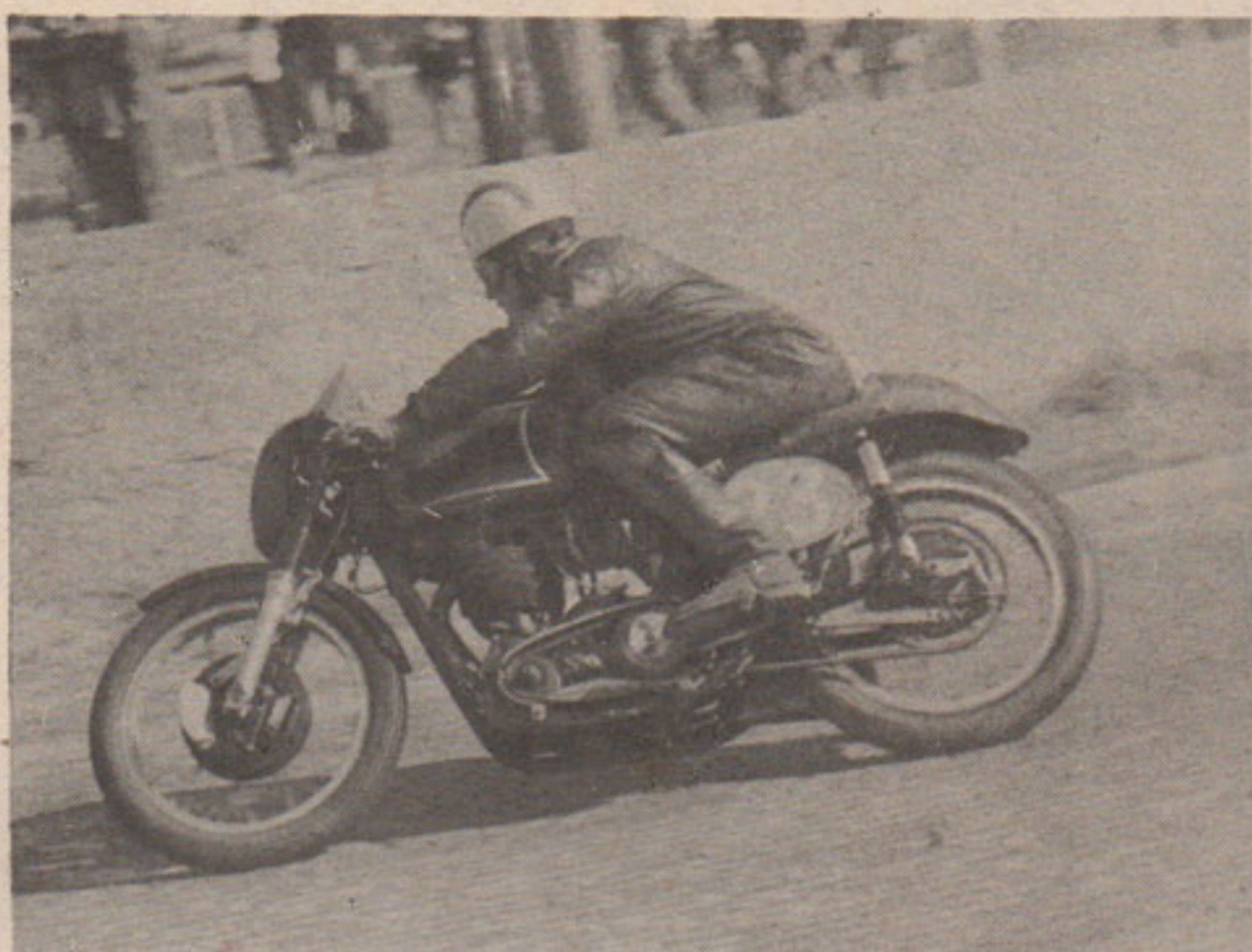
1^{er} Ligier, A.J.S., moy. 123,609 kmh (1^{er} course); 2^e Insermini, Norton; 3^e Jacquier-Bret, Norton; 4^e Touzalin, Norton; 5^e Nebout, Vélocette; 6^e Montagne, Norton, à 1 tour; 7^e Valentin, Norton, à 1 tour; 8^e Krajka, B.S.A., à 1 tour; 9^e Leroy, B.S.A., à 2 tours, moy. 108,788 (1^{er} sport); 10^e Gomet, Norton, à 2 tours (9^e course); 11^e Leteure, B.S.A., à 2 tours (2^e sport); 12^e Hervé, Jawa, à 2 tours (3^e sport); 13^e Michaut, Peugeot, à 4 tours (4^e sport).

500 cm³

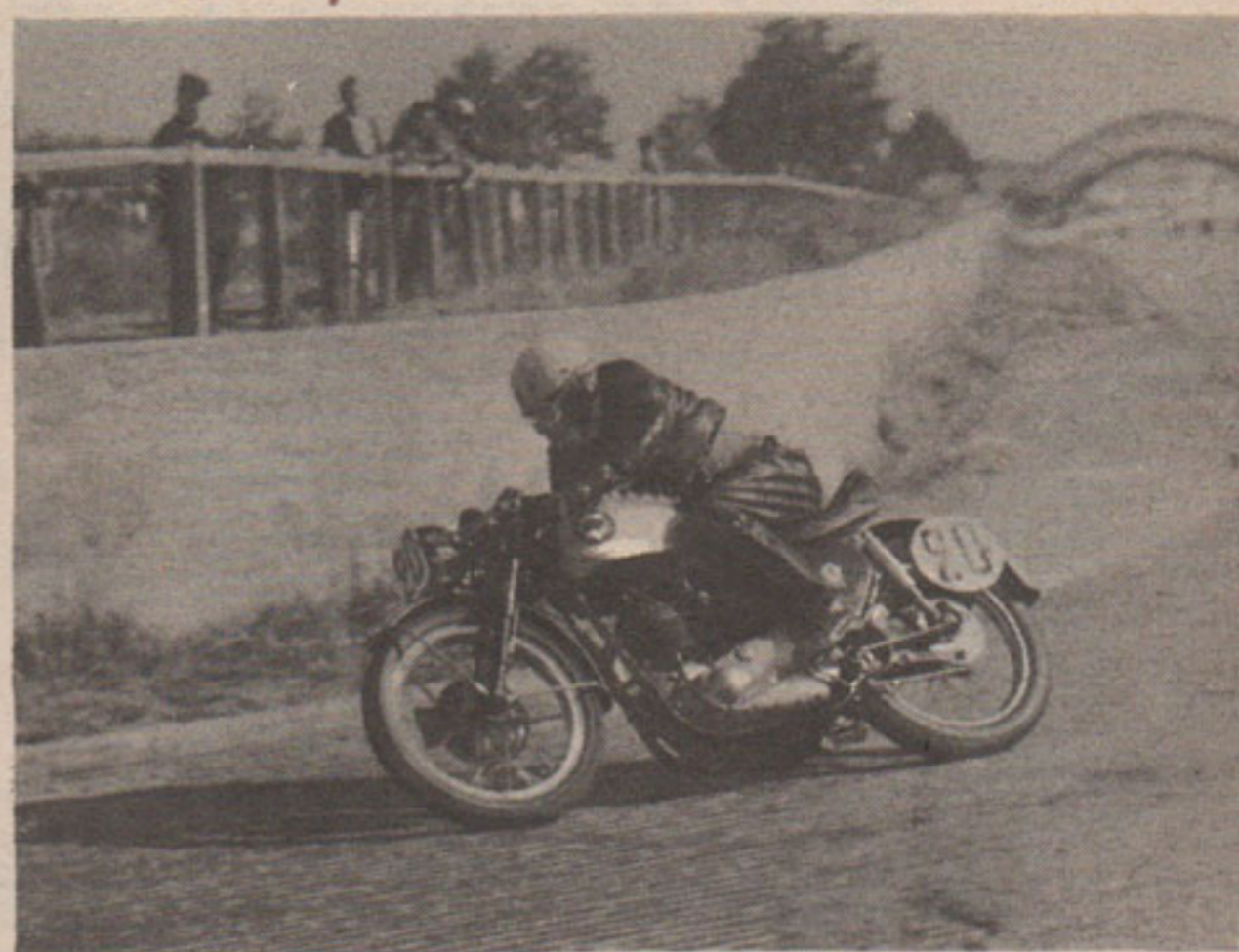
1^{er} Insermini, Norton, moy. 129,779 kmh (1^{er} course); 2^e Marceau, Norton; 3^e Braun, Norton; 4^e Bargetzi, Norton; 5^e Montagne, Norton; 6^e Maubert, Norton; 7^e Bouillard, Norton, à 1 tour; 8^e Valentin, Norton, à 2 tours; 9^e Ciffréo, Triumph, à 2 tours, moy. 120,399 kmh (1^{er} sport); 10^e Vasseur, B.M.W., à 2 tours (2^e sport); 11^e Valdevit, Triumph, à 2 tours (3^e sport); 12^e Nebout, Ratier, à 2 tours (4^e sport); 13^e Plante, Triumph à 3 tours (5^e sport); 14^e Timossi, Norton, à 3 tours (6^e sport).



BARGETZI

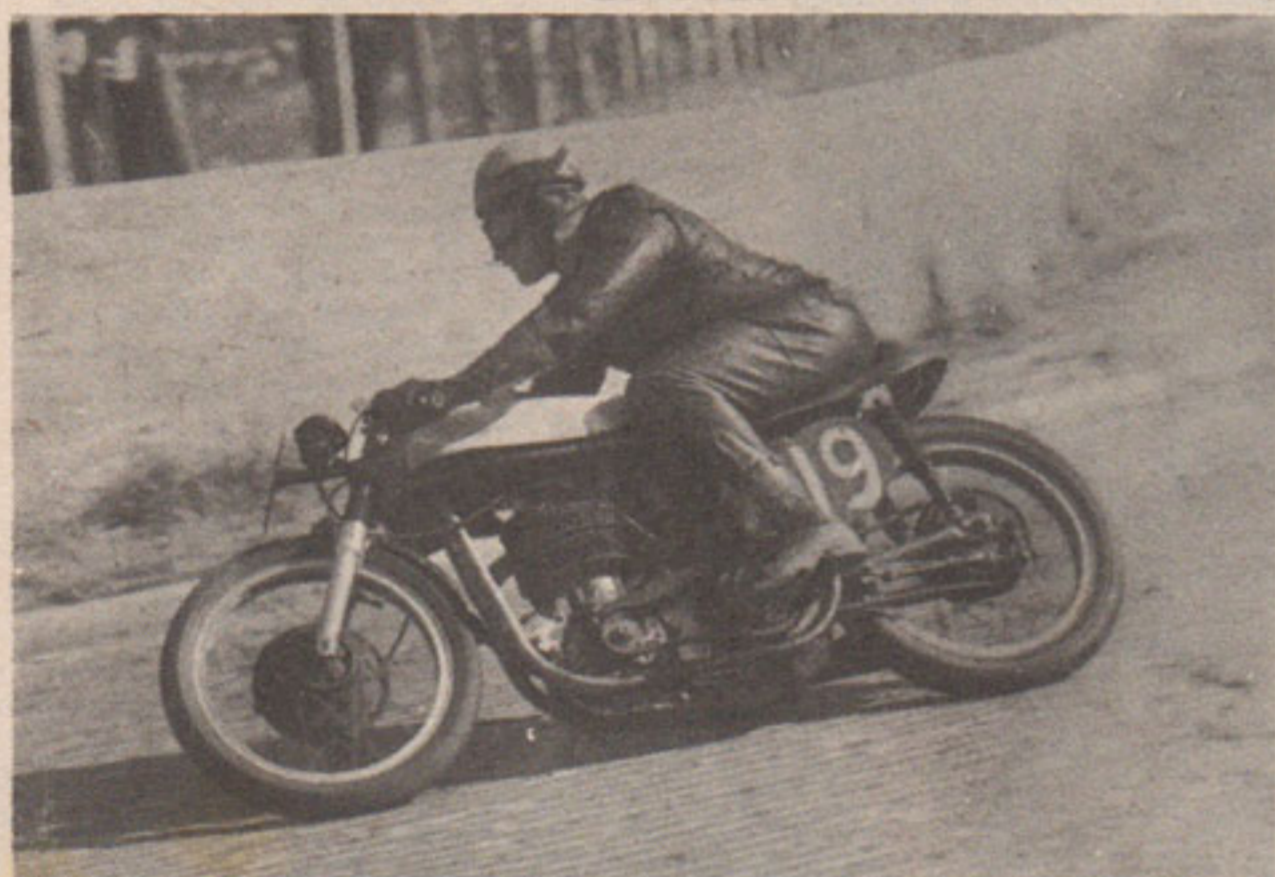


LIGIER



LEROY

GROSSES CYLINDRÉES



INSERMINI



CIFFRÉO

Les bonnes adresses de MOTOCYCLES et Scooters

MOTOBÉCANE

VANVES - SERVICE

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

Robert ADNET

Agent et Spécialiste

TERROT - ARIEL - TRIUMPH
TOUS SIDE-CARS

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

MURIT Jean

AGENCE OFFICIELLE BMW

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

44, RUE PAUL BARRUEL
LEC. 60-53

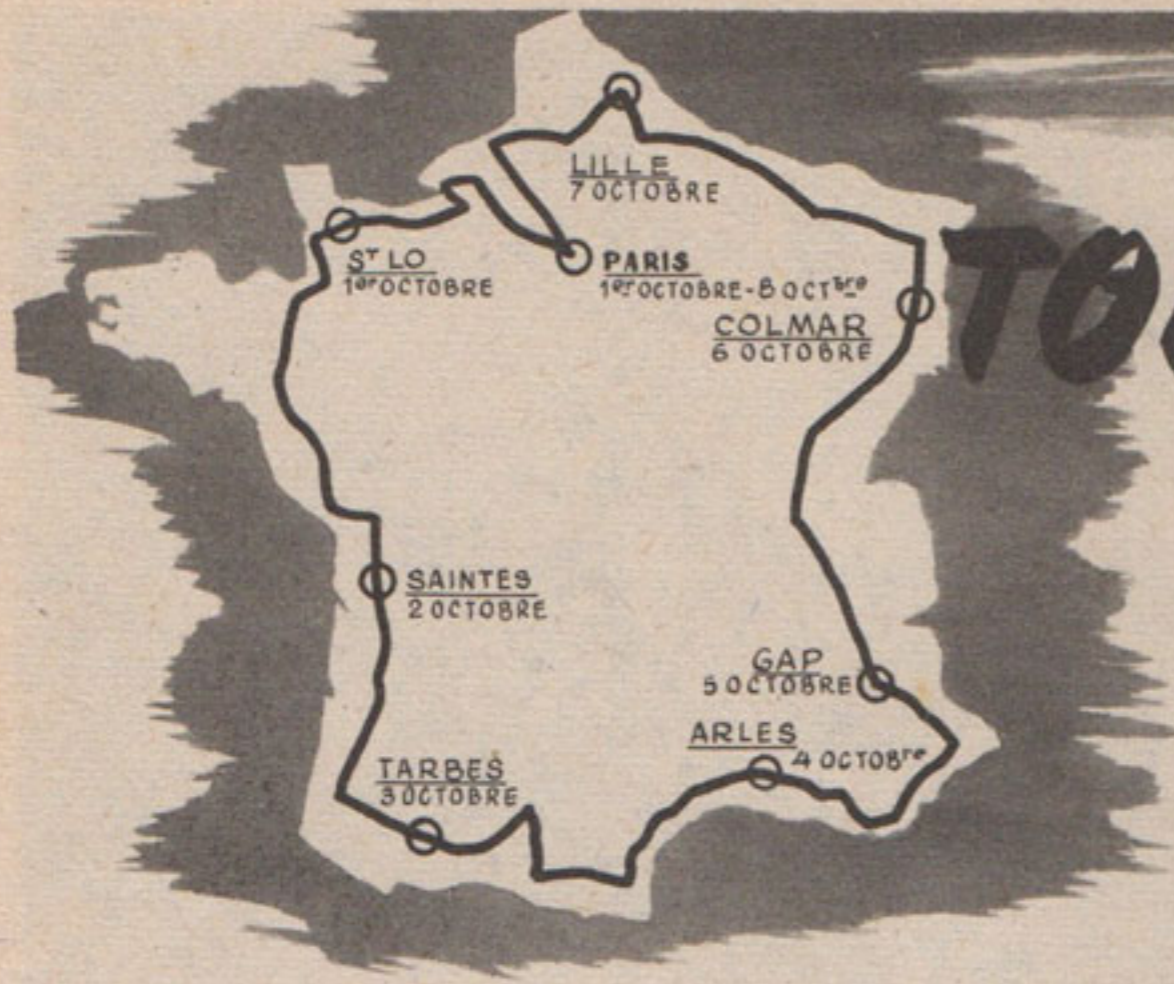
LEVALLOIS - MOTOS

AGENCE OFFICIELLE

B.M.W. - B.S.A. - MOTOBÉCANE-TERROT

Grand choix de motos d'occasion,
garantie totale

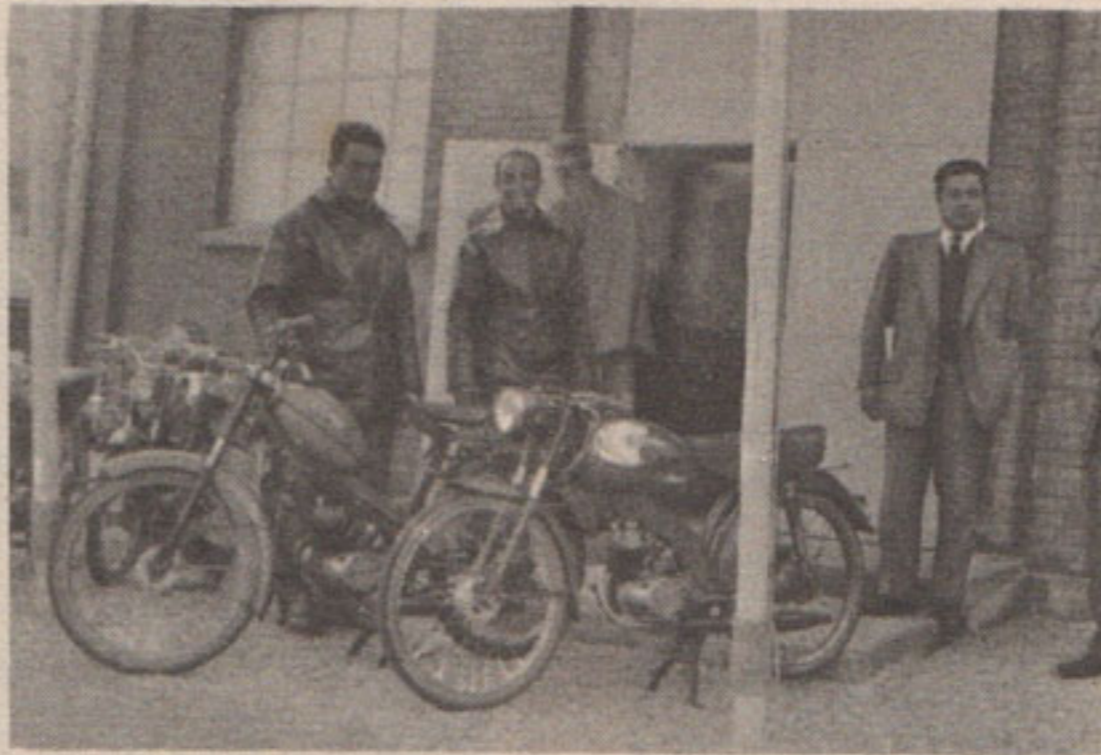
CRÉDIT - REPRISE
58, rue Aristide-Briand, Levallois-Perret, Per. 19-73



TOUR de FRANCE du "G.M.L. 50" moteur Super-Sport

Les principales villes-étapes du Tour de France GML 50.

Notons que les moteurs étaient alimentés par du carburant Shell du commerce et graissés à l'huile MOTUL (mélange à 8 %). La performance touristique réalisée par Guffanti et Harbane avait pour objet de démontrer que les cyclomoteurs Paloma-Lavalette GML peuvent être utilisés sur de longs parcours apportant encore une fois la preuve de la résistance du matériel français.



Guffanti (à gauche), Harbane (au centre), les deux pilotes qui ont à leur actif 4 200 km en 7 jours et M. Vuillierme, Directeur du Service des « Moteurs » Lavalette à l'arrivée du Tour de France réalisé sur deux cyclomoteurs Paloma équipés du moteur Lavalette G.M.L.

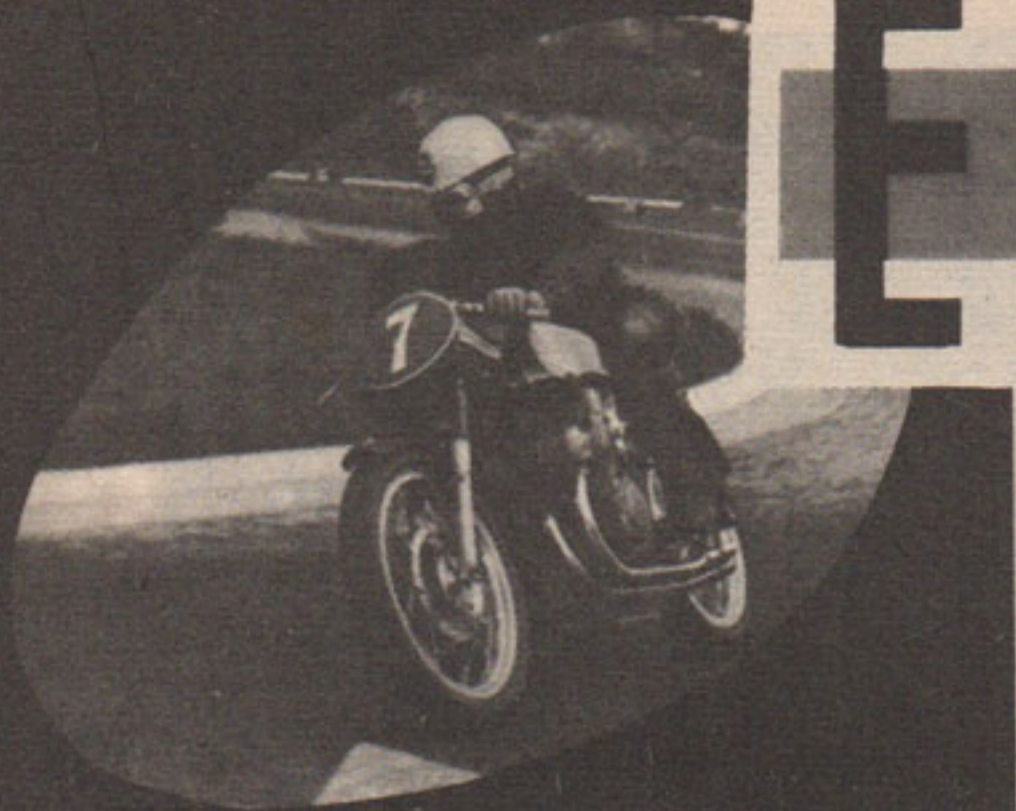
Les deux machines sont conformes à la fabrication de série Paloma, aucune modification n'ayant été apportée à la partie cycle.



Les moteurs avaient pour la circonstance reçu des carburateurs modifiés passage de ϕ 15 mm au lieu de 12. Les seules opérations effectuées en cours de route se limitent à un décalaminage des deux pots d'échappement.



ESSAIS MOTOCYCLES



1959

500 B.M.W. R « 59 »

La seconde partie de cet article sera consacrée à la 500 BMW préparée par Jean Murit avec laquelle Vasseur s'est attribué le Critérium National des machines sport.

Etant donné le laps de temps durant lequel nous avons disposé de cette machine, nous avons pu effectuer des essais assez complets pour que le bandeau habituel de notre rubrique « Essais » trouve place à côté du titre de cet article.

L'apparition de la 500 BMW marque un tournant dans l'histoire de la catégorie 500 cm³ Sport, jusqu'alors chasse gardée pour les machines anglaises. Et si nous avons connu une époque où les Norton « Daytona » faisaient la loi (1956) la lutte s'est surtout circonscrite entre les rares Gold Star qui ont figuré dans certaines épreuves (Deux heures et Coupes du Salon 1957) et les Triumph qui depuis 1958 font la loi dans la catégorie, et nous pensons ici au palmarès enviable de l'écurie de notre ami Lhuissier. L'entrée en lice de la BMW est-elle la fin de la suprématie anglaise dans ce domaine ? Il est encore prématuré de tirer des conclusions aussi définitives ; toutefois les résultats obtenus au cours de nos essais et la victoire acquise au Critérium National situent la « R 59 » comme un adversaire redoutable, ce qui promet de passionnantes « explications » pour 1960 !

LA « R 59 » A MONTLHÉRY

La prestation de cette machine au Critérium National nous avait incité à en demander l'essai à Jean Murit. Mais la « R 59 » devant encore participer au Circuit d'Avignon et aux Coupes du Salon, il fut décidé d'attendre la fin de la saison et c'est au lendemain des Coupes du Salon que nous avons pris le chemin de l'autodrome en compagnie de Murit.

Prise de contact sans histoires, la machine part au kick et malgré la présence des mégaphones, le niveau sonore demeure acceptable au point que nous décidons de monter à Montlhéry par la route équipée de la sorte.

Le soleil est de la partie, la route est belle et nous arrivons sans encombre au plateau de Saint-Eutrope.

Tandis que Murit et Maucherat vérifient une dernière fois la BMW nous mettons en tenue. Tout est prêt : en piste !

A plus de 170 kmh

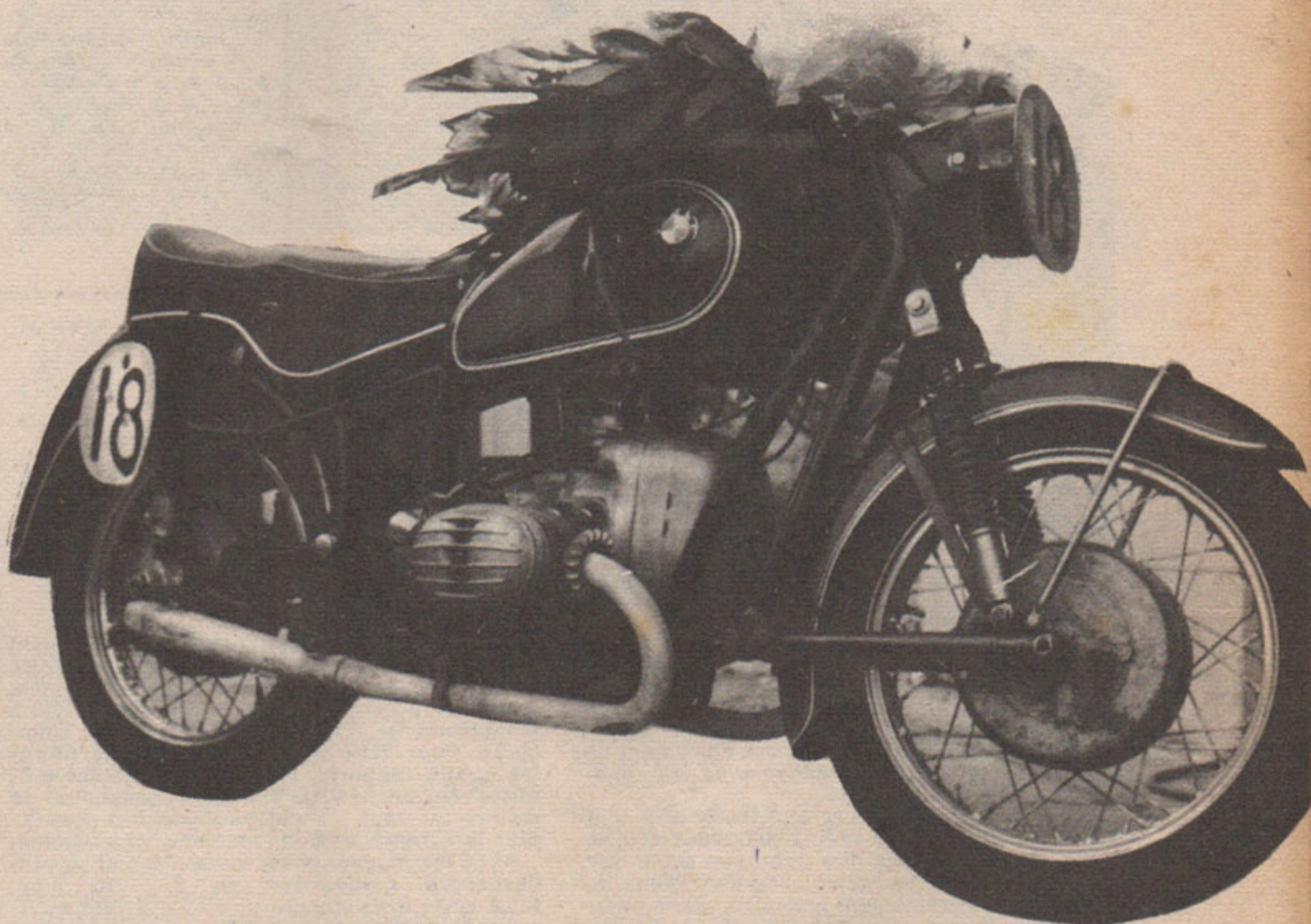
Quelques tours pour nous mettre dans le bain et nous décidons d'ouvrir : l'aiguille du compteur dépasse 160 kmh... atteint l'écusson de la marque qui orne la partie supérieure du cadran ... et se place en butée sur le petit téton de 0 kmh. ça va vite et le temps réalisé vient confirmer notre impression : 52" 5/10.

La « R 59 » est la plus rapide des 500 cm³ essayées par nos soins à ce jour et seule la 700 cm³ Royal Enfield « Constellation » est capable d'un temps inférieur (52" moy., 176,410 kmh).

Avec les silencieux, les résultats sont également remarquables : 53" moy., 173,088 kmh. Les 170 kmh chrono garantis pour la transformation sont là et bien là !

Des accélérations sensationnelles.

Si de série, la BMW R 50 a une capacité d'accélération pour le moins satisfaisante, elle est largement surclassée par la « R 59 » dont les accélérations sont tout simplement sensationnelles puisque égales et même supérieures à celles de la « Constellation » que ce soit en mégaphones ou avec les silencieux. Il faut avouer qu'il n'est pas courant de disposer d'une 500 cm³ capable d'un temps inférieur à 10" aux 200 m et à 15" aux 400 m.



Mètres	R 59 mégaphone	R 59 silencieux	Constel- lation	R 50
100 ...	6" 2/10	6" 4/10	6" 4/10	7"
200 ...	9" 4/10	9" 7/10	9" 6/10	10" 4/10
300 ...	12" 4/10	12" 6/10	12" 6/10	13"
400 ...	14" 8/10	14" 9/10	15" 4/10	15" 8/10
500 ...	17"	16" 9/10	—	—

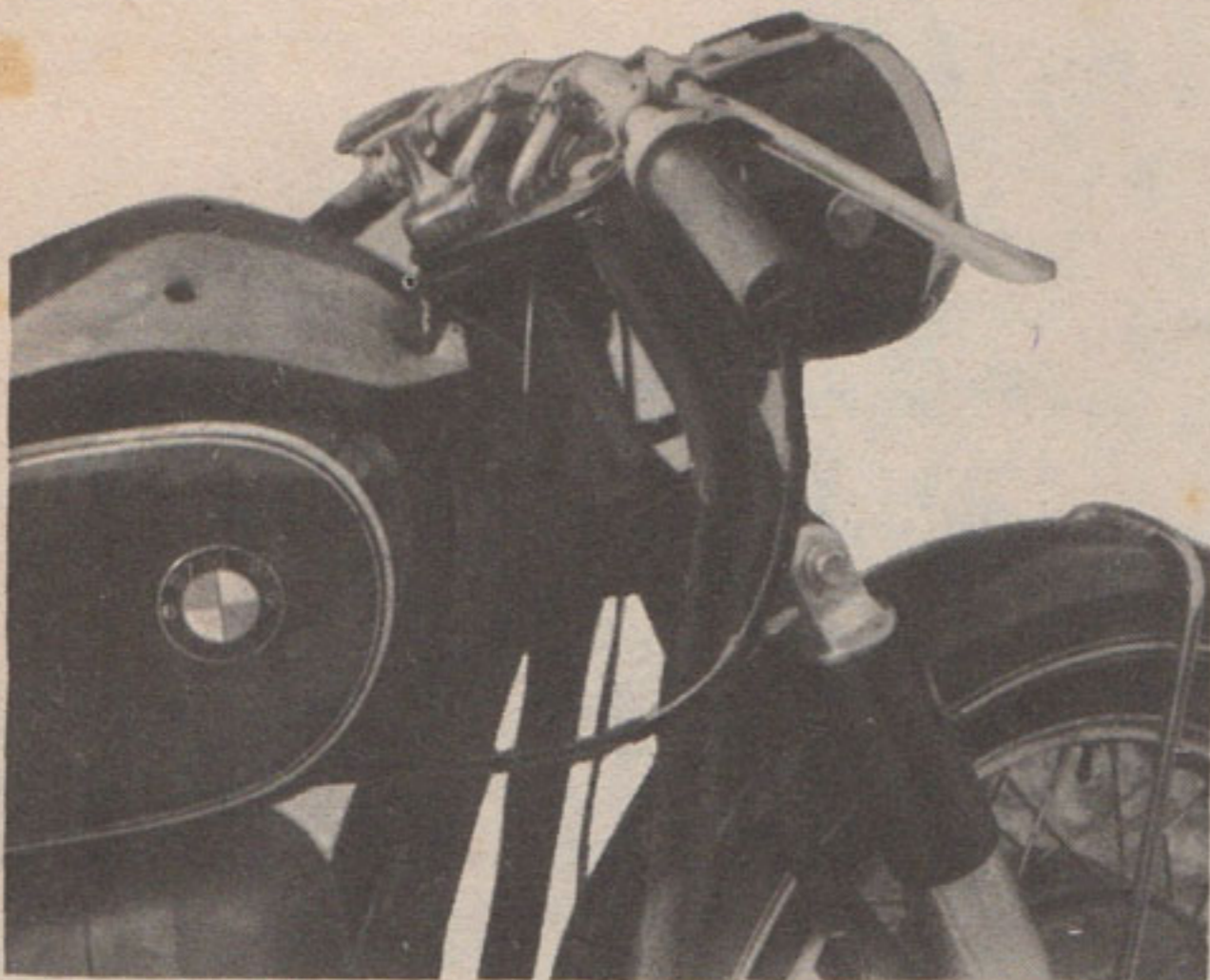
Le tableau ci-dessous nous montre qu'avec les silencieux, la « R 59 » fait jeu égal avec la « Constellation » jusqu'aux 300 m, distance à partir de laquelle la flat twin se détache, passant aux 400 m avec une avance de 5/10 de seconde.

Avec les mégaphones, la « R 59 » a des accélérations constamment supérieures à celles de la vertical twin britannique et si l'on pointe un écart constant de 2/10 en faveur de la BMW jusqu'aux 400 m cet écart se chiffre brutalement à 6/10 aux 400 m.

A notre avis, il faut en voir l'explication dans le fait que, jusqu'aux 300 m il faut obligatoirement utiliser les trois premiers rapports avec les deux machines et que dans ce cas, l'égalité ou l'avantage constant acquis par la « R 59 » sont dus aux particularités techniques de l'embrayage et de la boîte de vitesses de la BMW qui ne permettent pas des manœuvres aussi faciles et surtout aussi rapides qu'avec une boîte anglaise.

Aux 400 m par contre, le quatrième rapport est enclenché avec la « Constellation » alors qu'avec la « R 59 », on se trouve toujours en troisième et il ne fait pas de doute qu'un changement de rapports, si rapide soit-il, se solde par la perte de quelques dixièmes de seconde.

Enfin, il faut dire que la montée en régimes est phénoménale sur ce flat twin puisque durant ces essais nous montions à 95 kmh en première, 130 kmh en seconde et ... 165 kmh en troisième.



Spécifions qu'il s'agit de vitesses compteur, mais tout de même.

A titre indicatif sur le 500 m départ arrêté nous enclenchions la quatrième à une trentaine de mètres du chronomètreur de sortie de base soit 470 m environ effectués sur les trois premiers rapports. Sans commentaires !

L'examen de ce tableau permet également de comparer les résultats réalisés avec les silencieux ou les mégaphones.

C'est avec ces derniers que les temps sont les meilleurs tout au moins jusqu'aux 500 m, mais ici nous devons dire que nous avons fait les essais en mégaphones avec un réglage de carburation extrêmement juste, trop juste peut-être pour tirer à fond sur les intermédiaires. De toute façon, l'écart est minime et se situe dans le pourcentage d'erreur du chronométrage où peut être le fait d'un démarrage ou d'un changement de rapports moins rapides.



Sous les yeux attentifs de Grollet, Lhuissier et de notre rédacteur, le mécanicien de Jean Murit procède à l'ultime mise au point.

monter des gicleurs plus grands, mais il nous a semblé préférable de demeurer dans le cadre d'une utilisation normale car de toute manière les temps réalisés constituent et de loin le nouveau record de notre côte dans la catégorie (ancien record Royal Enfield Minor : 26" 3/10, soit 95,9 kmh de moyenne).

Sur le circuit routier.

Les résultats obtenus au cours de nos différents essais soulignent, s'il en est besoin, le brio de cette machine, mais nous attendions surtout le verdict final, à savoir l'essai sur le circuit routier de Monthéry ou contrairement aux autres tests le facteur pilotage joue un rôle important, de même qu'entrent en jeu la tenue de route et le freinage.

Mais avant d'aller plus loin dans la rédaction de cet article, il importe d'ouvrir une parenthèse.

Qui n'a pas entendu dire que les BMW étaient des machines très « spéciales », d'une conduite délicate en raison du moteur flat twin dont le couple de renversement est sensible, de l'embrayage monodisque, de la transmission acatène... J'en passe et des meilleures.

Comme tout un chacun, nous avons entendu des remarques de ce genre, mais les circonstances ne nous ayant jamais permis de disposer longuement d'une BMW, nous nous gardions bien d'émettre une opinion quelconque, la seule prise de contact que nous ayons eue avec les flat twin de Munich se limitant à une dizaine de kilomètres effectués avec une R 51/3 sur une route droite sans compter quelques tours d'anneau au guidon d'une R 60 lors de la journée BMW à Monthéry. Aussi est-ce avec un sentiment de curiosité mêlé, il faut bien le dire, d'une certaine appréhension que nous nous sommes engagé dans la ligne droite qui mène aux lacets de Couard. Nous allions bien voir...

Eh bien, nous avons vu et la moyenne réalisée au cours de cet essai constitue la meilleure des réponses : 4'41" soit 117,756 kmh. C'est la première fois que nous dépassons 115 kmh de moyenne sur ce difficile circuit avec une machine du commerce et seule les 7 R et autres Manx sont capables de performances supérieures.

Que penser de la « conduite BMW » ? Ici il convient de faire la part des choses. En conduite rapide sans plus, c'est-à-dire sans dépasser 140-150 kmh compteur, en montant normalement les intermédiaires et en rétrogradant sagement, il n'y a pas de problème : la BMW se pilote aussi facilement que n'importe quelle autre 500 cm³.

Tout au plus pourrions-nous reprocher la sécheresse de la boîte qui demande une habitude rapidement acquise.

Quand on tire à fond, c'est une autre histoire mais dans ce cas interviennent plusieurs facteurs que nous allons examiner.

Le tableau de bord de la « R 59 » diffère de la R 50 par l'adoption d'un petit guidon surbaissé muni d'un levier de frein avant Magura « Racing » et d'une poignée tournante à tirage rapide.

Record pulvérisé en côte !

Les essais d'accélération nous laissent prévoir une performance de classe dans notre côte ; notre espoir n'a pas été déçu. En solo, la meilleure montée a été réalisée en 20" 7/10 à la moyenne de 121,9 kmh et ceci avec les silencieux. Pour cette montée, nous avons utilisé les quatre rapports, la quatrième n'étant toutefois enclenchée qu'à une cinquantaine de mètres du haut, ce qui souligne une fois de plus le « rush » de cette machine en troisième.

Avec les mégaphones, nous n'avons pas pu descendre au-dessous de 21" 8/10 moy. 115,8 kmh, mais encore une fois, il faut incriminer le réglage de carburation trop pauvre, facteur primordial dans cette côte « avalée » à fond sur les rapports intermédiaires et il est certain que pour une course de côte, il aurait fallu relever les aiguilles d'un cran ou peut-être même

Les amortisseurs.

Nous touchons un facteur crucial, car si les amortisseurs donnent dans l'ensemble satisfaction, leur fonctionnement dans des conditions d'utilisation aussi poussée ne laisse pas d'être inattendu.

Et si à l'avant les amortisseurs semblent être trop doux — il semble qu'il serait nécessaire de monter des ressorts side-car — à l'arrière, par contre, ils sont trop durs et aussi paradoxal que cela puisse paraître, nous avons obtenu de meilleurs résultats en utilisant la position souple — la position dure se traduisant par un sautellement de la roue arrière donnant naissance à des mouvements de galop dont les conséquences sur la tenue de route sont fâcheuses.

La fourche Earles.

Comme toutes les machines équipées d'une suspension avant du type Earles, la BMW a des réactions caractéristiques : lourdeur de la direction dans les épingles serrées, nécessité de basculer la machine d'un seul coup, tendance à sous-virer dans les courbes rapides ... sans compter une propulsion certaine au guidonnage sur mauvais revêtements.

Cette particularité est connue de l'usine, qui, sur les modèles RS a monté un amortisseur de direction. Encore une fois, ce montage ne se justifie pas pour une utilisation tourisme, mais pour la compétition nous pensons que cette solution est à retenir. Il nous souvient d'ailleurs que de série, les 250 Zündapp S étaient équipées de la sorte.

La position.

La position du pilote joue un rôle très important dans le comportement d'une machine et plus particulièrement sur la BMW où il est préférable de charger la roue avant. Aussi faut-il adopter la position préconisée par le regretté Anderson, c'est-à-dire le buste très en avant, le menton au-dessus du bouchon de réservoir, les avant-bras repliés, de préférence à la position en faveur jusqu'à ces dernières années, à savoir allongé, le corps en arrière et les bras tendus.

Le couple de renversement.

Nous voilà à la fameuse question du couple de renversement. Encore une fois, ce phénomène ne se fait sentir qu'en tirant le maximum de la machine, l'utilisation normale se traduisant par des réactions insignifiantes corrigées d'instinct. A grande vitesse, par contre, le phénomène est sensible très sensible même et l'enclenchement de la quatrième à 165 kmh compteur se traduit par un S d'une amplitude respectable qu'il convient de ne pas négliger. De même, chaque variation brusque de régimes se traduit par un "roulis".

Les transmissions.

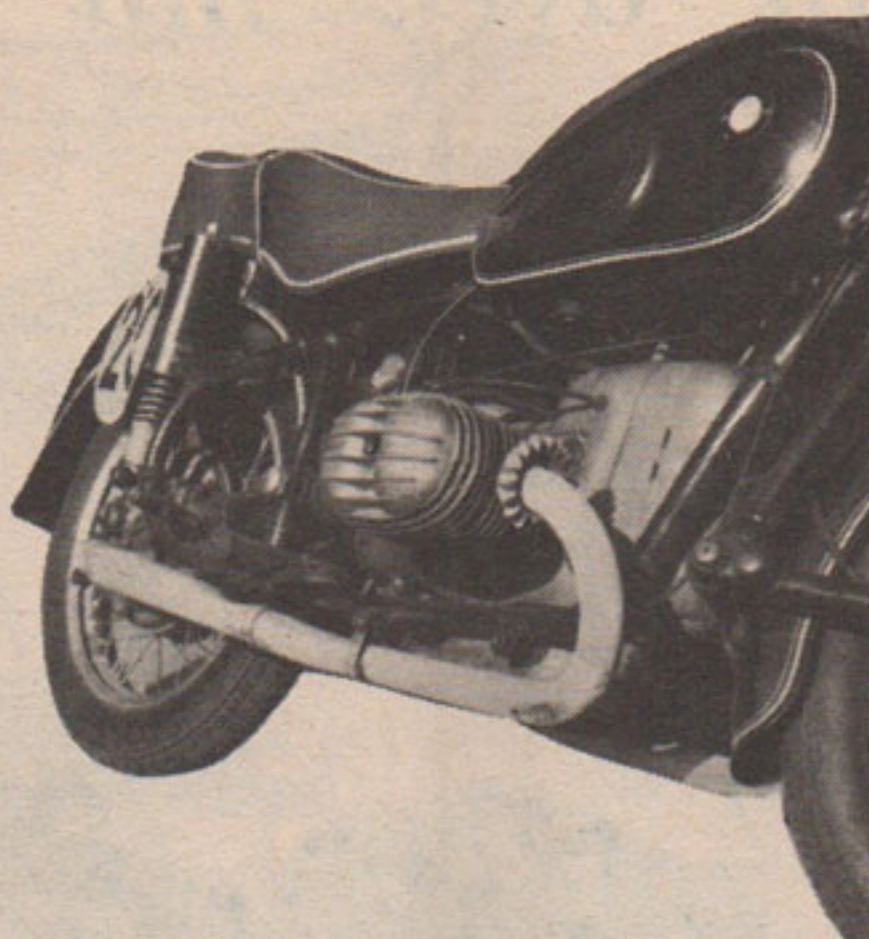
La BMW est trop connue pour que nous en fassions de nouveau une description, néanmoins il nous semble opportun de rappeler deux solutions techniques propres à cette machine :

— D'une part, l'embrayage-volant à ressort lamellaire : avec ce type de ressort, la pression sur les disques croît beaucoup plus rapidement qu'avec un embrayage classique à ressorts hélicoïdaux aussi cet embrayage exige-t-il un certain doigté, car il « engage » très vite.

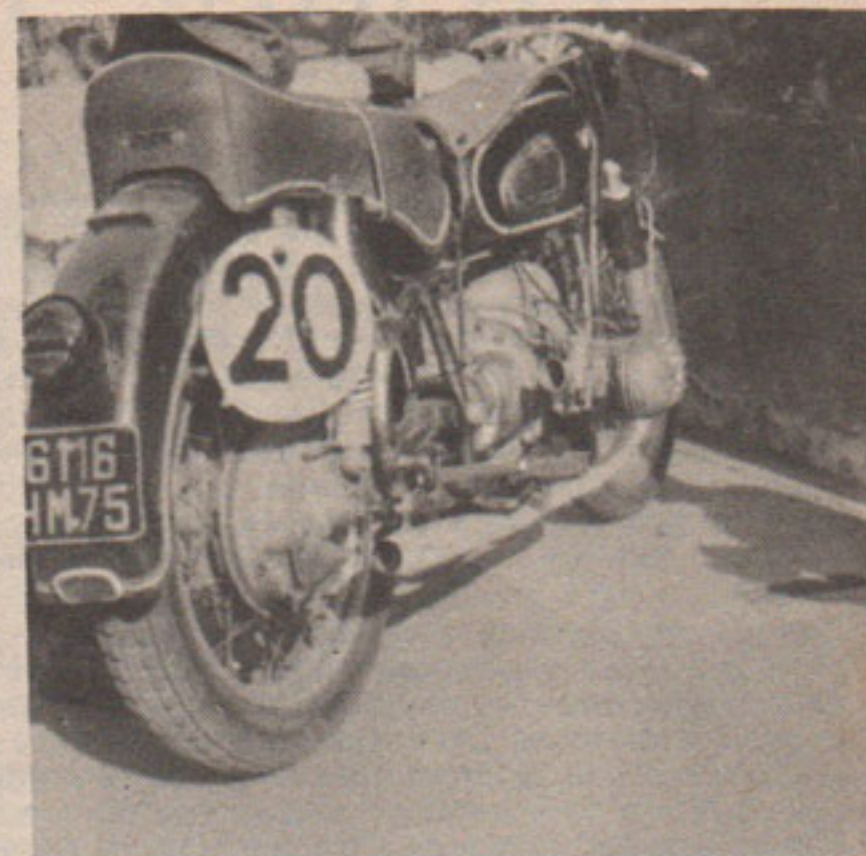
— D'autre part, le mécanisme de sélecteur dont la dureté n'a d'égale que la précision. Ici, les techniciens de Munich ont des leçons à prendre chez Burman.

Ces différents facteurs interviennent — nous le répétons — uniquement pour la conduite à grande vitesse, auquel cas il est certain qu'il y a une « conduite BMW ». Essayons de la définir.

La « R 59 » demande une conduite rapide et souple à la fois ; les gestes brusques sont à proscrire. De même, il est nécessaire d'avoir terminé toutes les manœuvres inhérentes aux rétrogradages et aux freinages avant la négociation des virages, car sur ce chapitre la machine ne tolère aucune faute de pilotage. Enfin, en raison de l'effet gyroscopique du moteur, il est préférable de négocier un virage donné à



Ici la machine est équipée avec les mégaphones utilisés dans les courses de formule Sport.



Vue de trois quarts arrière. La plaque, le feu rouge et la selle double ont été conservés ; seuls les carburateurs à longs pavillons et les mégaphones trahissent la « R 59 ».

hauts régimes sur un rapport inférieur plutôt qu'à un régime moins élevé sur un rapport supérieur même si l'on est sûr que « ça » passe sur ce dernier rapport. En un mot il ne faut pas hésiter à faire « tourner » ce moteur qui d'ailleurs ne demande que ça.



R " 59 "

Vitesse maximum (anneau de vitesse de Monthéry) :

Position couchée : avec silencieux 53", moy. 173,088 kmh ; avec mégaphones : 52" 5/10 moy.

Circuit Routier (9 181 m) :

Meilleur tour : 4'41", moy. 117,756 kmh.

Accélérations :

Avec mégaphones :
100 m : 6" 2/10, moy. 58,0 kmh ;
200 m : 9" 4/10, moy. 76,6 kmh ;
300 m : 12" 4/10, moy. 87,0 kmh ;
400 m : 14" 8/10, moy. 97,4 kmh ;
500 m : 17", moy. 106,0 kmh.

Avec silencieux :

100 m : 6" 4/10, moy. 56,3 kmh ;
200 m : 9" 7/10, moy. 74,2 kmh ;
300 m : 12" 6/10, moy. 85,7 kmh ;
400 m : 14" 9/10, moy. 96,6 kmh ;
500 m : 16" 9/10, moy. 106,5 kmh.

Cote (700 m) :

Avec silencieux : 20" 7/10, moy. 121,9 kmh.

(Rapports utilisés : 1-2-3-4.)

Avec mégaphones : 21" 8/10, moy. 115,8 kmh.

(Rapports utilisés : 1-2-3-4.)

Réglages d'essai :

Avec silencieux : gicleur principal 115.
Avec mégaphones : gicleur principal 120.
Dans les deux cas : Bougies Bosch W 260 T1.
Carburant Super Azur. Huile BP ricin.

UNE VÉRITABLE MACHINE « SPORT »

Un mot sur le freinage avant de conclure ; celui-ci nous a paru moyen à grande vitesse mais il faut tenir compte que les garnitures avaient une saison de compétition aussi nous est-il difficile de formuler un jugement catégorique. Néanmoins il est certain que l'augmentation des performances oblige à accorder encore plus d'attention à ce facteur capital.

On pourrait dire encore beaucoup de choses sur cette « R 59 ». Admirez la facilité avec laquelle elle part au kick, l'agrément que l'on en tire en conduite urbaine avec les réglages qui vous permettent par ailleurs de boucler un tour d'anneau à plus de 173 kmh. Son silence encore supérieur à de nombreuses machines de série beaucoup moins « méchantes » ; sa propreté qui nous a permis de circuler en costume de ville après avoir « tiré » une matinée entière à Monthéry sans qu'il soit nécessaire d'aller au teinturier à la fin de l'essai et cela bien que nous n'ayons pas donné un seul coup de chiffon à la machine durant le temps où nous en avons disposé ; son absence de vibrations qui rend la conduite si reposante et permet de conserver une installation électrique en état de marche bien qu'elle ne soit pas démontée pour courir.

Mais la « R 59 » c'est aussi un adversaire redoutable dans les courses pour 500 cm³ Sport dont elle est à l'heure actuelle le meilleur exemple.

J.-C. BARGETZI.

RÉSULTATS D'ESSAIS

R " 50 "

Vitesse maximum (anneau de vitesse de Monthéry) :

Position couchée : 59" 6/10, moy. 153,920 kmh.

Circuit Routier (9 181 m) :

Meilleur tour : 5'19" 8/10, moy. 103,355 kmh.

Accélérations :

100 m : 7", moy. 51,4 kmh ;
200 m : 10" 4/10, moy. 69,3 kmh ;
300 m : 13", moy. 83,0 kmh ;
400 m : 15" 8/10, moy. 91,1 kmh.

18 000 km avec ma R 50.....

par H. BIEL

Il revient à Jean-Claude Bargetzi la charge d'effectuer les essais. Aucune entrave n'a été faite à cette règle et comme à l'accoutumée il s'est mis en selle pour « tester » cette 500 cm³ suivant la formule d'essai adoptée à *Motocycles*. Nous pensons qu'il est préférable de lire cet essai avant de connaître notre point de vue et personnellement nous vous devons quelques explications quant aux raisons qui nous font sortir de nos habituelles rubriques pour faire une intrusion sur les plates-bandes de notre collaborateur.

Nous ne sommes pas différents des autres motocyclistes; possesseur d'une B.M.W. R 50 nous étions, vous me comprendrez, plus particulièrement intéressé par l'essai de cette « autre » R 50, et c'est là la première raison. La seconde naquit d'une conversation lorsque nous demandâmes à notre essayeur s'il s'apprêtait à juger cette 500 cm³ comme une machine exclusivement destinée aux compétitions « sport », ou comme une R 50 améliorée destinée à un « touriste ». Vous devinez sans doute comme nous que de par son attachement à la compétition, J.C. Bargetzi penchait, c'était certain, pour la première alternative. Notre point de vue de touriste, c'est-à-dire d'utilisateur de tous les jours, tant à des fins utiles que récréatives nous opposait diamétralement à cette idée et nous nous arrêtons alors sur un essai jumelé. Enfin la troisième raison nous fut suggérée par la conception que personnellement nous nous faisons de la formule sport en vue de laquelle cette B.M.W. fut transformée; à savoir que les « Sport » doivent à notre sens pouvoir être capables de rouler sur la route, cette route que vous connaissez tous qui à 6 heures du matin est large et déserte, qui est sinueuse, mal revêtue lorsqu'elle franchit les plus hauts cols alpins; cette route qui à Karlsruhe change son nom pour celui d'Autobahn permettant un 170 kmh soutenu, cette route qui vous mène place de l'Opéra à 6 heures du soir avec tous les dénivelés que cela sous-entend pour un conducteur parisien. Nous voulions vérifier si cette R 50 pouvait encore servir le « touriste » sur la route, la vraie, celle qu'il ne peut pas toujours choisir.

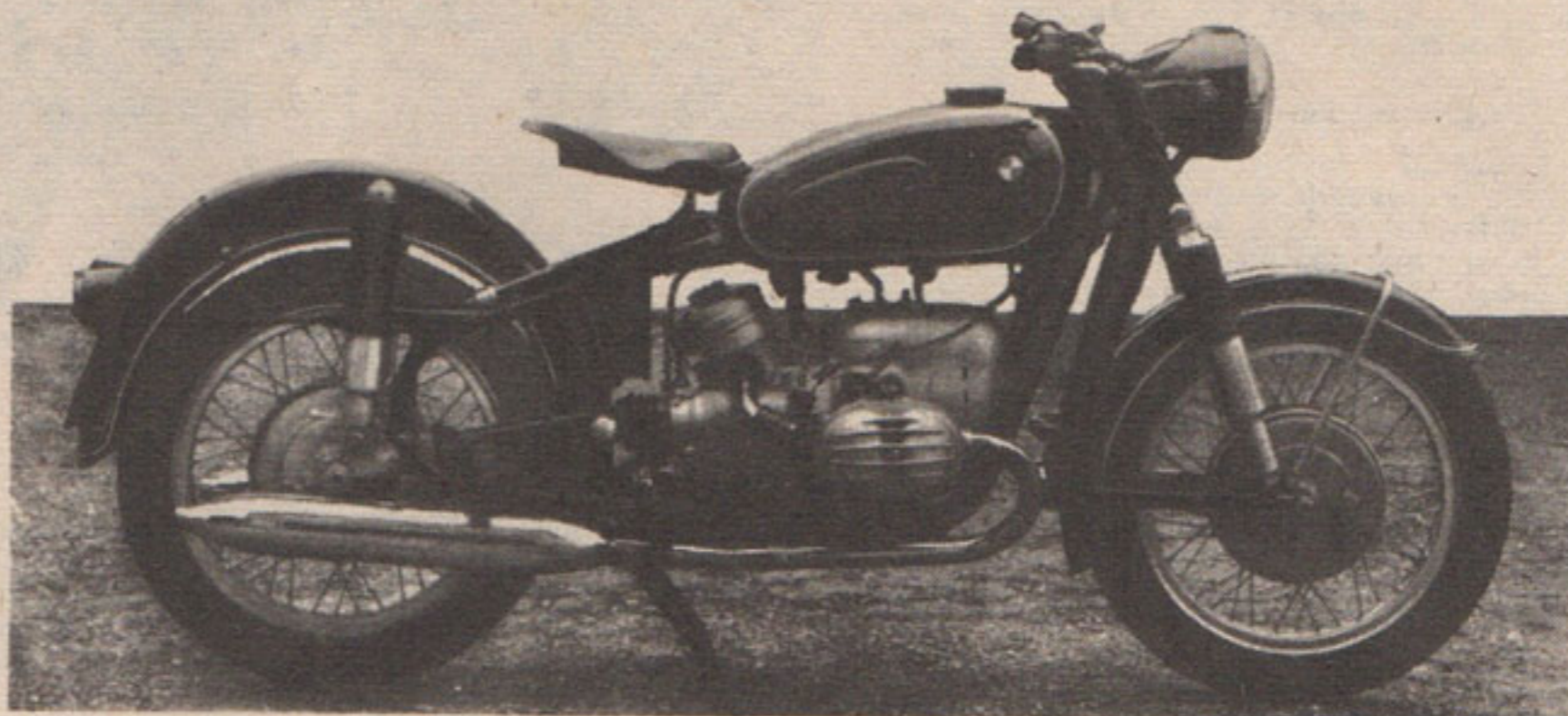
Si vous êtes épris de chiffres tournez la page, ce qui suit ne peut vous intéresser car il s'agit tout simplement des réflexions d'un « touriste » honteux de côtoyer les autres usagers au guidon d'une moto flanquée de gros numéros de course, habitué avec notre R 50 à plus de discrétion, mais enthousiasmé par le brio et la vélocité de cette B.M.W. sport.

Nous ne tenterons pas de juger cette B.M.W. R 50 sport dans l'absolu. Fidèle à notre ligne de conduite nous nous placerons dans la peau du possesseur d'une R 50 standard, avec d'autant plus de facilité que c'est notre cas, qui se demande ce que lui apportera la transformation « sport » signée Jean Murit.

Nous accordons beaucoup de qualités à notre B.M.W. R 50. Le fait contraire prouverait un illogisme avec nous-même puisque ayant acquis cette machine, 18 000 km au guidon de celle-ci nous permet de vérifier notre choix mais aussi de découvrir quelques défauts, nous permettant d'avancer que la R 50 demeure l'exemple type d'une moto de tourisme-rapide admirablement bien pensée.

Au chapitre des qualités il faut signaler tout d'abord la qualité de son fini (chrome et émail), sa propreté, sa régularité de fonctionnement, son silence et la facilité de nettoyage et d'entretien. Tous ces points contribuent à rendre agréable la moto et, s'ils ne sont pas remplis vous font perdre beaucoup de temps, et en restreignent l'utilisation. La qualité de son fini nous a permis de ne la laver que trois fois en un an sans que quelque partie soit altérée (neuve nous avions peint écrous et biellettes non protégés). Sa propreté autorise au retour d'un long voyage, d'utiliser la machine en tenue de ville sans être astreint aux notes du teinturier. Les petits ennuis, non pas ceux qui vous laissent sur un bord de route mais ceux apparemment futiles qui troublent un voyage ou vous empêchent d'être à l'heure (écrous perdus, rupture de câble, câblage électrique épris de liberté) sont inconnus vous libérant de tous soucis.

Le silence de la B.M.W. est légendaire; mieux c'est un ambassadeur de la moto auprès du grand public et surtout des citadins. Les pots d'échappement ne sont pas indestructibles et



n'échappent évidemment pas aux effets de corrosion des gaz d'échappement. Il faut admettre, c'est physique, qu'un silencieux est un organe consommable au même titre que les pneus mais comme chacun, nous espérons qu'ils tiendront le plus longtemps possible, chose effective à l'issue de ces 18 000 km. La firme bavaroise a voulu remédier à cet inconvénient dont le problème ressort de la technique de la protection des métaux. Les nouveaux pots sont intérieurement protégés par un dépôt de zinc. Nous ne sommes pas en mesure de chiffrer l'accroissement de longévité, au demeurant très variable.

Le nettoyage et les travaux d'entretien de la R 50 ne nous ont jamais accaparé beaucoup de temps. Le lavage effectué avec un jet manié sans précautions ne représente qu'une corvée minimum. L'emploi du gas-oil, cher à bon nombre de motocyclistes n'est pas nécessaire. Une seule trace d'huile est à signaler à la hauteur de l'entrée de câble du compteur sur le carter de boîte. Quant à l'entretien mécanique il se résume aux vidanges moteur qui se font aisément en cours de route, à la station service où l'on se procure les 2 l d'huile; capacité qui a l'avantage d'être une unité de vente chez la plupart des marques. A aucun moment nous ne nous sommes transformé en mécanicien pour effectuer de menus travaux de réglage (alignement de roue, culbuterie, etc.) qui nous procurèrent tant de joie lors de notre noviciat de motocycliste mais auquel tout un chacun n'a pas toujours de loisir à consacrer.

Par tout ce qui précède constaté au long de 18 000 km, notre R 50 nous a surtout fait comprendre qu'elle était construite pour servir et non asservir son propriétaire quelles que soient ses qualités ou ses défauts sur route que nous allons aborder après avoir retenu deux inconvénients mineurs mais perceptibles sur une moto aussi bien conçue: une dizaine de boulons non protégés, un très léger suintement d'huile à la prise de mouvement du compteur.

Nous ne reviendrons pas sur les performances de la R 50 qui ont fait l'objet d'un essai chiffré dans notre n° 162 de 1956. La pratique de cette 500 cm³ nous prouva que ce moteur doit être conduit en régime et que son aptitude à y monter est excellente, dépassant même la moyenne. Il n'a pas la souplesse légendaire que bon nombre lui accordent et qu'il ne faut pas confondre avec un fonctionnement sans à coups à bas régime dû au lourd volant et à l'excellent équilibrage du flat twin, le meilleur que puisse donner un bicylindre. Sur la quatrième le moteur peut être largement sollicité sans montrer aucun signe de défaillance et pour autant que la route et la circulation le permettent l'allure de croi-

sière peut se situer à la vitesse maximum sans inconvénient.

La R 50 excelle sur les longues autoroutes.

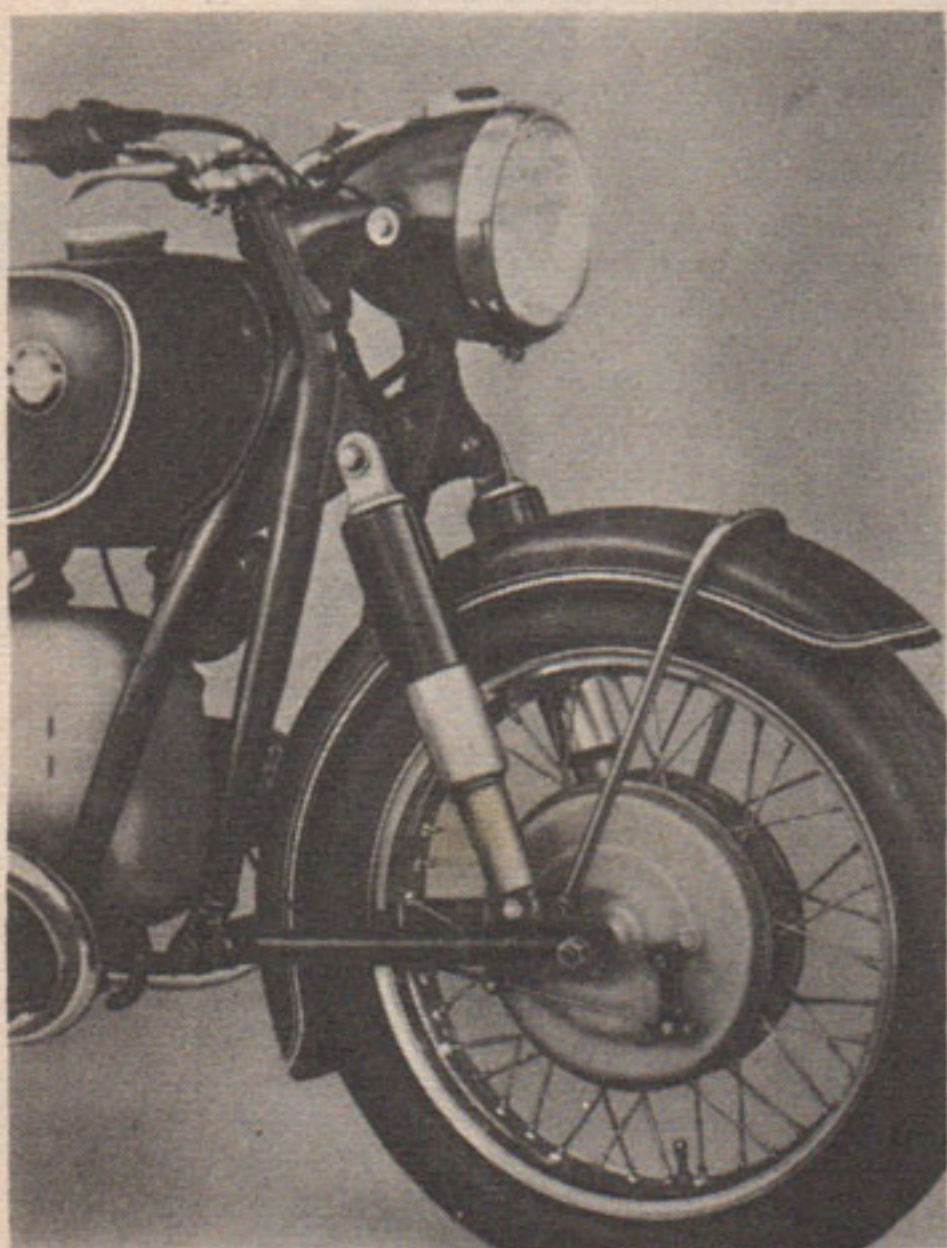
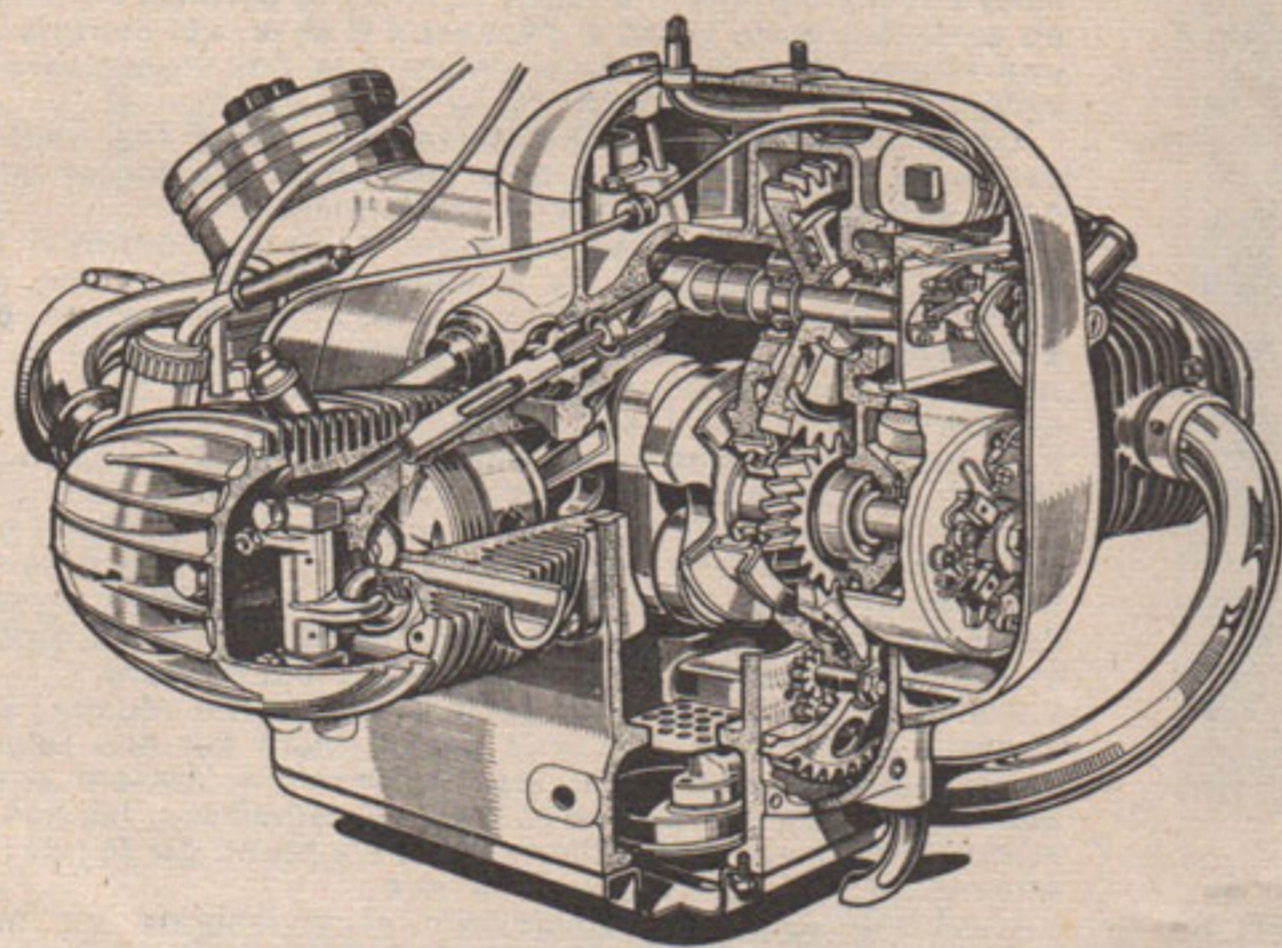
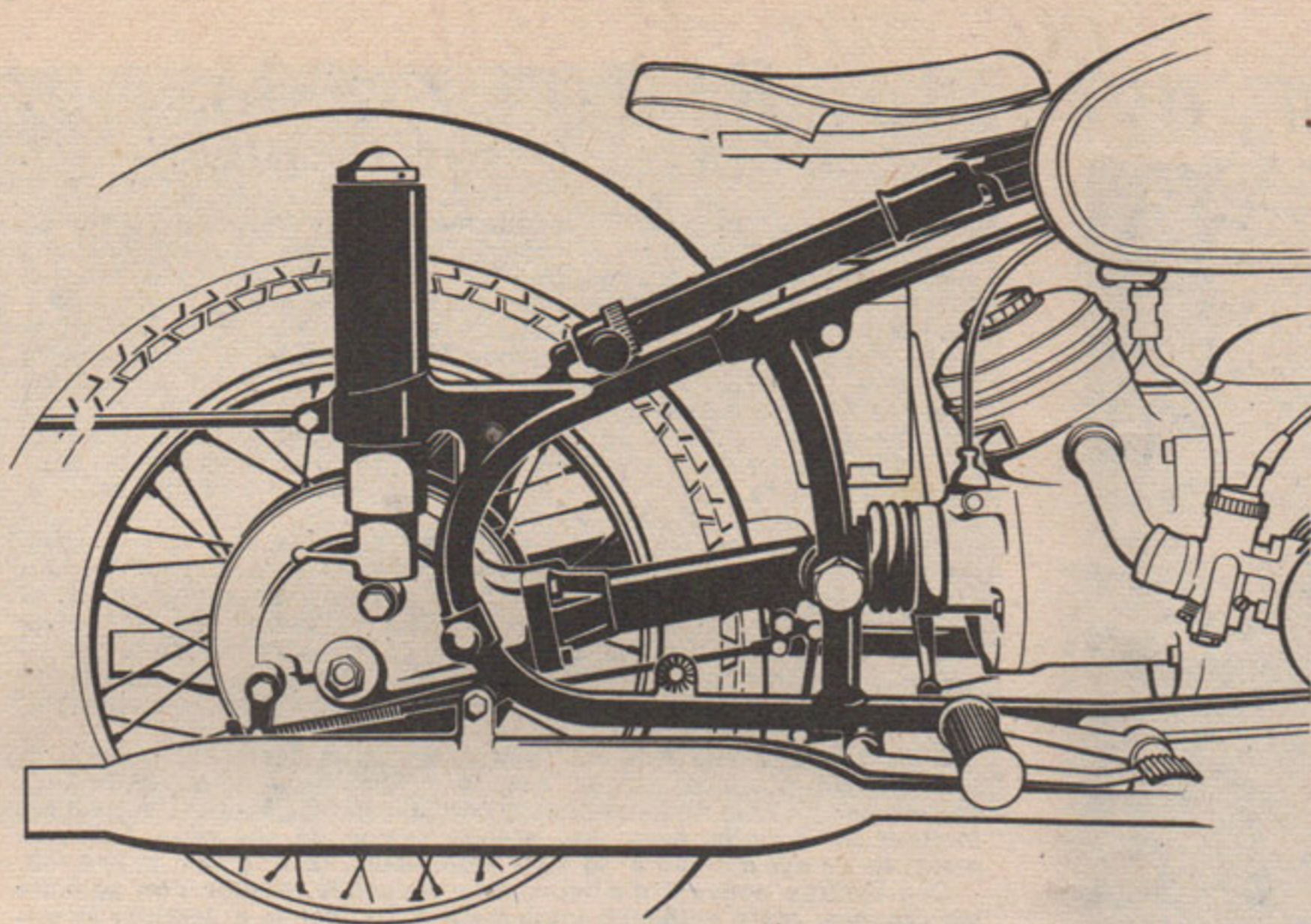
La nouvelle boîte « sport » donne un bon étagement et permet un passage des vitesses nettement plus aisé qu'avec l'ancienne. Le claquement caractéristique et bien connu qui peut d'ailleurs être évité facilement en décomposant, persiste. Le rétrogradage rapide de tous les rapports ne pose aucun problème car si ce sélecteur n'a pas la douceur ouatée de fonctionnement et le silence il a à son actif une excellente précision.

La commande d'embrayage est douce. Les plus longues journées de route ne nous ont jamais occasionné enflure, crampe ou crispation de la main gauche. L'attaque assez brusque de l'embrayage surprend le premier jour. Peu après on le fait cirer à sa guise. De par sa construction il ne réclame aucun réglage. La garde au levier ne nécessite une fois ajustée aucun rattrapage répété.

La poignée tournante très ingénieuse est d'une constante douceur de fonctionnement; très agréable en ville, sur de mauvais chemins et lorsque l'on veut rouler doucement elle oblige à se casser le poignet pour les brusques changements d'allure, et passages de vitesses lorsque l'on roule vite.

La qualité la plus apparente et la plus surprenante lorsque pour la première fois on enfourche une B.M.W. est l'absence de vibrations qui a pour premier effet de rendre la conduite reposante mais aussi par voie de conséquence épargne perte de boulons, troubles de fonctionnement électrique, rupture de tige de rétroviseur, etc.

Au cours de ces 18 000 km l'équipement électrique ne s'est jamais manifesté à nous d'une façon désagréable. Sainement conçu et bien réalisé, il n'exige aucune attention particulière; intelligemment maintenue par une sangle de caoutchouc qui se moque des vapeurs d'acide, la batterie s'ôte de son support très aisément. Seule critique à l'encontre de l'appareillage électrique: la déficience de l'optique du phare. (Le groupe réflecteur verre peut être changé par un autre qui donnera alors satisfaction.) Rien à signaler quant aux voyants (charge et point mort) et commutateurs (phare-code, stop), qui ont toujours fait le travail auquel ils sont destinés. La batterie doit son bon comportement au régulateur qui ne manifeste jamais de sautes d'humeur et c'est là encore l'une des conséquences de l'absence de vibrations. Puissant en ville où l'on a de moins en moins le droit de l'utiliser, l'avertisseur est inefficace pour les autres usagers au-dessus de 100 kmh.



L'apparition de la R 50 a marqué une étape importante dans la longue lignée des flat twin de Munich. Parmi les améliorations apportées à ce modèle par rapport aux R 51/3 rappelons l'adoption d'un cadre moderne avec suspension oscillante à l'arrière, du type Earles à l'avant, roues de 18", puissance accrue du moteur, adoption d'une boîte de vitesses mieux étagée et à trois arbres, d'un embrayage à ressort lamellaire, etc.

PARTIE CYCLE

Partie cycle sous-entend tenue de route facteur important de sécurité. B.M.W. a pris beaucoup de soins à ce sujet; la section elliptique des tubes du cadre aux points d'effort, le double berceau, la large portée des axes de fourches oscillantes avant et arrière montées sur roulements en font foi. Le cadre est rigide. Dans les courbes rapides on sent la machine débattre sur ses suspensions dans un même plan sans loucher.

Le centre de gravité situé bas de par le dessin du moteur autorise de fortes inclinaisons. La R 50 se comporte merveilleusement bien en ligne droite, dans les grandes courbes et les virages moyens soit partout à l'exception des épingles à cheveu et des virages en ville autour d'une borne où elle manifeste une certaine lourdeur due, entre autres paramètres, à la fourche oscillante à roue poussée. Cette lourdeur de l'avant dans les virages lents (au-dessous de 30 kmh environ) surprend au début où l'on hésite à basculer la machine dans le virage alors qu'au contraire elle demande à être subitement inclinée pour être redressée ensuite au guidon. Seuls dans les très petits « coins » cette machine affiche un caractère de sous-vireuse nullement ressenti dès que le virage autorise une vitesse supérieure à 30 kmh, aussi la tenue de route, terme qui à notre sens englobe comportement en ligne droite, en grandes courbes, en virages moyens et en virages aigus, nous apparaît comme très bonne puisque notre machine excelle sur trois de ces quatre points.

Les amortisseurs avant et arrière, ces derniers réglables instantanément sans avoir à extirper une clé du coffre à outils procurent une douceur de suspension que bon nombre de « 4 places » lui envient. La longévité de nos amortisseurs n'est pas un lieu d'émerveillement. Depuis, l'usine munichoise a fait procéder à une modification de cet organe qu'elle ne fabrique pas elle-même.

Les moyeux freins centraux sont puissants et sont à l'image des autres qualités de cette B.M.W. La commande au pied est douce et bien placée, et ne réclame que peu d'effort pour bloquer la roue arrière. Ce frein est très progressif. Celui avant à double cames est d'une puissance remarquable mais, fait logique, exige un certain effort sur la manette. A aucun moment, même dans les longues descentes des grands cols nous n'avons constaté de fading. Bonne, la position en selle permet de très longues étapes. Elle conditionne une légère inclinaison du buste sur l'avant, ce qui est rationnel lorsque l'on va vite. La position assez repliée des jambes ne nous a jamais provoqué aucune douleur aux genoux. L'emplacement des carburateurs permet une aisance suffisante des pieds. Abrisés par les cylindres ils sont à faible vitesse protégés de la pluie et nous n'avons jamais eu recours aux bottes pour rouler en ville. Les garde-boue protègent honnêtement, celui arrière descend bien bas, épargnant les projections à une valise éventuellement posée sur un porte-bagages arrière.

Le coffre à outils judicieusement situé dans le réservoir sous la genouillère ferme avec la même clé de sécurité du « Neiman » de direction. Ce coffre comme tous ses frères n'est pas trop vaste mais étanche à la pluie. Outre l'outillage fort complet et de qualité nous y avons casé une bougie, une ampoule et un manomètre et pour notre part nous le trouvons d'une capacité suffisante. Nous comptons sur l'outillage de bord pour remédier à la petite panne et non pour démonter la moto sur le bord de route.

Le réservoir de 17 l ne donne qu'une autonomie de 250 km environ avant de passer sur réserve. Sans prétendre à un réservoir de 25 l qui pose certains problèmes bien connus des constructeurs, une capacité de 20 l serait souhaitable.

Lever la B.M.W. sur sa béquille centrale et mettre le moteur en marche sont deux opérations d'une déconcertante facilité n'exigeant aucune forme athlétique.

Mais cette « autre » R 50 de Vasseur, celle qui a gagné le Critérium, celle que Murit a gonflée, allez-vous nous en parler?

Bien entendu mais la R 50 sport a tellement de points communs avec notre propre machine que nous étions tenu de commencer par situer notre R 50 standard.

... et 1800 km avec la R 50 « Sport »



Après la course, lorsque Vasseur et Murit nous proposèrent de remonter d'Avignon jusqu'à Paris avec la R. 50 Sport, nous étions tant soit peu inquiet quant aux ennuis qui pourraient survenir à utiliser sur les quelques 700 km de route, cette machine qui avait été préparée pour courir. Des villes comme Orange, Valence, Lyon ou Auxerre ne peuvent se traverser à 80 kmh, il y a les feux rouges, les bougies vont s'encrasser ; il y a des côtes où la ligne jaune vous oblige à rester à 35 kmh derrière un poids lourd. Quand un essai se fait autour du clocher, on peut choisir sa route ; certes la N. 7 possède de beaux alignements mais chacun sait combien la circulation y est intense.

C'était pourtant le moment où jamais de constater si cette B.M.W. pouvait véritablement servir à faire de la route avec autant de bonheur qu'elle avait servi Vasseur dans les courses de catégorie Sport. Nous fixâmes donc notre sac de réservoir et primes la route de Paris.

En fait tout se passa normalement tant cette B.M.W. se révéla, quand nous le voulions, aussi débonnaire que notre propre R 50, mais très supérieure à celle-ci par ses accélérations et sa vitesse lorsque nous trouvions la route dégagée.

Sur bien des points, ne serait-ce qu'à regarder la machine de Vasseur, rien n'interdisait de penser que l'on ne puisse utiliser cette machine pour faire du tourisme. Comme lorsqu'elle court, elle était équipée de son phare, d'une batterie, la dynamo était entraînée, les larges garde-boue d'origine qui protègent effectivement n'avaient pas fait place à quelque symbolique bout de dural, la classique selle double permettait d'emmener une passagère. Seule la béquille centrale, manquait. Donc, à l'exception du moteur évidemment, de la position sport et du réservoir de 25 l, nous retrouvions avec cette machine toutes les caractéristiques et les qualités statiques de notre R 50, énumérées plus haut. Au cours de cette randonnée, le moteur resta aussi propre que celui d'une autre B.M.W. et nous pûmes faire ce trajet en chaussures basses.

La mise en marche reste aussi aisée, le kick aussi doux. La position est la première chose qui surprend dès que l'on enfourche la machine. Elle n'est évidemment pas des plus agréables en ville et ne nous apparaît pas comme la plus adéquate pour la course. (Respectueux envers le règlement, Vasseur et Murit n'ont pas voulu monter le guidon bracelet qui est interdit.) Mais en tourisme, dès que l'on roule vite, la position à plat, avant-bras rentrés, est plus reposante que celle fournie par le guidon d'origine. Sur grand'route, la poignée quart de tour est plus plaisante que la Magura à came, par contre son retour libre, souhaitable pour la course, est un inconvénient pour le touriste ;

soulignons que nous avons pris cette machine, à l'exception des échappements libres qui furent remplacés par les classiques silencieux, telle qu'elle venait de participer à la course d'Avignon. L'habituel levier de commande du frein avant a été remplacé par un autre beaucoup plus long. Nous l'avons dit au sujet de notre R 50, le double came exige un certain effort manuel, ce grand levier diminue très nettement l'effort à fournir ce qui serait un avantage même sur une R 50 normale. Les freins de cette 500 cm³ Sport sont identiques à ceux de notre machine, donc en rapport avec les performances de cette dernière. Ils nous semblent encore corrects en regard d'un usage de tourisme très rapide de la machine de Vasseur, compte tenu de leur fatigue après cette saison de courses.

Dès que nous eûmes donné le premier coup de kick— nous nous rendîmes compte que le légendaire silence de la B.M.W. avait disparu malgré les volumineux silencieux d'origine. Le niveau sonore demeure très acceptable et reste à égalité avec bien d'autres 500 cm³, mais lorsque l'on est habitué à une R 50... Toujours est-il que nous pûmes quitter Avignon à une heure matinale sans nous attirer quelque ennui et que plus tard nous pûmes circuler dans Paris sans être spécialement montré du doigt.

Autant à la voir la B.M.W. de Vasseur nous semblait similaire à la nôtre, autant sur la route son moteur en faisait une toute autre machine. Sans vibrations, cette 500 cm³ accélère très vite, vous permettant de doubler avec une grande marge de sécurité, Couramment, la 1^{re} est montée à 80 kmh (compteur), la 2^e à 120, la 3^e à 150.

Ces chiffres peuvent d'ailleurs être dépassés lorsque l'on sollicite les régimes, mais suffisent amplement à doubler et à dominer la circulation. Sans contraindre le moteur à un effort exagéré, et toujours sans aucune vibration, lorsque la route le permet, on amène l'aiguille du compteur entre le 160 et l'écusson B.M.W. qui marque à cet endroit une respectable allure de croisière que l'on conservera sans inconvénients.

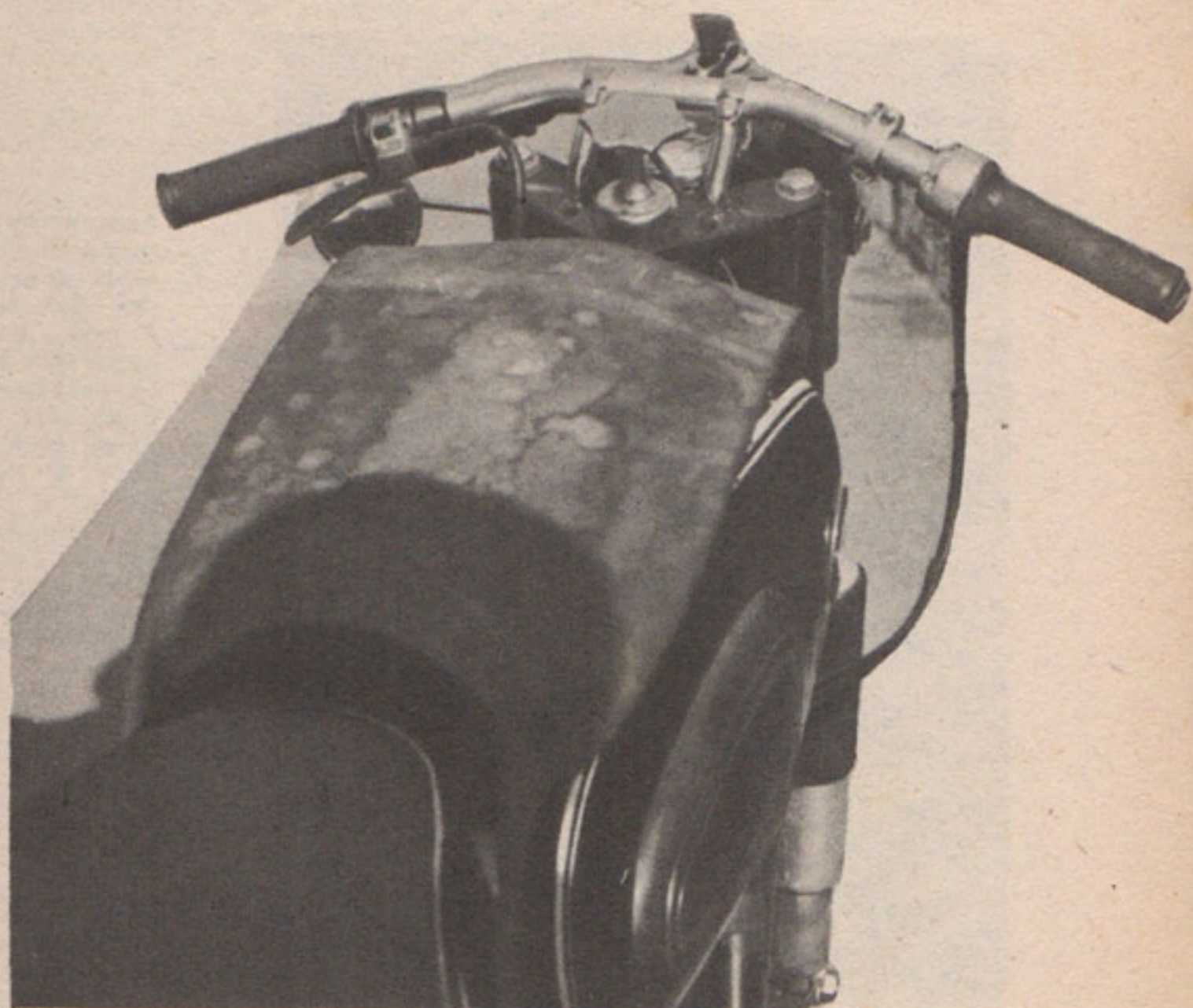
Dans le domaine des performances pures, les chiffres obtenus par notre essayeur seront plus éloquentes que toutes réflexions, que nous suggéreront cette rapide randonnée.

Cet excellent comportement routier ne fit que confirmer les résultats obtenus en compétition, la docilité de cette machine nous surprit bien davantage. Nous pensions trouver un engin moteur pointu, délicat à manier. Nous traversâmes les villes avec autant de souplesse que nous le faisons avec notre R 50. Encouragé par cela, rentré à Paris, nous avons cherché les encombrements, et, comme avec notre monture habituelle, nous nous sommes contenté d'enclencher la 2^e à 40 kmh et la 3^e vers 60 à 70 kmh. (Avec notre R 50 nous utilisons rarement la 4^e dans Paris.) Dans ces régimes, la R 50 Sport perd évidemment de son caractère sans se plaindre, c'est-à-dire sans encrasser les bougies, sans cliqueter, sans chauffer. Arrêté à un feu rouge, si l'on désire s'échapper il suffit de monter la 1^{re} à 80 kmh pour retrouver son agressivité et laisser tout le monde loin derrière.

Au point mort, inutile de tenir le moteur en régime ; comme celui d'une R 50 normale, il tourne parfaitement sur son ralenti.

Démunis du gros filtre, les carburateurs laissent entendre leurs aspirations lors des accélérations. Au démarrage, les bas de pantalon viennent obstruer les pavillons si on n'y prend garde ; dès les 40 kmh atteints, le vent les plaque en arrière.

L'aptitude à monter rapidement en régime de ce moteur nous permit de faire une constatation inattendue quant à la boîte de vitesses. Le rétrogradage des rapports est moins bruyant et semble plus doux





Tourisme ou Compétitions ?

sur la Sport que sur la R 50 standard, Ni la boîte, ni le sélecteur ne sont en cause et cet avantage est simplement dû à la montée « éclair » en régime lors du coup de poignée tournante.

Aussi docile qu'une R 50, nerveuse et rapide comme doit l'être une moto qui veut prétendre aux meilleures places en compétition, le « gonflage » de cette machine est un excellent résultat qui prouve que performances élevées et usage normal ne sont pas incompatibles. En travaillant cette B.M.W., Murit nous a prouvé — et à lui-même aussi d'ailleurs — qu'une Sport devait être capable à la fois de faire de la ville et d'aller très vite sur la route sans être obligatoirement couvert d'huile ou être astreint à d'incessants réglages. Personnellement, c'est toujours avec une certaine admiration que nous regardons les voitures classées « Grand Tourisme » capables un jour de transporter leur propriétaire, susceptibles le lendemain de leur permettre de s'aligner en course. Aussi, nous ne pourrions mieux qualifier cette moto qu'en la désignant par le vocable de seule moto « G.T. » que nous connaissions.

Henri BIEL.

Voici la liste des transformations effectuées par Jean Murit sur cette R 50 :

1. — Arbre à cames. - Pousoirs.
2. — Augmentation du rapport volumétrique.
3. — Polissage des culasses. Augmentation des passages de gaz. - Carburateurs de 26 mm.
4. — Nouveau roulement renforcé de vilebrequin. - Polissage et équilibrage des bielles et des basculeurs.

Lors de la préparation de la machine de Vasseur, Murit n'envisageait pas la commercialisation de cette transformation. Face aux demandes qu'il reçoit et bien que n'ayant pas établi le montant de cette conversion, il nous avança le chiffre de 125 000 francs ; chiffre qui ne représente qu'une estimation pour la transformation du moteur (réservoir de 25 l, guidon, levier frein avant, poignée de gaz, échappement libre n'étant pas compris).

A ce sujet, Murit nous fit remarquer qu'un B.M.Wiste peut profiter de la réfection de son moteur pour le faire transformer et que la conversion totale n'est pas obligatoire.

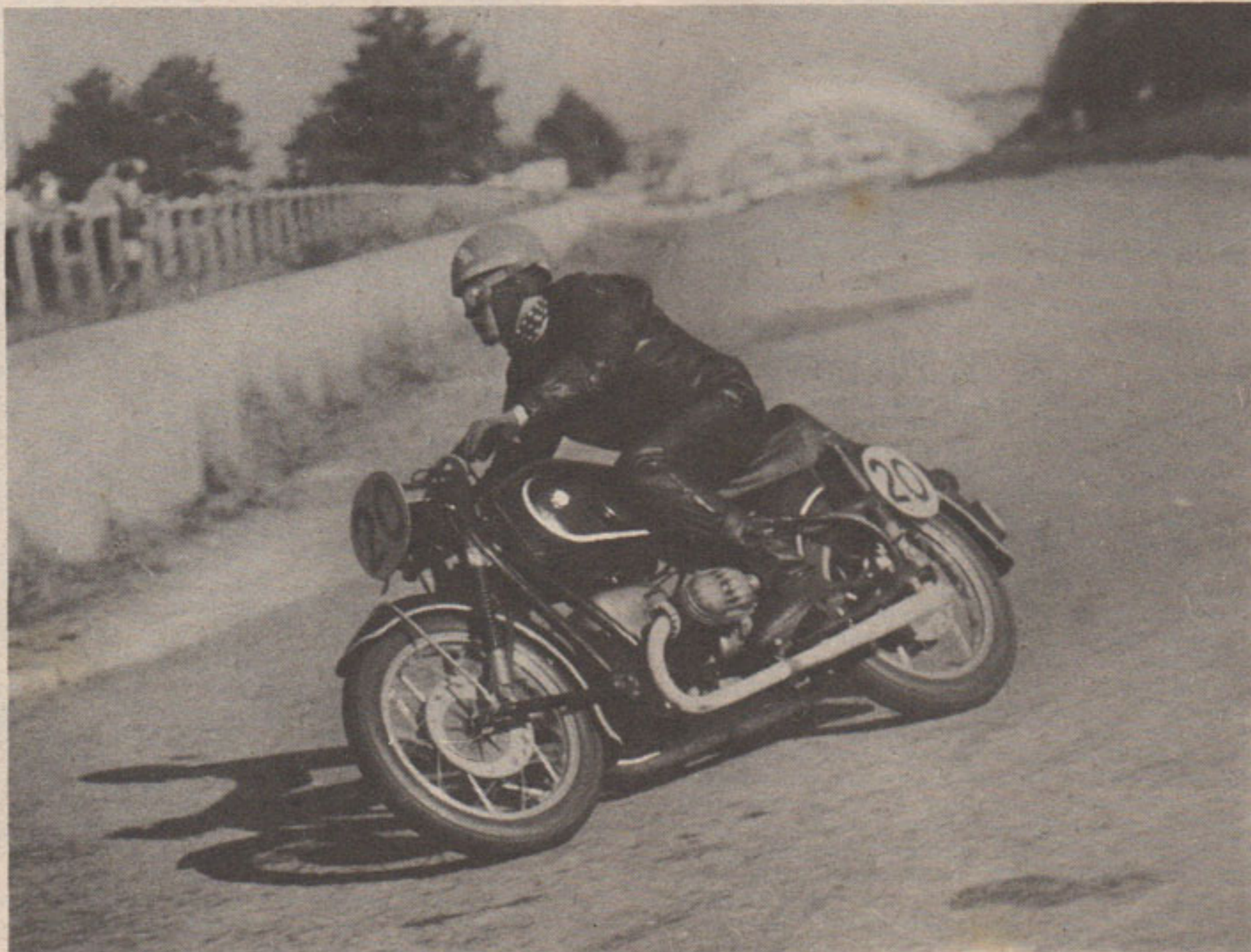
Quatre combinaisons de transformation sont possible (voir le tableau).

- Les transformations signalées en 1 peuvent être faites seules.
- Celles portées en 3 également.
- Les améliorations 1 et 2 peuvent être couplées.
- Celles mentionnées par 1, 2 et 3 également.
- Et finalement, reste la conversion totale qui donnera les résultats obtenus lors de notre essai.

Murit ne put chiffrer comme nous l'aurions voulu ces différentes transformations partielles et nous fit remarquer que l'état du moteur à transformer influençait également le prix.

Après avoir rendu la B.M.W. à Vasseur, notre R 50 standard qui pourtant quant aux performances se situe parmi les meilleures 500 cm³ nous sembla bien pâle, et comme nous, nul doute que plus d'un possesseur de B.M.W. sera tenté par cette conversion. Soulignons que si celle-ci fut éprouvée sur une 500 cm³ R 50, elle est également réalisable sur une 600 cm³ R 60

Mais à quand la transformation d'une R 69 ?



VELOSOLEX

“1700”

LA présentation du nouveau Velosolex « 1700 » à embrayage a été l'occasion d'une sympathique manifestation qui s'est déroulée dans l'une des usines de Courbevoie.

Ainsi que pour ses réalisations antérieures Velosolex en apportant le maximum d'améliorations, a su rester dans le domaine de la simplicité mécanique.

Le Velosolex « 1700 »

Extérieurement, le Velosolex « 1700 » ne diffère du modèle « 1400 » que par son ensemble moteur-réservoir-volant magnétique. Seule la largeur « hors-tout » diffère : elle se trouve augmentée de 4 cm. Cet accroissement est dû à la contenance accrue du réservoir d'une part (1,4 l), et, d'autre part, au montage d'une turbine de ventilation des organes moteur et embrayage.

Le moteur lui-même est absolument identique à celui du modèle précédent. Cependant les carters ont été modifiés pour permettre le montage de l'embrayage automatique centrifuge « Compound ».

Ce dispositif d'embrayage se compose essentiellement d'un tambour solidaire du galet d'entraînement et d'un ensemble de pièces mécaniques articulées qui, elles, sont disposées sur un plateau tournant, solidaire du vilebrequin.

Fonctionnement et utilisation.

Lorsque la machine est au repos, le moteur fait corps avec le galet d'entraînement et, pour le mettre en route, l'usager a recours au pédalier, comme il le faisait jusqu'à présent.

Une fois le moteur en route et si la manette des gaz est maintenue à la position de ralenti, le régime de 1.500 t/m environ est rapidement atteint, en même temps que le moteur s'est progressivement et automatiquement débrayé. Ainsi, en est-il lorsque le conducteur freine, ralentit et s'arrête. Le moteur continue à tourner et le rotor-turbine assure correctement sa ventilation.

Si le conducteur décide de se déplacer, il n'a qu'une manœuvre à opérer, celle de libérer la manette des gaz. La force centrifuge agit alors et après un glissement momentané de garnitures sur un tambour intérieur, le moteur est de nouveau asservi à la roue.

Lorsque la machine attaque une côte, le moteur baisse peu à peu de régime. Il tourne à la vitesse qui correspond au couple le plus élevé.

Cet embrayage est bien automatique, puisqu'il fonctionne en débrayage ou embrayage sans aucune manœuvre. Il est, d'autre part, compound, c'est-à-dire à double action, en ce sens qu'il apporte à l'usager deux utilisations différentes.

Ses avantages.

Une seule mise en route à la pédale pour un trajet.

Finis les écarts de directions redoutés des cyclistes pour repartir. Dissipée la crainte de voir le régime du moteur s'amenuiser jusqu'au hoquet suprême. L'utilisation du Velosolex « 1700 » devient beaucoup plus facile dans les chemins de terre, souvent pleins d'ornières, où il fallait absolument, jusqu'ici, maintenir une vitesse minimum, au prix d'une certaine fatigue, par crainte de s'arrêter et de ne pouvoir remettre en route. Il sera désormais possible de se déplacer en souplesse en terrains difficiles, à une vitesse même très réduite.

Les côtes seront plus aisément gravies et le moteur ne souffrira pas le moins du monde, puisque son régime ne descendra pas au-dessous du nombre de tours prévu et que, jusqu'à son arrêt total, il demeurera en rotation. Le rotor turbine évite tout échauffement exagéré.

Précisons encore un détail d'importance que la machine soit arrêtée ou non, l'éclairage fonctionne tant que le moteur tourne.

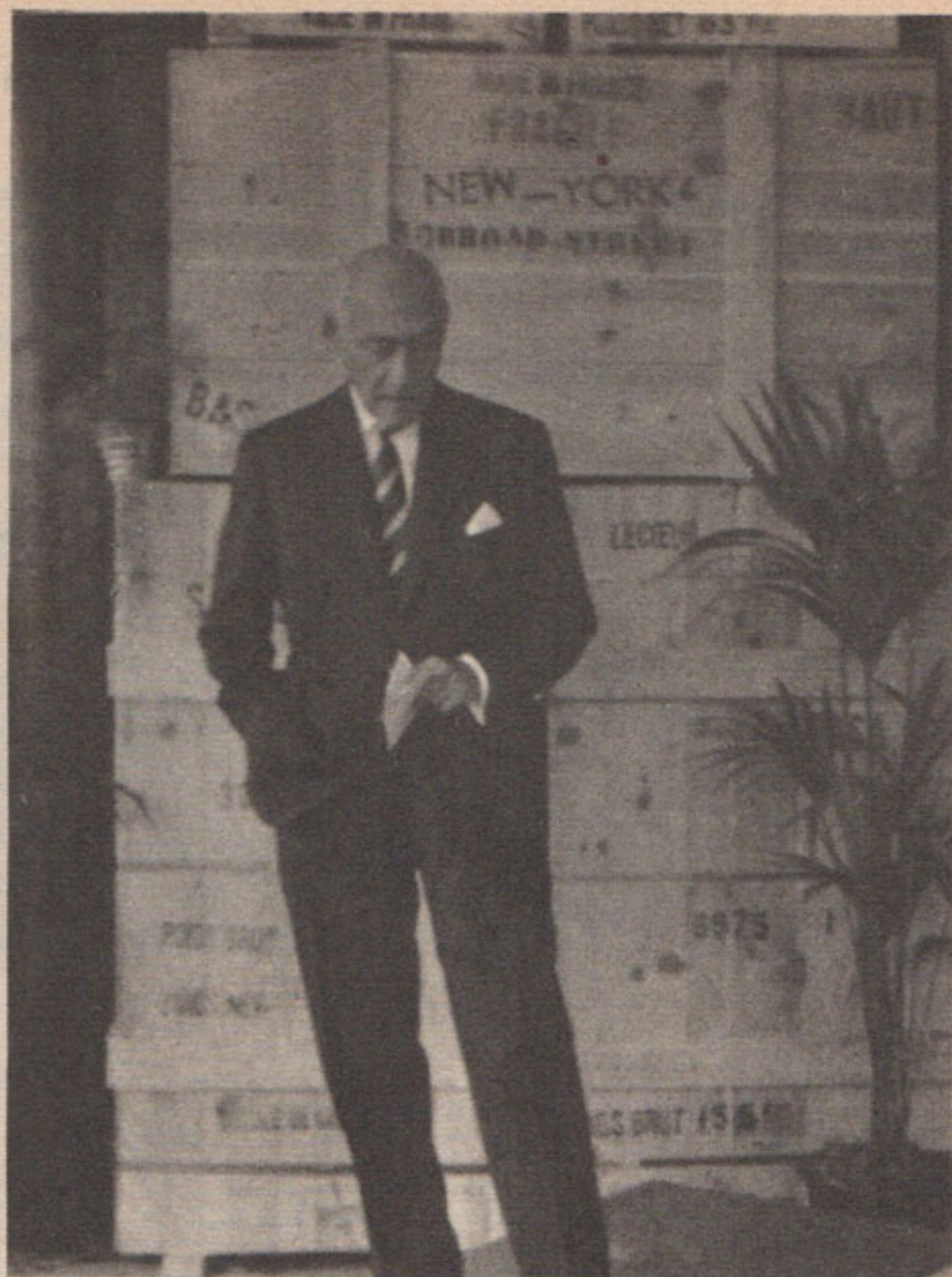
La vitesse en palier demeure volontairement limitée à 30 km/h.

Quant à la consommation, sa base demeure la même mais elle dépendra évidemment davantage de l'usager, suivant la fréquence de ses recours à l'embrayage ou de ses arrêts en laissant le moteur tourner.

Enfin, Velosolex reste fidèle à son programme, c'est-à-dire concentration de tous ses moyens sur un modèle unique.

Dès maintenant, toute la production ne comporte qu'un seul modèle, le Velosolex « 1700 » à embrayage automatique Compound.

Le nouveau Velosolex est appelé à connaître encore plus de succès que ses devanciers, mais sa qualité technique et sa simplicité ne sont qu'une partie de ses avantages. L'organisation du Service après-vente qui se perfectionne et se complète constamment chez Velosolex, représente le second aspect de la réussite de cette marque. Plus de mille Stations-Service fonctionnent en France, des centaines d'agents qualifiés jalonnent les pays étrangers ; apportent à l'usager une certitude précieuse et génératrice de confiance : celle d'avoir à proximité un organisme qualifié, doté d'un matériel spécialisé, et capable, en toutes circonstances d'apporter une aide efficace et d'exécuter réglages ou réparations, à peu de frais, et dans le minimum de temps. On n'insistera jamais trop sur l'importance que représente pour Velosolex la qualité de son Service.



M. Goudart, Président-Directeur général de Velosolex, pendant son exposé sur la situation du cyclomoteur en Europe.



Le nouveau Velosolex « 1700 » : la partie cycle ne subit pas de modifications. Remarquons la sortie de l'air soufflé, au-dessus du carter de droite.



4 Semaines de CROSS

EN FRANCE

Devant le regain d'activité à l'échelon international du cross dans la catégorie des « quart de litre » concrétisé par la Coupe, puis le Championnat d'Europe, la F.F.M. se devait de réinstaurer un Championnat National pour les 250 cm³.

Après un entracte de deux ans, 1956 et 1957, ce titre fut remis en compétition l'an passé et remporté par le Soissonnais Michel Desbois.

C'est Michel Desbois qui, cette année, est couronné Champion de France pour la seconde fois consécutive en s'imposant à ses adversaires d'une manière toute différente qu'en 1958. Autant la Commission sportive est parvenue à avoir un règlement clair et équitable pour les championnats des catégories nationale et internationale, autant elle cherche la voie à suivre pour celui des 250 cm³.

En 1958, le championnat reposait sur cinq épreuves donnant à chacun toutes ses chances. Dans l'obligation de tenir compte de la réticence des clubs à organiser une épreuve de championnat pour les 250 cm³, la commission sportive se rejeta sur l'épreuve unique que le M.C. Morbihan acceptait de faire disputer sur son terrain. Et c'est ainsi que Michel Desbois renouvelle son titre en devançant d'un tour tous les autres concurrents sur les 1 018 mètres de terrain de Vannes.

Espérons que la C.S. parviendra à convertir plusieurs organisateurs pour le retour en 1960 d'un championnat qui mérite mieux qu'une épreuve unique et qu'il est indispensable de recréer si nous voulons voir de nouveaux noms apparaître.

RESULTAT DU CHAMPIONNAT DE FRANCE DES 250 cm³

1^{er} Michel Desbois, Maïco; 2^e Mompou, Spéciale, à 1 tour; 3^e Terrien, Maïco, à 1 tour; 4^e Plagian, Jawa, à 1 tour; 5^e Lebreton, Jawa, à 1 tour; 6^e Marchand, Maïco, à 2 tours; 7^e Bordio, D.S. Malterre, à 3 tours; 8^e Faivre, Aster, à 4 tours; 9^e Rademacher, à 4 tours; 10^e René, à 4 tours; 11^e Schildknecht, à 5 tours; 12^e Alard, à 5 tours; 13^e Chollet, à 5 tours; 14^e Forter, à 6 tours; 15^e Geil, à 11 tours; 16^e Pineau, à 14 tours; 17^e Léon, à 19 tours; 18^e Voreux, à 20 tours; 19^e Millot, à 25 tours.

CHAMPIONNAT INTER ET NATIONAL

Hazanis, Godey, Chuchart, Vouillon, Cros, René et Robert Klym, Charrier et Mélioli; ils ne sont plus que neuf sur les vingt qui en 1956, lors de la création de la nouvelle formule du championnat, furent arbitrairement couronnés Inter. Neuf seulement qui résistèrent au triple assaut — 1957, 1958, 1959 — des cinq meilleurs du championnat national.

Seul le règlement actuellement en vigueur de ces deux championnats pouvait créer l'émulation et permettre le renouvellement des inter-experts dans une proportion excédant 50 %.

Trois ans après son institution la formule a donc fait ses preuves et est devenue payante. Que sont devenus Casola, Darrowy, Lefèvre, Mateos, Raulin? La roue a tourné, l'implacable loi du sport a joué.



DESBOIS

Lusseyran était également un des vingt de 1956; il se classe douzième cette année dans le championnat national. Jacquemin aussi était parmi eux. Il rétrograde en National à l'issue de cette saison. Et son cas nous conduit à penser que si maintenant il n'est plus possible de dormir sur ses lauriers pour se maintenir dans le cadre des inter-experts, il va devenir de plus en plus difficile de se classer aux places d'honneur dans le championnat national auquel participeront d'anciens inter-experts.

De fil en aiguille nous sommes amenés à constater tout d'abord que le niveau de nos inters s'élève; puis ensuite à supposer, à la condition que le cross continue à jouir tant sur le plan épreuves que sur le plan recrutement d'une popularité constante, que le degré du Championnat national atteindra bientôt celui où l'inter était situé il y a quelques années. Les jeunes nationaux auront alors beaucoup de mal à se qualifier dans leur championnat et la Commission sportive sera peut-être conduite à en implanter un troisième à l'échelon inférieur.

Ces championnats ont élevé le cross français mais d'importants progrès doivent encore être accomplis; il n'est pour s'en convaincre que de voir les médiocres résultats acquis dans le championnat du monde.

Face à un succès aussi positif, la Commission de Moto-Cross a reconduit pour 1960 le règlement du Championnat Inter. Jonzac sera

CLASSEMENT COMPLET DES CHAMPIONNATS D'EUROPE DES 250 CM³

Place	Concurrent	Nationalité	Machine	G.P. Autriche	G.P. Suisse	G.P. Belgique	G.P. Allemagne orientale	G.P. Tchecoslovaquie	G.P. Pologne	G.P. Allemagne	G.P. Italie	G.P. France	G.P. Hollande	G.P. Angleterre	G.P. Luxembourg	G.P. Suède	Total
1 ^{er}	Tibblin.....	Suède	Husqvarna	—	—	—	—	3	—	8	—	8	8	8	8	8	51
2 ^e	Stonebridge.....	G.-B.	Greeves N.S.U.	—	8	8	—	—	—	3	8	6	—	1	6	—	40
3 ^e	Cizek.....	Tchéc.	Jawa	4	—	—	8	8	8	—	6	—	—	—	—	—	34
4 ^e	Kmoch.....	Tchéc.	Jawa	6	6	—	3	2	4	4	4	—	—	—	—	—	29
5 ^e	Richardsson.....	Suède	Husqvarna	—	—	—	6	—	3	6	—	2	6	—	—	—	23
5 ^e	Dalhen.....	Suède	Husqvarna	2	4	4	2	—	—	—	—	3	4	—	—	4	23
7 ^e	Ron.....	Tchéc.	Jawa	1	2	—	—	1	6	2	3	4	—	4	—	—	22
8 ^e	Sonek.....	Tchec.	Eso	8	—	—	4	—	—	1	1	—	—	—	—	—	14
9 ^e	Hallman.....	Suède	Husqvarna	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	—	6	9
9 ^e	Bickers.....	G.-B.	Greeves	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	4	2	9
11 ^e	Betzelsbacher.....	All.	Maico	—	—	1	1	4	—	—	—	—	—	—	2	—	8
11 ^e	Oesterlé.....	All.	Maico	—	—	—	—	6	—	—	—	1	—	—	1	—	8
13 ^e	Néri.....	Belg.	Aermacchi	—	—	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6
13 ^e	Smith.....	G.-B.	B.S.A.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	—	—	6
15 ^e	Crosset.....	Belg.	Jawa	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	5
16 ^e	Watz.....	All.	Maico	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3
16 ^e	Muller.....	All.	Maico	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3
16 ^e	Kamper.....	All.	Maico	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3
16 ^e	Persson.....	Suède	Husqvarna	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	3
16 ^e	Ostorero.....	Italie	Mival	—	1	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	3
21 ^e	Frelich.....	Pologne	Jawa	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	2
21 ^e	Ericksson.....	Suède	Husqvarna	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	2
21 ^e	Draper.....	G.-B.	B.S.A.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	2
24 ^e	Krotowski.....	Pologne	Jawa	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	1
24 ^e	Bomm.....	Holl.	Adler	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	1

Seuls les 7 meilleurs résultats ont été retenus pour établir le classement final.

le nouveau lieu de l'une des quatre épreuves. Le Championnat National ne subit qu'une très légère modification.

La course de sélection qui suit les trois épreuves qualificatives simultanées jouera le second rôle d'épreuve de classement. Les sélectionnés accumuleront donc des points dans quatre et non plus trois épreuves de classement.

Comme prévu au règlement, les cinq premiers nationaux : Delpeyrat, Tiarcelin, Rambour, Mosconi et Guy Ledormeur deviennent Inter-Experts. Brassine, Jacquemin, Van Lerberghe et Deshaie redescendent en National. A la faveur du retrait de Schmid, Melioli (16^e) demeure chez les inter-experts.

Le problème du championnat des 250 cm³ fut abordé mais non résolu. Nous vous avons expliqué plus haut quelles sont les difficultés rencontrées par la Commission.

La remise sur pied du championnat de sidecar fut également envisagée autour du tapis vert. Rien d'officiel n'a été retenu. Rappelons que celui-ci fut mis en compétition en 1956 et 1957 et remporté par Dubois et Perlin.

Le calendrier international français est pratiquement établi. Il subira probablement encore quelques retouches. Pernes a des chances de se voir attribuer la manche française du championnat d'Europe (1^{er} mai) et au M.C. Vesoul incombe l'organisation pour le Championnat du Monde. Ce calendrier ne comporte pas moins de 49 cross internationaux et c'est sur ce chiffre qui atteste de la prospérité du Moto-Cross en France que nous concluons ces « quatre semaines ».

A L'ÉTRANGER

Dans notre précédente parution, nous vous avons donné le classement complet du Championnat du Monde. Dans toute la sécheresse de ses chiffres, ce classement sous forme de tableau résume la saison d'une façon quelque peu rébarbative ; si nous nous livrons au jeu des statistiques, nous parviendrons à rendre ces mêmes chiffres plus « causants », voire même arriverons-nous à en tirer des conclusions sur lesquelles nous nous garderons bien d'établir des pronostics car chacun sait combien les statistiques savent mentir.

Vingt et un crossmen de six nationalités différentes se classèrent au cours des 11 G.P. qui composèrent ce Championnat du Monde 1959. La Suède vient en tête avec sept classés (Lundin, Nilsson, Gustavsson, Tibblin, Lundell, Sigvardsson et Johansson) ; puis suivent la Grande-Bretagne avec six classés (Curtis, Archer, Smith, les frères Rickman, Draper) ; la Belgique avec quatre (Baeten, Scaillet, Jansen et Rombauts) ; le Danemark avec deux (Rasbro et Hansen) ; la Hollande et la France avec chacun un B. Dirks et Hazianis. Il s'avère donc que, comme nous le faisons remarquer après le deuxième G.P., dans notre numéro de

juin, le titre se jouera sur la trilogie Suède, Angleterre et Belgique, ce fut le cas.

En additionnant les points remportés par tous les crossmen d'un même pays, nous verrons que la Suède vient également en tête et que si ce championnat comportait un classement par nation, ce pays scandinave en serait le leader. Effectuons maintenant la moyenne par pilote et par nation qui met en évidence le brillant comportement de B. Dirks, le seul hollandais classé et notre médiocre position dans ce championnat mondial.

Suède : 101 points, moyenne 14,4 ; Angleterre : 95 ; 15,8 ; Hollande : 26, 26 ; Belgique : 21, 5,2 ; Danemark : 4, 2 ; France : 1, 1.

Onze G.P. donc onze victoires qui se répartissent ainsi et où la Suède marque un autre but : Suède 7 (Lundin 4, Nilsson 3), Grande-Bretagne 3 (Archer 2, Smith 1), Hollande 1 avec B. Dirks évidemment.

Tous ces chiffres démontrent que la Suède et l'Angleterre sont les deux « Grands » du Cross et que si Lundin, un Suédois, remporte la palme, la qualification de ses compatriotes est également élevée. Tant à titre individuel que sur le plan national, les Belges ont été nettement distancés au cours de cette saison. Quant aux Danois et Français, leur participation est surtout liée au seul fait que leur pays organise l'un des onze G.P. Le cas du Néerlandais Broer Dirks fait exception à cette règle ; son excellente place de quatrième est due à sa propre valeur mais ne préfigure en rien l'ascension de l'ensemble des crossmen hollandais.

Seuls les pilotes sont officiellement en lice dans ce championnat du monde où les Firmes ne concourent pas, mais si nous transposons sur les marques des motos les calculs que nous venons d'effectuer sur les hommes, nous obtenons des résultats intéressants et parfois surprenants.

Au total, huit marques différentes avec en tête du plus grand nombre de machines classées B.S.A. : 7, qui trouve ici le moyen de justifier le slogan de la firme de Birmingham : the most popular motor cycle in the (Motocross Champion ship of the) World. Puis suivent dans l'ordre Matchless 4, Monark 3 (machine utilisée par Lundin), Crescent et Metisse 2 et Norton ; AJS, Husqvarna 1.

Par addition de points, Monark et B.S.A. sont à égalité (58 points). Matchless et Crescent font également match nul (41 points), puis viennent Norton 23, Métisse 18, AJS 9, Husqvarna 4.

Comme pour B. Dirks, la moyenne réserve une surprise avec la seule Norton pilotée par l'ex champion du monde Draper qui, avec 23, devance Crescent 20,5, Monark 19,3, Matchless 10,2, Metisse et AJS 9, Husqvarna 4.

Grâce à Lundin, Monark revient en tête au plus grand nombre de victoires avec 4, suivi de Crescent 2, et de B.S.A. et Norton 2.

Il est évident que si ces chiffres ne sont pas toujours le reflet exact du cross qui, fort heureusement, est fait de plus de nuances, il est en outre certain que ceux-ci font apparaître quelques faits précis du motocross dans le cadre du Champion du Monde 1959.

Jean FRANCRY.

Le nouveau

25

VELOSOLEX

Type
1700

repart sans pédaler

"Accroche" solidement en côte



**Embrayage Automatique
"COMPOUND"
moteur ventilé**

34.800 fr.
à crédit 100 fr. par jour

René
Ravo
AVENIR

DOCUMENTATION GRATUITE :
VELOSOLEX, COURBEVOIE, SEINE - SERVICE 194

la bicyclette qui roule toute seule

Garanti 1 an

MESDAMES

Mettons le pied dans l'étrier et, cheveux au vent, repartons vers de nouvelles chevauchées fantastiques et mécaniques.

A la belle époque, d'après nos grands parents, les femmes intrépides avaient déjà l'idée saugrenue de parcourir des kilomètres à califourchon sur une selle. Heureuses amazones à l'abri des pannes !

Nous ne courons plus le risque de nous faire désarçonner par un cheval fougueux mais notre monture actuelle nous réserve bien d'autres surprises.

Quel plaisir devaient éprouver les femmes d'antan lorsque les rênes d'une main, de l'autre la cravache, elles poursuivaient une biche ou galopaient à travers bois, libres d'admirer le paysage. Ne nous laissons pas gagner par la nostalgie et oublions les attraits d'une chasse à courre. Qui sait ? Peut-être verrons-nous un jour le gibier fuir devant une haie de scootéristes armées de clefs anglaises ? Ne regrettons pas non plus l'économie de consommation ni la pitance des oiseaux car nous goûtons cent fois mieux le risque, l'aventure et la vitesse.

Outre notre inexpérience pour la mécanique, on nous reproche encore bien d'autres maladresses, tel l'entretien général de la machine ou le pilotage.

Premier point : Si vous abandonnez pendant une longue période votre scooter, voici quelques conseils qu'il est prudent de respecter si vous désirez le conserver en parfait état :

— Garer à l'abri des intempéries, de préférence dans un garage, à défaut sous une housse imperméable (recouvrir entièrement).

— Mettre la machine sur sa béquille ou des cales pour soulager les pneumatiques.

— Contre la rouille, enduire les chromes et articulations de graisse.

— Vérifier bien entendu que le robinet d'essence soit fermé ou mieux encore vidanger le réservoir.

Pour un nouveau départ, il suffira d'un simple coup de chiffon enlevant excédent de graisse et poussière et d'une vérification de la pression des pneus (ne pas omettre la roue de secours souvent négligée et en mauvais état). Bien agiter le scooter si vous avez conservé le mélange de manière à le rendre homogène... et vous pourrez alors repartir avec une belle monture.

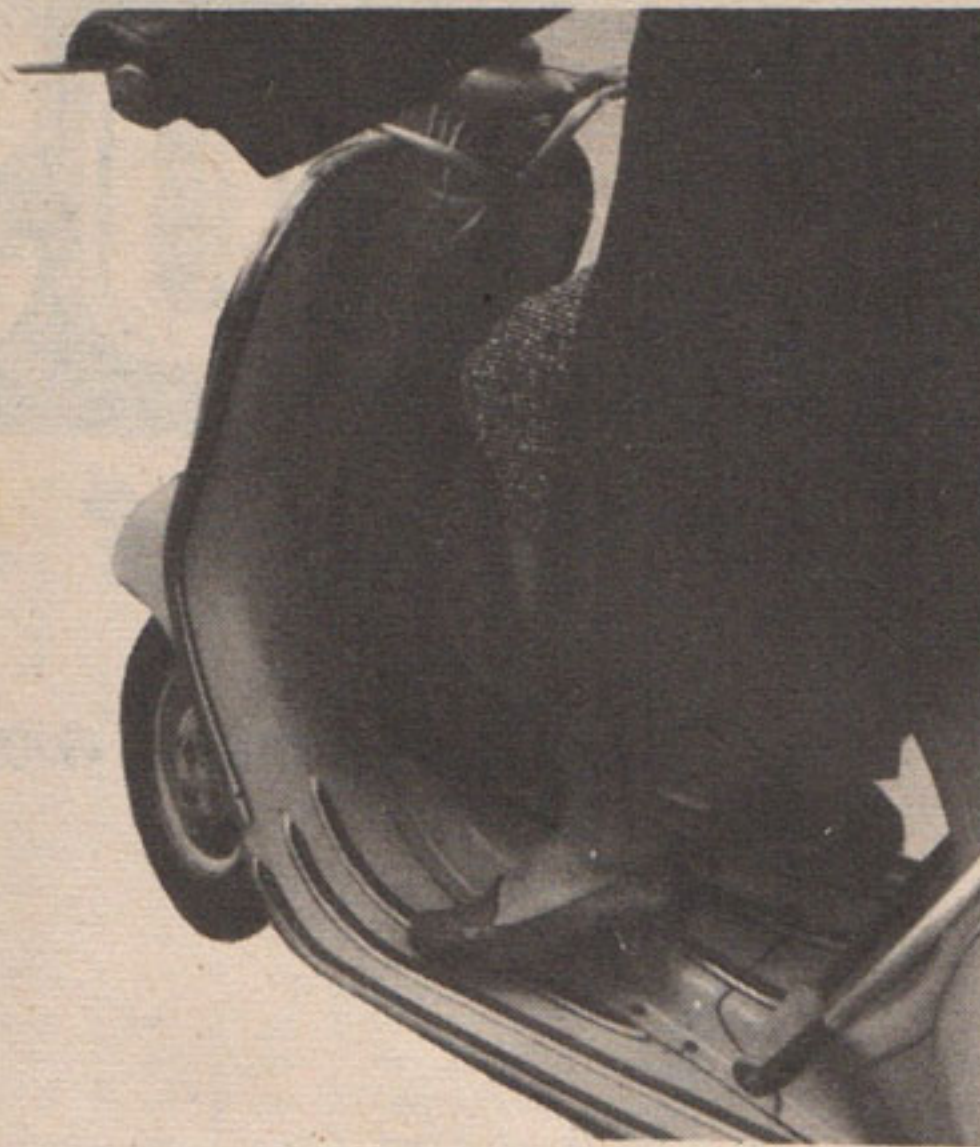
Quant au pilotage, il est grand temps d'expliquer à ces messieurs les raisons de nos défaillances qu'ils considèrent « héréditaires ». Ne sommes-nous pas, lors d'un litige ou accident, les éternelles martyres, toujours responsables d'un délit quel qu'il soit ?

Tout d'abord, en code, bien des ennuis nous seraient épargnés si la galanterie française avait institué la priorité féminine exclusive au lieu de la priorité à droite.

D'autre part, nous sommes très flattées de votre compagnie sur un trottoir, mais serrées par votre véhicule, le long de ce dit trottoir, nous n'apprécions aucunement le chauffeur



EN SELLE !



indélicat. Faut-il aussi plaider coupable si notre scooter laisse ses empreintes dans votre carrosserie ?

Pour faire cesser les médisances masculines, utilisons, mes sœurs, les quelques astuces suivantes, que certaines d'entre vous connaissent déjà sans doute :

— Lors d'un mauvais démarrage causé par une fausse manœuvre (poignée d'embrayage lâchée trop brusquement) incombent la faute au moteur en jetant un regard désespéré vers la partie basse de votre véhicule. En vous rangeant sagement le long du trottoir, vous libérez le flot de conducteurs compatissants à votre malchance.

— Rien n'est plus humiliant qu'un dérapage vous propulsant à terre ; ceci peut être aisément évité en utilisant principalement le frein à main, même au risque de salir ses gants ou écailler son vernis. Le frein à pied est un danger pour vos hauts talons mais surtout, il peut bloquer la roue arrière, ce qui provoque un déséquilibre de la machine, et c'est la chute surtout sur sol mouillé.

— D'autre part, ne jouons pas les femmes-serpents en nous faufilant entre les voitures ; en gardant la droite vous avez le loisir d'admirer les vitrines et de trouver des idées pour les menus ou rénover votre vieille robe de l'année dernière.

— Pour les virages, comme dans les carrefours, il est prudent de rétrograder en deuxième, ceci permettant un meilleur contrôle de l'engin et un meilleur freinage en cas de besoin. Quant au virage lui-même, chacune a sa technique ; seule précaution à observer : ne pas redresser la machine par un appel du pied, car cela peut occasionner une dérive catastrophique.

— Seules les femmes expertes acceptent de prendre pour passagère une inexpérimentée sceptique ; phénomènes généralement vêtus d'une jupe fuseau vous obligeant à vous arc-bouter au guidon durant le temps infini qu'elles mettent pour enfourcher la machine. Ensuite, soyez prudente car même en roulant votre passagère se livrera à une gymnastique digne du « Réveil musculaire » pour ne laisser percevoir de ses jambes, que la hauteur permise par les grands couturiers.

Prendre, plus que jamais, les virages à vitesse réduite, car, comme chacun le sait, les personnes transportées ont tendance à contrarier vos mouvements en se penchant dans le sens opposé : impression très désagréable !

Nous espérons, chers Adams, qu'avec ces petits exemples de notre dextérité pour nous sortir de situations délicates, vous admettrez enfin que la femme présente toutes les qualités requises pour vous affronter sur la route. Et puis, il faut bien l'avouer, toutes les fantaisies que nous nous permettons sont destinées à attirer, une fois de plus votre attention, petit défaut bien féminin que vous n'aurez pas le cœur de nous reprocher.

Mesdames... en selle... et bonne route !

Françoise VALLEIRY.

INFORMATIONS...

8^e TRIAL INTERNATIONAL DE SAINT-CUCUFA

Le 8^e Trial International de Saint-Cucufa, actuellement la plus grande épreuve du genre en France par l'importance de son organisation et la diversité de la participation étrangère qui s'y trouve réunie, aura lieu cette année le 22 novembre 1959. Vous trouverez dans le règlement de l'épreuve ci-joint tous les détails techniques concernant cette manifestation.

Patronage officiel. — Cette année, pour la première fois dans notre pays, le 8^e Trial International de Saint-Cucufa bénéficiera d'importants patronages officiels. Outre que M. Robert Buron, ministre des Transports, des Travaux publics et du Tourisme a bien voulu faire connaître la sympathie qu'il porte à l'Amicale Motocycliste de Saint-Cloud et les vœux qu'il formait pour la réussite de l'épreuve, M. Maurice Herzog, haut-commissaire à la Jeunesse et aux Sports, a bien voulu accorder à la manifestation son patronage officiel. Il sera représenté sur le circuit même par M. Desroys du Roure, directeur général aux Sports. La ville de Saint-Cloud elle-même apporte son appui à l'organisation et offre une coupe au nom de la municipalité.

Participation étrangère. — En ce début du Marché commun, les grosses firmes britanniques s'intéressent au Trial International de Saint-Cucufa et se proposent d'y déléguer des pilotes officiels d'usine. Les premiers engagés de ce côté sont les représentants de l'usine B.S.A. Jeff Spith et Brian Martin, qui piloteront les nouvelles motocyclettes 250 cm³ B.S.A. de trial dérivées du dernier modèle 250 cm³ Tourisme « Star ».

Peu après, l'organisation du Trial de Saint-Cucufa a reçu l'acceptation de l'usine Triumph, dont nous attendons qu'elle nous fasse connaître les noms de ses représentants, ainsi que le type de machines qu'ils monteront, parmi lesquels on s'attend normalement à voir figurer au moins une des célèbres « Tiger Cub » 200 cm³ qui a enlevé un bon nombre de grandes épreuves l'an dernier.

Des pourparlers sont actuellement en cours avec l'usine A.J.S.-Matchless qui a également fait parvenir son accord de principe et l'on s'attend à voir figurer parmi les partants le fameux Gordon Jackson, l'un des rois du trial international.

Une très importante participation belge est également attendue, car nos amis d'outre-Quévrain ont tenu à libérer la date du 22 novembre de toute importante compétition chez eux afin que leurs meilleurs éléments puissent s'aligner à Saint-Cucufa. Le Comité d'Organisation a prié la Fédération Motocycliste de Belgique de sélectionner 15 pilotes de la catégorie « Experts » et 5 pilotes de la catégorie « Juniors ».

Des invitations ont encore été lancées dans tous les pays d'Europe où le Sport motocycliste en « tout terrain » connaît une certaine faveur, Allemagne, Suisse, Espagne, Italie, Tchécoslovaquie, Autriche, etc.

Du côté hollandais, le célèbre champion du moto-cross Jan Clinjk s'est montré très intéressé et il est très probable qu'il prendra le départ en compagnie d'un excellent spécialiste qui sera vraisemblablement Henk Vink, très remarqué l'an dernier en Belgique et, chez nous, à Cassel.

Les pilotes soviétiques ont été également pressentis et une importante documentation traduite en russe a été envoyée au Central Automotoclub d'U.R.S.S., à Moscou. La réponse de cet organisme n'est pas encore connue, mais les pourparlers doivent être poursuivis prochainement avec le général Tram, vice-président du Central Automotoclub d'U.R.S.S. que le Comité d'Organisation doit rencontrer à Paris.

Un club américain, formé d'éléments stationnés en France est également invité à participer au 8^e Trial International de Saint-Cucufa. Il s'agit du Chas Motor Cycle Club de Châteauroux, dont les animateurs doivent venir à Saint-Cloud pour examiner le parcours et se documenter sur les conditions générales de l'épreuve.

Participation française. — Elle comptera bien entendu la quasi-totalité de nos trialmen de la catégorie « Experts » et de la catégorie « Juniors ».

Le parcours sera le même que vous avez pu voir l'année dernière, mais il sera parcouru dans le sens inverse de la marche des aiguilles d'une montre.

Le Moto-Club de Compiègne, affilié à la Fédération Française de Motocyclisme organisera à Compiègne, le dimanche 8 novembre 1959, une manifestation motocycliste régionale de pilotage dénommée :

8^e TRIAL DE L'ARMISTICE

Cette épreuve est inscrite au calendrier régional de la Ligue Motocycliste de l'Ile-de-France.

Cette épreuve est ouverte aux concurrents et machines répondant aux deux classes suivantes : Classe « Juniors », Classe « Experts » (liste de la F.F.M.).

Le circuit sera fléché et repéré avec de la poudre bleue répandue sur le sol. Il ne comporte aucun passage routier. Le trajet total devra être effectué en un temps idéalement calculé sur la moyenne horaire de 20 km pour toutes les catégories, un crédit de 2 mn environ sera décompté en plus par zone franchie :

Classe « Juniors » : 2 tours de 20 km, soit 40 km.

Classe « Experts » : 3 tours de 20 km, soit 60 km.

Le contrôle de départ et arrivée sera installé en forêt de Compiègne, au carrefour du Trean. Il fonctionnera sans interruption, de 8 heures à 17 heures environ. Les départs seront donnés individuellement avec des écarts pouvant varier de une à trois minutes entre chaque concurrent, et aussi en fonction du nombre de partants.

Heures des départs : pour la Classe Juniors, à partir de 9 h 30 mn ; pour la classe experts, à partir de 13 heures.

Les opérations de vérification et de pesage auront lieu le matin même de l'épreuve le dimanche 8 novembre 1959, à partir de 8 heures du matin, au carrefour du Trean.

TOUS LES MOIS

La Pêche et les Poissons

LE PLUS FORT TIRAGE DES
JOURNAUX DE PÊCHE INDÉPENDANTE

AGENCE OFFICIELLE :

28-30, rue de
Picpus
Tél. NAT 11-75



PARIS
XII^e

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

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

DYNAMIC-SPORT

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

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

OCCASIONS RÉCENTES :
Lambretta, Vespa, Rumi, Manurhin
et motos BMW, NSU, Jawa, BSA,
Puch, Terrot, Motobécane, etc...

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

CRÉDIT : 2 à 18 mois
Expéditions en province

TOUTES RÉPARATIONS

Achat ferme moto, scooter
Liste occasions contre 3 timbres

AVIS IMPORTANT AUX MÉCANICIENS "DEUX-ROUES"

Pour connaître à fond tous les types de motocycles, scooters et motos, leurs caractéristiques, leur entretien, leur réparation, utilisez la méthode E.T.N. de Mécanique « 2-Roues », formule moderne de perfectionnement professionnel chez soi.

En quelques mois, sans déranger vos occupations actuelles, elle fera de vous un spécialiste hautement qualifié (et payé!). Essai gratuit d'un mois, résultat final garanti. Vous qui voulez réussir vite, demandez la notice gratuite A-2 à l'École des Techniques nouvelles, 20, rue de l'Espérance, Paris (13^e).

- 1^{er} AVRIL 1959 -

ASSURANCE OBLIGATOIRE
DES VÉHICULES 2 ROUES MOTORISÉS

★
ASSURANCES TEMPORAIRES
6 MOIS - 3 MOIS - 1 MOIS

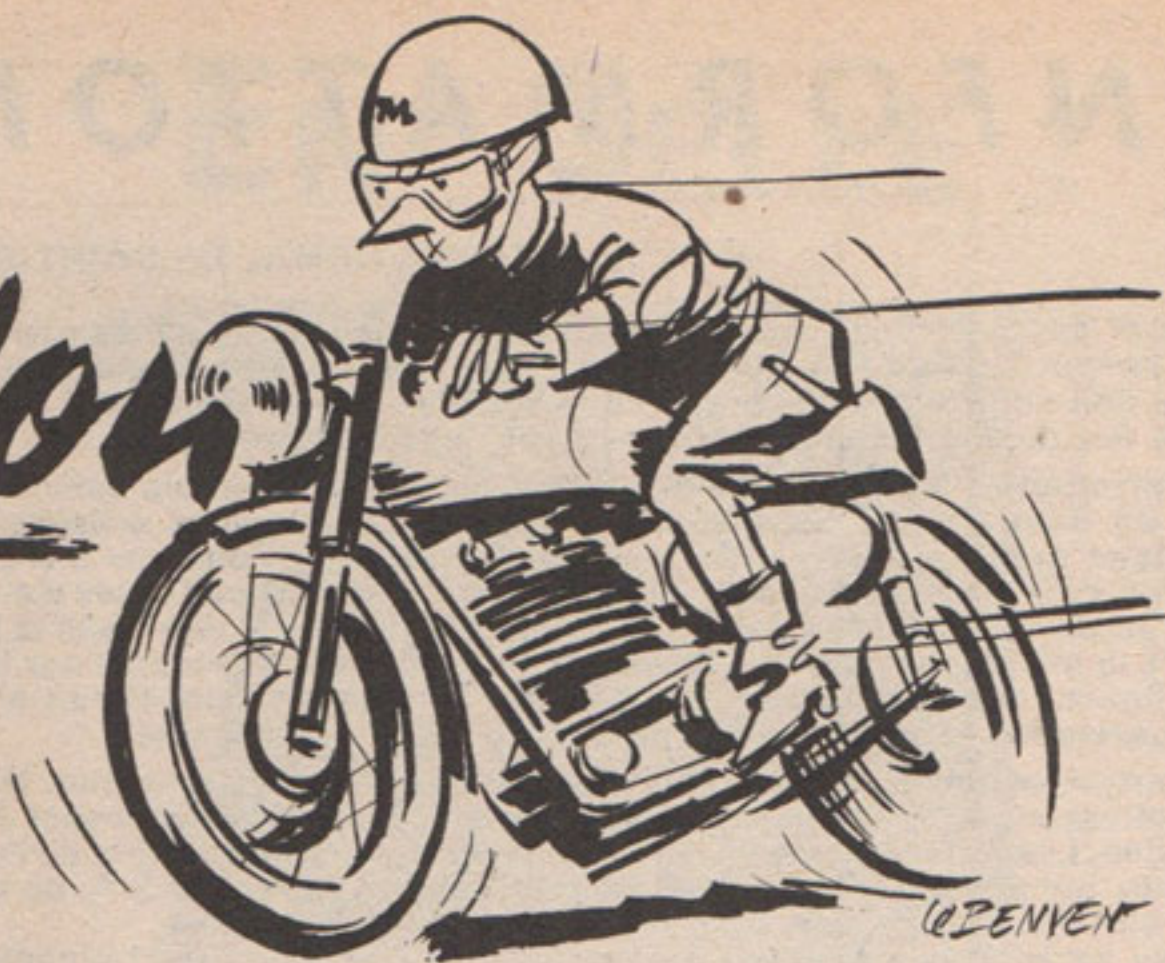
★
Pour bénéficier des meilleures conditions adhérez à :

L'AMICALE DES DEUX ROUES

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

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

Par delà mon guidon



TRIAL

Le soleil s'attarde en cet automne ; les motocyclistes ne s'en plaindront pas. Les chauds rayons ne doivent toutefois pas nous faire oublier le Trial, cette discipline de notre sport qui met en mémoire pluie et boue dès que l'on prononce son nom.

Une Commission nationale de Trial avait été formée à la fin de la saison écoulée. Avant de procéder à l'élaboration des règlements et championnat 1959-1960, cette commission a été remaniée et se compose comme suit :

Président : M. Cantalice. Vice-présidents : MM. Letang et Van Laere. Membres : MM. Bouvet, Cornet, Guénix, Charrier, Morin, Neveu et Yvetot, Formation qui se doit de faire du beau travail puisque plusieurs de ses membres ont déjà fait leurs preuves. Nous pensons à l'infatigable M. Cantalice, à qui l'on doit d'avoir un championnat, à M. Yvetot que l'on rencontre sur tous les terrains, à MM. Charrier et Letang connaissant tous deux les problèmes de l'organisation (Saint-Cucufa, Ville-d'Avray, Nogent-sur-Seine) et ceux du concurrent, à M. Bouvet, président de la Ligue de l'Ile-de-France instigatrice du Trial dans notre pays.

Sans pouvoir vous donner dès maintenant les règles précises qui régiront le Trial et son championnat au cours de la saison 1959-1960, voici quelques aperçus des modifications appliquées au championnat. Deux titres seront attribués, l'un en catégorie « Expert », l'autre en catégorie « Junior ». Dans chacune de ces catégories, les cylindrées seront confondues. Donc les « Juniors », sont gratifiés pour la première fois cette année, d'un championnat et la distinction grosses et petites cylindrées disparaît.

Bien que n'ayant pas concourus pour un Championnat les Juniors ont été classés suivant les résultats acquis en 1958-1959. Les meilleurs d'entre eux passent officiellement Expert. Il s'agit de Vallée, Kotolewski, Auroux, Baj et Peugeot. Il est toujours fait distinction, dans le règlement 1959-1960, des épreuves organisées pour la première fois et de celles ayant été précédemment organisées. Celles-ci sont toujours désignées respectivement A et B et dotées d'un coefficient. Tandis qu'en 1958-1959 ce coefficient était de 1 pour les « A » et de 5 pour les « B », il passe cette saison à 2 pour les premières et demeure à 5 pour les secondes.

Contrairement à l'hiver dernier, tous les résultats ne seront pas retenus pour établir le classement final. Seuls les meilleurs résultats acquis dans la moitié plus une du nombre total d'épreuves seront additionnés. Lors de cette réunion de la commission, il a été demandé, afin d'attirer les crossmen à pratiquer le Trial, de leur laisser la possibilité de partir avec des pneus « cross ». A l'heure où nous écrivons, nous ne connaissons pas la suite donnée à cette requête mais si volontairement nous évitons d'approuver ou de critiquer les nouvelles règles de ce championnat, attendant pour juger, d'en avoir vu les premiers effets, par contre cette faveur envers les crossmen nous semble déplacée. Les pneus « cross » furent jadis interdits ; ils ne correspondent pas à l'idée même du Trial ; de plus ils « labourent » les non-stop ; autoriser ces pneus correspondrait à faire rétrograder le Trial. Nombre de crossmen vivent de leur spécialité — ou tout au moins étalent. Les Trialistes ne parviennent pas à couvrir leurs frais. Pour quelle raison valable épargnerait-on aux premiers l'achat d'une paire de pneus Trial ? Trialiste l'hiver, crossman inter-expert l'été, Charrier a fait toute la saison passée avec des pneus Trial ; ce n'est pas lui qui nous contredira.

Henri BIEL.

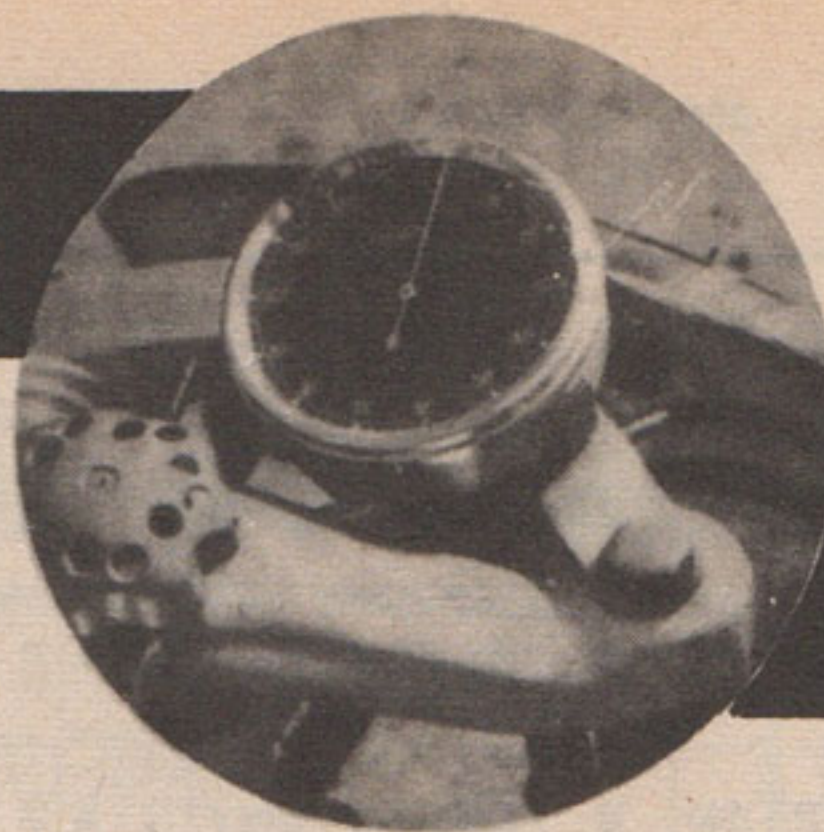


— J'ai de la chance, il s'arrête !
Je venais de faire signe à un gendarme à moto.
— Je suis en panne sèche. Pouvez-vous me dépanner ?
— Je ne peux rien faire pour vous, je n'ai pas de bidon.
— Moi non plus, mais à la première pompe... j'ai de l'argent.
— Je ne peux pas, la pompe la plus près est par là.
Evidemment, c'est pas très malin d'avoir tant tiré sur la réserve pour choisir sa marque préférée, mais il aurait bien pu faire quelque chose pour me dépanner. Je ne le portais pas dans mon cœur mais après avoir fait le plein...
— Evidemment qu'il n'y pouvait rien ; le règlement sans doute.
Qu'il était sympathique ce policier hollandais avec sa B.M.W., et cet Allemand avec son side-car, l'Autrichien sur sa Puch ! Dans ces pays, on ne peut pas fumer une cigarette sur le bord de la route sans qu'un policier vous apercevant ne vienne s'offrir pour vous prêter assistance, vous croyant en panne.
C'est tout de même un « gardiennage » de la route mieux compris, ce qui ne les empêche pas de verbaliser sévèrement

CALENDRIER OFFICIEUX

1959.	1960.
8 novembre. — Trial de l'Armistice. Compiègne.	14 février. — Trial International de Cassel (Nord).
22 novembre. — 8 ^e Trial International de Saint-Cucufa.	21 février. — 7 ^e Trial International Clamartois (Clamart-Meudon).
29 novembre. — Trial d'Amiens.	6 mars. — Trial de Nemours.
6 décembre. — Trial au Mont-Noir-Cassel.	
20 décembre. — Trial de Noël. Buc.	

derrière



le compte-tours

Où sont les années 1950-1951-1952-1953-1954-1955 où chaque Championnat du Monde nous apportait multiples réalisations nouvelles ? A l'époque nous courions de Grand Prix en Grand Prix pour constater de visu si les 4 cylindres transversales auraient raison du gros mono ou si les deux temps allemands pourraient faire la pige aux doubles A.C.T. italiens. Les parcs étaient le reflet même de l'émulation qui animait les usines. C'était un véritable concours européen ouvert à une dizaine de bureaux d'études. Les habiles techniciens italiens rivalisaient d'ingéniosité pour détrôner Joe Craig le Magicien. De son côté Guzzi sortait des sentiers battus pour damer le pion aux Anglais dans leur propre fief, la catégorie 350 cm³. Pendant ce temps Eric Oliver apprenait à toute l'Europe à piloter un sidecar. Les coups malheureux, nécessaires eux aussi au progrès technique, n'étaient pas inconnus. Il y eut des moteurs fantômes, apparaissant de temps à autre et qui ne connurent jamais le drapeau à damiers. Il y eut des magnétos qui rendirent fous de colère certains directeurs d'écuries. Des pneus endosèrent la responsabilité d'une victoire probable manquée.

A cette époque l'écurie gagnante fêtait dignement et parfois d'une retentissante façon sa victoire car celle-ci avait été acquise de haute lutte. Elle résumait de longs mois de labeur; des nuits d'insomnie de toute une équipe d'ingénieurs, de techniciens, d'ouvriers, de mécaniciens

et la virtuosité des pilotes. Entre deux Grands Prix, lorsqu'il fallait retourner très vite à l'usine pour y trouver les derniers chevaux nécessaires à une future victoire ou à une revanche, l'avion remplaçait le classique camion. Nous vivions alors la pleine évolution d'après-guerre au milieu même de ceux qui avaient librement choisi de lutter pour créer, plutôt que de plagier pour arriver à vendre.

Tous ces souvenirs de l'âge d'or du championnat du Monde revenaient à notre mémoire pendant que dans notre dossier nous ajoutions aux précédents, les faits et les chiffres de ce 10^e Championnat mondial d'après-guerre. Et c'est alors que celui-ci nous parut bien fade et bien pauvre comparativement à ceux cités plus haut.

Au risque de nous répéter (n° 212, septembre) mais c'est chose inéluctable, la formule « Grand Prix » est usée. Ceci est apparu clairement depuis le retrait de Gilera, Mondial et Guzzi et les précédentes abstentions successives de Norton, A.J.S., N.S.U. en étaient les signes avant-coureurs.

Sur le plan spectacle et sport motocycliste aucune autre compétition n'égale un Grand Prix qui rassemble souvent la majorité des pilotes de premier plan, mais la première raison d'être d'un championnat du Monde est sa portée technique. Ceci est si évident que celui-ci est le seul championnat où les constructeurs sont appelés à disputer un titre officiel.

A son prochain Congrès la C.S.I. va reprendre

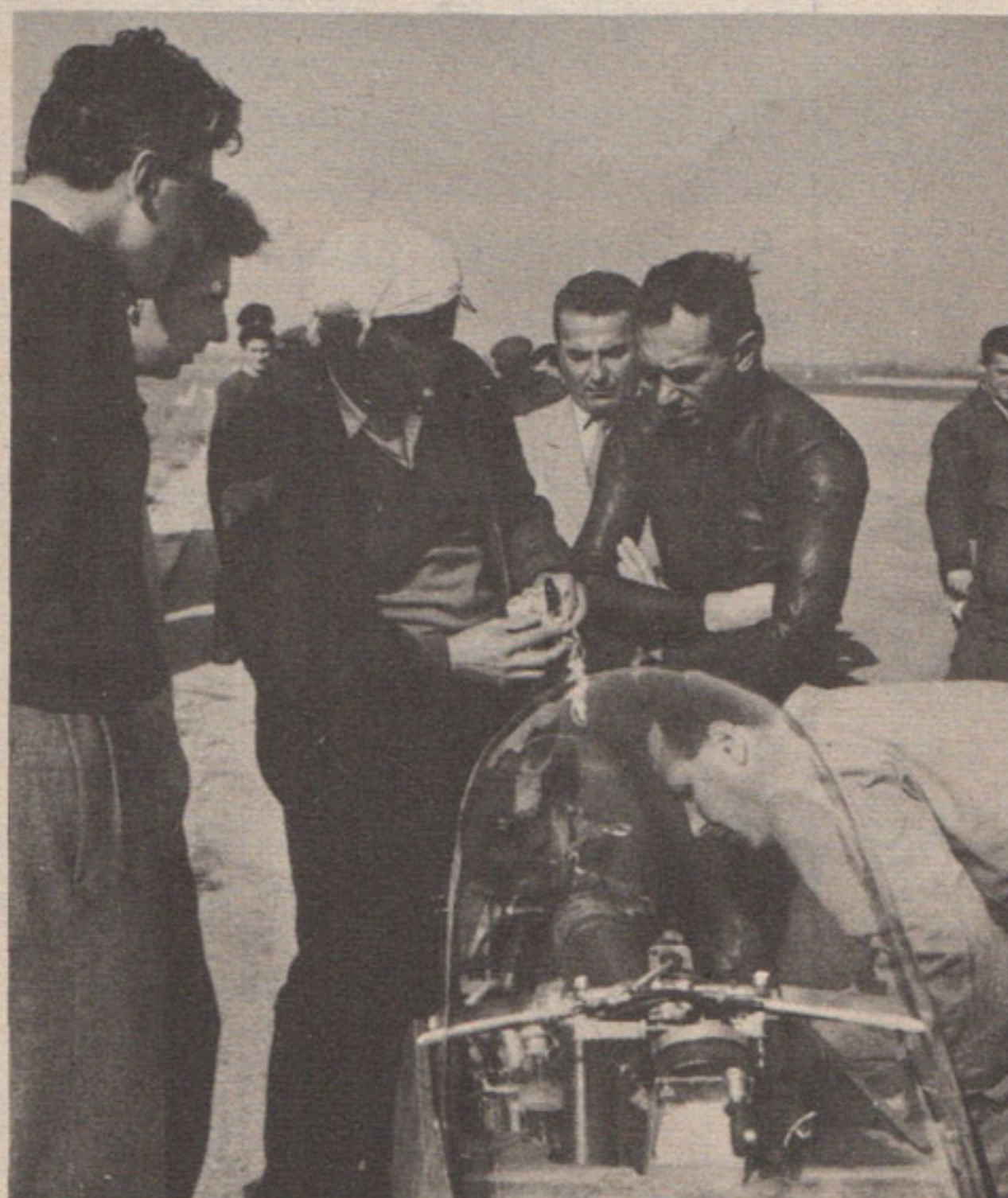
une nouvelle fois le dossier championnat du Monde. Inutile de croire au miracle en ce qui concerne la formule Grand Prix pour les raisons suivantes : Aucun regain d'attrait et d'intérêt technique possible sans la participation officielle de nombreuses firmes. De leur côté les firmes disent : la course coûte cher; et c'est d'autant plus vrai en 1960 que le pourcentage budget course sur chiffre d'affaire est plus important qu'il ne l'était en 1952 ou 1953 par exemple. Elles ajoutent : nos succès en course ont de moins en moins d'incidence sur nos chiffres de vente; à cela nous pensons que la cause en est due à la formule qui les a conduites à créer des monstres ayant au fil des ans de plus en plus de dissemblance avec les machines de tourisme, voire même de sport, que le motocycliste peut acquérir. Ce dernier n'est pas dupe; sportivement il applaudira la victoire d'une 500 cm³-4 cylindres, mais au moment de jeter son dévolu sur une 500 cm³ il se tournera ailleurs si la sportive firme ne produit que des petits cubes. De même comment la victoire d'un mono peut-elle influencer l'acheteur qui ne trouve que des bicylindres au catalogue de cette marque ? L'utilisateur admettra que la firme X essaie en course un 3 cylindres deux temps mais si les victoires couronnent ce prototype il aimerait pouvoir acquérir un an après, une machine de tourisme pourvue d'un moteur d'une technique semblable.

C'est en amenant, par une formule judicieuse,

Où sont les Grands Prix d'antan où de nombreuses firmes défendaient officiellement leur chance...

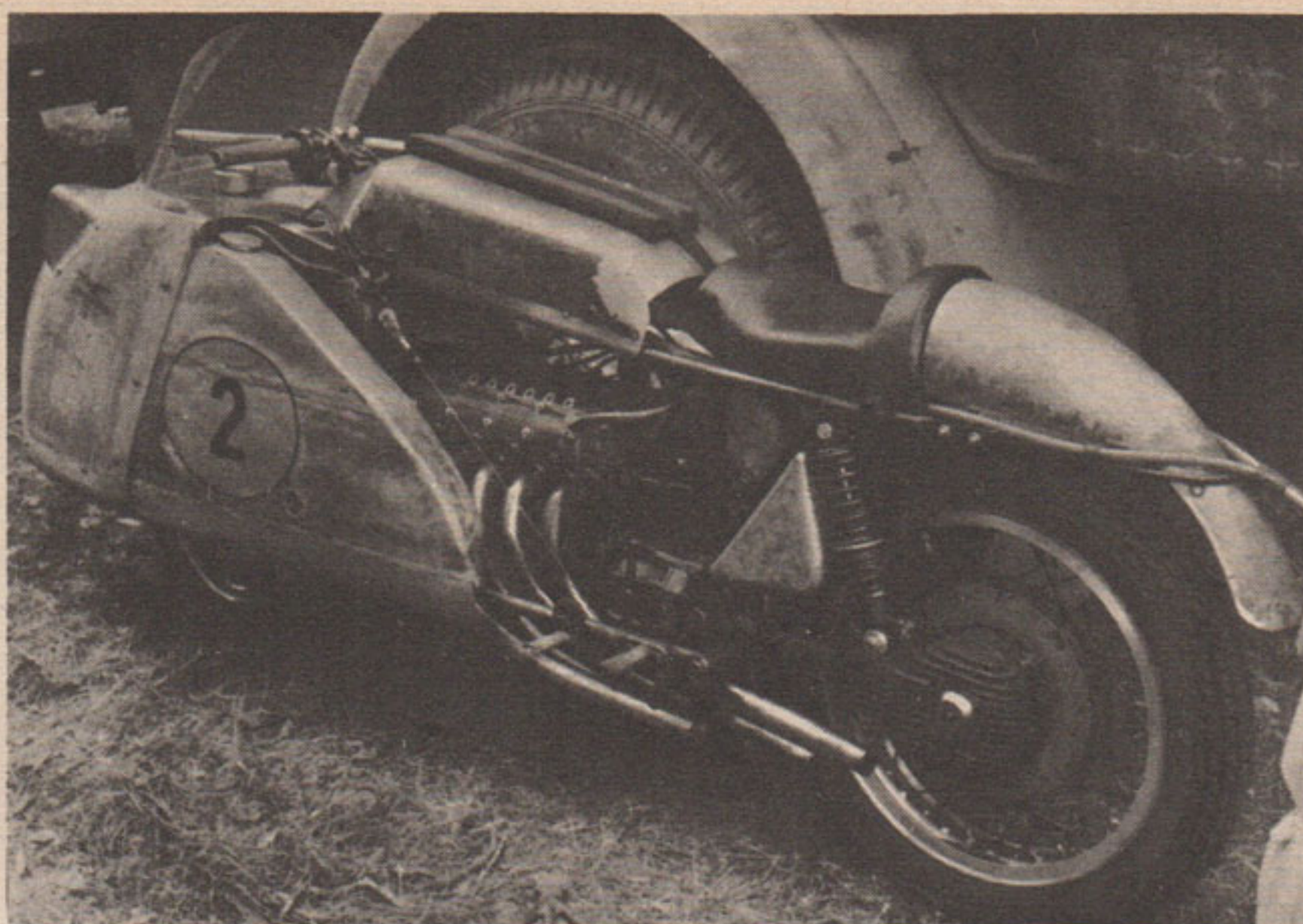


... où la victoire acquise représentait le travail de toute une équipe d'ingénieurs, de mécaniciens et de pilotes ?



les constructeurs à aligner sur les circuits du championnat du Monde des machines plus proches de celles qui sont commercialisées que nous verrons peut-être renaître l'attrait technique des GP et nos machines repartir vers une nouvelle évolution dont elles ont tant besoin, car il n'échappe à personne que la technique motocycliste marque actuellement un palier.

La formule Grand Prix a vécu! La nécessité d'aller toujours plus vite coûte à conduit à la réalisation de véritables monstres qui n'ont plus rien de commun avec les machines commercialisées par les différentes firmes.



Championnat du Monde

500 cm³

M.V. Agusta, seules machines d'usine engagées officiellement et pilotées par Surtees et Venturi, enlèvent les titres des pilotes et des constructeurs n'additionnant que des victoires. Chez les privés Brown s'affirme le meilleur devant un Duke qui à Francorchamps nous a démontré qu'il avait bien peu perdu des qualités qui le rendirent célèbre. Vous remarquerez les excellent classements de McIntyre et de King qu'ils acquièrent avec deux places seulement.

350 cm³

Pour M.V. remplacez Venturi par Hartle et il en est pour les 350 cm³ de même que pour les 500 cm³ où Surtees et la marque italienne dominent largement pour les raisons que l'on sait.

Là encore Brown est le meilleur privé, talonné par Hocking qui fut la grande révélation de cette année. Duke obtient encore une excellente place; connaissez-vous un autre pilote qui après dix ans de course est capable d'en faire autant?

250 cm³

Ubbiali reprend à Provini, dans cette catégorie, le titre qu'il posséda en 1951 et 1956. Provini le suit à la 2^e place et Hocking se révèle encore en 250 cm³ avec ses victoires en Suède et en Irlande. M.Z. fournit la surprise en se révélant un dangereux adversaire pour M.V. Il est regrettable que la firme d'Allemagne orientale donna son assaut si tard.

125 cm³

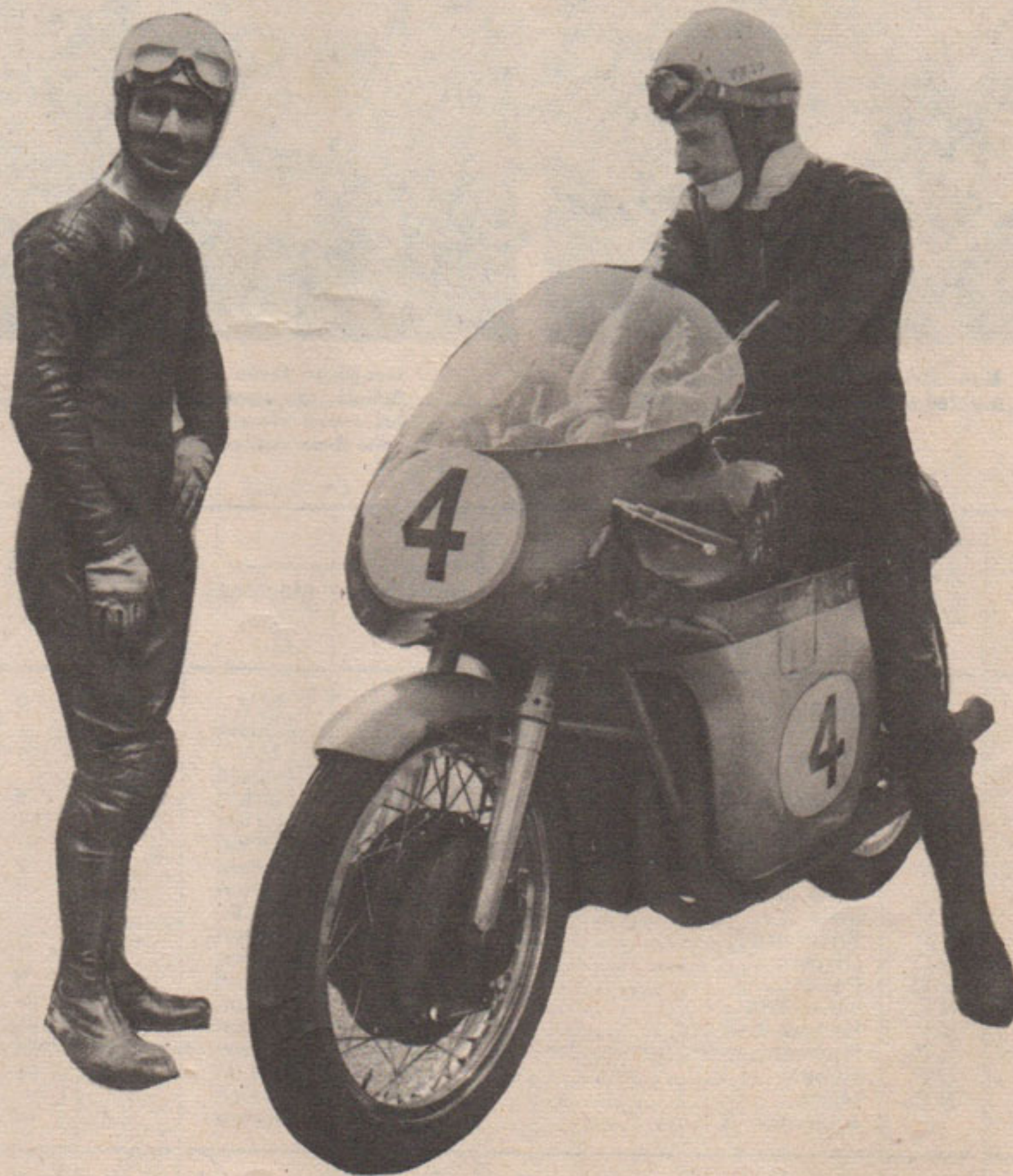
M.V. toujours M.V. avec Ubbiali son premier pilote pour champion qui se fit ravir la victoire sur son terrain à Monza par Degner sur sa M.Z. Comme en 250 cm³ M.Z. accède à la 2^e place du classement des constructeurs. Kaaden, l'ingénieur de la sportive firme d'Allemagne orientale, est le seul homme cette année à avoir fait pâlir le comte Agusta qui conserve ses quatre titres de constructeur.

Sidecars

Schneider renoue avec le titre mondial malgré toute la virtuosité déployée par Camathias qui fit, à l'exception du Tourist Trophy, une démonstration de sa supériorité qui se solda par deux victoires et deux pannes magistrales (boîte de vitesses au Grand Prix de France et pneu au Grand Prix de Belgique) qui le privèrent d'un titre amplement mérité. A remarquer l'ascension aux places d'honneur de plusieurs nouveaux dans le cadre de ce championnat avec Scheidegger, Strub et Rogliardo qui est le meilleur porte-drapeau français à l'étranger.

B.M.W. récidive pour le titre des constructeurs dominant plus que jamais dans la catégorie des « chariots ».

Deux Hommes : Quatre Titres

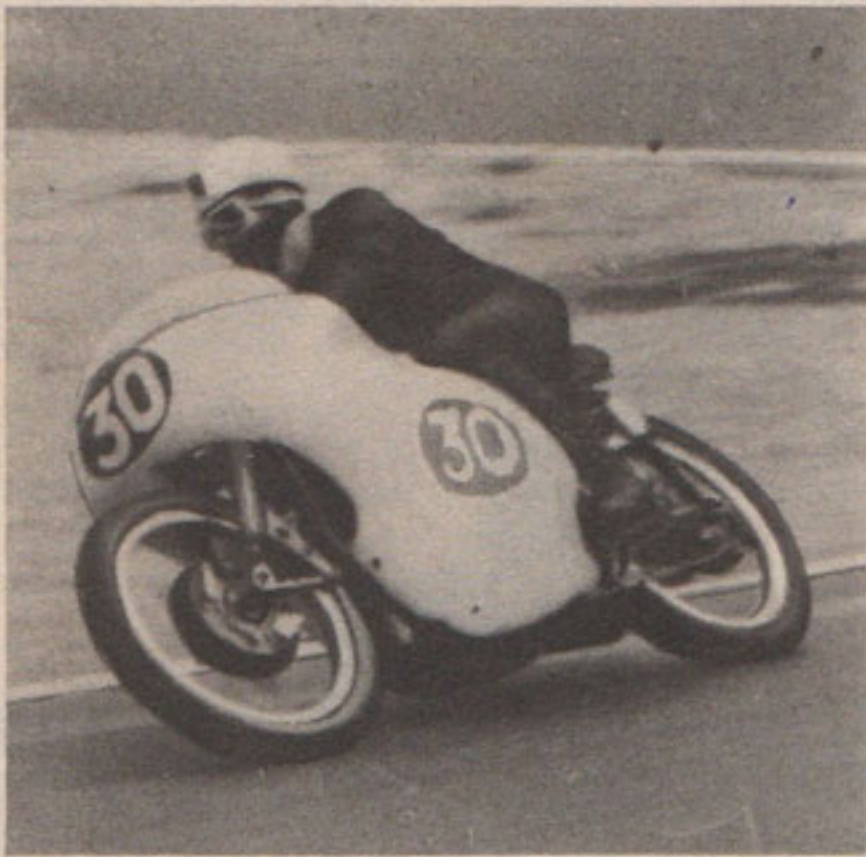


Henri BIEL.

UBBIALI

SURTEES

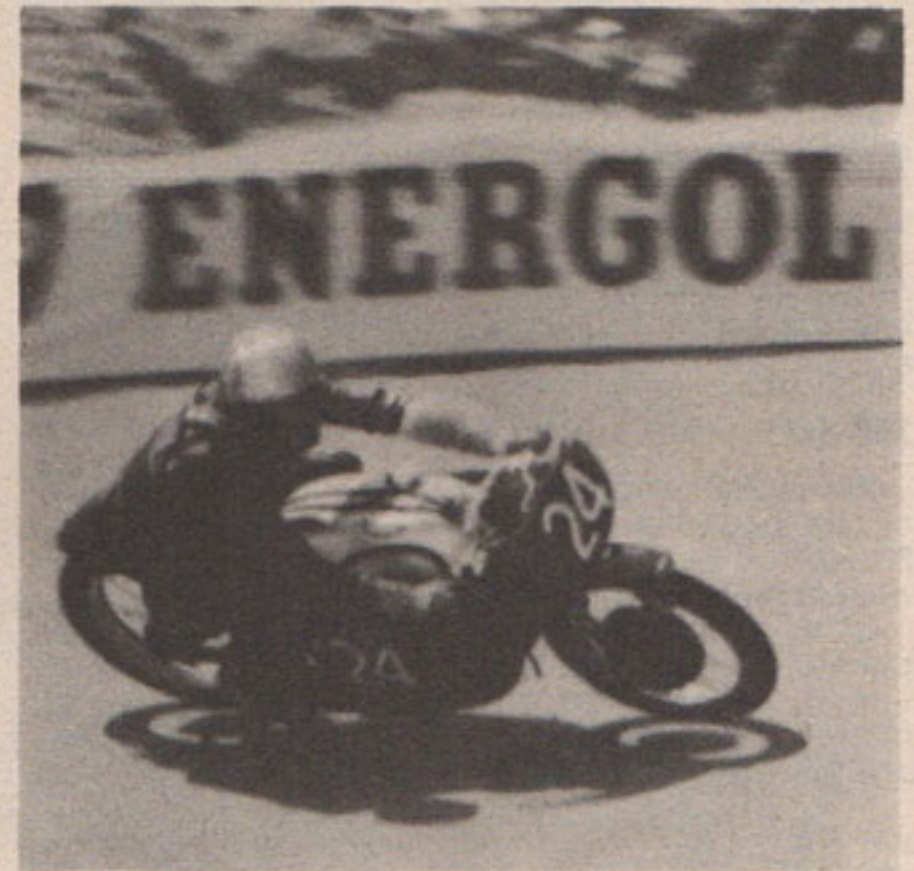
Places	Place obtenue en 1958	Pilotes	Nationalité	Machines	G.P. France	Tourist Trophy	G.P. Allemagne	G.P. Suède	G.P. Irlande	G.P. des Nations	Totaux
1 ^{re}	1 ^{re}	Surtees	G.-B.	M.V. Agusta	8	8	8	8	8	8	32
2 ^e	2 ^e	Hartle	G.-B.	M.V. Agusta	4	6	—	6	—	—	16
3 ^e	13 ^e	Brown	Aust.	Norton	—	—	—	4	6	4	14
4 ^e	N.C.	Hocking	Rhodésie	Norton	6	—	6	—	—	—	12
5 ^e	3 ^e	Duke	G.-B.	Norton	—	3	3	—	4	—	10
6 ^e	N.C.	Hempleman	N.-Z.	Norton	—	—	2	—	1	3	6
6 ^e	13 ^e	Dale	G.-B.	A.J.S.	—	—	—	3	3	—	6
6 ^e	N.C.	Venturi	Italie	M.V. Agusta	—	—	—	—	—	6	6
9 ^e	5 ^e	Anderson B.	G.-B.	Norton	3	2	—	—	—	—	5
10 ^e	N.C.	Driver	Sud-Afr.	Norton	2	—	—	—	—	2	4
10 ^e	13 ^e	King	G.-B.	Norton	—	4	—	—	—	—	4
10 ^e	N.C.	Brambilla	Italie	M.V. Agusta	—	—	4	—	—	—	4
13 ^e	N.C.	Redman	Rhodésie	Norton	—	—	1	1	—	—	2
13 ^e	6 ^e	Hailwood	G.-B.	A.J.S.	—	—	—	2	—	—	2
13 ^e	N.C.	Phillis	Aust.	Norton	—	—	—	—	2	—	2
16 ^e	8 ^e	Shepherd	G.-B.	Norton	1	—	—	—	—	—	1
16 ^e	4 ^e	Chadwick	G.-B.	Norton	—	1	—	—	—	—	1
16 ^e	N.C.	Milani	Italie	Norton	—	—	—	—	—	1	1
1 ^{re}	1 ^{re}	M.V. Agusta	Italie		8	8	8	8	8	8	32
2 ^e	2 ^e	Norton	G.-B.		6	4	6	4	6	4	22
3 ^e	3 ^e	A.J.S.	G.-B.		—	—	—	3	3	—	6



Bob Brown a été le meilleur « privé » cette saison tant en 350 qu'en 500 cm³.



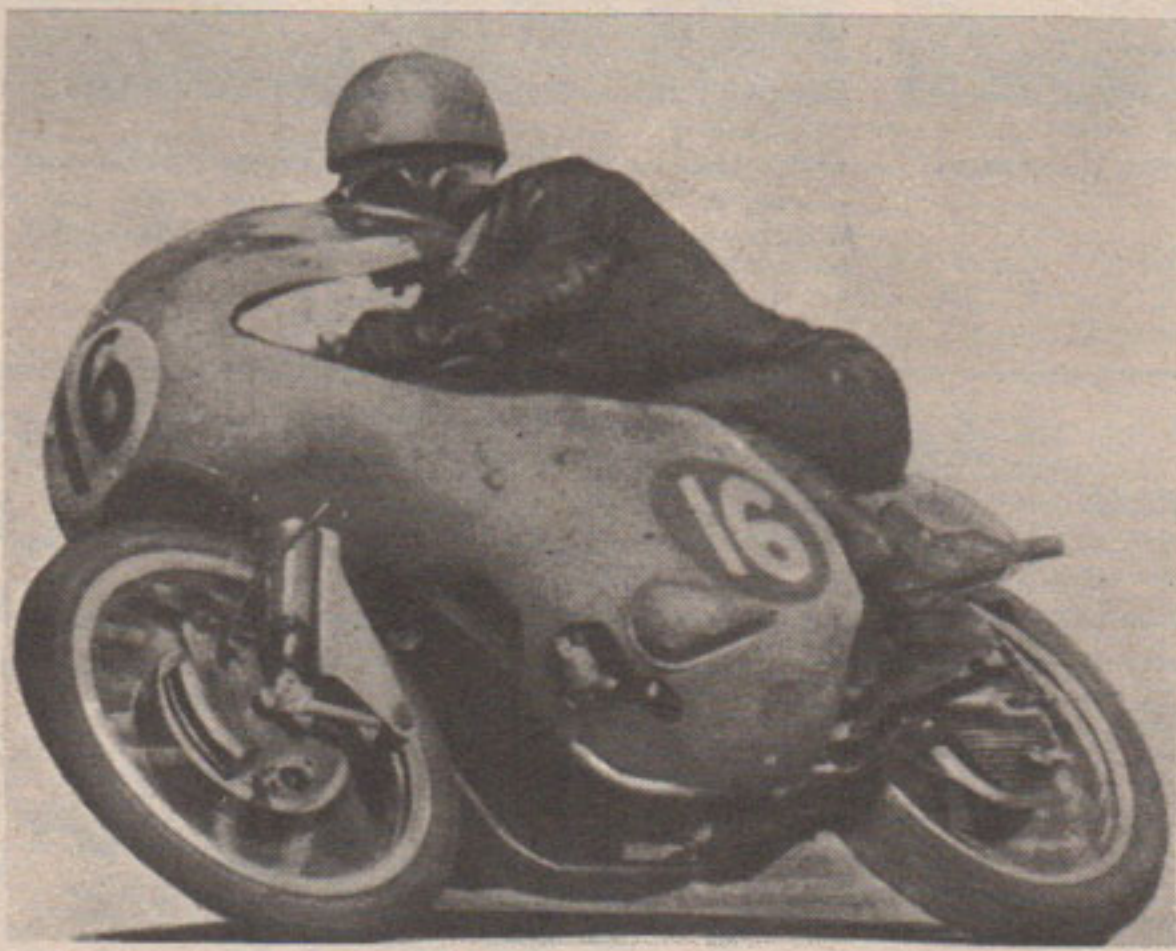
Geoffrey Duke a prouvé qu'il fallait toujours compter avec lui : son classement final dans les deux catégories le prouve.



Gary Hocking révélation de cette saison a trouvé la récompense de ses efforts au sein du team MV.

Places	Place obtenue en 1958	Pilotes	Nationalité	Machines	G.P. France	Tourist Trophy	G.P. Allemagne	Dutch T.T.	G.P. Belgique	G.P. Irlande	G.P. des Nations	Totaux
1 ^{re}	1 ^{re}	Surtees	G.-B.	M.V. Agusta	8	8	8	8	8	8	8	32
2 ^e	N.C.	Venturi	Italie	M.V. Agusta	6	—	6	4	2	—	6	22
3 ^e	9 ^e	Brown	Aust.	Norton	—	4	4	6	3	2	3	17
4 ^e	4 ^e	Duke	G.-B.	Norton	—	—	—	—	4	4	4	12
5 ^e	6 ^e	Hocking	Rhodésie	Norton	4	—	—	—	6	—	—	10
6 ^e	9 ^e	Mc Intyre	G.-B.	Norton	—	2	—	—	—	6	—	8
7 ^e	N.C.	King	G.-B.	Norton	—	6	—	—	—	1	—	7
8 ^e	3 ^e	Dale	G.-B.	B.M.W.	3	—	—	3	—	—	—	6
9 ^e	13 ^e	Shepherd	G.-B.	Norton	2	—	—	—	—	3	—	5
10 ^e	N.C.	Driver	S.-Af.	Norton	1	1	—	—	—	—	2	4
11 ^e	N.C.	Powel	G.-B.	Norton	—	3	—	—	—	—	—	3
11 ^e	N.C.	Kavanagh	Aust.	Norton	—	—	3	—	—	—	—	3
11 ^e	N.C.	Hempleman	N.-Z.	Norton	—	—	2	—	—	—	1	3
14 ^e	N.C.	Redman	Rhodésie	Norton	—	—	—	2	—	—	—	2
15 ^e	N.C.	Huber	All.	B.M.W.	—	—	1	—	—	—	—	1
15 ^e	N.C.	Miles	Aust.	Norton	—	—	—	1	—	—	—	1
15 ^e	8 ^e	Anderson B.	G.-B.	Norton	—	—	—	—	1	—	—	1
1 ^{re}	1 ^{re}	M.V. Agusta	Italie		8	8	8	8	8	8	8	32
2 ^e	2 ^e	Norton	G.-B.		4	6	4	6	6	6	4	24
3 ^e	3 ^e	B.M.W.	All.		3	—	1	3	—	—	—	7

Place	Place obtenue en 1958	Pilotes	Machines	Nationalité	Tourist Trophy	Grand Prix Allemagne	Dutch T.T.	G.P. Belgique	G.P. Suède	G.P. Irlande	G.P. des Nations	Totaux
1 ^{re}	1 ^{re}	Ubbiali	Italie	M.V.	2	8	8	8	6	—	6	30
2 ^e	4 ^e	Provini	Italie	M.V.	8	6	—	6	8	—	2	28
3 ^e	N.C.	Hailwood	G.-B.	Ducati	4	4	4	—	3	8	—	20
4 ^e	3 ^e	Taveri	Suisse	M.Z. et Ducati	6	—	—	4	—	—	4	14
5 ^e	7 ^e	Degner	All.-Or.	M.Z.	—	1	—	—	—	4	8	13
6 ^e	8 ^e	Spaggiari	Italie	Ducati	—	2	6	—	—	—	—	8
6 ^e	N.C.	Minter	G.-B.	M.Z.	—	—	2	3	—	—	3	8
6 ^e	N.C.	Kavanagh	Aust.	Ducati	—	—	1	2	2	3	—	8
9 ^e	N.C.	Hocking	Rhodésie	M.V.	—	—	—	—	—	6	1	7
10 ^e	9 ^e	Fügner	All.-Or.	M.Z.	3	—	3	—	—	—	—	6
11 ^e	13 ^e	Musiol	All.-Or.	M.Z.	—	—	—	—	4	—	—	4
12 ^e	10 ^e	Villa	Italie	Ducati	—	3	—	—	—	—	—	3
13 ^e	N.C.	Pagani A.	Italie	Ducati	—	—	—	—	—	2	—	3
14 ^e	N.C.	Taniguchi	Japon	Honda	1	—	—	—	—	—	—	1
14 ^e	N.C.	Kronmüller	All.	Ducati	—	—	—	1	—	—	—	1
14 ^e	N.C.	Svensson	Suède	Ducati	—	—	—	—	1	—	—	1
14 ^e	N.C.	Wheeler	G.-B.	Ducati	—	—	—	—	—	1	—	1
1 ^{re}	1 ^{re}	M.V. Agusta	Italie		8	8	8	8	8	—	6	32
2 ^e	3 ^e	M.Z.	All.-Or.		6	1	3	3	4	6	8	24
3 ^e	2 ^e	Ducati	Italie		4	4	6	4	3	8	4	22
4 ^e	N.C.	Honda	Japon		1	—	—	—	—	—	—	1
N.C.	4 ^e	Mondial	Italie		—	—	—	—	—	—	—	1



Nous retrouvons Hocking en petite cylindrée avec la 250 MZ qui lui permit en deux courses de venir partager la seconde place avec Provini.



En 125 comme en 250 cm³ Tarquinio Provini a dû se contenter de la seconde place au profit de son équipier d'écurie.

Place	Place obtenue en 1958	Pilotes	Nationalité	Machines	Tourist Trophy	G.P. Allemagne	Dutch T.T.	G.P. Suède	G.P. Irlande	G.P. des Nations	Totaux
1 ^{re}	2 ^e	Ubbiali	Italie	M.V.	6	8	6	6	—	8	28
2 ^e	1 ^{re}	Provini	Italie	M.V.	8	—	8	—	—	—	16
2 ^e	N.C.	Hocking	Rhodésie	M.Z.	—	—	—	8	8	—	16
4 ^e	14 ^e	Degner	All.-Or.	M.Z.	—	—	1	3	4	6	14
5 ^e	4 ^e	Hailwood	G.-B.	Mondial	—	2	3	3	6	—	13
6 ^e	6 ^e	Mendogni	Italie	Morini	—	6	—	2	—	4	10
7 ^e	7 ^e	Robb	Irl.	G.M.S. et M.Z.	3	—	—	—	3	1	7
7 ^e	N.C.	Minter	G.-B.	Morini	—	—	4	—	—	3	7
9 ^e	2 ^e	Fügner	All.-Or.	M.Z.	—	4	2	—	—	—	6
10 ^e	N.C.	Duke	G.-B.	Benelli	—	1	—	4	—	—	5
11 ^e	10 ^e	Chadwick	G.-B.	M.V.	4	—	—	—	—	—	4
12 ^e	N.C.	Liberati	Italie	Morini	—	3	—	—	—	—	3
13 ^e	10 ^e	Kassner	All.	N.S.U.	2	—	—	—	—	—	2
13 ^e	N.C.	Taveri	Suisse	M.Z.	—	—	—	—	—	2	2
13 ^e	N.C.	Carter	Irl.	N.S.U.	—	—	—	—	2	—	2
16 ^e	N.C.	Thalhammer	Autric.	N.S.U.	1	—	—	—	—	—	1
16 ^e	18 ^e	Dale	G.-B.	Benelli	—	—	—	1	—	—	1
16 ^e	7 ^e	Beer	All.	Adler	—	—	—	—	1	—	1
1 ^{re}	1 ^{re}	M.V. Agusta	Italie		8	8	8	6	—	8	32
2 ^e	3 ^e	M.Z.	All.-Or.		—	4	2	—	—	4	26
3 ^e	5 ^e	Morini	Italie		—	6	4	—	—	4	14
4 ^e	6 ^e	F.B. Mondial	Italie		—	2	3	2	6	—	13
5 ^e	N.C.	G.M.S.	G.-B.		3	—	—	—	3	—	6
6 ^e	N.C.	Benelli	Italie		—	1	—	4	—	—	5
7 ^e	2 ^e	N.S.U.	All.		2	—	—	—	2	—	4
8 ^e	4 ^e	Adler	All.		—	—	—	—	1	—	1



Rogliardo-Gaudillot Champions de France 1959 de la catégorie remportent une excellente sixième place au classement mondial.



Schneider-Strauss sont champions du monde pour la seconde fois consécutive.



Camathias-Cecco sans une malchance persistante auraient dû remporter le titre cette année : c'est à notre avis le meilleur équipage actuel.

Places	Place obtenue en 1958	Pilotes-Passagers	Nationalité	Machines	Grand Prix France	Tourist-Trophy	Grand Prix Allemagne	Dutch TT	Grand Prix Belgique	Totaux
1 ^{re}	1 ^{re}	Schneider-Strauss	All.	B.M.W.	6	8	6	—	8	22-28
2 ^e	2 ^e	Camathias-Cecco	Suisse	B.M.W.	—	6	8	8	—	22-22
3 ^e	N.C.	Scheidegger-Burkhardt	Suisse	B.M.W.	8	4	2	—	4	16
4 ^e	N.C.	Strub-Foll et Woollett	Suisse	B.M.W.	4	2	—	3	—	10
4 ^e	3 ^e	Fath-Wohlgemuth	All.	B.M.W.	3	3	—	4	—	10
6 ^e	N.C.	Rogliardo-Gaudillot	France	B.M.W.	2	—	—	—	6	8
7 ^e	N.C.	Harris-Campbell	G.-B.	B.M.W.	—	—	—	6	—	6
8 ^e	N.C.	Deubel-Hohler	All.	B.M.W.	—	—	4	—	—	4
9 ^e	6 ^e	Neussner-Partridge	All.	B.M.W.	—	—	3	1	—	4
10 ^e	10 ^e	Boddice-Canning	G.-B.	Norton	—	—	—	2	—	2
10 ^e	N.C.	Beevers-Chisnell	G.-B.	B.M.W.	—	—	—	—	2	2
12 ^e	8 ^e	Ritter-Joos	All.	B.M.W.	1	—	—	—	—	1
13 ^e	N.C.	Greenwood-Fairbrother	G.-B.	Triumph	—	1	—	—	—	1
14 ^e	8 ^e	Rohsiepe-Gardyanczyk	All.	B.M.W.	—	—	1	—	—	1
15 ^e	N.C.	Duhem-Burtin	France	B.M.W.	—	—	—	—	1	1
1 ^{re}	1 ^{re}	B.M.W.	All.		8	8	8	8	8	24
2 ^e	2 ^e	Norton	G.-B.		—	—	—	2	—	2
3 ^e	N.C.	Triumph	G.-B.		—	1	—	—	—	1
N.C. = Non classé.										



DYNAMIC-SPORT ET LES OCCASIONS :

La maison DYNAMIC-SPORT, 149, rue Montmartre, est maintenant spécialisée dans la vente des motos et des scooters d'occasion. Ce sont des machines de première main, qui sont entièrement refaites à neuf dans l'atelier moderne de DYNAMIC-SPORT. Ces machines, qui sont toutes récentes, sont vendues avec une garantie totale (pièces et main-d'œuvre gratuites) et un bon pour deux révisions également gratuites. Il y a toujours de disponible un grand choix de toutes les marques françaises et étrangères en motos et en scooters. Plusieurs ont des peintures neuves, pour les autres, les peintures sont en très bel état. D'autre part, DYNAMIC-SPORT a de très bonnes conditions de crédit et expédie [dans toute la France, même à crédit. La maison peut aussi reprendre les vieilles machines, dans ce cas, rien à verser au comptant. On peut faire confiance à DYNAMIC-SPORT qui réparera et entretiendra votre machine, même si elle a été achetée ailleurs.

MATCHLESS

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

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

LA REVUE NATIONALE DE LA

CHASSE

paraît tous les mois

EN VENTE PARTOUT 100 F

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

PETITES

ANNONCES



La ligne de 39 lettres,
signes ou espaces :

200 francs

payable à la commande

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

ACHÈTE COMPTANT

toutes motos et scooters. B.F., 10, av. de
St-Ouen, Paris (18^e).

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.

Cause maladie, vend 350 GOLD STAR.
Cross. Mle 56. Ecrire René GROB,
121, av. de la Dhuy, Bagnolet (Seine).

1^{er} versement au gré du client. Crédit
15 mois imméd. Remise 40 % sur motos
neuves dernier modèle. ALCYON A.M.C.
Zurcher 1 à 3 ch. Garant. 6 mois, usine et
OCCASIONS, mêmes facilités. LE-
CLERC, 17, rue Pajol, Paris (18^e).

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

Cause santé, vend 350 JAWA 58. 13 000
km et accessoires. Prix intéressant. BIEN-
FAIT, place de la Liberté, à Marcoing
(Nord).

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

500 GOLD STAR 1957 clubman T.T.
équipem. Racing. LHUISSIER, 28, av. de
la République, Nice (A.-M.).

Spécial. Motos anglaises réparation, mise
au point, dépannage, ventes, achats.
MAZOYER, 66, rue Nationale, Pa-
ris (13^e). Tél. POR 93-65.



Clinique des
cadres. Réser-
voirs et Roues
tél. PER. 20-68

MARCHAND Frères

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

Jean MURIT

4 fois champion de France
10 fois recordman du Monde

Le plus grand choix de Paris de machines
très récentes garanties : B.S.A., ARIEL,
TRIUMPH, B.M.W. (agent officiel),
MATCHLESS, PUCH, NORTON,
RUMI, machines de course et side-car.

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

Vend B.M.W. R.50, 15 000 km, impecc.,
équipée. Ecrire Antonio ARGUIJO,
9, rue Corderie-Dubernet, Tonneins (Lot-et-
Garonne).

Vend NORTON 88, 500, bi-cylindres,
état neuf, très peu roulée, 2 000 km,
300 000 fr. BONNIEU Fernand, 12, rue
Quatre-Alliances, à Montélimar (Drôme).

Montage, répar. de ROUES DE
COURSE, CROSS, TRIAL. Jantes
toutes dimensions en stock. RIEUTORT,
40, r. Sedaine, Paris (11^e). Tél. VOL. 64-51

Vend FOLLIS d'usine 175 cm³. Prix in-
téressant. Ecrire GAIDA, 25, rue Georges-
Boussinesq, Reims (Marne).



Pneu sans Souillures
Galet sans bavures



Bulletin d'abonnement à MOTOCYCLES

14, rue Brunel, PARIS-17^e

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 Comé-
diens, Bruxelles C.C.P. 3-86 - 1 an ... Fr. 100

Suisse : M. LANG, 145, Gundeldinger-
strasse, 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.)



1 chaîne
qui en vaut 3

la *Spéciale Cyclo*
A TRAITEMENT DELTA Δ

3 fois moins d'usure
pour le
même prix

la chaîne française

SEALS
de qualité