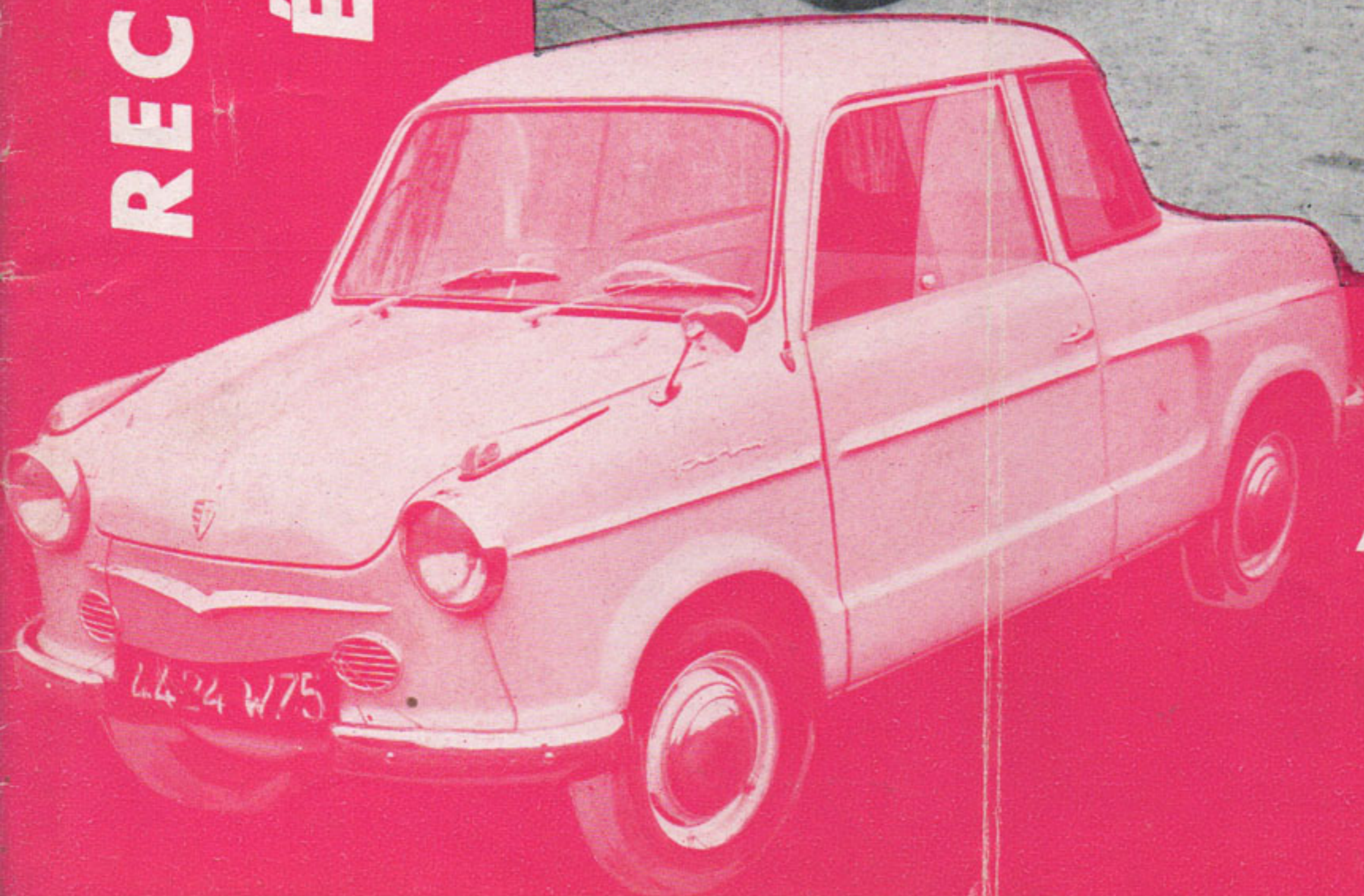
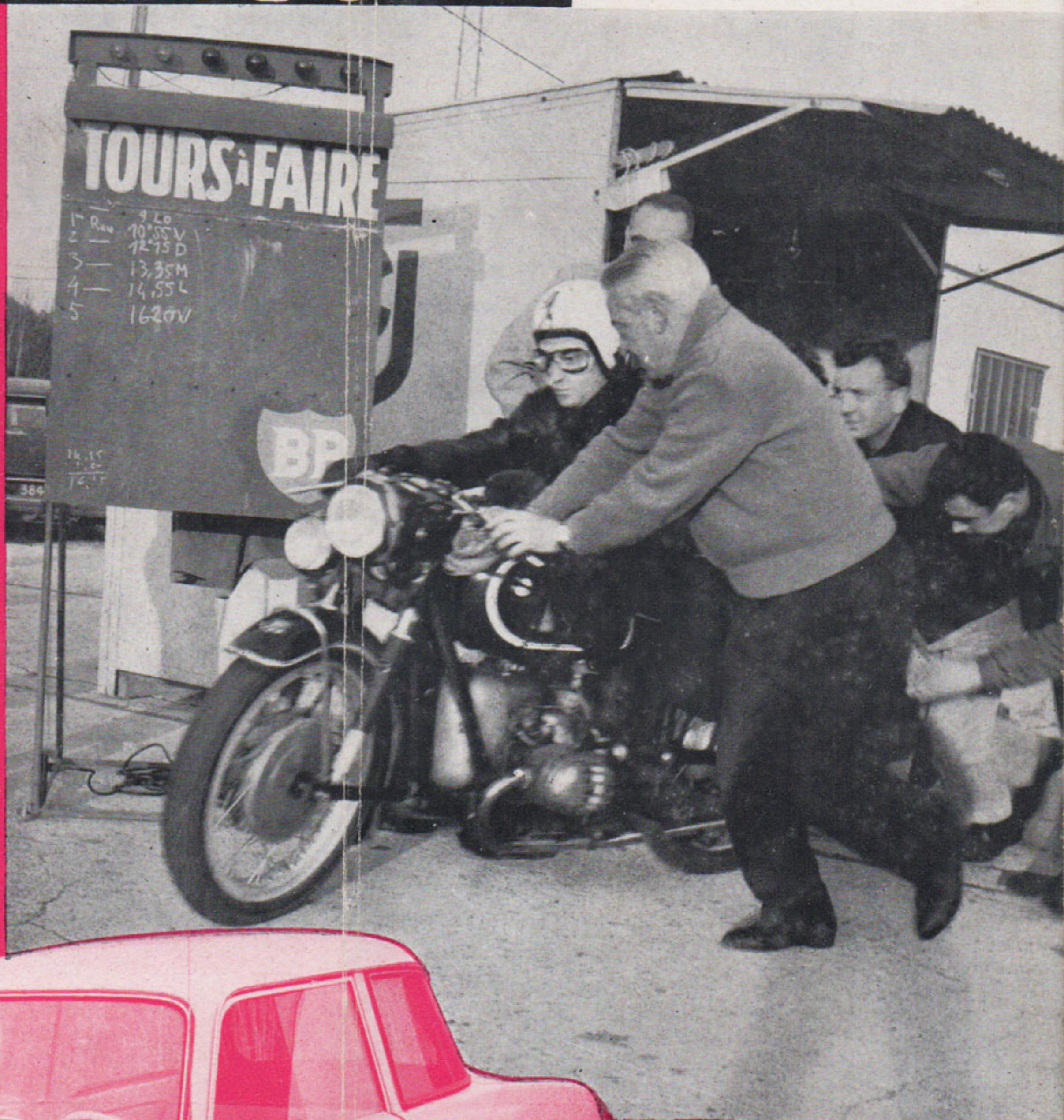


MOTOCYCLES et Scooters

N° 215 - DÉCEMBRE 1959
REVUE MENSUELLE
DIR. : MAX ENDERS
AD^r : M. LEGRAS
14, RUE BRUNEL - PARIS
13^e ANNÉE

RECORDS DU MONDE

Écurie Jean Murit



ESSAI
N. S. U.
" PRINZ 30 "

70 FR

SUISSE
1 FR

BELGIQUE
10 FR

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

Numéros à 50 francs.

- 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.
- 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 Monthéry ;
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. ».
- 213 175 Motobécane Z 23 C
- 214 500 B.M.W. R.50 Sport.

Numéros Salon à 200 francs.

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

ENVOI CONTRE LA SOMME INDIQUÉE PAR NUMÉRO DEMANDÉ

En écrivant à nos annonceurs

recommandez-vous de **MOTOCYCLES - SCOOTERS**

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



**S'adjuge 3 Records du Monde des 24 heures
dans les catégories 500 - 750 - 1000 cm³
sur une R "50"**

**3 726,411 km parcourus à la moyenne
de 155,267 km-heure**

**Pilotes : VASSEUR - DAGAN - LARIVIÈRE
MAUCHERAT.**

Brunel - Éditions

**AGENCES OFFICIELLES
POUR LA
RÉGION PARISIENNE**

MOTO-BASTILLE

R. DANVIGNES

6, Bd RICHARD-LENOIR
PARIS ROQ 29-28

R. KIENE

73, QUAI DU POINT-DU-JOUR
BILLANCOURT

MOL. 64-02

Thomas KELLER

16, RUE A.-BAILLY
ASNIÈRES GRE 17-93

LEVALLOIS-MOTOS

A. DUBOIS

58, RUE ARISTIDE-BRIAND
LEVALLOIS-PERRET-PER 19-63

Jean MURIT

44, RUE PAUL-BARRUEL
PARIS-15^e LEC 60-53

DES MILLIERS DE KILOMETRES SANS HISTOIRES



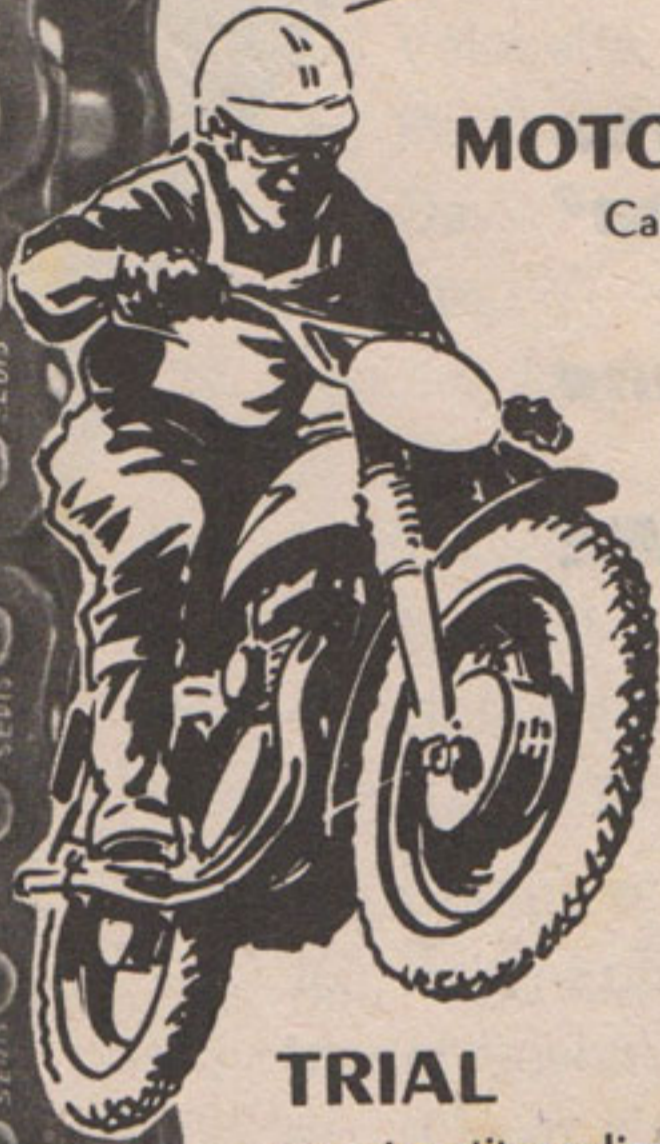
La chaîne française de Qualité

SEDIS

remporte
3 titres de
"Champion de France"
en 1959

MOTO-CROSS

Catégorie 250 cmc
avec DESBOIS
sur Maico
Chaîne SEDIS



TRIAL

experts petites cylind.
avec DELAUNE
sur 175 cmc Motobécane
Chaîne SEDIS



VITESSE

Catégorie 125 cmc
avec BOUIN
sur Peugeot
Chaîne SEDIS



SEDIS

La chaîne française de Qualité

AGENT DE L'AUTOMOBILE

C'est à votre intention que
LA REVUE DES AGENTS
publiera à partir de son numéro de
Janvier 1960, le compte rendu d'essai
des voitures choisies parmi les mar-
ques les plus diffusées en France.

Réalisés en toute objectivité et sui-
vant la méthode éprouvée depuis long-
temps par Motocycles et Scooters,
ces essais apporteront, aux profession-
nels une nouvelle argumentation auprès
de leur clientèle.

Retenez déjà le n° de Janvier :
Essai de la Dauphine 1960, en vous
abonnant à la Revue des Agents.

BULLETIN D'ABONNEMENT

à la REVUE DES AGENTS (Édition Automobile)
14, rue Brunel - PARIS-17^e

Adresse

Spécialité

NOM

Le

Cachet commercial.

Signature.

Le montant de l'abonnement, soit 1.000 francs, est versé
ce jour par virement :

au C.C.P. de la Revue des Agents, Paris 1447-03
ou ci-joint par mandat-carte, mandat-poste, chèque-bancaire.
(Rayer les mentions inutiles.)

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

MOTOCYCLES

Pétoires d'hier...

... Motos d'aujourd'hui

REVUE MENSUELLE

Administrateur : M. LEGRAS

Directeur : Max ENDERS
14, rue Brunel, 14 - PARIS

★

RÉDACTION

J.-C. BARGETZI

G.-E. BERNARD

Dans le *Motocycles* d'octobre, notre ami Christophe, par son article sur les « vieux du guidon » et leurs vénérables mais toujours actives machines, a éveillé chez les vétérans de lointains souvenirs et donné aux plus jeunes, l'occasion de mesurer le chemin parcouru depuis les origines.

Ces confrontations entre passé et présent sont utiles car on oublie facilement, ou on l'ignore, la somme d'efforts, de science, de persévérance qu'il a fallu dépenser pour parvenir, palier par palier, à un progrès qui, une fois acquis, semble tout naturel, même comme dans le cas présent, quand ce progrès mécanique, qui se traduit par un accroissement de rendement, de sécurité, de confort, se complète, par une réduction remarquable du prix de vente, ce qui en apparence est inconciliable. Les faits sont là cependant :

Avant 1914, une moto normale équivalait pour un ouvrier ou un employé qualifiés à un an de salaire ; encore, était elle démunie de tout l'équipement et de tout le confort de rigueur aujourd'hui. Malgré la cylindrée (le quart de litre était la norme), les modèles de série n'étaient pas, compte non tenu des pannes, de performances supérieures à nos 175 et même 125 c³ actuelles qui, elles, sont loin de nous coûter un an de travail.

L'écart est encore plus grand entre les plus démocratiques des deux roues, la bicyclette de ces temps jadis et le cyclomoteur 1959 ; vers la même époque 1914, un vélo sérieux correspondait, comme prix d'achat à un mois de salaire ; aujourd'hui, pour la même dépense, on peut s'offrir un cyclomoteur ; c'est dire qu'on a le moteur par dessus le marché.

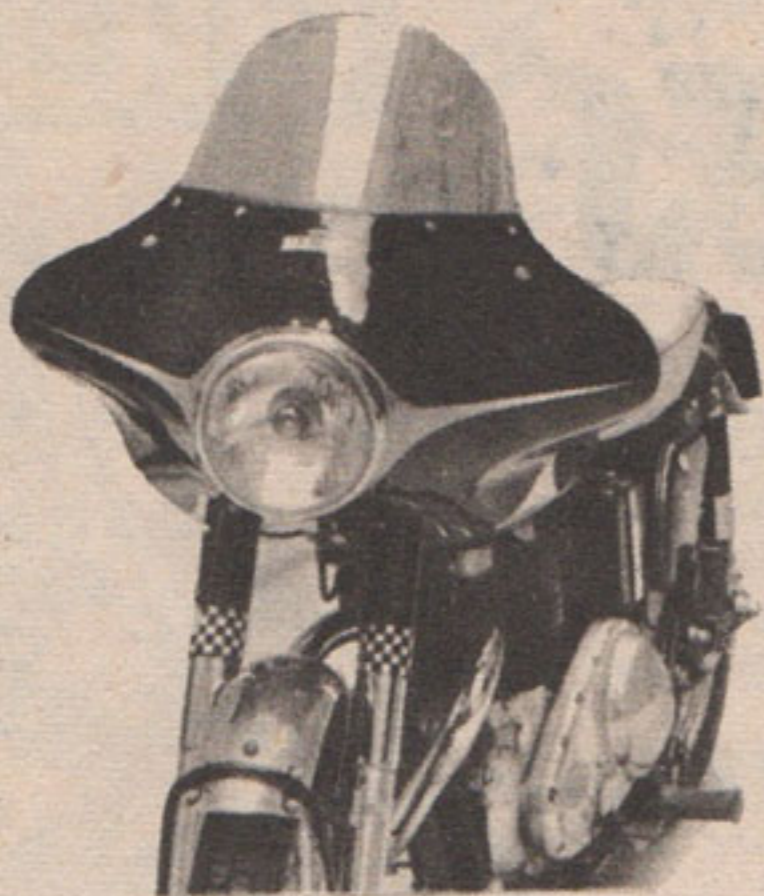
Ces améliorations indiscutables auxquelles ont correspondu des baisses toutes aussi évidentes, la moto n'en a pas, reconnaissons-le, le monopole, mais ce sont surtout les industries mécaniques qui ont réalisé ce tour de force.

Au lieu d'être discréditée, la moto ne devrait-elle pas être citée en exemple à tous ceux qui produisent et vendent à des prix abusifs ?

Enders Max.

MOTOCYCLES

Schob



Le carénage AVON dans ses deux versions, grand tourisme ou sport, est importé par les Etablissements ARIS. Il peut se monter sur les machines de toutes marques, en apportant toujours une protection identique, grâce à une fixation adaptable à tous les cintres de guidon.

Pour rouler en toute sécurité en hiver, le carénage AVON vient apporter la protection essentielle contre le vent glacé. Réalisé en matière plastique, il ajoute une note élégante et personnelle aux machines qu'il équipe.

VAP COMMUNIQUE

La société VAP désire concentrer tous ses efforts de production et de diffusion sur ses cyclomoteurs VAP-Vélovap et sur ses bicyclettes Alcyon-Luger-Rhonson-La Française, Thoman a, avec l'accord de la société F.I.V., mis fin à la date du 31 octobre 1959 à l'accord de fabrication et de diffusion des bicyclettes Raphaël Géminiani.

On se souvient que cet accord avait été conclu entre la société F.I.V. et la société Rhonson, de Lyon.

V^e CONCOURS TECHNIQUE INTERNATIONAL DE LA PETITE CYLINDRÉE

Le V^e concours technique international aurait lieu, en France, l'an prochain. Il serait réservé aux machines de 50 cm³.

La Commission technique du concours en étudie actuellement le programme et visite différents terrains propices au déroulement des épreuves, dans la région de l'Île-de-France.

Nous avons pu savoir que le nombre des tests serait probablement de dix et que le test pratique serait remplacé par un autre visant plus particulièrement le moteur.

Les réunions pour l'étude du règlement commencent le 13 novembre.

Deux catégories seraient retenues par les organisateurs :

Machines utilitaires (série) et machines sport (série). Le concours est ouvert aux constructeurs ainsi qu'à leurs pilotes.

Pourront également y prendre part, les membres de clubs pilotant leurs machines personnelles et les inventeurs, à titre d'individuel. La participation des inventeurs ne comptera pas pour le classement du concours. Ils seront examinés au point de vue technique seulement.

Toutes les firmes françaises et étrangères seront sollicitées.

Avec l'entrée en lice du Marché Commun, cette confrontation vient fort à propos. Surtout après une année sans Salon.

La Commission du V^e Concours technique international siège au 120, rue de La Tombe-Issoire, Paris 14^e.

VAP S.A. OFFICIELLEMENT CONSTITUÉE

Suite à l'Assemblée générale du 16 octobre, les actionnaires d'Alcyon-Lucer et de Rhonson ont définitivement approuvé la fusion de ces Sociétés et le changement de raison sociale.

Ainsi, VAP S.A. (Anciens Etablissements Alcyon-Lucer et Rhonson réunis), société anonyme au capital de 216 800 000 francs, peut prendre le départ.

Rappelons qu'A.B.G. contrôle à 95 % VAP S.A., laquelle, présidée par M. Bonnefon-Craponne, compte également parmi ses administrateurs : M. Michel Flichy, président d'A.B.G.

A ce sujet, signalons que le capital d'A.B.G. vient d'être porté en deux fois de 450 millions de francs à 606 950 000 francs.

Une participation importante est détenue par la Banque de l'Union Parisienne représentée au Conseil par M. Jacques Monnier et par le groupe Quilmès, représenté au Conseil par M. de Maistre.

Signalons que parmi les autres administrateurs d'A.B.G. nous trouvons :

- M. de L'Épine, président de la Société des Filatures de Laines Peignées de Fourmies;
- M. François Lehideux, président de Commeny-Oissel;
- M. Robert Fenwick.

La personnalité des administrateurs, la puissance financière des groupes majoritaires sont pour la société A.B.G. et, par voie de conséquence pour sa filiale VAP S.A., une garantie appréciable de succès.

PRODUCTION SEPTEMBRE

Après leur mois d'août particulièrement et traditionnellement creux, en raison des fermetures pour congés annuels, la reprise se manifeste dans le cyclomoteur et dans le scooter, alors que vélomoteurs et motos restent tout à fait en veilleuse, on peut se demander pourquoi puisque assurances et permis obligatoire ont atteint de même les uns et les autres. Serait-ce que les ex-adeptes du vélomoteurs se satisfont du cyclomoteur et que celui-ci ne correspond pas au goût du scootériste ? C'est vraisemblable puisque, même dans la catégorie plus de 125 cm³, on a produit dix fois plus de scooters que de motos. 1 229 des premiers contre 112 des seconds). Voici d'ailleurs le tableau de ce mois de septembre : cyclomoteurs : 81 505; vélomoteurs : 393 dont 199 de 50 à 100 cm³; scooters : 3 775 toutes cylindrées; motos : 112; et, pour ces dernières : 3 en 150 cm³, 95 en 175 cm³, 3 en 250 cm³ et 10 en 350 cm³.

CIRCULATION NOCTURNE

Nous relevons dans le communiqué du 20 octobre de la Prévention routière les paragraphes suivants qui méritent grande attention :

La circulation nocturne est plus dangereuse que la circulation de jour. On enregistre, en effet, le jour, 90 % du trafic avec 70 % des accidents corporels; la nuit il n'y a que 10 % du trafic mais avec 30 % des accidents corporels.

Les accidents de nuit sont plus graves car il y a de jour 5 tués pour 100 accidents corporels et, de nuit, 8 tués pour 100 accidents corporels.

Tous les usagers sont victimes de la circulation nocturne. Il y a en effet la nuit :

- 33 % des accidents de vélomoteurs;
- 32 % des accidents de motos;
- 30 % des accidents de scooters;
- 29 % des accidents de voitures particulières;
- 28 % des accidents de véhicules utilitaires;
- 26 % des accidents de cycles.

Par contre, les piétons sont spécialement victimes d'accidents de nuit :

— 937 tués de nuit contre 890 tués de jour.

Suivent ces quelques conseils qui sont valables aussi bien pour les deux que pour les quatre roues :

Si vous êtes ébloui, ralentissez, regardez à droite, c'est là qu'est le danger.

En code ne dépassez pas 70 kmh.

Si la chaussée est large, ne tenez pas l'extrême droite, vous éviterez plus facilement le piéton ou le cycliste non éclairé.

En cas d'arrêt, la nuit, faites stationner votre véhicule sur l'accotement. La demi-mesure qui consiste à placer le véhicule deux roues sur le bas-côté et deux roues sur la chaussée est dangereuse; les quatre roues doivent porter sur l'accotement.

Si vous suivez un véhicule, restez « en code ». Les ampoules grillées doivent toujours être immédiatement remplacées.

LE STATIONNEMENT DES DEUX ROUES

On a toujours reproché aux plus modestes cyclomoteurs de prendre en stationnement au long des trottoirs la place du plus volumineux mastadonte américain. C'est ridicule, mais nous n'y pouvons rien; toujours est-il qu'on cherche à concilier le droit légitime de chacun de stationner, quelles que soient la forme et les proportions de son véhicule. Certaines villes de province ont, d'après les quotidiens, mis en pratique un projet déjà lointain : l'inversion du stationnement, c'est-à-dire, ranger les deux roues du côté opposé à celui imposé aux autos. Cela peut très bien aller dans les rues à stationnement unilatéral, pair-impair, mais dans celles, plus larges, où ce stationnement est licite des deux côtés, où mettrons-nous nos deux roues ?

LES REGLES D'OR DE LA CIRCULATION

Ainsi s'intitule le nouvel ouvrage de notre ami et confrère François Toché, du T.C.F., dont nous avons déjà eu l'occasion de signaler les précédents ouvrages sur le code de la Route.

Comme antérieurement, l'auteur s'est attaché à éclairer le sujet, à la rendre attrayant, imagé et compréhensible pour tous.

EN HIVER, PROTÉGEZ VOS CHROMES

On remarque depuis quelques temps chez les agents motocistes, un produit, non seulement destiné à faire briller les chromes, mais aussi à les désoxyder, dérouiller, rénover et protéger. Les temps pluvieux, la neige surtout sont les pires ennemis des chromes; l'Elfchrome, de l'avis de ceux qui l'ont utilisé, est très efficace contre tous ces agents de corrosion.

POUR VOS DÉPLACEMENTS RENSEIGNEZ-VOUS SUR L'ÉTAT DES ROUTES

Le Service Etat des Routes du Touring Club de France se tient à votre disposition pour vous donner, soit à ses guichets, soit par téléphone, tous renseignements concernant : les travaux en cours entraînant des déviations obligatoires; les routes de montagne en hiver, les hauteurs d'enneigement, les fermetures des cols, etc.

Le Service est ouvert tous les jours, sauf les dimanches et jours fériés, sans interruption de 9 heures à 18 heures.

PAS 62-65

Service Etat des Routes

PRÉCISIONS SUR L'ANTIVOL NEIMAN

Sur son stand au Salon de l'Automobile, le constructeur Neiman a trouvé un moyen original pour montrer avec quelle précision sont fabriquées les clés de son antivol. Il expose une balance dont un bras porte six rangées de clés de 1 m 20 de long, et dont le plateau supporte des poids d'un total de 35 kg. Un voleur voulant avoir un trousseau de clés, pour une seule série, devra donc aligner 7,20 m de clés serrées à plat l'une contre l'autre, d'un poids de 35 kg.

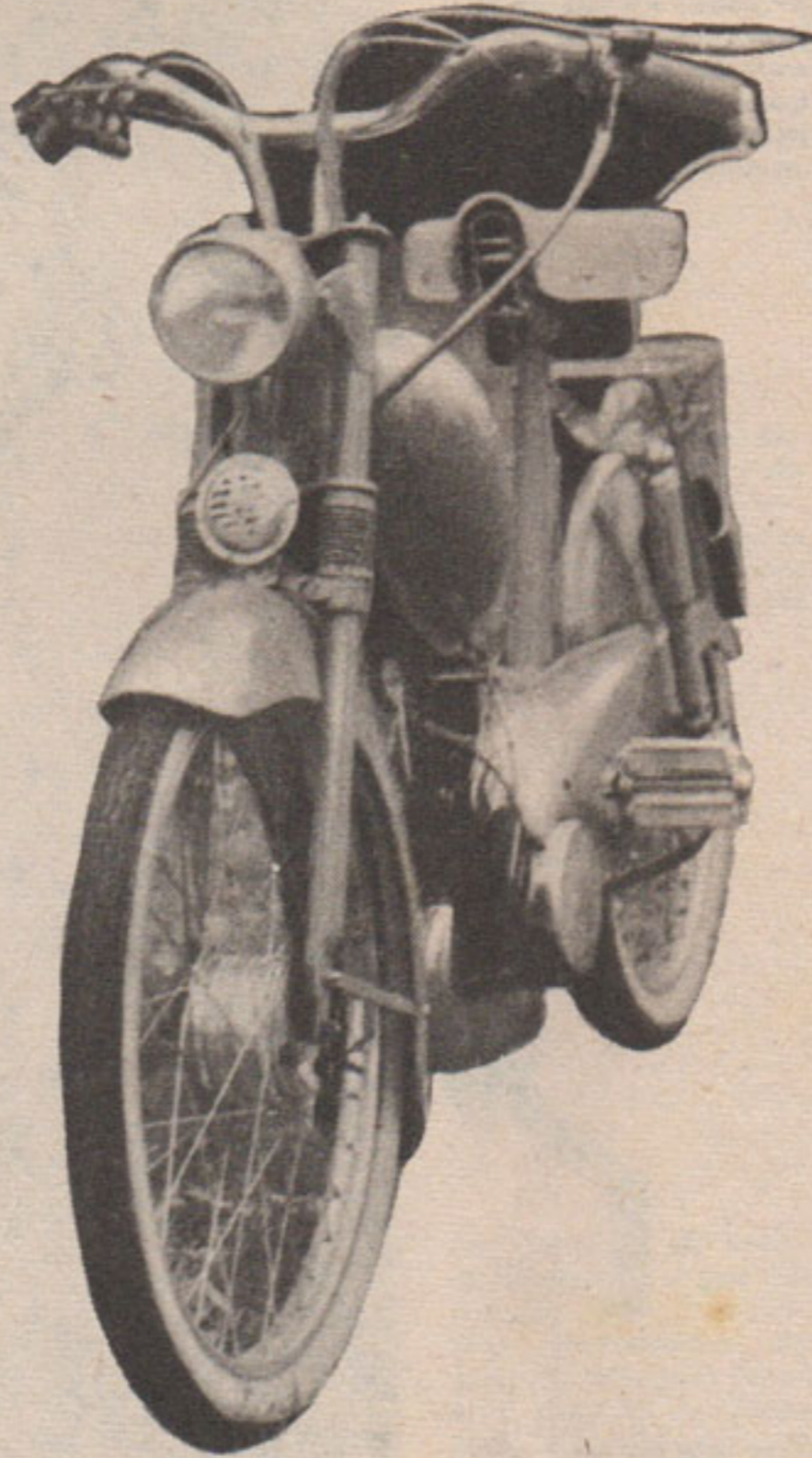
A côté de la balance, le constructeur expose un comparateur hydraulique Solex, en invitant les clients de vérifier leur propre clé, pour constater qu'elle conserve sa précision de + 0,02 mm entre les gorges et dans leur profondeur, c'est-à-dire moins de l'épaisseur d'un cheveu...

Pour les jeunes.....

7

... et les moins jeunes !

LE PEUGEOT BB2L



Le cyclomoteur Peugeot type BB2L dont nous présentons ici le compte rendu d'essais nous avait été livré neuf il y a quelques mois. Le rodage s'est effectué dans Paris et la proche banlieue, aucun ennui n'étant à signaler pendant cette période du côté moteur.

A l'usage nous avons pu apprécier pleinement les qualités de la machine qui nous avait été confiée par la C.G.C.I.M., société distributrice des productions Peugeot pour la région parisienne. Parallèlement, nous avons pu relever quelques imperfections, sans gravité d'ailleurs et auxquelles il sera facile de remédier.

Une description rapide du BB2L.

Le BB2L constitue l'un des modèles les plus perfectionnés de la gamme de production Peugeot. La suspension intégrale (fourche avant télescopique et fourche arrière oscillante) est assemblée sur un cadre tubulaire composé de deux éléments principaux 1 poutre de fort diamètre (45 mm) tubulaire, simple col soudée au bas d'un autre tube (45 mm) qui dans sa partie la plus haute prend une forme ovale pour obtenir le placement nécessaire à la fixation de la tige de selle.

Signalons ici un détail propre à la construction des cyclomoteurs Peugeot (que l'on retrouve aussi sur le BB centri): la tige de selle et le tube support sont utilisés pour amener l'air au filtre du carburateur, la jonction entre le tube et le filtre étant assurée par un conduit souple.

L'utilisateur doit veiller à ce que l'entrée d'air (en haut de la tige de selle, sous la selle) ne soit jamais obstruée. Il est en effet fréquent dans la pratique de coincer un chiffon entre la tige et la selle. C'est pratique de disposer d'un chiffon pour s'essuyer les mains!

La suspension arrière est assurée par une fourche oscillante solidement entretoisée. Le point de pivotement se trouve placé sur la boîte de pédalier. Les éléments amortisseurs sont fixés en bas, sur les fourreaux horizontaux de la fourche oscillante et en haut, sur deux tubes solidaires du tube de pédalier-selle. Une plaquette galbée assure la rigidité de l'ensemble.

L'ÉQUIPEMENT.

Le BB2L comporte un équipement complet phare avec compteur incorporé, (éclairage à 1 ampoule commandé par un bouton moleté placé au-dessus du phare; avertisseur électrique commandé du guidon; pompe à pneu et sacoche d'outillage garnie d'une trousse à outils comprenant cinq clés plates, une clé à bougie, et une clé spéciale de 21 mm pour le démontage des écrous d'axes des roues.

Le porte-bagages robuste peut éventuellement supporter une charge assez importante.

Moteur et transmissions,

Remarquons ici tout d'abord que le carter de boîte de vitesses ne comporte pas de pédalier incorporé. Cette conception nécessite donc le montage d'une 2^e chaîne, d'une roue libre et d'un pignon de pédalier indispensables pour la mise en route. Elle présente l'avantage d'un pédalage facile, puisqu'au point mort aucune résistance ne se fait sentir du côté des pignons de boîte de vitesses.

La transmission primaire est réalisée par une chaîne fonctionnant sous carter étanche formé par le flasque extérieur.

Les premiers modèles deux vitesses sortis il y a bientôt deux ans étaient équipés d'un embrayage à disques multiples (fonctionnant dans l'huile) acier et bronze intercalés mais en 1959 les cyclomoteurs 2 vitesses ont bénéficié des modifications apportées au 125 et 175 de la marque. C'est donc le nouvel embrayage Ferodo qui équipe notre machine d'essai. Notons ici que bien que de dimensions identiques à celui des 125 cm³ l'embrayage comporte un nombre de disques inférieur.

Considérations de conduite avant les essais.

La Peugeot deux vitesses offre différentes possibilités de mise en route :

— Soit en plaçant la machine sur béquille, en enclenchant la première et en appuyant sur l'une des pédales tandis que simultanément l'on décompresse. En outre par temps froid il faut agir également sur le levier de starter, ce qui représente bien des mouvements à synchroniser.

— Soit en lançant la machine en pédalant après avoir enclenché le deuxième rapport, en embrayant progressivement et pour éviter une trop grande résistance, en décompressant. C'est la solution la plus simple que nous avons adoptée le plus souvent.

En circulation urbaine pour un utilisateur dont le poids dépasse 80 kg les deux rapports de boîte de vitesses sont à peu près indispensables si l'on ne veut pas être obligé de pédaler trop souvent pour aider le moteur. C'est en particulier lors des démarrages fréquents et en côte que l'on apprécie une première judicieusement calculée. En effet, bien souvent nous avons utilisé ce rapport au-dessus de 40 km/h. ce qui est très appréciable pour se dégager dans les encombrements.

Notons cependant que le moteur a une très bonne aptitude en côte, même en deuxième vitesse et qu'il passe allègrement le cap des 7 % de pente sur ce rapport.

La commande des vitesses est précise et de ce côté aucun réglage n'a été nécessaire.

C'est pourtant du côté des commandes que se dirigeront nos critiques.

Le guidon est en effet encombré par la présence de cinq leviers, dont deux au moins sont gênants en conduite urbaine. Ce sont les leviers d'embrayage et de frein arrière, dont l'orientation vers l'extérieur du guidon augmente de près de 20 cm la largeur hors-tout de la machine.

Ceux-ci rendent très difficile les manœuvres de garage (risque d'écorcher les revêtements des murs d'un couloir) et sur tout empêchent bien souvent de se faufiler entre les voitures (sans risquer d'égratigner les carrosseries) ce qui est courant en conduite urbaine.

En outre, le levier d'embrayage et le levier de frein avant étant à peu près superposés, il est difficile de débrayer et de se servir du feu avant à peu près simultanément.

Enfin pour terminer la série des critiques, signalons la difficulté rencontrée lors du remontage du câble de gaz.

Renseignement pris chez un agent de la marque, le Peugeot deux vitesses est équipé de différents modèles de poignées de gaz. Nous avons eu la malchance de recevoir une machine équipée du plus mauvais des systèmes montés pour Peugeot. Il ne faut donc pas généraliser la critique.

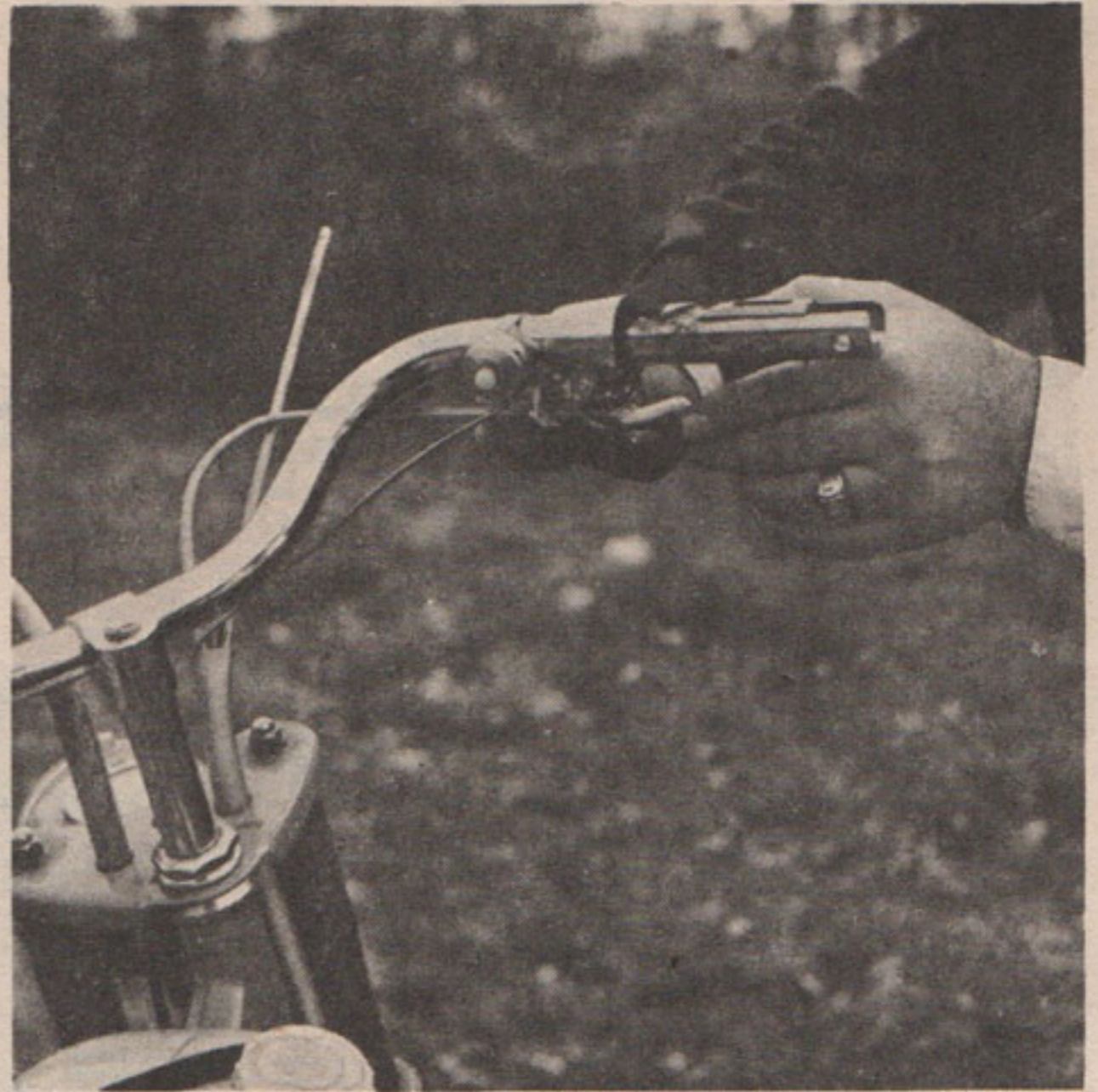
Les essais.

Les essais du BB2L se sont déroulés sur notre base habituelle par une matinée assez brumeuse que nous subissons en ce début de novembre.

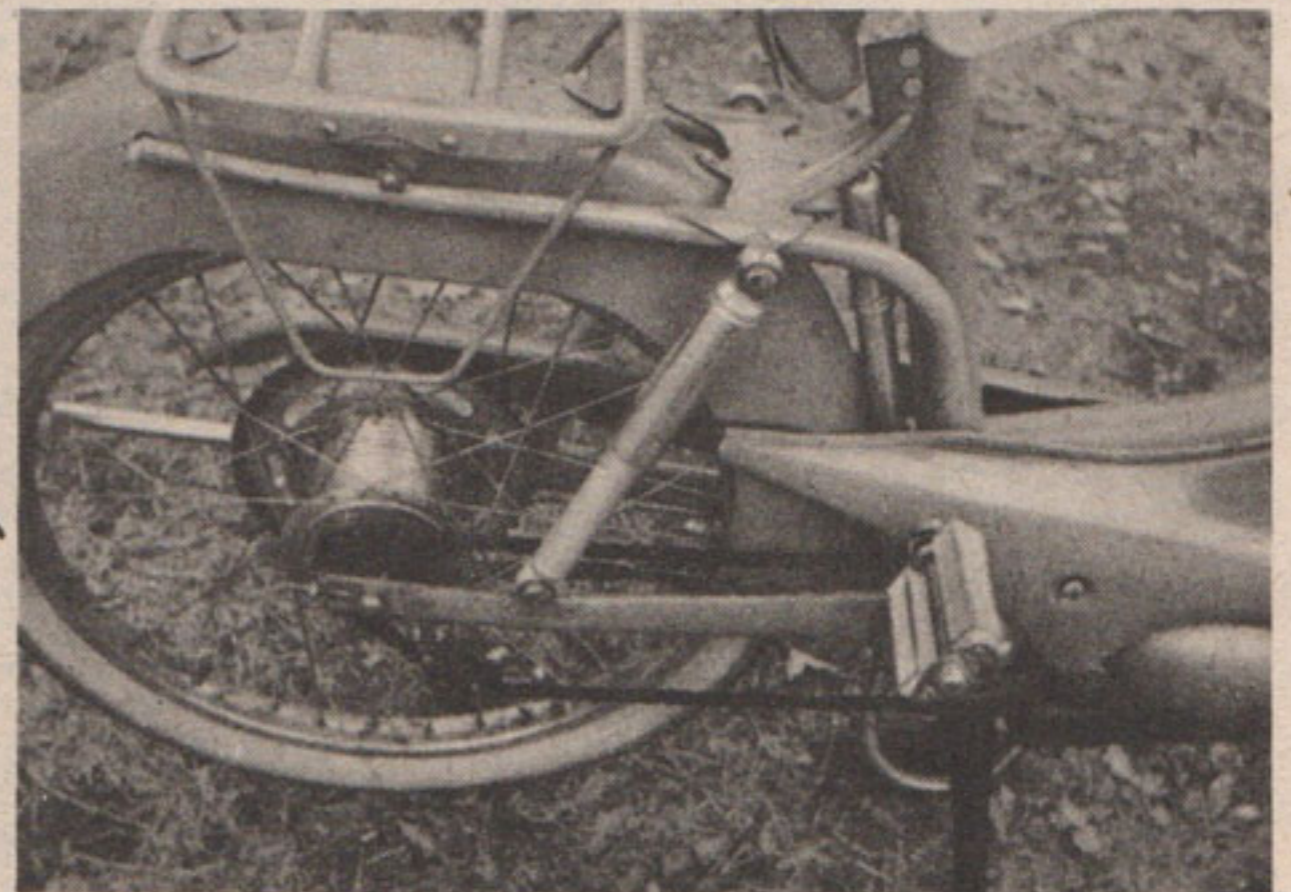


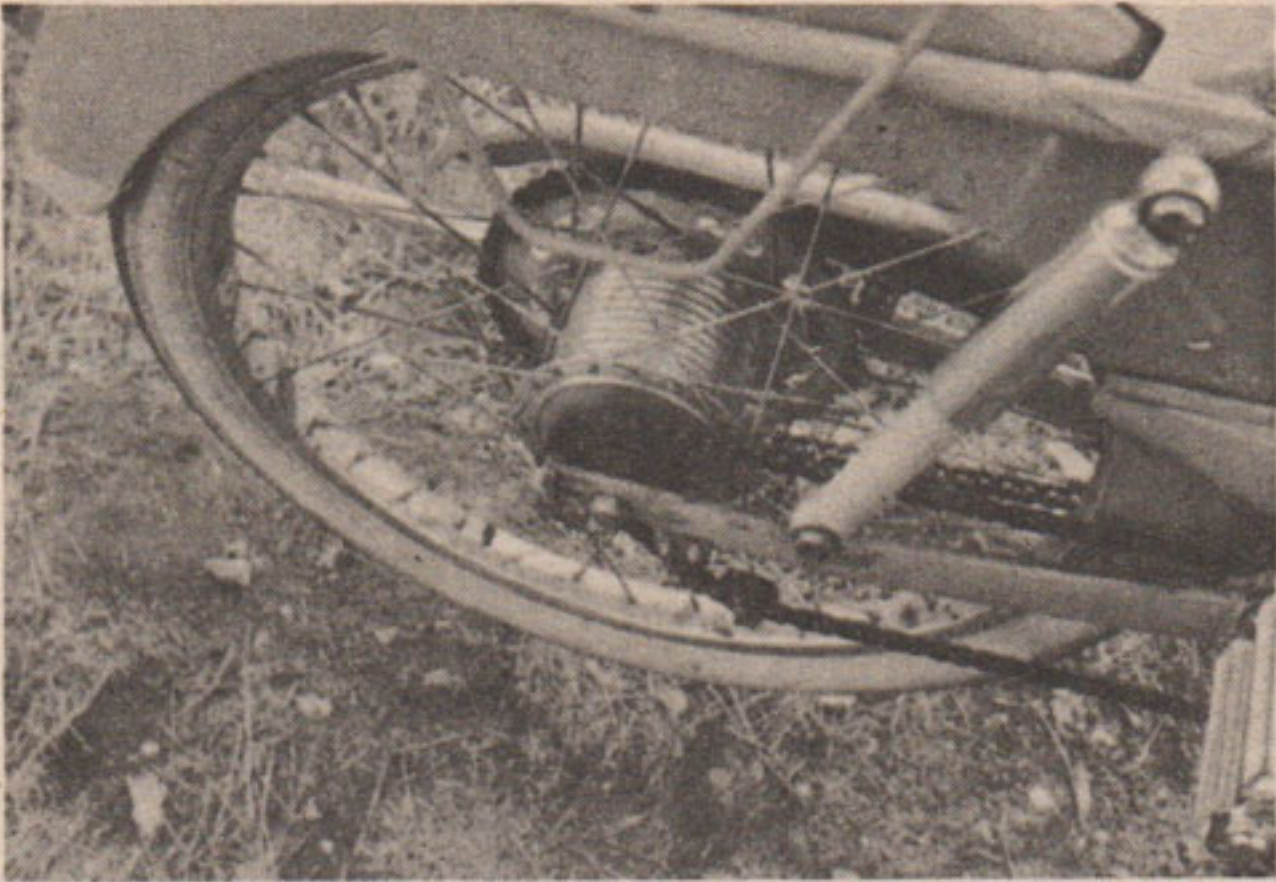
Le capotage latéral du moteur (côté volant magnétique) est percé d'un trou qui permet de modifier le réglage du ralenti en y introduisant un tournevis. La fixation des panneaux latéraux est assurée par des écrous moletés. Signalons la dépose rapide et facile.

Un dépannage provisoire qui peut être effectué sur les cyclo-moteurs munis d'un petit levier de décompresseur en cas de défaillance de la commande des gaz. Ceci nous a permis de terminer nos essais sans encombre.

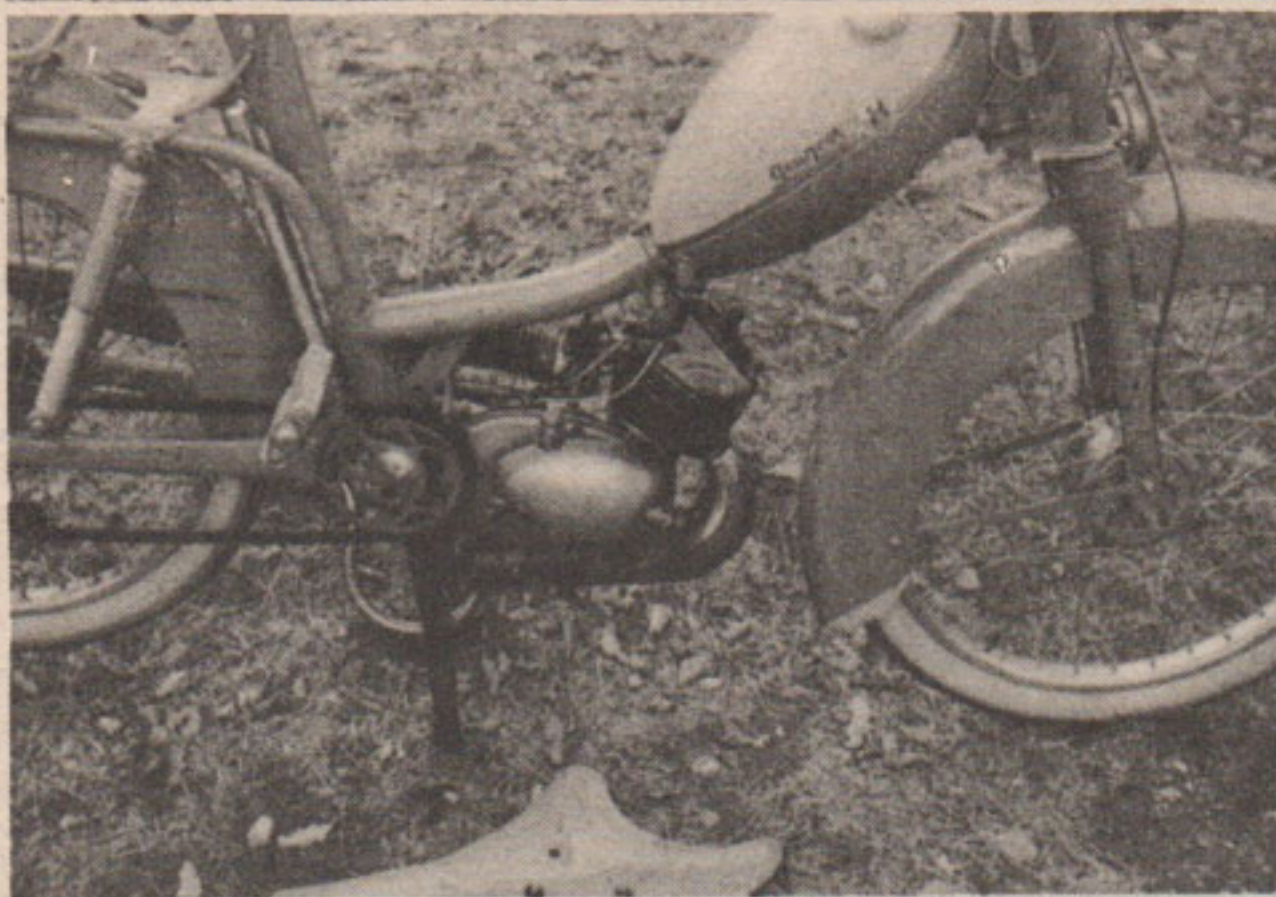


Les garde-boue profondément galbés assurent une efficace protection contre les projections. Quant aux tambours de freins renfermés dans les moyeux gros-corps, les résultats du freinage en confirment le parfait fonctionnement.

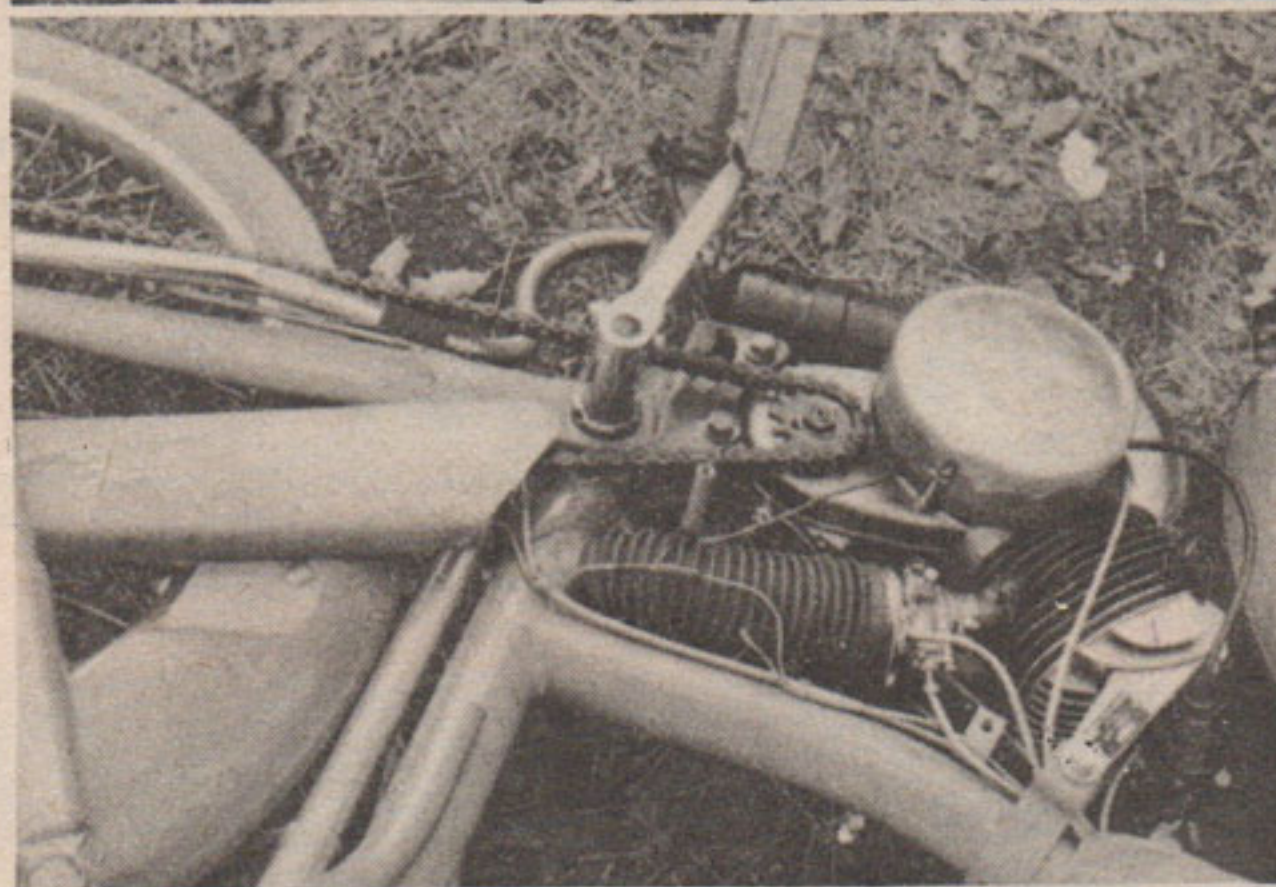




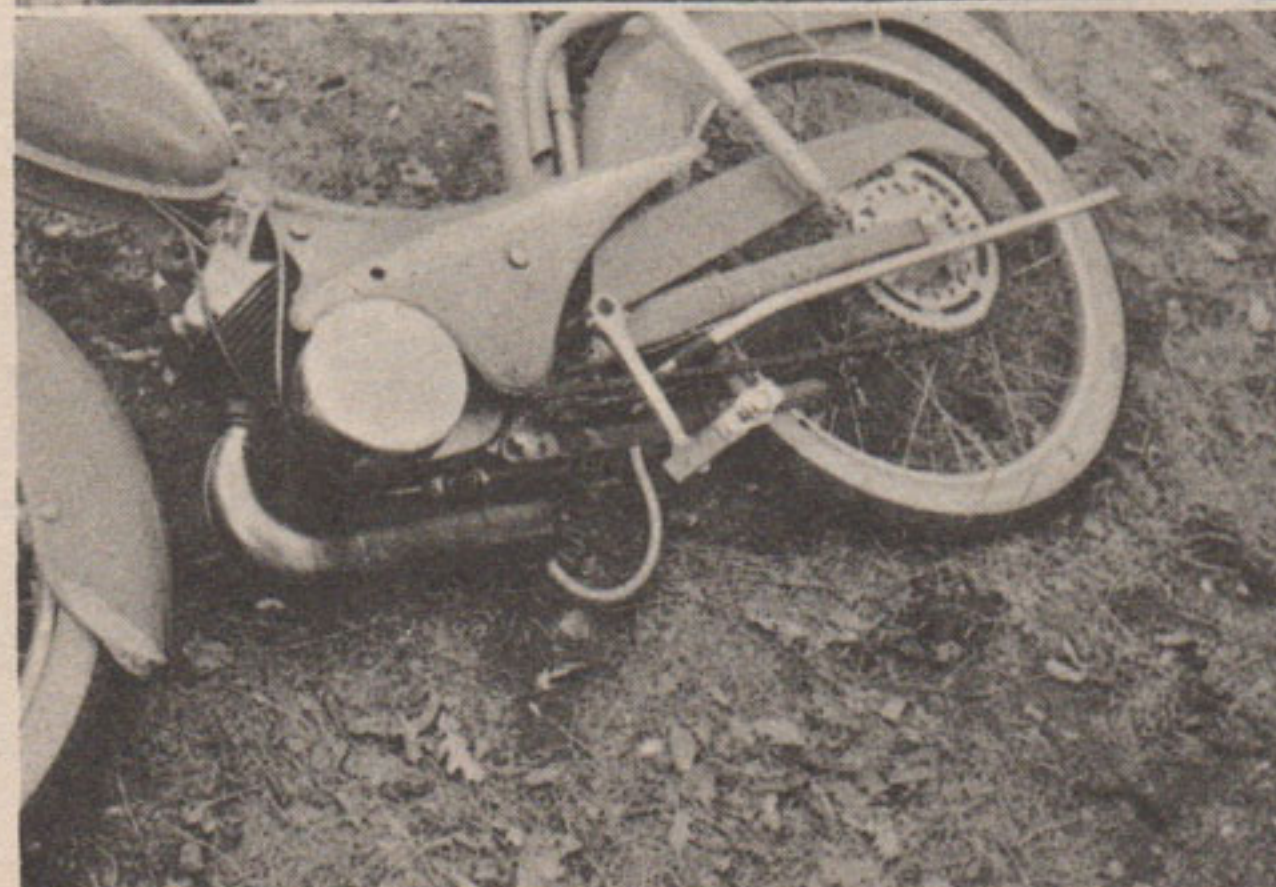
Le moteur ne comportant pas de pédalier incorporé, une transmission auxiliaire est nécessaire pour la mise en route du moteur. Notons cependant que ce dispositif rend agréable le pédalage. En effet, pédaler avec certains systèmes est une épreuve éprouvante.



Bien que de petites dimensions, le carter du moteur du BB 2 est bien dans ses grandes lignes le descendant des 125 dont il a hérité de l'embrayage.



La chambre de tranquillisation des gaz est formée par l'utilisation rationnelle du tube de selle et la fonction avec le carburateur assurée par un raccord souple.



Après les essais, nous avons équipé le BB 2 C d'une rallonge d'échappement OTOM. Le raccordement se fait sur le tube de sortie du silencieux.

En côte.

Sur les machines de faible cylindrée le poids de l'essayeur (85 kg) est toujours un handicap certain. Dans notre côte d'essai au pourcentage moyen de pente à 7 %, les résultats enregistrés se révèlent cependant excellents et supérieurs à ceux que nous avons obtenus lors d'essais précédents avec des 50 cm³ à deux ou trois vitesses.

En effet, départ arrêté, le BB2L nous hisse en 1'34"4/10^e (moyenne 26,65) au sommet de la côte. Utilisé à plein régime en première sur plusieurs centaines de mètres, le moteur ne donne aucun signe de défaillance.

D'ailleurs les possibilités de la première sont telles que nous n'avons pas utilisé la deuxième pour ce test.

Accélération et vitesse maximum.

Les accélérations ont été réalisées départ arrêté et absolument sans l'aide du pédalage.

Nous remarquerons que le Peugeot tire assez long, mais que ceci est largement compensé par la souplesse du moteur à bas régime. Aux 100 m nous n'utilisons que la première, la seconde ne s'enclenchant que vers 30 km/h. Sur les autres distances 200, 300, 400 m, les deux rapports sont utilisés et les chiffres relevés se révèlent très honorables pour une machine de cette catégorie.

Il est important de souligner que tous nos essais sont réalisés **en position assise** sans chercher nullement à gagner quelques kilomètres/heure en s'effaçant au maximum. La position effacée sur les cyclomoteurs de type courant s'avère d'ailleurs en tous points ridicule et présente un danger certain.

En position normale, la vitesse maximum s'établit aux environs de 55 km/h. Toutefois la vitesse de croisière oscille entre 45 et 52 km/h, ce qui doit permettre de couvrir de longues distances à des moyennes très convenables et surtout en toute sécurité.

Consommation.

Au chapitre de la consommation, le BB2L révèle un appétit moyen qui se traduit par un peu plus de 2 l aux 100 km à sa vitesse d'utilisation normale.

Freinage.

Freinage et sécurité sur deux roues sont deux termes souvent liés et vu sous l'angle du freinage, le BB2L ne peut qu'amener des compliments à ses constructeurs.

L'arrêt en 4,50 m à 30 km/h est très suffisant pour se tirer en toutes circonstances des embûches de la circulation.

Un dernier mot pour conclure.

Notre conclusion portera particulièrement sur le prix du BB2L : 76 000 francs, ce qui, pour des performances à peu près égales aux machines de construction étrangère, le place sur le marché français dans des conditions très avantageuses.

G.-E. BERNARD.

Résultats d'Essais

Peugeot BB2

Cote : 1'34" 4/10, moy. 26,65 kmh.

Accélérations :

100 m : 14" 3/10, moy. 24,3 kmh.

200 m : 24" 8/10, moy. 29,0 kmh.

300 m : 34" 4/10, moy. 31,4 kmh.

400 m : 42" 3/10, moy. 34,05 kmh.

500 m :

Consommation :

30 kmh : 1,45 l.

40 kmh : 2,0 l.

50 kmh : 2,5 l.

maxi : 2,7 l.

Freinage de 30 kmh à l'arrêt complet

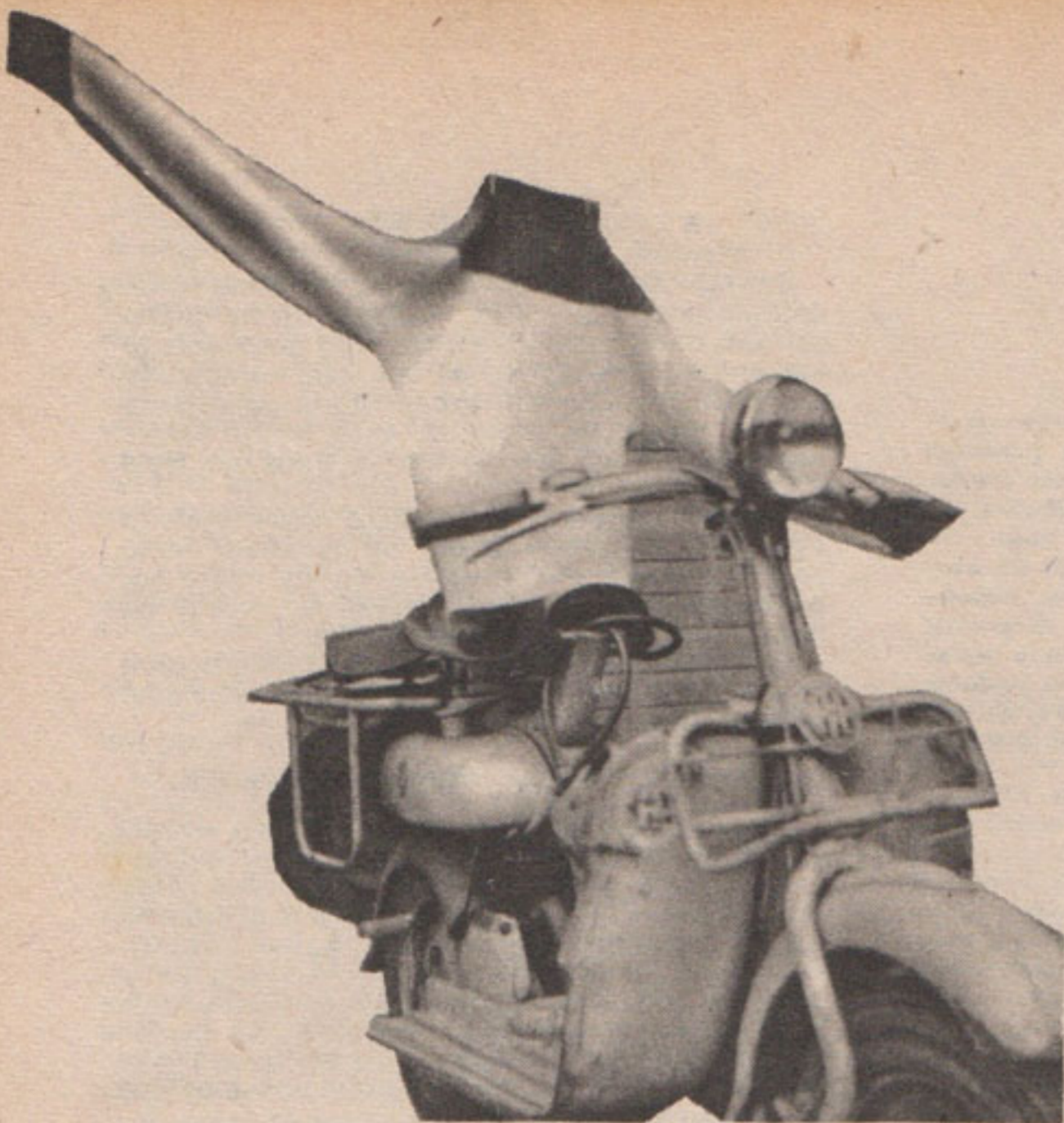
2 freins = 4,50 m.

Frein AV = 6,0 m.

Frein AR = 7,40 m.

Vitesse maximum : 55 kmh.

Mesdames...



Ajoutons ce pull confortable à la jupe et nous aurons un ensemble parfait où seule la tête manquera.

A la chute des feuilles, notre enthousiasme pour les véhicules à deux roues diminue avec la longueur des jours et les changements atmosphériques !

Consultons le bulletin météorologique avant de nous hasarder dehors. En effet, pendant la belle saison, aucune complication vestimentaire ne nous préoccupe : pantalon et blouse légère ou robes froufrouantes, nous savons toujours de quelle façon nous vêtir pour sauter en selle. Mais à cette époque de l'année il faut allier l'élégance au confort ou le confort à l'élégance, simple question de nuance ! Toutefois nous ne devons pas sacrifier l'un au profit de l'autre car vouloir être trop élégante, risque de nous apporter de sérieux rhumes où nous nous retrouverons le nez rouge, les yeux larmoyants, le visage décoloré... résultat fâcheux ! Nous ne devons pas, non plus, ressembler à ces scootéristes, ou passagères, que vous avez pu voir comme nous, harnachées d'une façon telle, que nous ne savions pas s'il s'agissait de femmes terrestres ou lunaires. Naturellement ces adeptes-là sont, de par leur grand confort, prêtes à faire face à toutes sortes d'événements atmosphériques, mais qui ne nous tentent guère, n'est-ce pas ?

Ce que nous vous proposons aujourd'hui, ce sont quelques idées relevées au hasard de nos sorties et qui nous ont paru pratiques, élégantes et adaptées au sport motocycliste. Que chacune d'entre vous fasse son choix selon son goût, ses besoins... et sa bourse.

PÊLE-MÊLE

Pulls et plastrons.

A cette saison, les chemisiers ont été abandonnés au profit des pulls auxquels nous sommes tous unanimes à reconnaître leurs sérieuses et agréables qualités : sérieuses pour leur entretien, certes plus compliqué, mais combien plus durables et agréables par leur confort, leur aisance et leur petit côté « sport » qui nous enchante. Pulls à la portée de toutes les bourses, où les formes et les coloris nous laissent hésitantes quant au choix définitif. Nous venons d'en acheter un et nous rêvons déjà au prochain ! Aussi, pour se donner l'illusion d'en posséder plusieurs, nous avons noté, à votre intention, les petits plastrons en jersey, cnylon ou orlon, que nous glisserons dans le décolleté en V de notre gros pull (Galeries Lafayette, de 450 à 1 000 francs).

Si vous préférez les pulls, genre polo vous trouverez un grand choix aux Galeries Lafayette, où celui-ci est en vente au prix de 2 950 francs (tous coloris). Par contre, pour avoir un pull sport, il faut compter aux environs de 5 000 francs (aux rayons Sports d'hiver).

Le pull en laine Mohair a toujours beaucoup de succès car très chaud... et très chic (à partir de 4 500 francs, Prisunic et grands magasins).

Vous avez également la possibilité de le tricoter vous-même. Alors là toutes les fantaisies sont permises mais, pour de plus amples renseignements, veuillez vous reporter à votre journal de tricot habituel !

Pantalons et dessous.

Si vous aimez être toujours impeccable après un long voyage à scooter ou à moto, nous vous recommandons le pantalon avec pli permanent, en tergal (Jantzen et Peroche, à partir de 8 000 francs).

Le pantalon de velours apporte une note fantaisiste dans notre équipement. Les coloris sont plus divers et les prix plus échelonnés (à partir de 4 500 francs).

Mais que vous optiez pour le tergal ou le velours, ayez surtout soin, à cette saison, de vous préserver du froid soit par un collant en mousse de nylon, indéformable (2 500 francs) ou en coton (1 500 francs). Les bas de couleurs, très chauds également, peuvent faire double usage, portés sous un pantalon ou avec une jupe (grands magasins, à partir de 500 francs).



Fantôme en scooter ? Non, rassurez-vous, nous ne risquons pas de croiser cet « esprit » : il s'agit tout simplement de garder le secret de nos trouvailles.



Les pieds seront bien au chaud grâce aux bottillons, quant aux genoux ils auront à souffrir de l'étroitesse de la jupe, mais avec de telles jambes ceci est permis !

En Selle.



A « engin » plus modeste, tenue plus légère : pantalon de tergal et Polo auxquels il est recommandé d'ajouter une veste ou chandail quand la pose sera terminée.



Pour la passagère, la jupe ample est plus recommandée mais la position n'est pas à imiter.



Tenue certes plus élégante ; misons sur le charme pour éviter la convention mais peut-être ne faut-il pas s'y fier ?

Trois quarts.

Très pratique, la série de trois quarts qui ont l'avantage de se porter indifféremment avec pantalon ou jupe. Ils existent dans toutes les gammes de coloris et de tissus et, par ce fait, nous en trouvons à tous les prix (trois quarts popeline à partir de 10 000 francs, trois quarts en loden à partir de 12 000 francs, chez C.C.C.). Mais attention : veillez à l'étanchéité du col (boutonnage ras du cou) et des poignets (pattes ou élastiques). D'autre part, il faut une jupe en tissu très épais pour mettre avec un trois quarts, genre tweed.

Autre avantage du trois quarts : celui de ne pas se salir en traînant sur le tablier ou le carénage du scooter.

Col et écharpe de fourrure.

Ornement très agréable et très apprécié au cœur de l'hiver pour enfouir le bas de notre minois. Etant amovible, il présente l'avantage de se porter de plusieurs façons. Existe en différentes qualités de fourrure de 650 à 3 000 francs (grands magasins).

Chaussures.

Rien n'est plus délicat à choisir qu'une paire de chaussures ! Ayons soin de l'harmoniser à l'ensemble de notre équipement et ne commettons pas l'erreur grotesque du pantalon avec des chaussures à talons, alors que nous disposons de ballerines, mocassins et surtout après-skis pour cet usage (à partir de 3 000 francs). Choisissons également la teinte avec précaution, car nous recherchons essentiellement un entretien facile.

Le cuir craindra moins les intempéries que le daim et la semelle de crêpe ou caoutchouc sera plus adhérente que la semelle de cuir.

Les conductrices préféreront les « trotteurs » avec talons bottier (à partir de 5 000 francs, Mansfield et Bailly) moins fragiles que les talons aiguilles des escarpins.

Sacs.

La femme d'affaires adoptera le porte-documents ou le vaste sac fourre-tout. Si vous optez pour la qualité cuir ou peau de porc, n'oubliez pas de prévoir une housse en plastique, pour le protéger en cas de pluie. Si vous n'avez pas de sacoche, vous pouvez entasser vos paquets dans un grand sac de plastique fermé par un coulisage de cordons (500 francs, Prisunic), le tout fixé sur le porte-bagages.

En conclusion, nous constaterons que nous pouvons puiser largement dans les équipements de sports d'hiver, créés pour protéger du froid et souvent adaptables à notre cas. Rien de commun au préalable avec le sport motocycliste, si ce n'est l'équipement à quelques spécialisations près.

Retenons donc les anoraks ou parkas (toujours trois quarts de préférence) duvetés ou doublés (à partir de 6 000 francs) avec capuche attenante assurant une continuité appréciable ; les gants fourrés ou moufles (à partir de 1 500 francs), renforcés à la paume et intérieur du pouce, points rendus faibles par l'extrémité du piolet ou la poignée d'accélérateur ; les grosses socquettes aux revers fantaisie emprisonneront le bas des pantalons, évitant un courant d'air néfaste ; les cagoules (à partir de 900 francs) aux couleurs vives pourront se glisser sous le casque, protégeant ainsi les oreilles et le cou... et bien d'autres choses encore que l'ingéniosité de chacune adaptera à son cas et ses besoins.

Après ce bref aperçu sur les possibilités vestimentaires peu onéreuses qui nous sont offertes, nous nous retrouverons prochainement pour vous présenter le « cuir », allié très précieux, et les autres tenues réellement imperméables.

Un regard dans la glace... et nous pourrions affronter sans crainte les appréciations masculines. Croyez-moi, nous avons désormais beaucoup plus de chances d'obtenir la priorité car ces messieurs seront subjugués par notre charme et notre élégance.

Françoise VALLEIRY.



Slalom : maniabilité de la machine et science du pilote...



Le dérapage contrôlé sur cendrée...



... a parfois des résultats imprévus.

Exclusivité

MOTOCYCLES et Scooters

Dans le numéro du mois dernier, a paru le récit d'une journée vécue avec les motocyclistes de la Préfecture de Police.

Ce qui m'avait le plus frappé était la maîtrise et le sens motocyclistes des « motards » qui, unis à leur sentiment du devoir et à l'esprit de corps, en font un vrai corps d'élite au sein de l'organisation policière parisienne.

Les chefs des Compagnies motocyclistes m'ont alors offert de suivre l'instruction des jeunes recrues pour me rendre compte des méthodes employées et de leur efficacité.

Je me rends aux Services techniques de la Préfecture de Police, où se trouve l'atelier de réparations des machines destinées à la Compagnie motocycliste. C'est là que sont réceptionnées les motos neuves. Les mécaniciens et instructeurs procèdent au rodage et à la préparation avant de les mettre en service.

Mais la principale fonction de ces services est la formation des jeunes recrues. L'instruction ne se borne pas à la conduite et à potasser le code de la route, comme on le fait dans une auto-école ordinaire. Voici quelles sont les matières enseignées :

- 1° Topographie théorique et pratique ;
- 2° Code la Route ;
- 3° Mécanique pratique et théorique jusqu'au 1^{er} degré ;
- 4° Secourisme élémentaire ;
- 5° Tir au pistolet ;
- 6° Sécurité incendie ;
- 7° Infractions au roulage ;
- 8° Discipline et traditions du Service Motos ;
- 9° Conduite des motos et sidecars.

En ce qui concerne cette dernière matière, la seule à laquelle nous devons nous attacher pour demeurer dans le cadre de notre revue, elle se compose de quatre périodes progressives de 1 000 km environ, s'étalant sur dix à quinze jours chacune. C'est donc une période d'instruction d'une durée totale de 50 à 60 jours.

La première période, dite de préparation, a pour but de familiariser les élèves avec le matériel mis à leur disposition et de leur donner de l'assurance en même temps que des réflexes. On leur apprend en premier lieu à utiliser rationnellement leur sélecteur, c'est-à-dire qu'ils doivent s'habituer à freiner sur la boîte, à monter les régimes, etc. Le freinage, ensuite, leur est enseigné. Beaucoup de motocyclistes, en effet, se servent de leurs freins à tort et à travers. La première période comprend également : des arrêts et départs en côte, des demi-tours, des virages, du slalom et la conduite d'une main. Les instructeurs s'attachent tout particulièrement à obtenir le maximum de vitesse dans les manœuvres.

La seconde période, appelée d'application, permet aux élèves d'apprendre à rouler en groupe, de s'habituer aux dérapages et de ne plus craindre les chutes. Ils font 200 à 250 km par jour, roulent à deux



La pratique du trial...



... les dérapages de la machine



... et en toutes...



... permet de maîtriser



... sur tous les terrains...



... circonstances... (hum !)

par HERVÉ

en se maintenant l'un derrière l'autre à une distance de 20 cm quelle que soit l'allure, font du trial, des marches en colonne dans le sable, la glaise, le gravier, apprennent à contrôler un dérapage, pratiquent le saut d'obstacles, parcourent les pistes d'essais de Montlhéry et même s'essaient sur la cendrée.

La troisième période, dite de spécialisation, concerne principalement le métier de gardien de la paix. Elle a pour but de familiariser l'élève avec la discipline et de fortifier son assurance sur deux-roues.

Citons une intensification des reconnaissances et du roulage dans Paris, des escortes de convois, du moto-cross, du simulateur de tir à moto, etc.

Enfin la quatrième période est celle du perfectionnement. Elle permet aux futurs motards d'acquiescer une parfaite connaissance des règles du policier de la route. Tous les exercices faits au cours des trois périodes précédentes sont repris en augmentant les difficultés.

Une épreuve finale se déroule en présence des gradés.

Les terrains utilisés pendant les quatre périodes d'instruction sont :

- 1° La piste militaire de la Dame Blanche, à Vincennes ;
- 2° Les installations de Montlhéry ;
- 3° La Route de la Ferme de Malabry, à la Butte Rouge ;
- 4° Le Bois de Verrières ;
- 5° Les Bois de Clamart et Meudon.

Les élèves, pendant leur stage d'instruction, travaillent cinq jours par semaine de 7 h 30 à 12 h et de 14 h à 18 h 15

Le kilométrage quotidien varie de 50 à 300 km. Enfin, fait important : toute chute doit être déclarée. L'élève s'habitue dès son instruction à faire des rapports très détaillés sur tout incident ou accident pouvant lui survenir.

* * *

Je les ai vus à l'œuvre à Clamart et à Montlhéry et j'ai été frappé par l'excellente tenue de ces élèves. Il faut dire que leurs instructeurs ont le don de leur insuffler leur propre confiance et de les faire bénéficier du « métier » qu'ils ont acquis au cours de leurs longues carrières. Chaque instructeur est un motocycliste chevronné possédant un palmarès, soit en trial, soit en moto-cross, soit en vitesse pure. D'ailleurs, tous les mordus du sport savent que la participation de la Préfecture de Police est toujours importante dans les grandes épreuves du calendrier. Maintes fois les Triumph noires ont figuré aux places d'honneur au Bol d'Or, aux 2 heures, etc., ainsi que dans les trials de la région parisienne.

Mieux que tout commentaire, les photos que nous publions ici donnent une idée exacte de ce que sont les périodes d'instruction des motards de la Préfecture de Police.



La conduite du side-car a des beautés cachées



de même que le franchissement des gués.



Il n'est pour voir que l'œil du maître.

JAMAIS DE BRONCHITE NI DE RHUME pour les cyclomotoristes et scootéristes qui portent un

CHAUFFE-AIR 10°



en plastique transparent, souple, incassable, léger, lavable. Self-climatisant, ou avec un radiateur chauffant, il crée pour toute la tête et pour la respiration un supplément thermique de 9° à 16° minimum, c'est-à-dire une délicieuse ambiance printanière en plein hiver, et protège merveilleusement contre le froid, le vent (3 fois plus qu'un simple pare-brise), la pluie (c'est un pare-pluie idéal pour scootéristes), la neige. Complément parfait des vêtements classiques, le Chauffe-Air garantit d'une façon parfaite contre toutes les maladies que le froid déclenche. Longue durée. Types variés pour piétons et cyclomotoristes.

Un CHAUFFE-AIR 10° se commande en écrivant :

C.F.S.C.F. - 12, rue Chabanais, b 47 Cy 1, PARIS (2°)

Documentation illustrée gratuite sur demande

AUTOMOBILES **N.S.U.**

DISTRIBUTEUR EXCLUSIF

GRAND GARAGE MOLIÈRE

64, rue du Ranelagh — PARIS-16°

TÉL. : JAS. 16-10

ESSAIS — REPRISES — CRÉDIT

SELLES BIPLACES
PORTE-BAGAGES
PARE-CHOC
PARE-BRISE



BIPLEX S.A.

"AURORA"

SA NOUVELLE SELLE
CYCLOMOTEUR

2 POSITIONS-
FERRURE
BASCLANTE
SPÉCIALE

Tous coloris



LES ACCESSOIRES
DE QUALITÉ
AUX MEILLEURS PRIX

Brunel-Éditions

BIPLEX 36, RUE DE BAGNOLET - PARIS-20° - ROQ : 69-30

- 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°

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



Pneu sans Souillures
Galet sans bavures

AGENCE OFFICIELLE :

28-30, rue de
Picpus
Tél. NAT 11-75



PARIS
XII°

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

Par delà mon guidon



A mi-chemin entre Paris et Lyon, la touristique petite ville de Vézelay fut, par un dimanche ensoleillé, le point de rencontre d'une vingtaine de B.M.W. cherchant à rapprocher tous les BMWistes de France, les Parisiens eurent ainsi le plaisir de faire connaissance avec les membres isolés du B.M.W.-Club de la région lyonnaise.

CHAMPION ANNONCE UNE BOUGIE ENTIEREMENT NOUVELLE CONÇUE SPÉCIALEMENT POUR VOTRE SCOOTER OU VOTRE VELOMOTEUR

Toutes ces caractéristiques assurent à cette toute nouvelle bougie Champion une plus longue durée de service, de meilleures performances et un montage plus rapide et plus facile.

Il existe maintenant une bougie Champion spécialement conçue pour votre scooter ou votre vélomoteur. Cette nouvelle Champion réduit considérablement les ennuis causés par les dépôts excessifs d'huile ou de carbone et résout le problème des électrodes qui se consomment trop vite. Elle brûle les dépôts — cause d'ennuis — sans brûler l'électrode !

Cela signifie qu'elle n'a pas besoin d'être nettoyée aussi fréquemment qu'une bougie de scooter ordinaire. Elle assure des performances plus régulières, plus nerveuses. Et elle dure beaucoup plus longtemps que les bougies de scooters normales.

Cette nouvelle Champion se monte et se démonte aussi bien plus facilement. Elle possède un joint fixe et un embout en acier robuste extra-long assurant un meilleur contact. De plus, elle est dotée d'un filetage, dont l'extrémité dégagée place l'étincelle juste au bon endroit de la chambre de combustion pour assurer le maximum de rendement et d'économie.

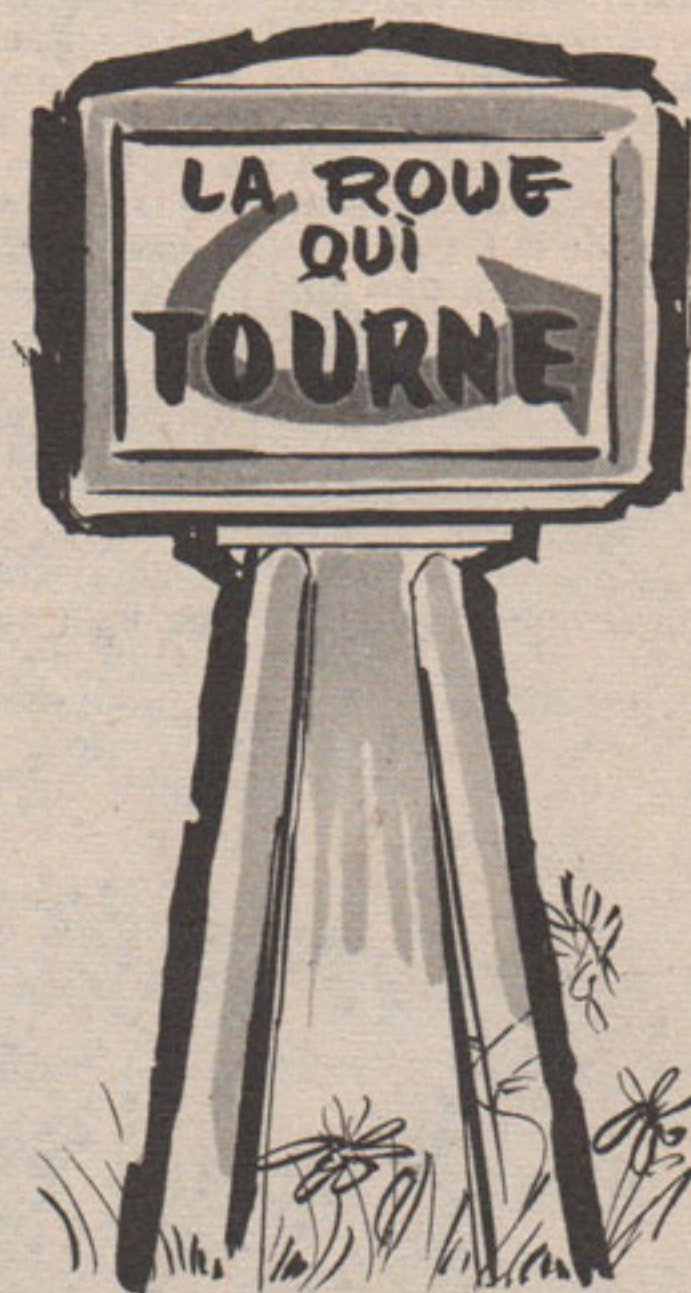
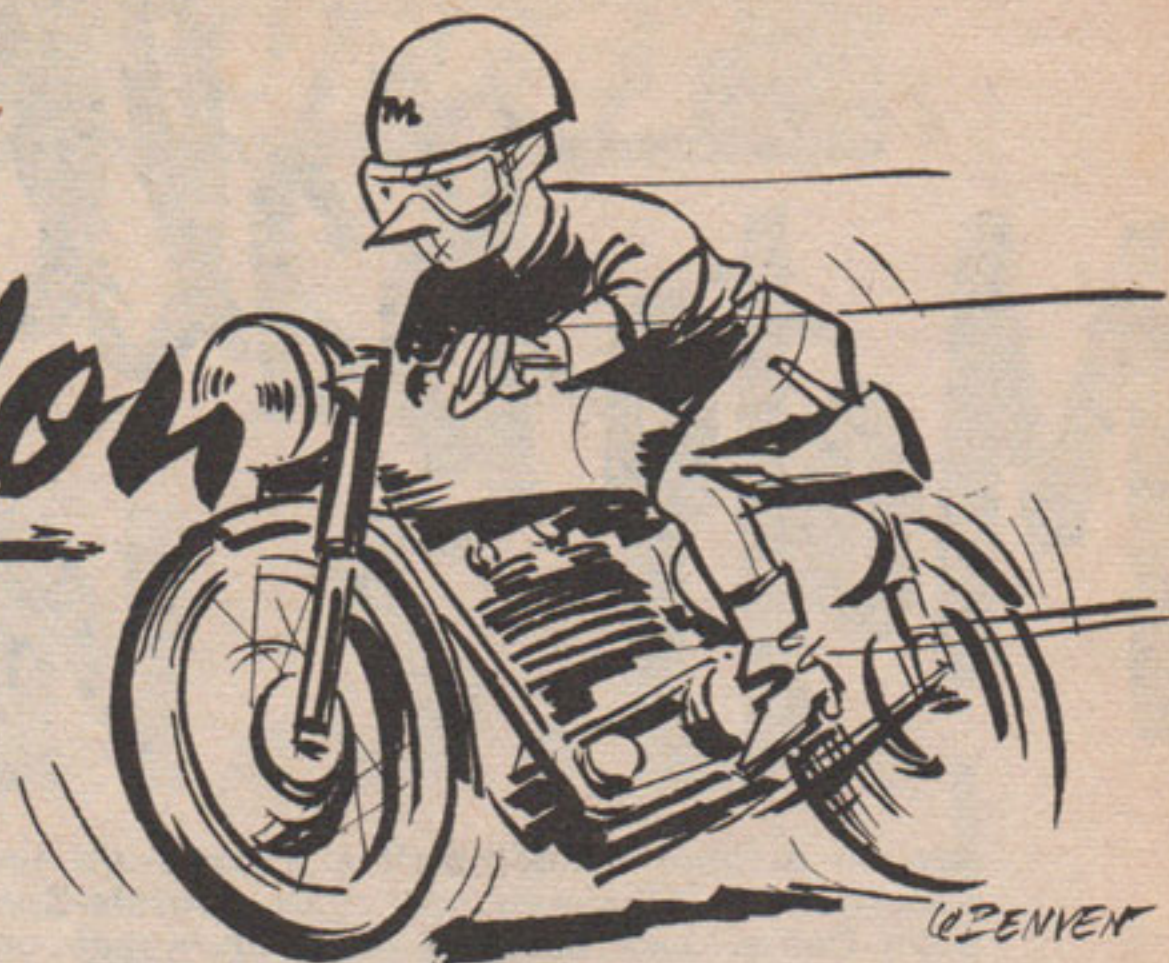
Comment Champion peut-il vous donner une bougie dont les performances et le service soient à tel point supérieurs ? Les ingénieurs de Champion ont mis au point un alliage entièrement nouveau dont la résistance à la chaleur, aux agents chimiques et au courant électrique est extrême.

Utilisant cet alliage pour les électrodes, Champion a conçu cette nouvelle bougie de telle façon qu'elle puisse supporter une chaleur assez forte pour brûler les dépôts, causes d'ennuis. L'alliage thermo-résistant empêche en même temps l'électrode de se brûler.

Cette nouvelle Champion possède également un plaquage spécial qui élimine pratiquement toute formation de rouille. Vous pouvez conserver des bougies de rechange durant des mois sans qu'elles risquent de rouiller.

Avec cette nouvelle Champion, vous ferez des centaines de kilomètres en plus sans le moindre ennui. Et elle ne coûte pas plus que les bougies Champion ordinaires. Ces tout derniers perfectionnements vous sont offerts sans supplément de prix.

Une de ces nouvelles bougies Champion correspond exactement à ce qu'il faut pour votre scooter ou votre vélomoteur. Demandez-la, dès aujourd'hui, à votre garagiste.



par Henri BIEL.

Emmitoufflé, le col remonté en guise de mentonnière, je filais dans la nuit froide tournant le dos à Compiègne et à son trial, quand apparut dans le pinceau de mon phare le panneau d'un petit village « La Roue qui Tourne ».

L'Ile-de-France a le secret de ces noms charmants ; la découverte de celui-ci m'avait fait oublier la morsure du froid. Quelle pouvait être l'origine de ce nom si bien adapté à ce hameau planté en bordure de nationale et qui avait dû en voir tourner pas mal, des roues ? Je ne le saurai sans doute jamais ; peu importe, d'ailleurs la toponymie ne passionne guère les motocyclistes, mais la roue qui tourne c'est aussi une vérité pour notre sport.

Ligier succède à Collot pour le titre des 500 cm³. Betemp, Drion, Murit ont fait place aux Rogliardo, Duhem. La France se classe troisième devant la Belgique au Moto-Cross des Nations. Tibblin enlève à Cizek le Championnat d'Europe des 250 cm³. Après les Anglais et les Belges, ce sont les crossmen suédois qui dominent dans le Championnat du Monde. Hazianis s'empare du titre, tandis que Brassine raccroche. Une équipe française offre à B.M.W. trois records mondiaux détenus par une Monet-Goyon et une Gnome-et-Rhône. La roue a tourné et tournera encore.

Moto-Ball

Le 18 octobre se déroulait à Courbevoie un des derniers matches du Championnat : Courbevoie-Sport rencontrait Saint-Denis. Les deux équipes fournirent une partie bien équilibrée et très agréable à voir. Le ciel, bien que nous menaçant de nuages sombres, se montra clément jusqu'au bout. Ce fut Courbevoie qui l'emporta finalement par 4 à 3, aidé en cela par un des propres joueurs de Saint-Denis, qui, sur un coup malheureux, envoya le ballon dans ses buts.

Si nous insistons autant sur cette rencontre, c'est que parmi les spectateurs se trouvait M. Borissenko, attaché à l'ambassade d'U.R.S.S., qui était venu se rendre compte sur place de la technique de nos joueurs. M. Borissenko se montra fort intéressé par ce mach et en suivit les péripéties presque d'un bout à l'autre, recevant de M. Bon, de l'U.F.C.M.B., ainsi que de M. Deschamps, de la F.F.M., toutes les explications nécessaires à la compréhension des différentes phases de la partie.

Au cours de sa visite, M. Borissenko nous dit que notre sport était encore à l'état embryonnaire en U.R.S.S. mais qu'il pensait qu'il allait se développer rapidement et, en plaisantant, donna aux dirigeants de l'U.F.C.M.B., et au nom des joueurs soviétiques, rendez-vous en France dans deux ans.

Et, dès le lendemain, il demandait à la F.F.M. les règlements et tous les renseignements utiles pour les clubs d'U.R.S.S.

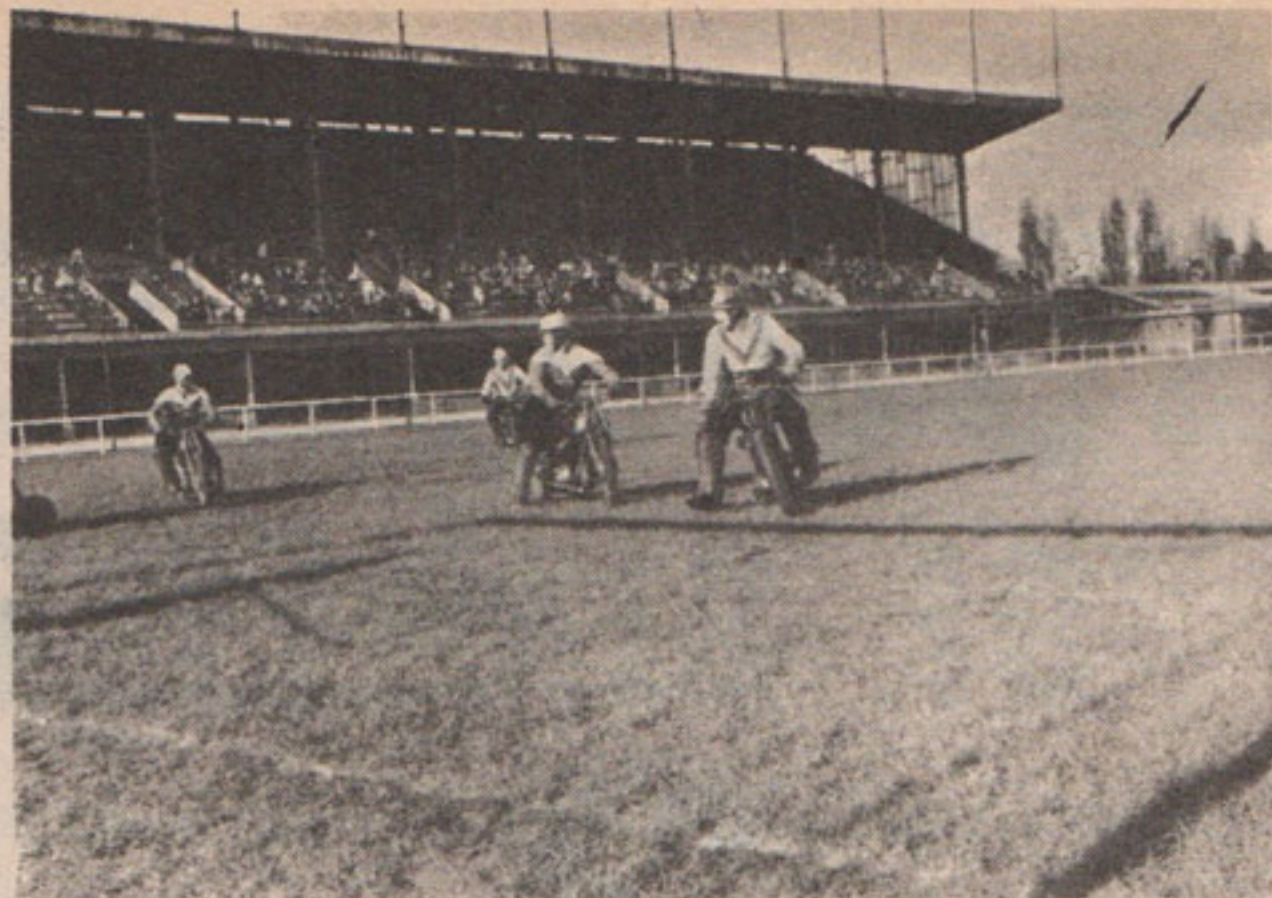
Ainsi, on le voit, le moto-ball se propage peu à peu de la France dans toute l'Europe et nous avons l'espoir d'assister bientôt à des matches internationaux d'un très grand intérêt.

Alors que nos voisins s'éveillent au moto-ball, souhaitons que nos joueurs, eux, ne s'endorment pas sur leurs lauriers.

Jacques BART.



M. Borissenko attaché à l'ambassade d'U.R.S.S. (à gauche) discute moto-ball avec M. Bon de l'U.F.C.M.B. (à droite).

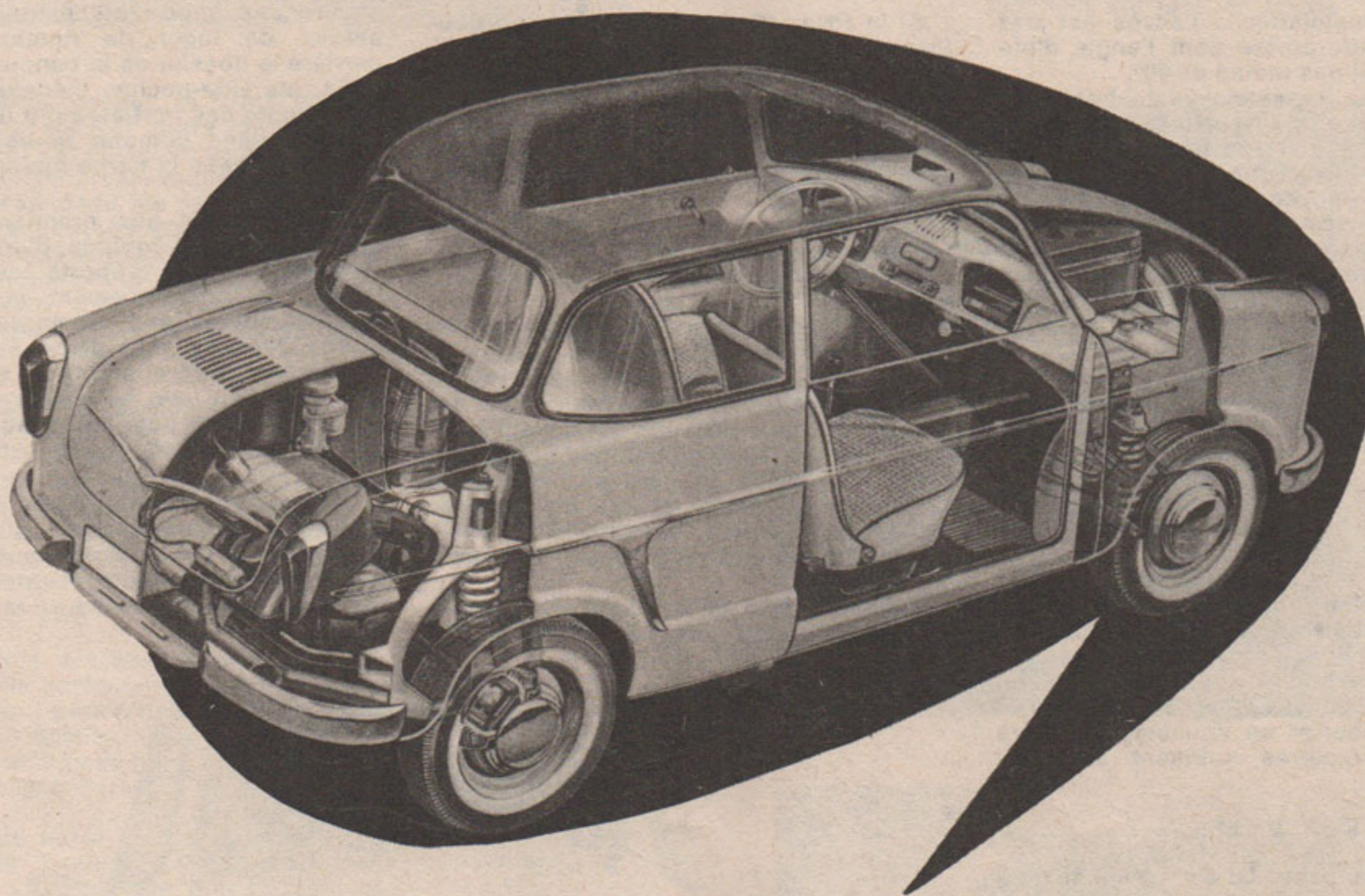


A Courbevoie comme si vous y étiez !

La voiturette **N.S.U.**



30



C'est en Allemagne que la voiturette a rencontré le plus grand succès et si les premiers modèles proposés à la clientèle étaient plutôt des engins hybrides et rustiques, nous devons constater qu'une nette évolution s'est fait jour depuis. Bien que leurs moteurs soient toujours inspirés de la technique motocycliste, les voiturettes actuelles sont de véritables voitures miniatures qui affichent des qualités et des performances que ne désavoueraient pas leurs grandes sœurs.

Parallèlement à cette évolution technique, nous assistons à une tendance générale en faveur de l'augmentation des cylindrées, témoin les T 600 et 700 de Goggomobil, le 700 coupé de B.M.W., la 750 D.K.W. « Junior » pour ne citer que ces trois marques.

Signalons toutefois que Goggomobil fait exception à cette règle en continuant, de pair avec les 600 et 700 cm³,

la fabrication des 300 et 400 cm³ dont nous avons présenté l'essai dans les numéros 193 et 202 de *Motocycles*.

Quant à N.S.U., cette firme a choisi une solution à priori plus difficile : augmenter la puissance sans augmenter la cylindrée. En fait, pour qui connaît la compétence des techniciens de Neckarsulm, le problème ne posait pas de difficultés majeures si l'on songe que de série la 250 Super Max affiche une puissance de 18,5 cv mais surtout que la firme a participé aux Championnats du Monde 1954 avec des moteurs considérés à l'époque comme révolutionnaires, étant crédités d'une puissance spécifique de 160 cv au litre !

Aussi, à côté des Prinz I et II trouvons-nous, maintenant une version sportive dont le moteur a été « poussé » à 30 cv : la Prinz 30.



PRISE DE CONTACT

Première constatation : l'accès est très aisé grâce aux portes dont l'angle d'ouverture ne fait pas moins de 90°.

La place disponible est beaucoup plus importante que ne le laisse supposer l'aspect extérieur, et en fait, on est aussi à l'aise que dans une voiture moyenne. A l'arrière, par contre, on ne dispose que d'un espace assez restreint, surtout si les sièges avant sont en position de recul maximum. Quoi qu'il en soit, la N.S.U Prinz peut accueillir quatre personnes de taille normale dans des conditions de confort très satisfaisantes.

Tableau de bord classique semblable à ce que l'on peut trouver sur une « vraie » voiture ; de même, les différentes commandes : embrayage, frein, accélérateur, changement de vitesses — levier au plancher — se trouvent aux places habituelles.

Contact ! A la première rotation de la clef, le moteur tourne si l'on prend soin de mettre un peu de gaz. Si le moteur est froid et que l'on utilise le starter, ne pas toucher à l'accélérateur : le moteur démarre sur le ralenti.

L'embrayage ne « mord » qu'en fin de course, il convient de s'en souvenir si l'on veut démarrer en douceur, d'ailleurs quelques kilomètres suffisent pour s'y habituer.

EN VILLE...

En ville, la Prinz 30 est vraiment plaisante en raison de ses dimensions réduites qui permettent de passer partout, de la nervosité du moteur qui reprend à la moindre sollicitation de l'accélérateur, mais aussi grâce aux quatre rapports qui permettent de tirer la quintessence de ce simple A.C.T. qui ne demande qu'à tourner.

Enfin, le rayon de braquage réduit (4,3 m) facilite grandement les manœuvres inhérentes au stationnement.

Dernier bon point, le freinage efficace et progressif, ce qui n'a rien de surprenant quand on considère les tambours de freins de \varnothing 180 mm munis de garnitures de 30 mm de largeur qui trouvent place dans les roues de 12". Signalons qu'à froid, le freinage est brutal, mais ce défaut disparaît au bout de quelques coups de freins.

ET SUR LA ROUTE...

Si la Prinz 30 fait étalage de ses qualités dans les encombrements de la circulation parisienne, elle se révèle également très « méchante » sur la route où son brio lui permet de tenir la dragée haute à des véhicules de cylindrée bien supérieure, à la grande surprise de leurs conducteurs.

La vitesse de croisière oscille entre 100 et 110 km/h compteur. A cette vitesse, l'on conserve encore une certaine réserve sous le pied pour doubler.

Nos essais routiers se sont déroulés par tous les temps. Sur sol sec, la Prinz 30 a une excellente tenue de route, aussi bien en ligne droite qu'en virages. Sur sol mouillé, la tenue de route est aussi bonne — les pneus Continental qui équipaient « notre » modèle n'y sont pas étrangers. Malgré tout, comme toutes les voitures à propulsion arrière, la Prinz 30 se révèle alors comme une survireuse nettement typée.

Puisque nous parlons de pluie, nous mettons l'accent sur l'étanchéité totale

de cette voiturette : pas la moindre goutte d'eau ne pénètre, même sous forte pluie. Dans un autre ordre d'idées, signalons l'efficacité remarquable des essuie-glace ; la majeure partie du pare-brise est balayée et il ne subsiste pas d'angle mort au centre.

PETITS DETAILS

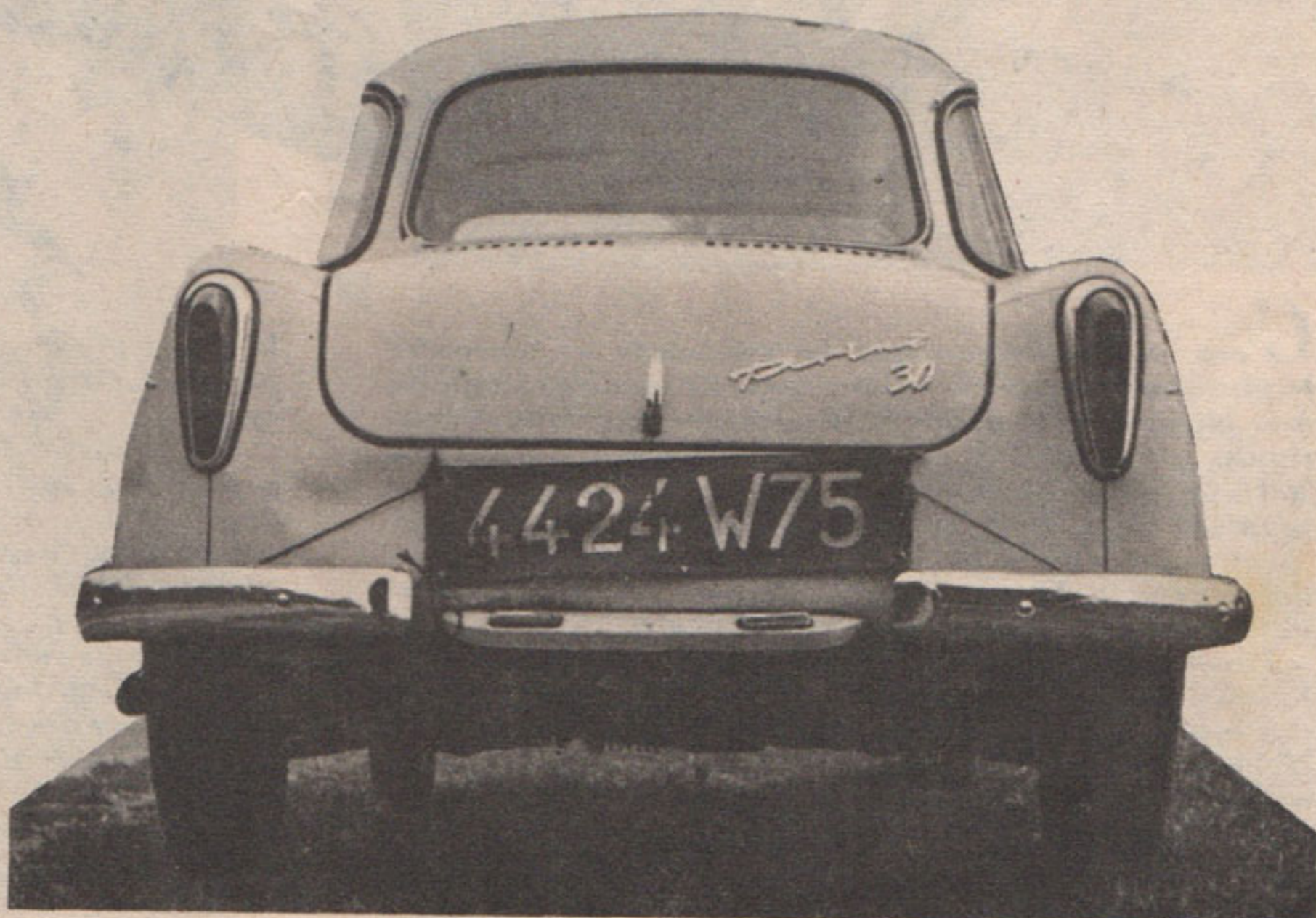
Le dispositif chauffage-climatisation est commandé par un gros bouton moleté situé au centre sous le tableau de bord. Un quart de tour à gauche commande l'arrivée d'air frais tandis qu'une rotation à droite déclenche un chauffage extrêmement efficace qui est apprécié à sa juste valeur à cette époque.

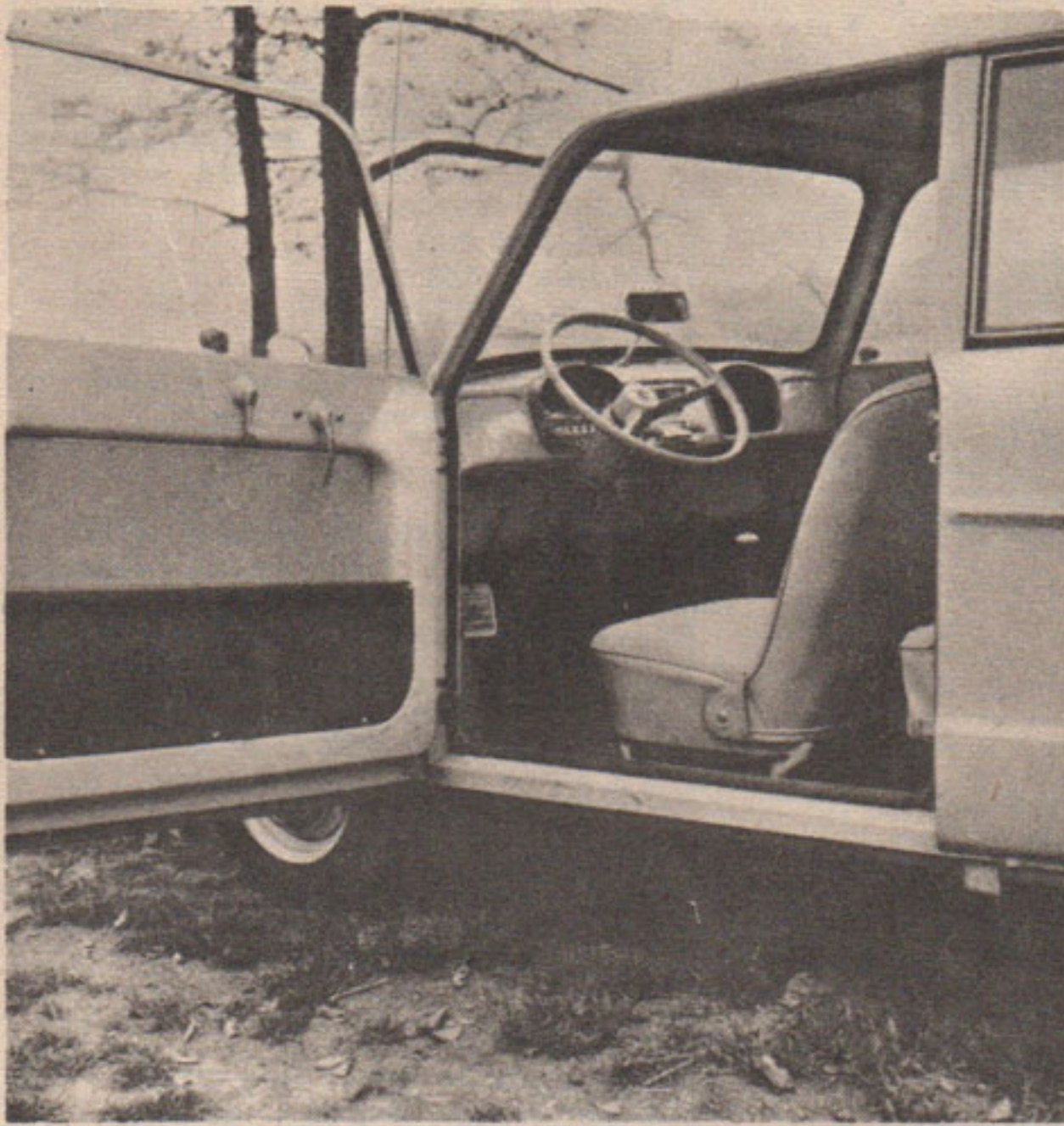
L'éclairage puissant permet de soutenir une vitesse de croisière élevée de nuit en toute sécurité. L'inversion codephare est commandée par un levier situé sous le volant. Ce levier à quatre positions commande encore l'avertisseur sonore dont l'efficacité à grande vitesse est assez symbolique et l'avertisseur optique.

Le transport des bagages a retenu l'attention des ingénieurs de chez N.S.U. Outre le coffre dont l'ouverture est commandée du tableau de bord, nous trouvons encore une importante plage arrière qui permet de loger de nombreux objets derrière le dossier de la banquette arrière ; enfin, les vide-poches ménagés dans les évidements des portières ont une capacité énorme, sans compter la boîte à gants aménagée dans la partie droite du tableau de bord.

Contrairement aux premiers modèles, la Prinz 30 est équipée d'une boîte de vitesses à quatre rapports tous synchronisés. Le fonctionnement et la rapidité de manœuvres sont remarquables. Les quatre vitesses sont disposées en carré ; la marche arrière s'obtient en exerçant une pression sur le levier avant de le placer dans la position adéquate : tout risque de fausse manœuvre est ainsi supprimé.

Le seul reproche que nous formulerons concerne l'insonorisation qui laisse à désirer. Si en utilisation tranquille le niveau sonore est acceptable, le moteur se fait vraiment trop entendre dès que l'on « ouvre ».





L'ouverture des portes à 90° permet un accès très facile notes les dimensions inhabituelles des vide-poches ménagés dans les évidements des portières.

Le tableau de bord ne comporte pas de jauge d'essence, par contre nous trouvons un levier sous le tableau de bord qui commande une réserve de 4 l amplement suffisante pour rejoindre la station-service la plus proche. Ne pas oublier de refermer la réserve, sans cela une bonne poussette attend l'étourdi : n'y a-t-il pas un proverbe qui dit : « Quand on n'a pas de tête, il faut avoir des jambes » ?

LA PRINZ 30 A MONTLHERY

Comme d'habitude, nous avons effectué nos essais chronométrés à l'autodrome de Montlhéry. Temps sec, mais un vent de 7 m/s soufflant par rafales. Seul à bord, nous avons réalisé notre meilleur tour en 1' 18" 3/10, soit une moyenne de 116,65 km/h. Pour une voiturette de 600 cm³, avouez que ce n'est pas mal du tout, d'autant que l'on doit pouvoir encore obtenir un léger gain en montant des gicleurs plus gros, car nous avons effectué nos essais avec le réglage de famine, propre à nos voisins d'outre-Rhin.

La Prinz 30 est extrêmement sensible au vent et à grande vitesse il faut constamment corriger les écarts.

Sur le circuit routier, la Prinz 30 nous a permis de réaliser notre meilleur tour en 6' 12" 4/10, à la moyenne de 88,756 km/h. La tenue de route est vraiment étonnante et que ce soit dans les épingles serrées ou dans les courbes rapides, cette voiturette est extrêmement sûre. La maniabilité, le freinage et les accélérations brillantes sont autant d'atouts sur ce circuit tourmenté où le pilotage dans le cas de la Prinz 30 est un véritable plaisir.

Dans l'ensemble, la Prinz 30 s'adresse aux conducteurs aimant la conduite dite « sportive », c'est-à-dire n'hésitant pas à utiliser les intermédiaires dès que le besoin s'en fait sentir — le moteur est d'ailleurs assez pointu — ni à freiner sur la boîte pour aider et soulager les freins, en conduite rapide, bien que ceux-ci n'accusent pas de tendance au « fading ».

Si la voiture est équilibrée aux allures normales, elle devient survireuse à grande vitesse, ce qui personnellement n'est pas pour nous déplaire... un léger contrebraquage... un peu de gaz... et l'on rattrape la voiturette avec aisance même sur sol mouillé.

Le bilan de notre essai est positif car, mis à part l'insonorisation médiocre, la Prinz 30 n'est affligée que de défauts mineurs en regard des nombreuses qualités qui la placent au niveau d'une voiture moyenne sur bien des points. Enfin, le prix de vente en France trop élevé en freine la diffusion.

J.-C. BARGETZI.

Résultats d'essais.

Vitesse maximum (anneau de vitesse de Montlhéry) : 1' 18" 3/10, moy. 116,65 km/h.

Circuit routier (9 181 m) : 6'12" 4/10, moy. 88,756 km/h.

Accélérations.

100 m : 9" 6/10, moy. 37,5 km/h.

200 m : 15" 6/10, moy. 46,2 km/h.

300 m : 20" 7/10, moy. 52,2 km/h.

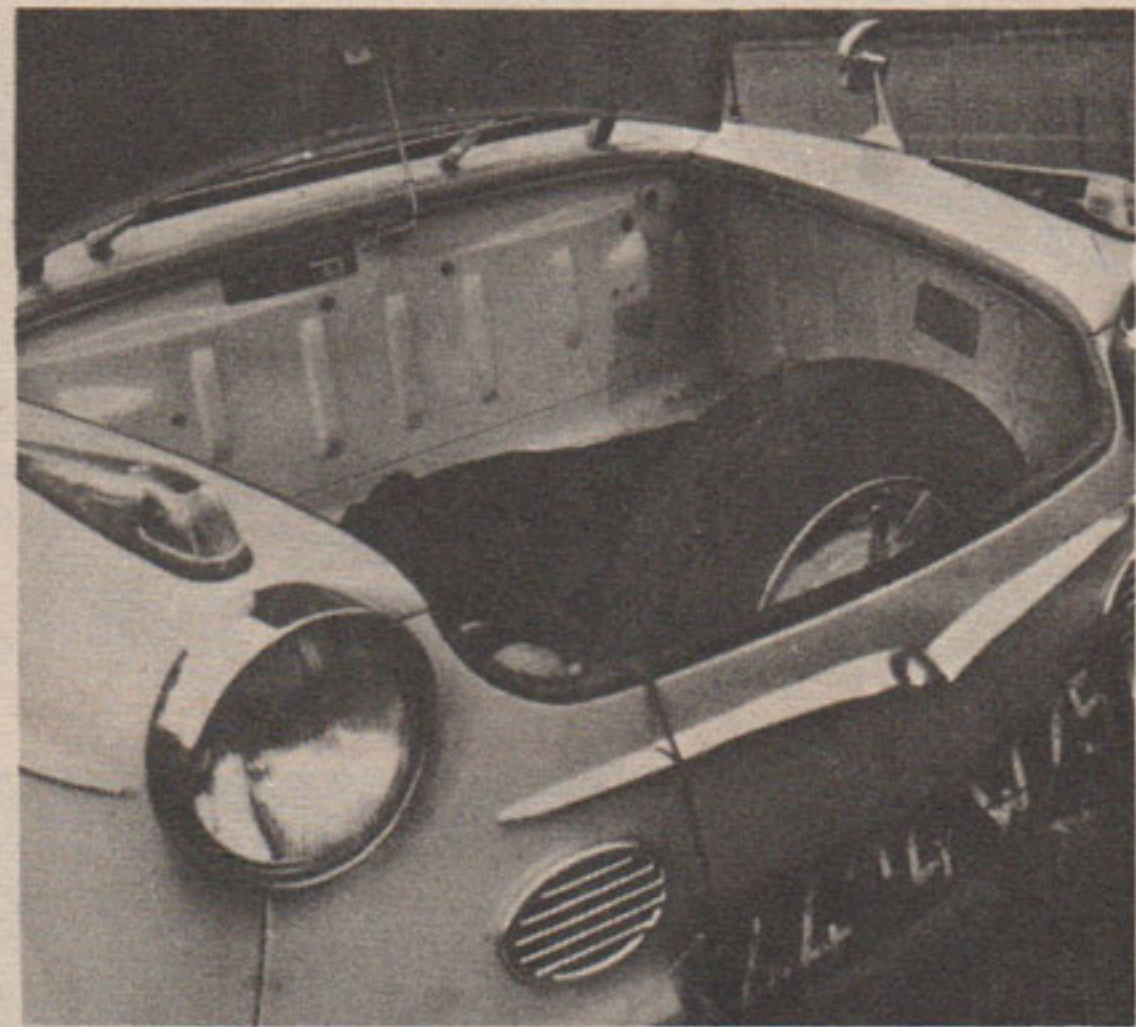
400 m : 24" 9/10, moy. 57,8 km/h.

500 m : 28" 4/10, moy. 63,4 km/h.

Cote (700 m) : 42", moy. 60,0 km/h.

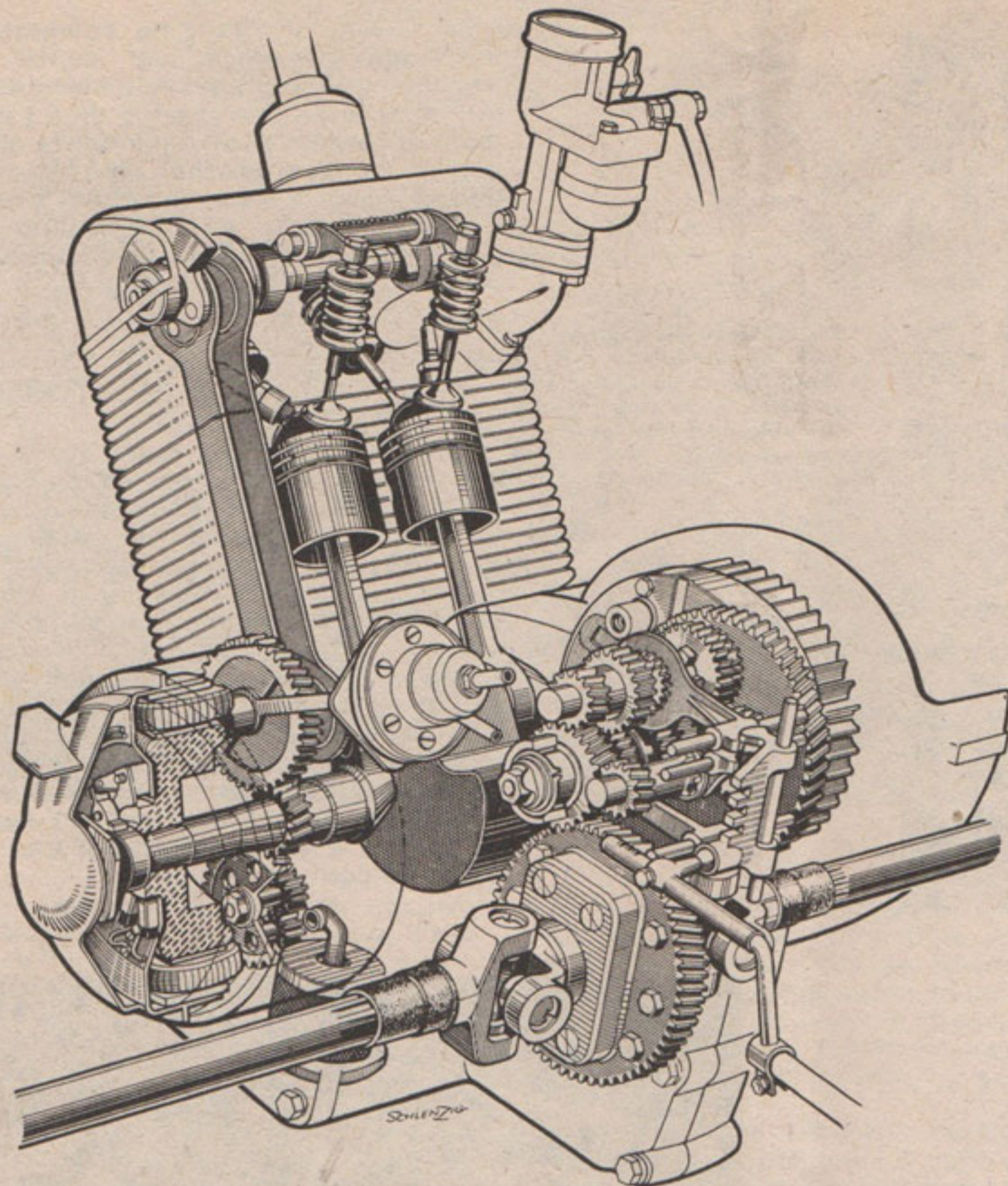
Rapports utilisés : 1-2-3-4.

Le transport des bagages ne pose pas de problèmes avec le Prinz à gauche de la roue de secours, l'on aperçoit une partie du bouchon du réservoir



La netteté d'aspect du moteur est assez rare pour être soulignée sans que l'accessibilité aux organes courants, bougies, gicleurs, etc. soit sacrifiée.





Ci-dessus éclaté du moteur de la Prinz. Notez la commande d'ACT qui s'effectue par deux bielles excentrées. La pompe à huile est entraînée par une bielle excentrée (encore une) prenant sur le pignon de commande de la distribution.



CARACTERISTIQUES TECHNIQUES

MOTEUR.

Vertical twin quatre-temps. Distribution simple A.C.T. du type Ultramax.
Alésage : 75 mm.
Course : 66 mm.
Cylindrée : 583 cm³.
Puissance : 30 cv.
Régime : 5 500 t/m.
Couple maximum : 4,3 mkg à 3 000 t/m.
Taux de compression : 7,6 à 1.

TRANSMISSIONS

Boîte de vitesses à quatre rapports. Marche arrière. Commande au plancher. Embrayage monodisque à sec.
Rapports internes de boîte : 1 (100 %) - 1,41 (71 %) - 2,21 (45,3 %) et 4,14 (24,1 %) à 1. Marche arrière : 5,38 à 1.
Rapports finaux : 4,52 - 6,39 - 10,0 et 18,74 à 1.

ALLUMAGE

Batterie, bobine double. Rupteurs en bout d'arbre. Batterie 12 V 24 Ah alimentée par un Dynastart 12 V, 130 W.

CARBURATION

Carburateur inversé Bing 7/28/9. Diamètre de passage des gaz : 28 mm.

CARROSSERIE

Limousine deux portes. Quatre places. Châssis coque tout acier.

SUSPENSIONS

Roues indépendantes. Débattement des suspensions contrôlé par des ressorts hélicoïdaux à l'intérieur desquels sont placés des amortisseurs hydrauliques

ROUES

Jantes acier de 12". Dimension des pneus 4.40-12.

FREINS

A tambours \varnothing 180 mm largeur des garnitures : 30 mm, commande hydraulique sur les quatre roues. Frein à main à commande mécanique agissant sur les roues arrière seulement.

DIRECTION.

A crémaillère. Rayon de braquage : 4,3 m.

DIMENSIONS GENERALES

Empattement 2 000 mm. Voie : 1.200 mm
Longueur hors tout : 3 145 mm. Largeur hors tout : 1 420 mm. Hauteur : 1 350 mm.
Garde au sol : 180 mm.

POIDS

506 kg en ordre de marche.

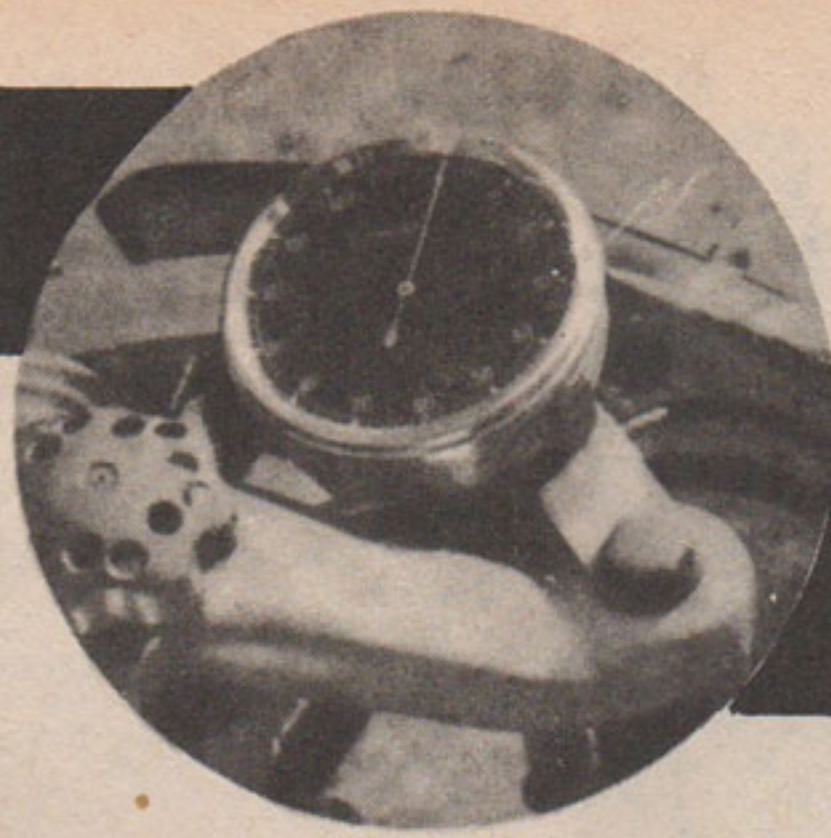
IMPORTATEUR
C. C. C.

18, Rue de Paradis - PARIS-X^e

★ ★ ★

Prix : **681.000 Francs**

derrière



le compte-tours

Au moment où bon nombre se lamentent sur l'avenir des courses de vitesse, à l'instant où le Congrès de la F.I.M. nous déçoit une fois encore, l'énergie et la foi de quelques organisateurs nous ont valu une active arrière-saison.

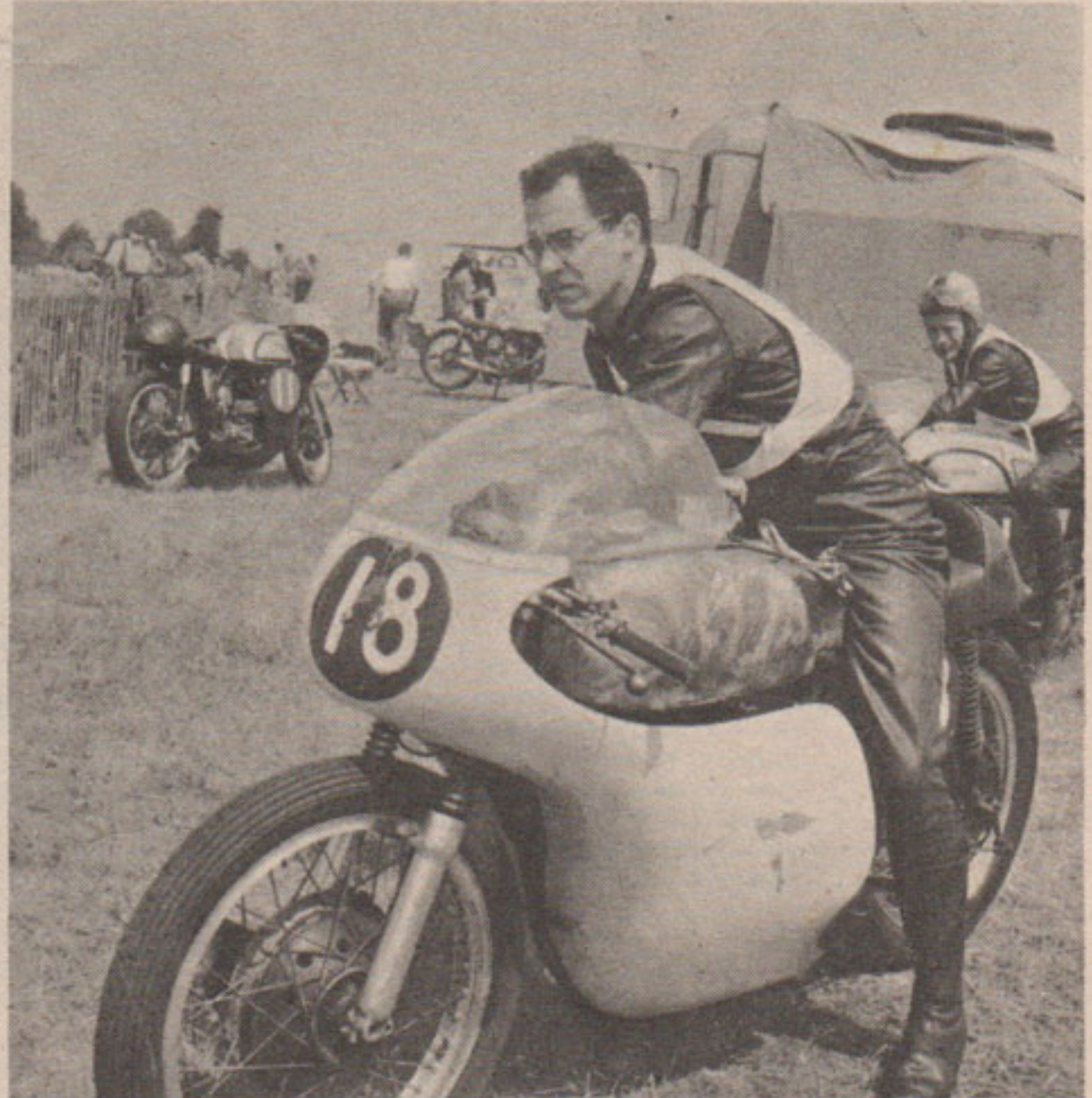
Après leur défaite lors de la journée du Championnat de France à Montlhéry, les Algérois espéraient bien prendre chez eux leur revanche sur les métropolitains, sur le circuit de Staoueli. En 500 cm³, Montagne fut victorieux des Algérois Goëtz et Ciancio. En 350 cm³, c'est J.-P. Bayle (discrète rentrée en course) qui s'imposa. En 250 cm³, victoire pour Bonnal, mais en 125 cm³ Troncarelli sauve les couleurs de la Ligue d'Algérie.

Les Algérois avec Ciancio à leur tête font actuellement preuve de beaucoup de dynamisme. Si les résultats acquis cette année ne sont pas à la mesure de leurs espérances leur éloignement leur interdisant de nombreuses rencontres avec d'autres pilotes en est la cause majeure.

La Belgique s'efforce de donner un regain d'activité à la vitesse en misant sur de nouveaux petits et sinueux circuits. Les épreuves de Zvezele et de Heverlé furent une réussite. Ce fut pour Bogaerd, le poulain de Goffin, l'occasion de faire deux doublés (350 et 500 cm³). Très à l'aise sur ce genre de circuit, la 250 cm³ Adler mena deux fois l'Allemand Beer à la victoire. Vervroegen semble être passé maître en 50 cm³ où sur ces nouveaux circuits les organisateurs Belges n'ont pas hésité à aller de l'avant. Insermini représenta dignement la France à Heverlé où en 500 cm³ il remporte une fort belle deuxième place devant Dauwe.

Prenons la roue de Jacques Insermini qui nous mène à Madrid puis à Saragosse. Dans la capitale espagnole, Surtees présent avec sa M.V./4 fait évidemment la loi en 500 cm³, précédant Bandirola également sur M.V. Rensen fait troisième. Rensen à la charge d'essayer les nouvelles Norton; celle qu'il pilotait à Madrid était dotée d'un cadre dont les tubes inférieurs du cadre se singularisaient par leur section elliptique. Rogliardo termina cinquième dans la course pour sidecars qui fut remportée par le Suisse Strub; et en 500 cm³ Insermini se classa septième.

A l'exception de Bandirola, attaché à l'Espagne, les officiels M.V. étaient absents à Saragosse, ce qui permit une victoire totale espagnole, machine et pilote, en 125 cm³ avec Cama sur Bultaco. En sidecars Camathias, sur ennui de freins, dut abandonner laissant passer Fath, et en 500 cm³ Bandirola devança Rensen. Encouragé par des débuts prometteurs et par Insermini, Marsaux courut en Espagne et termina onzième à Madrid.



Deux doubles à Zvezele et Heverle pour Raymond Bogaerd sur les rapides Norton préparées par Goffin.



De même, Vervroegen et son Itom dominèrent le lot des adversaires en 50 cm³.

Quittons là la roue d'Insermini, c'est plus sage car à Saragosse il chuta et tournons-nous vers l'avenir; l'avenir du prochain G.P. de France qui dès lors est assuré. Le circuit de la Montagne de Clermont-Ferrand est conservé mais le programme sera plus fourni qu'en 1959. Au congrès d'automne de la F.I.M. la France a obtenu par dérogation, l'autorisation d'adjoindre aux classiques épreuves pour 350, 500 cm³ et sidecars une course nationale à participation étrangère pour 175 cm³. Nous trouverons donc au départ de cette épreuve des pilotes français nationaux et internationaux ainsi que des pilotes étrangers. Il est également question d'une épreuve nationale pour 500 cm³ sport; ce point n'est pas encore défini et demeure lié en partie, au nombre d'engagés.

Restons à Barcelone où se tint ce Congrès pour y voir la formule G.P. reconduite telle qu'elle existe, les 500 cm³ bénéficiant d'un sursis d'un an. La F. I. n'a pas plus soulevé d'initiatives. Ce sont là les problèmes brûlants de la F.I.M., si brûlants que les Congrès se succèdent sans que quiconque osât y toucher. Toutefois une idée semble tout doucement faire son chemin: les courses d'endurance. Différentes courses de ce genre: 24 heures de Barcelone, 24 heures de Warsage, les 500 miles de Thruxton, le Bol d'Or composeraient les coupes d'Endurance de la F.I.M. Réglementairement, la durée minimum serait fixée à 6 heures et le plafond à 24 heures; chaque machine serait menée par deux pilotes et seules trois classes seraient admises: 125, 250 et plus de 250 cm³.

Cette idée que l'on dit revenir aux Espagnols n'est pas neuve. Personnellement il y a déjà plusieurs années que nous avons dit que 100 km de course pour des 125 cm³ ou 200 km pour des 500 cm³ ne prouvaient plus grand-chose dans l'ordre actuel des choses. Ces réflexions nous avaient surtout été inspirées par le rectiligne circuit d'Hockenheim. Voici deux ans, lorsque le congrès d'automne se tint à Paris, nous demandâmes au comte Lurani pourquoi la C.S.I. n'envisageait-elle pas cette solution au lieu de s'appesantir sur la formule G.P. L'actuel président de la C.S.I. nous répondit alors qu'il était lui-même partisan de cette formule mais que sur le plan organisation, la mise sur pied de telles épreuves soulevait de nombreuses difficultés.



Jacques Insermini, récent vainqueur des Coupes du Salon cat. 500 cm³, est à l'heure actuelle le pilote français qui se déplace le plus à l'étranger que ce soit en Espagne ou en Belgique où il s'octroie une très belle seconde place derrière Bogaerd qui courait « at home ».

Nos remarques dans notre article de bilan de Championnat du Monde (Motocycles de novembre) prouvent combien nous sommes partisans de cette formule et nous souhaitons que ces « Coupes d'Endurance » qui prendront (peut-être) naissance en 1960 progressent rapidement pour devenir Championnat d'Europe puis, pourquoi pas, du Monde.

Mais il reste beaucoup à faire; et déjà il apparaît nécessaire que toutes les épreuves soient alignées sur une même durée et surtout que la définition d'une machine sport, puisque ces épreuves seraient réservées à ce genre de moto, soit clairement et très précisément établie.

Dernière épreuve provinciale en Avignon où sur un circuit tourniquet Onda s'attribue la victoire en 175 cm³, Savoye gagne en 250 cm³, Tomesani triomphe en 500 cm³ sport et Rogliardo tourne autour de tous ses adversaires en sidecars. C'est avec sa Paton que Onda fut victorieux, mais savez-vous comment obtient-on une Paton? Vous donnez une Mondial simple A.C.T. à M. Paton et celui-ci vous rend une 175 cm³ aux couleurs de son atelier (crème et vert) devenue une 2 A.C.T., bas moteur et partie cycle restant inchangés. En 250 cm³, il semblait que la victoire était pour Burggraf qui pilotait la M.V. de Valentin, tant son avance était confortable sur le second quant stupidement il dut s'arrêter après avoir perdu la goupille du sélecteur.

Tomesani de la dynamique équipe Lhuissier domina; le T 100 venu directement d'Angleterre et monté dans la partie cycle de son habituelle Triumph était remarquable d'aisance sur ce sinueux et court circuit.

Beaucoup de pilotes au tempérament agressif et dépassant fréquemment leurs moyens, virant en catastrophe et chutant, rendirent cette course très spectaculaire. La foule ne fut pas déçue par cette spectaculaire course; quant à nous, nous n'avons guère apprécié, estimant qu'un virage ne se négocie pas sur un coup de dés. Un rapide coup d'œil sur les machines nous permit de déplorer qu'en Avignon la liberté la plus totale était consentie aux machines sport. Duhem relevant d'une grippe n'était pas très en forme pour prendre la roue d'un Rogliardo déchaîné qui, après avoir pris un tour, persista à augmenter son avance sur tous les autres sidecaristes.

Nous ne nous doutions pas que les Coupes du Salon marqueraient le retrait de Valentin. Le Lyonnais fut affecté par la chute qu'il fit à la Faucille et du même coup a perdu le moral. Sa M.V. 203, celle que pilotait Burggraf en Avignon, et son ancienne 500 cm³ sont passées aux mains de l'Algérois Troncarelli. Nous ne savons encore pas qui sera en possession de sa Manx 1959 qu'il acquit récemment à De Polo. La 350 cm³ 1955 à cames 1959 ira-t-elle à un pilote français? Nous l'espérons. Mais qui pilotera la 250 cm³ N.S.U. sur laquelle M. Valentin travaillait, car si le fils abandonne, le père possède toujours la foi, nous tenons à lui rendre cet hommage.

Henri BIEL.

RÉSULTATS

STAOUÉLI

- 125 cm³ :
1^{er} Troncarelli, Rumi; 2^e Perez; 3^e Jacquier-Bret.
175 cm³ :
1^{er} Barone, M.V.; 2^e Jacquier-Bret.
250 cm³ :
1^{er} Bonnal, Morini; 2^e Mascaro; 3^e Barone.
350 cm³ :
1^{er} Bayle, Norton; 2^e Ciancio, A.J.S.; 3^e Montagne, Norton; 4^e Jacquier-Bret, Norton; 5^e Vetillard, Norton; 6^e Assante, Norton.
500 cm³ :
1^{er} Montagne, Norton; 2^e Goëtz, B.S.A.; 3^e Ciancio, A.J.S.

HEVERLÉE

- 50 cm³ seniors :
1^{er} Vervroegen, Itom, moy. 73,350 km/h; 2^e Delellio, Itom; 3^e Leso, Itom.
250 cm³ :
1^{er} Beer, Adler, moy. 86,573 km/h; 2^e Lohmann, Adler; 3^e Heiss, N.S.U.; 4^e Vervroegen, Motobi; 5^e Albert, Adler.
350 cm³ :
1^{er} Bogaerd, Norton, moy. 89,930 km/h; 2^e Dauwe, Norton; 3^e Driver, Norton; 4^e Insermini, Norton.
500 cm³ :
1^{er} Bogaerd, Norton, moy. 91,370 km/h; 2^e Insermini, Norton; 3^e Dauwe, Norton.

MADRID

- 125 cm³ :
1^{er} Ubbiali, M.V., moy. 106,843 km/h; 2^e Ferrero, M.V.; 3^e G. Milani, Mondial; 4^e « Castor », Ducati; 5^e Grace, Ducati.
500 cm³ :
1^{er} Surtees, M.V., moy. 114,300 km/h; 2^e Bandirola, M.V.; 3^e Rensen, Norton; 4^e Gonzales, Norton; 5^e Jaeger, B.M.W.; 6^e Bogaerd, Norton; 7^e Insermini, Norton.
Sidecars :
1^{er} Strub, B.M.W., moy. 106,472 km/h; 2^e Scheidegger, B.M.W.; 3^e Kolle, B.M.W.; 4^e Ritter, B.M.W.; 5^e Rogliardo, B.M.W.; 6^e Del Vai, Norton.

SARAGOSSE

- 125 cm³ :
1^{er} Cama, Bultaco; 2^e Ferrero, M.V.; 3^e Sirera, Ducati.
500 cm³ :
1^{er} Bandirola, M.V.; 2^e Rensen, Norton; 3^e Bogaerd, Norton.
Sidecars :
1^{er} Fath, B.M.W.; 2^e Strub, B.M.W.; 3^e Scheidegger, B.M.W.

AVIGNON

- 175 cm³ :
1^{er} Onda, Paton, moy. 86,746 km/h; 2^e Burgraff, M.V.; 3^e Pansera, M.V.; 4^e Shaad, Nougier, à 2 tours; 5^e Bettiol, Morini, à 2 tours; 6^e Jacquier-Bret, Mondial, à 2 tours; 7^e Dalmasso, M.V., à 3 tours; 8^e Savoye, M.V., à 3 tours; 9^e Jacky-Bœuf, M.V., à 6 tours.
250 cm³ :
1^{er} Savoye, Mondial, moy. 85,292 km/h; 2^e Bonnal, Morini; 3^e R. Barone, M.V.; 4^e Guérin, Guzzi, à 2 tours; 5^e Sfacos, M.V., à 3 tours.
500 cm³ : Sport
1^{er} Tomesani, Triumph, moy. 88,597 km/h; 2^e Antonini, B.S.A. Gold Star; 3^e Roux, Norton; 4^e Paba, B.S.A. Gold Star, à 1 tour; 5^e Comy, Norton, à 1 tour; 6^e Vasseur, B.M.W., à 2 tours; 7^e Dominioni, Norton, à 2 tours; 8^e Ciffréo, Triumph, à 2 tours; 9^e Grappey, B.S.A., à 3 tours; 10^e Dallo, B.S.A., à 4 tours.
Sidecars :
1^{er} Rogliardo B.M.W., moy. 88,415 km/h; 2^e Duhem, B.M.W., à 1 tour; 3^e Moulin, Norton, à 1 tour; 4^e Vivier-Merle, Norton, à 1 tour; 5^e Biancotto, Norton, à 3 tours; 6^e Arod, Horex Sport, à 4 tours.

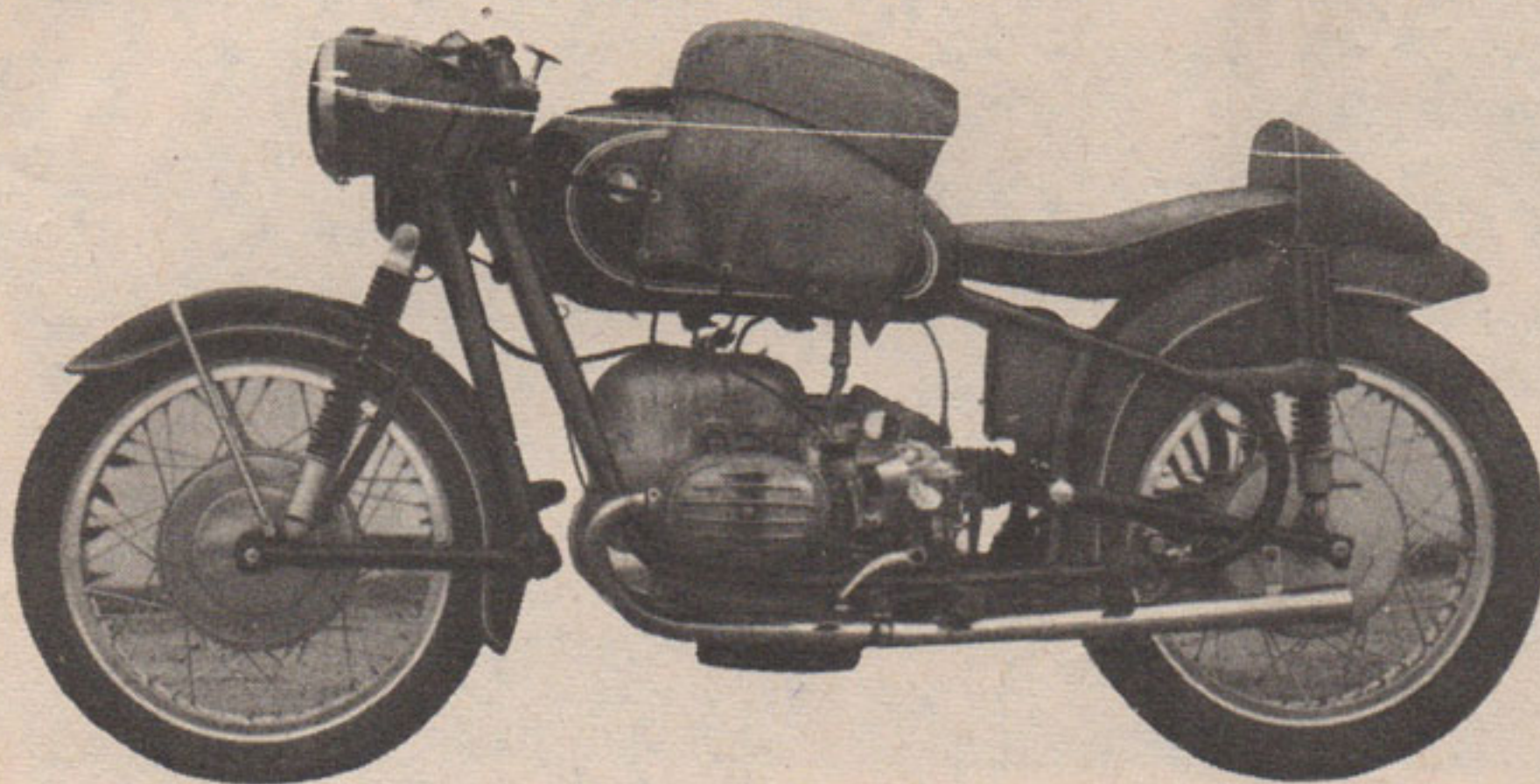
Malchanceux cette année, très affecté par sa chute lors de la course de côte de la Faucille Michel Valentin a décidé de « raccrocher ». Dommage ! mais nous continuerons de voir les Valentin sur les circuits car si Michel abandonne son père ne désarme pas et prépare une 250 à base de NSU pour 1960. Qui pilotera cette machine ? « That is the question ».



L'écurie Jean Murit



pulvérise le record du monde des 24 heures !



En présentant l'essai de la « R 50 » S de Vasseur dans notre précédent numéro, nous avons vu en cette machine un adversaire de taille en catégorie « Sport » pour la saison 1960. Jean Murit n'a pas attendu jusque-là et a voulu que son écurie termine la saison en apothéose en s'adjudant le record du monde des 24 heures détenu par G. Monneret, Jarrot, Lieutaud et Bourguin avec 134,320 km/h de moyenne.

Le but poursuivi a été atteint au-delà de toute espérance, puisqu'en 24 heures, 3 726,411 km furent accomplis, soit une moyenne de 155,267 km/h. Comment s'est déroulé ce record ?

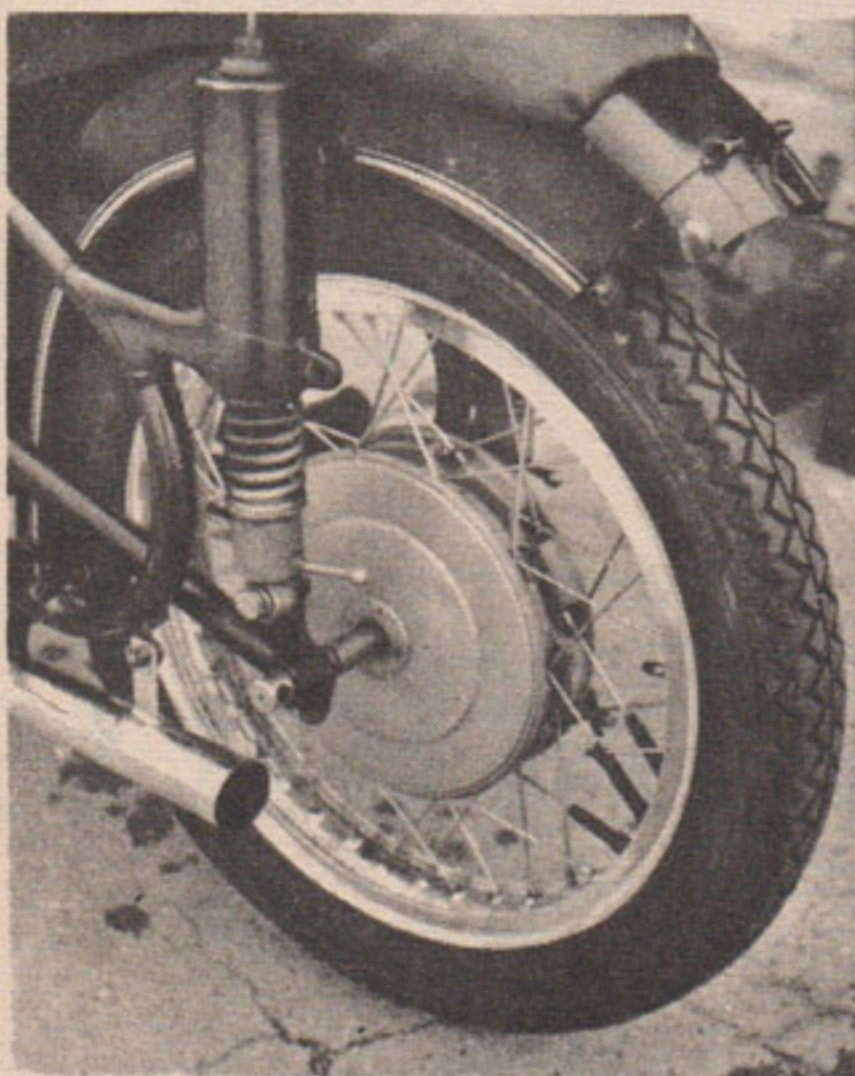
LA MACHINE

Il s'agit de la R 50 de Vasseur transformée par Murit dont nous avons effectué l'essai. Pour la circonstance, les roues étaient équipées de jantes en alliage léger de 19", chaussées d'Avon « Racing » étant donné la difficulté de se procurer des pneus Racing en 18". Cette solution permet également « d'allonger » le rapport de démultiplication finale et de réduire l'usure des pneus.

La position étant primordiale pour des tentatives de longue durée, le confort des pilotes a été étudié : selle à dossier, coussin de réservoir.

Au point de vue moteur, le volant d'origine a été préféré au volant allégé, les accélérations ne jouant pratiquement pas dans une tentative de ce genre. Deux mégaphones, de faible conicité remplaçant les mégaphones à cônes inversés utilisés en compétition.

Montage de pistons Mahle forgés donnant un taux de compression de 8,1 à 1. Réservoir de 25 l, un phare Marchal Equilux 45 w doublé d'un longue portée Fantastic de la même marque, enfin remplacement des amortisseurs d'origine par des Lelaurain et c'est tout !

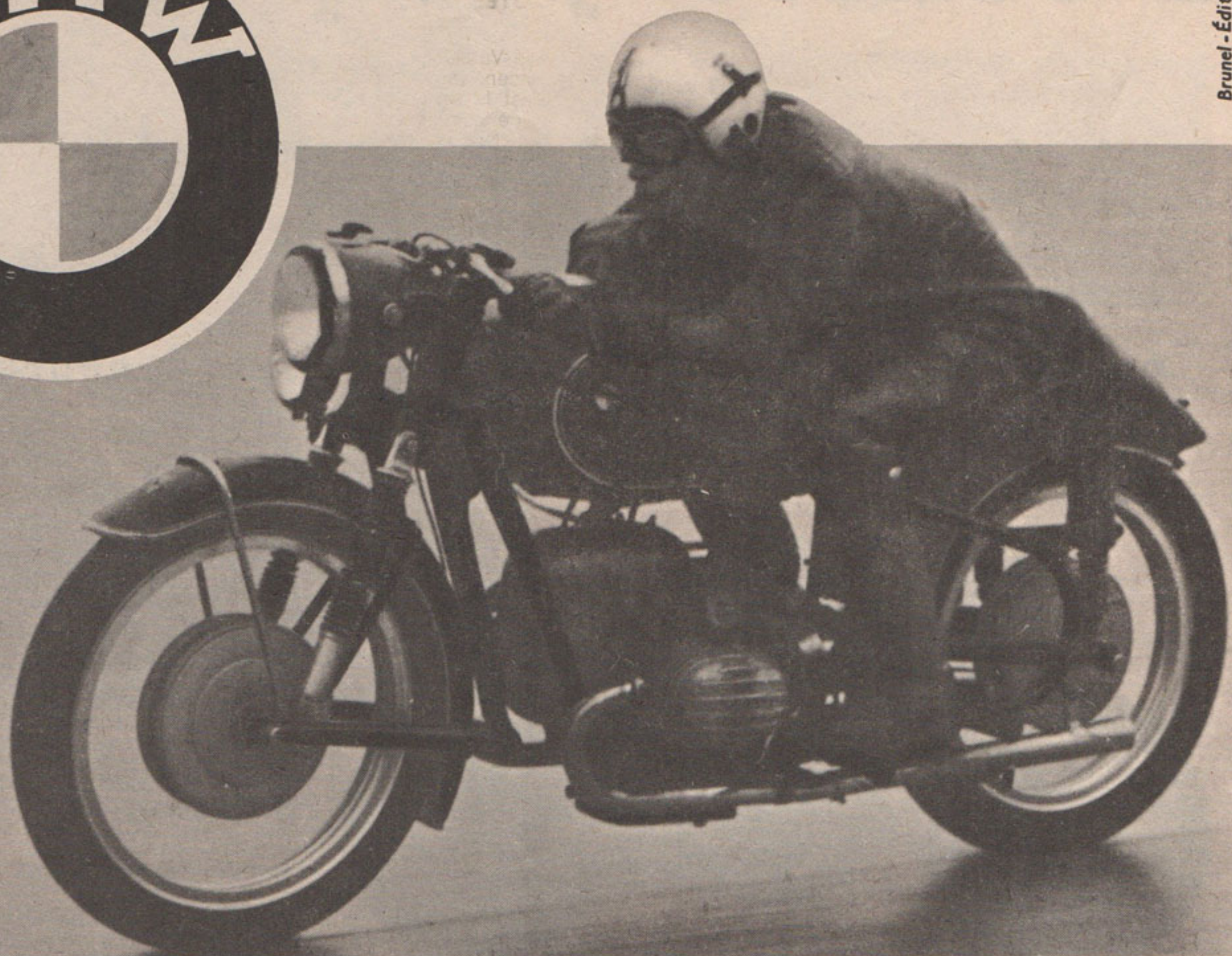
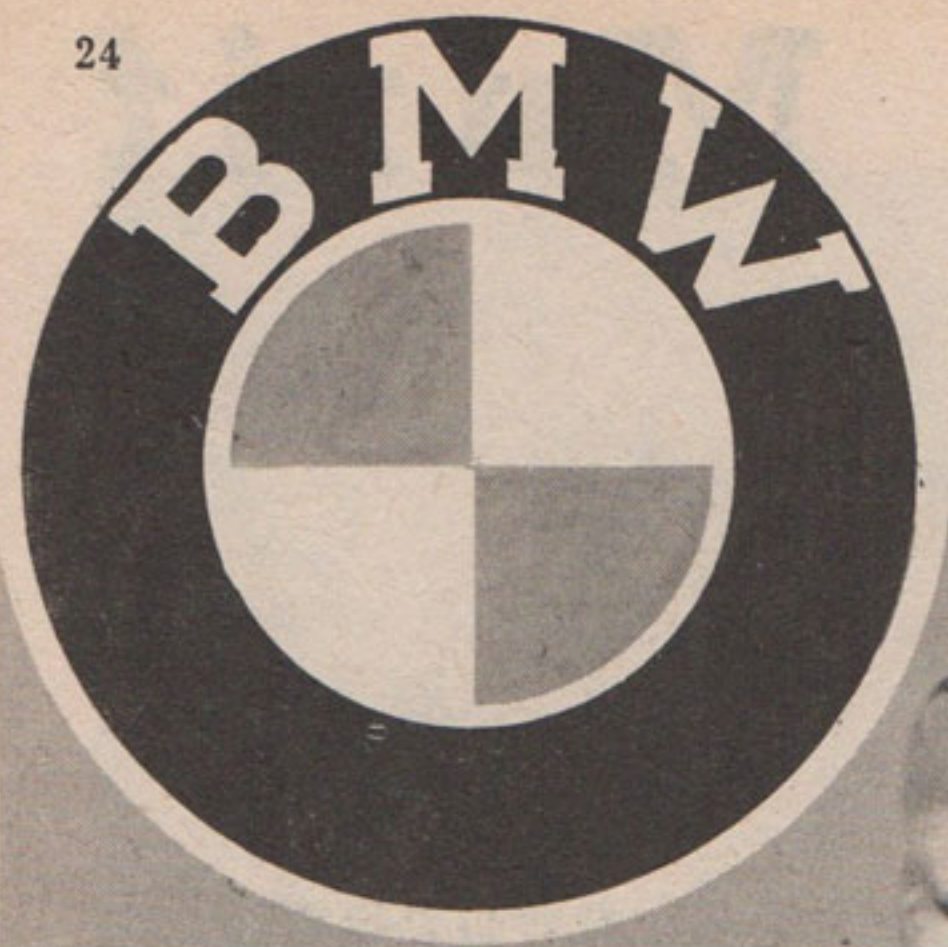


Jantes en alliage léger de 19" et pneus Avon Racing pour la tentative ; on aperçoit l'extrémité d'un des mégaphones montés à cette occasion.



Pour l'éclairage, Murit avait fait confiance à Marchal : « Equilux » et longue portée « Fantastic » monté sur un bras de fourche.

Dans le titre, le départ de la tentative : Vasseur est au guidon tandis qu'à l'extrême gauche, M. Colibet, chef de piste de l'autodrome, surveille les opérations. Au-dessous vue générale de la R50 du record.



Sensation dans le monde de la Moto

3 726,411 km
sans changement d'huile
avec



Dagan, Larivière, Maucherat, Vasseur, de l'écurie Jean Murit, sur une B.M.W. "R 50" 500 cm³, mise au point dans nos ateliers, battent 3 records du monde des 24 heures dans les catégories 500 - 750 et 1000 cm³. 3 726,411 km parcourus à la formidable moyenne de 155,267 km-heure.

AGENCE OFFICIELLE

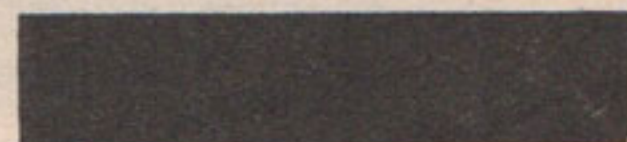
Jean MURIT

4 FOIS CHAMPION DE FRANCE
10 FOIS RECORDMAN DU MONDE

44, RUE PAUL-BARRUEL · PARIS (XV^e)

LECOURBE 60-53

Grand choix d'occasions - GARANTIE TOTALE
Crédit de 2 à 18 mois - REPRISE · ÉCHANGE
EXPÉDITION de PIÈCES dans TOUTE LA FRANCE



LES PILOTES



VASSEUR

En premier lieu, René Vasseur, propriétaire de la machine, récent vainqueur du Critérium National. C'est la seconde saison de compétition de ce jeune pilote qui fit ses débuts avec une Norton Manx.

Claude Larivière, qui débuta en 1954 au Bol d'Or, était certainement le plus enthousiaste de l'équipe. Une seule peur : la casse, car Larivière, doué d'une malchance phénoménale, a souvent vu la victoire lui échapper sur incidents mécaniques. Cette fois-ci, la chance lui a souri. Bon présage pour la saison 1960 que Claude Larivière disputera au guidon d'une R 50 à moteur Rennsport que lui prépare Jean Murit.

Alain Dagan, le « Néo-Zélandais », est le vétéran de l'équipe ; tour à tour passager de sidecar de Jean Murit, pilote solo en petites et grosses cylindrées et enfin conducteur de Monomill, c'est un excellent pilote que nous regrettons de ne pas voir plus souvent.

Enfin, Robert Maucherat alias « Bébert », qui a participé avec Michel Bressois à la préparation de la machine et mécanicien de Jean Murit, était pour cette fois de l'autre côté de la barrière.



MAUCHERAT



DAGAN

LA TENTATIVE

Le tableau ci-dessous illustre mieux que tout commentaire la régularité de marche parfaite de la R 50 qui tourna comme une horloge.

Sans être franchement mauvaises, il y eut même une période, où l'absence de vent fut totale, ce qui est rare à Montlhéry, les conditions atmosphériques rendirent la tentative pénible pour les pilotes, en particulier au petit matin quand le brouillard fit son apparition. Malgré tout, la moyenne ne subit pas de baisse sensible et peu après 9 h 30, la R 50 terminait sa ronde solitaire sous une pluie cinglante.

Que devons-nous le plus admirer ? Le cran des pilotes qui, malgré le froid, le brouillard et la pluie, ont su mener à bien cette dure tentative ou le fonctionnement parfait de la machine durant 24 heures ? L'un et l'autre se valent.

Ce record du monde est à multiplier par 3, car il est valable pour les classes 750 cm³ et 1000 cm³, où le précédent record était la propriété de Bernard, Bourguin, Fournel et Regain sur 750 Gnome-et-Rhône à 136,550 km/h.

J.-C. BARGETZI.



LARIVIÈRE

	Kilométrage	Moyenne générale	Kilomètres dans l'heure		Kilométrage	Moyenne générale	Kilomètres dans l'heure
1 ^{re} heure	158,789	158,789	158,789	13 ^e heure	2 053,898	157,991	155,612
2 ^e —	317,205	158,602	158,416	14 ^e —	2 212,940	158,070	159,042
3 ^e —	475,625	158,541	158,420	15 ^e —	2 367,340	157,840	157,840
4 ^e —	633,970	158,492	158,345	16 ^e —	2 519,432	157,464	152,092
5 ^e —	793,405	158,681	159,435	17 ^e —	2 675,589	157,390	156,157
6 ^e —	951,776	158,629	158,371	18 ^e —	2 831,410	157,300	155,821
7 ^e —	1 111,961	158,851	160,185	19 ^e —	2 983,444	157,020	152,034
8 ^e —	1 274,347	159,293	162,386	20 ^e —	3 130,389	156,519	146,945
9 ^e —	1 430,510	158,945	156,163	21 ^e —	3 282,639	156,315	152,250
10 ^e —	1 585,542	158,554	155,032	22 ^e —	3 428,699	155,863	146,060
11 ^e —	1 739,810	158,164	154,268	23 ^e —	3 573,202	155,348	144,503
12 ^e —	1 898	158,190	158,476	24 ^e —	3 726,411	155,267	155,267

EN MARGE DES RECORDS

Marchal était là ! Cette marque équipait la machine en bougies et en phares, M. Charpennet directeur du service courses assistait à la tentative. La puissance de l'Equilux était telle que le Fantastic longue portée ne servit que d'une manière épisodique. Quant aux bougies RR 33 SS, M. Charpennet n'eut pas le loisir de les voir : montées au départ sur la machine, elles y sont encore !

Le ravitaillement était assuré par BP et M. Plantivaux, directeur du service courses, effectua personnellement la signalisation, relevant presque tour par tour les temps réalisés. Quant à la « soupe », il s'agissait d'un mélange à 80 % de super BP, 10 % méthanol, 10 % benzol. 380 litres furent consommés au cours de la tentative, et seulement 3 litres d'huile ricinée BP. La qualité des produits BP n'eut d'égale que la rapidité avec laquelle Georges et son équipe effectuaient les ravitaillements.

Cinq pneus arrière, deux pneus avant pour 24 heures, c'est beaucoup nous direz-vous. D'une part, Murit préféra les changer souvent par mesure de sécurité, d'autre part la faible pression de gonflage utilisée (2 kg contre 5 kg sur la Sport Max de P. Monneret lors de son record del'heure) n'arrangeait pas les choses.

Ravitaillement éclair grâce à l'équipe BP sous la surveillance de M. Plantivaux, directeur du service course de la firme, que l'on voit à la droite de Larivière.



RUMI

PIÈCES D'ORIGINE, ACCESSOIRES
ET RÉFECTION DE MOTEURS

PRIX SENSATIONNELS !!!

QUELQUES EXEMPLES :

Echange standard	Moteur.....	35.000 F
	Cylindres (pist. nfs)	7.000 F
Main d'œuvre pour chang ^t	Embiellage	9.000 F
	Cylindres ..	5.500 F
Echange standard	Embiellage	13.000 F
	Fourche.	5.000 F
Selle biplace sport.....		8.500 F
Grille protège-carburateur..		2.000 F
Roue de secours.....		4.900 F
Marche-pieds AR		3.200 F

EXPÉDITION en PROVINCE

Remise aux Motoristes

DYNAMIC-SPORT GUT 19-30

149, rue Montmartre - PARIS (2^e)

DYNAMIC-SPORT

et les pièces détachées

La Maison DYNAMIC-SPORT,

149, rue Montmartre, Paris,

vient de constituer un stock absolument complet de pièces détachées des marques suivantes : RUMI, LAMBRETTA, MANURHIN, VIVI-VICTORIA, VESPA, VELOSOLEX, ainsi que tous les accessoires se montant sur ces machines.

La Maison DYNAMIC-SPORT peut donc expédier toute pièce d'origine sur simple demande, et se charge de toutes réfections de moteurs toutes marques.

Par ailleurs, cette maison vient de recevoir un contingent de cyclomoteurs sport et tourisme VIVI à moteur Victoria, mécanique allemande et carrosserie italienne. Petites machines très économiques, tant au point de vue prix qu'entretien. Il y a des modèles avec fourche télescopique, suspension AR oscillante, gros moyeux, compteur 2 vitesses, à partir de 85.000 fr.

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






4 Semaines de CROSS

Nous avons, le mois dernier, essayé de faire parler les chiffres et les résultats du championnat du monde. Livrons-nous cette fois au même jeu des statistiques avec les chiffres du tableau des résultats du Championnat d'Europe, publié dans notre dernier numéro.

Particulièrement chargé en épreuves, le Championnat d'Europe de moto-cross s'étendit sur treize rencontres. Comme pour le championnat mondial, les six premiers classés marquèrent des points et finalement 25 crossmen, inscrivent leur nom au tableau de ce premier championnat des petites cylindrées. Les 25 classés se répartissent ainsi : 6 Suédois, 5 Allemands, 5 Tchèques, 4 Anglais, 2 Belges, 2 Polonais, 1 Italien et 1 Hollandais. Il est amusant de constater que ces chiffres apportent un contredit à l'appellation (contrôlée) du championnat des 500 cm³ et de celui des 250 cm³ ; le premier, appelé « mondial », ne rassemble que des hommes de six nations, tandis que le second, dénommé « européen », en regroupe huit. Dans ce championnat d'Europe comme dans celui du Monde, les Suédois gagnent le titre avec Rolf Tibblin, mais dominent également par le nombre de classés. Les Scandinaves dominant encore au nombre de points par nation avec un total de 111 devant les Tchèques avec 99 points, les Anglais 57, les Allemands 25, les Belges 11, les Polonais et les Italiens 3 et la Hollande 1.

Avec la moyenne par pilote d'une nationalité donnée, les Tchèques reprennent l'avantage avec 24,7, précédant les Suédois avec 18,5, les Anglais avec 14,2 ; puis les Belges suivent, mais la moyenne tombe à 5,5, précédant les Allemands 5 et les Italiens 3. Cette moyenne fléchit encore avec les Polonais, 1,5 et la Hollande 1. Ces totaux et ces moyennes que nous avons établis pour les pilotes nous pouvons également les appliquer aux machines. Neuf marques différentes se classèrent au cours des treize manches de ce championnat et se répartissent ainsi : 6 Husqvarna, 6 Jawa, 5 Maïco, 2 Greeves, 2 B.S.A., 1 Eso, 1 Aermacchi, 1 Mi-Val et 1 Adler. Supérieures en nombre, les Husqvarna se placent en tête en marquant le plus grand nombre de points : Husqvarna 111, Jawa 93, Greeves 49, Maïco 25, Eso 14, B.S.A. 8, Aermacchi 6, Mi-Val 3, Adler 1. Les machines suédoises cèdent le pas à Greeves pour la moyenne : Greeves 24,5, Husqvarna 18,5, Jawa 15,5, Eso 14, Aermacchi 6, Maïco 5, B.S.A. 4, Mi-Val 3, Adler 1.

Les Suédois, les Tchèques et les Anglais se partagèrent les 13 victoires. Tibblin a lui seul fut six fois vainqueur, les crossmen Tchèques en enlevèrent quatre (Cizek 3, Soucek 1) et Stonebridge trois.

Quant aux machines, toujours grâce à Tibblin, Husqvarna devance les autres marques avec six victoires, tandis que Jawa et Greeves en remportent trois et Eso une.

Tous ces chiffres ne font évidemment que confirmer la supériorité de Tibblin et de sa Husqvarna mais font également ressortir que le titre européen, se joua surtout entre les Suédois, les Tchèques et les Anglais (plus exactement un Anglais, Stonebridge).

De tout ce qui précède, il convient pour l'année prochaine de se souvenir de ce premier Championnat d'Europe que la Suède, la Tchécoslovaquie, sont les deux nations pilotes des petites cylindrées. La présence de la Grande-Bretagne a surtout été assurée par Stonebridge ; ce dernier disparu, il sera nécessaire que B.S.A. délègue ses pilotes officiels à toutes les rencontres pour que l'Angleterre conserve son rang.

Jean FRANCRY.



BRIAN STONEBRIDGE

L'Angleterre vient de perdre l'un de ses meilleurs crossmen. Brian Stonebridge, roulant en voiture en compagnie de Bert Greeves, trouva la mort dans un accident de la route, tandis que le constructeur fut sérieusement blessé.

En 1948, comme beaucoup de ses compatriotes, Brian Stonebridge fit ses débuts en cross avec une 350 cm³ B.S.A. Gold Star. Très rapidement, il perça et en 1949, il est considéré comme l'un des six meilleurs crossmen britanniques. C'est l'époque de Basil Hall ; le célèbre coureur est d'ailleurs l'ami de Brian Stonebridge. De 1950 à 1954, Brian se distingue au guidon de différentes Matchless. Pour les sportifs britanniques, il reste avant tout, au cours de cette période, le vainqueur des G.P. d'Angleterre de 1952 et 1953.

Puis en 1955 et 1956, Brian Stonebridge court ses chances avec des B.S.A., mais le deux-temps de petite cylindrée le passionne. Il transforme tout d'abord une 125 cm³ B.S.A. Bantam, puis s'aligne avec une Greeves 197 cm³, qu'il transformera bientôt en 250 cm³. Encouragé par les résultats obtenus avec ces deux-temps, il délaisse les gros cubes.

Le 250 cm³ devient sa spécialité. En 1957, dans la première Coupe d'Europe il se classe huitième, en 1958, il accède à la deuxième place.

Cette année, avec sa Greeves à moteur N.S.U., puis Maïco, il apparaît dès les premières rencontres du Championnat d'Europe, comme le plus redoutable adversaire pour les crossmen tchèques. Après avoir victorieusement enlevé les manches suisse, belge et italienne de ce championnat, il se classe deuxième, faisant flotter à lui seul, dans cette compétition, les couleurs de l'Union Jack.

Brian Stonebridge laisse le souvenir d'un grand crossman dont tous les sportifs regrettent la disparition.



Dans les Zones

Avec la brume, la pluie et le froid, le Trial a repris ses droits ; d'abord sur le papier, avec la parution du nouveau règlement, puis sur le terrain, avec une séance d'entraînement.

Règlement retouché

Dans notre précédent numéro nous avons donné un aperçu des retouches que la Commission de Trial a apporté au règlement des épreuves ; possédant maintenant le texte officiel, à notre sens sorti trop tard, en voici les principaux points.

« Les zones non-stop ainsi que l'aire de départ devront être entièrement clôturées, palissades, barrières ou bottes de paille. »

Louable désir de protéger les zones du public et inversement, mais on augmente les frais d'organisation.

« Dans chaque zone le concurrent prendra le départ de la zone au signal qui lui sera donné par le commissaire de zone. »

« Il est considéré comme sorti de la zone lorsque la partie du pneu arrière en contact avec le sol a franchi la ligne indiquant la fin de zone. »

Voici une précision qui, nous l'espérons, évitera les discussions entre commissaires et concurrents dont nous fûmes souvent témoin l'an passé.

« Les zones ne doivent être franchies que par un seul concurrent à la fois. Les zones doivent obligatoirement être franchies les unes à la suite des autres dans l'ordre numérique prévu par l'organisateur et il est interdit de franchir après coup une zone qui aurait été oubliée. »

Cela veut dire que l'erreur de parcours n'est plus permise mais aussi organisateurs fléchez correctement et très visiblement votre circuit !

« Le port des bottes et d'une culotte en cuir ou tissu renforcé en cuir est recommandé pour les conducteurs et passagers. »

Il eût été regrettable que cette recommandation devienne une obligation ; de nombreux concurrents ont fait les frais d'une tenue « Barbour », mieux adaptée aux exigences du trial qu'un équipement en cuir. La commission ne semble pas s'être souvenue de ce détail.

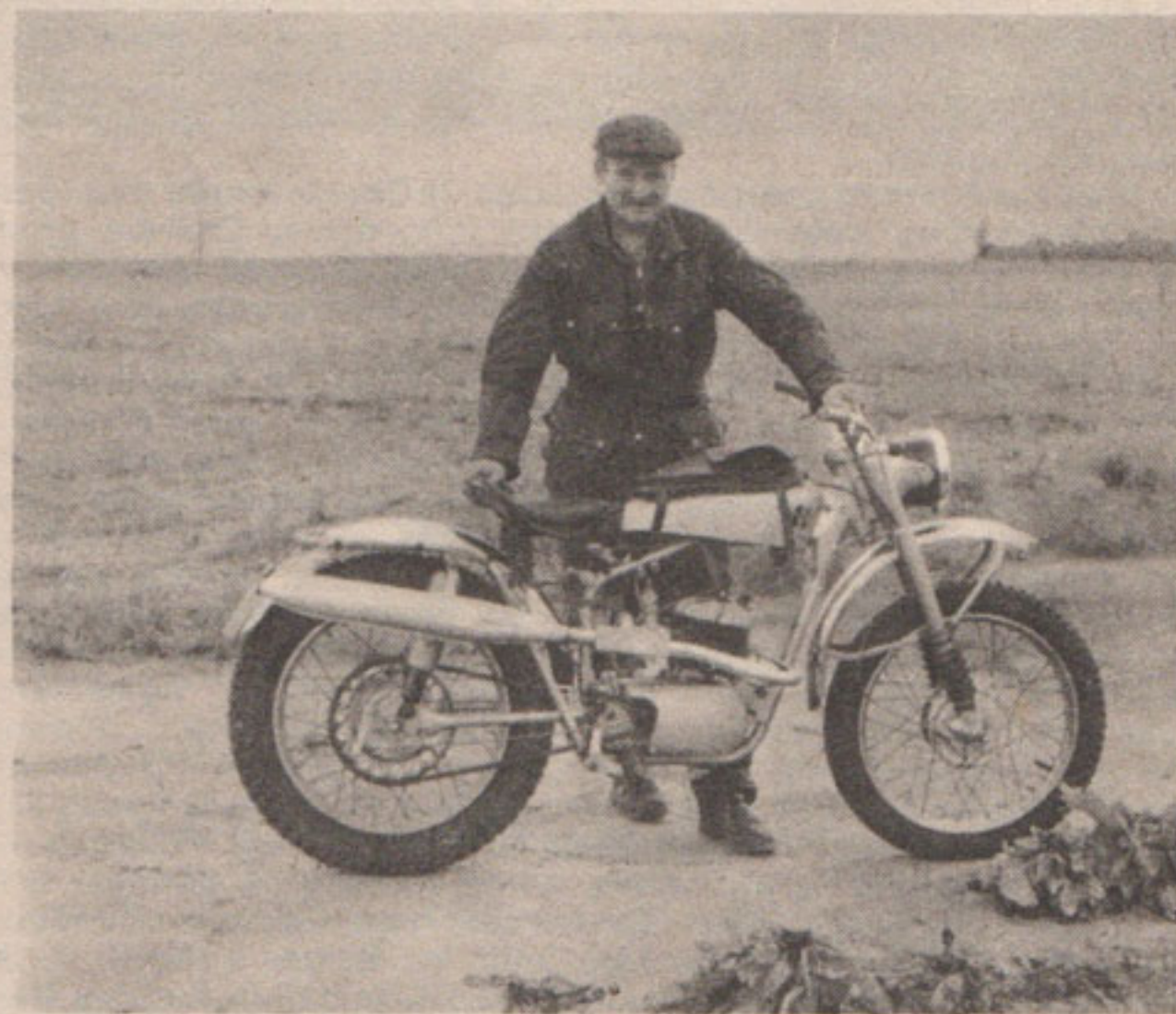
« Aucun prix ou prime en espèces ne doivent être alloués aux concurrents des épreuves de trial. »

La Commission entend donc faire du trial l'une des formes les plus pures du sport motocycliste. Cette politique, bien que reposant sur d'excellents sentiments qui n'ont jamais cessé d'être l'apanage du président de l'actuelle commission de trial, n'est-elle pas une arme à double tranchant ? « Le trial ne coûte rien au concurrent », a été chanté sur tous les tons. C'est un leurre et ce n'est pas servir la cause de ce jeune sport que de cacher la vérité. Le trial coûte peu comparativement au cross ou à la vitesse. Voilà ce qu'il convenait de dire aux futurs amateurs de trial et pour être plus précis il convient d'ajouter : il n'y a rien à espérer en contrepartie, car ce n'est pas avec les prix en nature qu'un concurrent peut rétablir l'équilibre de son budget. Dans ses débuts le trial était certainement la spécialité la plus démocratique du sport à moto ; chacun se mesurait au guidon de petites cylindrées nationales achetées d'occasion et peu transformées ; les parcours étaient courts, les zones aisées, le matériel souffrait peu. Depuis le trial a évolué, exigeant une spécialisation de la machine, la mettant aussi à plus rude épreuve. C'est la progression logique de ce sport que l'on était en droit d'attendre. Les pilotes l'ont compris et se sont armés en conséquence, tout au moins ceux qui pouvaient. La saison qui s'ouvre va nous démontrer, avec l'apparition de nouvelles véritables machines de trial répertoriées aux catalogues des constructeurs anglais, que ce mouvement ira en s'amplifiant. Or en voulant que le trial demeure un sport pur, largement ouvert à tous, la Commission risque d'en faire une spécialité très étanche.

Evidemment le concurrent peu argenté pourra toujours s'aligner avec une machine transformée et entretenue sommairement, qui ne lui permettra pas de briguer le titre mais qui néanmoins lui procurera les saines joies du trial.

Pour en avoir énoncé justement les grandes lignes le mois dernier, nous ne reprendrons pas article par article le règlement du Championnat qui met deux titres en compétition, celui des experts et celui des juniors, toutes cylindrées confondues pour l'un comme pour l'autre.

Comme l'an passé les experts ont été désignés pour la saison 1959-1960. Leur nomination a été établie au vu des résultats acquis précédemment. Cette liste d'experts porte 41 noms contre 49 en 1958. Pour des raisons de force majeure disparaissent les militaires Gausson et Verhaeghe appelés à un tout autre genre de trial. Bonizzoni, Breton, Ducrocq, Giraud, Heuland, Legrand, Molton, Patuelli, Payeur, Sintoni, Tardiff perdent leur qualité d'expert. En contrepartie les cinq juniors Auroux, Baj, Kotolevski, Peugeot et Vallée sont intégrés dans les rangs des experts. Nous suivrons avec intérêt leur comportement dans cette catégorie. Classés par ordre alphabétique, les 41 experts reçoivent un numéro qui leur est propre et qu'ils conserveront toute la saison.



Laurent nous présente sa 175 FN dans sa version 1959-1960. Le moteur a reçu les soins du spécialiste belge Graindorge tandis que du côté partie cycle, Laurent a effectué du beau travail en adaptant une suspension arrière oscillante de belle facture.

Avant-Première à Clamart.

Sous l'impulsion de M. Cantalice, dont on connaît le dévouement à la cause du trial, le M.C. Châtillonnais organisa une séance d'entraînement ouverte à tous et qui, en quelque sorte, fut une avant-première où nous pûmes recueillir ces quelques échos.

**

Toujours sportif, le 1^{er} Régiment du Train délégua trois hommes sur des Gnome-et-Rhône 200 cm³. Pour ces trois nouvelles recrues, cet entraînement était non seulement une avant-première pour la saison mais une « générale » pour le trial tout court.

Charrier reste fidèle à la B.S.A. gros cube ; son activité sportive ne connaît pas de morte-saison, au cross succède le trial, au trial le cross...

*
**

Nemours est devenu, tout comme le M.C. Châtillonnais, l'un des pôles du trial, et c'est avec un camion de machines que les spécialistes de Seine-et-Marne se sont présentés à Clamart. Bohec essaya sa B.S.A., Jacquemoud était en spectateur mais il attend une moto, dit-on. M^{lle} Métivet et Vallée se présentèrent avec leur Motobécane ainsi que plusieurs jeunes recrues. Baj étrennait une Triumph 200 cm³ avec laquelle il devrait surclasser bon nombre d'anciens experts.

*
**

Victime d'une chute qui l'immobilisa avec une jambe cassée, Mezmarie était néanmoins à Clamart. Nous lui souhaitons de pouvoir bientôt se remettre en selle, mais il est probable que cette saison soit perdue pour lui.

*
**

Les trialistes de Sucy-en-Brie avaient tenu également à profiter de cette séance d'entraînement.

*
**

Adnet et Claire Blaise réapparaissent avec leur Terrot et leur Royal Enfield.

*
**

Transfuge du moto-ball, Beaumarié revient au trial avec une splendide B.S.A. 250 cm³ Star qui fit beaucoup d'envieux.

*
**

Le M. C. Paris, où s'est formé un noyau de trialistes, était représenté par de Thomasson, Loustalan et Kotolevski, qui se dérouillèrent au guidon de Motobécane.

*
**

Les spécialistes du M.C.C. étaient évidemment en force. On remarqua notamment Delauné, Boussion, Watbled, Coqueret, tous sur Motobécane, Bévin avec une D.O.T., Thomas avec un N.S.U. 250 cm³ monté dans un cadre B.S.A. Obert, habitué de Monthléry, s'entraîna avec une 350 cm³ B.S.A. et Laurent revient avec sa F.N. après avoir profité des mois d'été pour y adjoindre une suspension arrière oscillante, ce qui représente un fort joli travail pour un amateur.

*
**

On parla beaucoup des possibilités de chacun, de la saison qui s'ouvre, de nouvelles machines, de transformations, mais on s'étonna de l'absence de quelques-uns et de retraits qui ne se confirmeront peut-être pas, nous l'espérons (Sillières, Heuqueville, Bordio, Jeunesse, Marchand, Mathieu, Saint-Marc et Kerviel, muté en Algérie).



Bohec, vainqueur à Compiègne du classement Experts toutes classes confondues, est le leader provisoire du Championnat de France 1959-1960.



J. Charrier se partage entre le cross et le trial mais reste fidèle à la grosse cylindrée.



Tandis que Delauné garde sa Motobécane réa-lésée à 200 cm³.

COMPIÈGNE : 1^{re} Epreuve

Temps idéal pour le Trial de Compiègne qui marque l'ouverture de la saison 1959-1960. Cette première épreuve de championnat (coefficient 5) permit la confrontation des deux tenants actuels du titre, Delauné et Bohec, et vit la victoire de ce dernier.

Les trois tours de 20 km, parsemés de 8 zones, ont-ils avantagé les gros cubes ? Delauné, avec sa 200 cm³ Motobécane, était-il moins favorisé que Bohec avec sa 350 cm³ B.S.A. ? Comme toujours en telle circonstance les avis sont partagés et nous n'oserions trancher ; d'ailleurs l'écart de 3 points est minime. Chacun s'attendait à ce que le nouvel expert, Baj, qui brilla chez les juniors l'an passé, arbitre le match Bohec-Delauné. Les résultats prouvent qu'il se tint assez loin. Pouvait-il faire mieux ? Peut-être, à condition d'être plus détendu ; et il l'aurait certainement été si sa nouvelle et toute neuve monture lui avait donné moins de soucis. Ayant acquis une véritable moto anglaise de Trial, Baj était en droit de croire qu'il suffisait de se mettre en selle. Déception, il lui fallut faire changer les rapports internes de boîte, la couronne arrière, le piston, le carburateur, la roue avant, etc., car cette Tiger Cub aurait peut-être fait la joie d'un crossman, mais ne pouvait satisfaire le trialiste qu'est Baj.

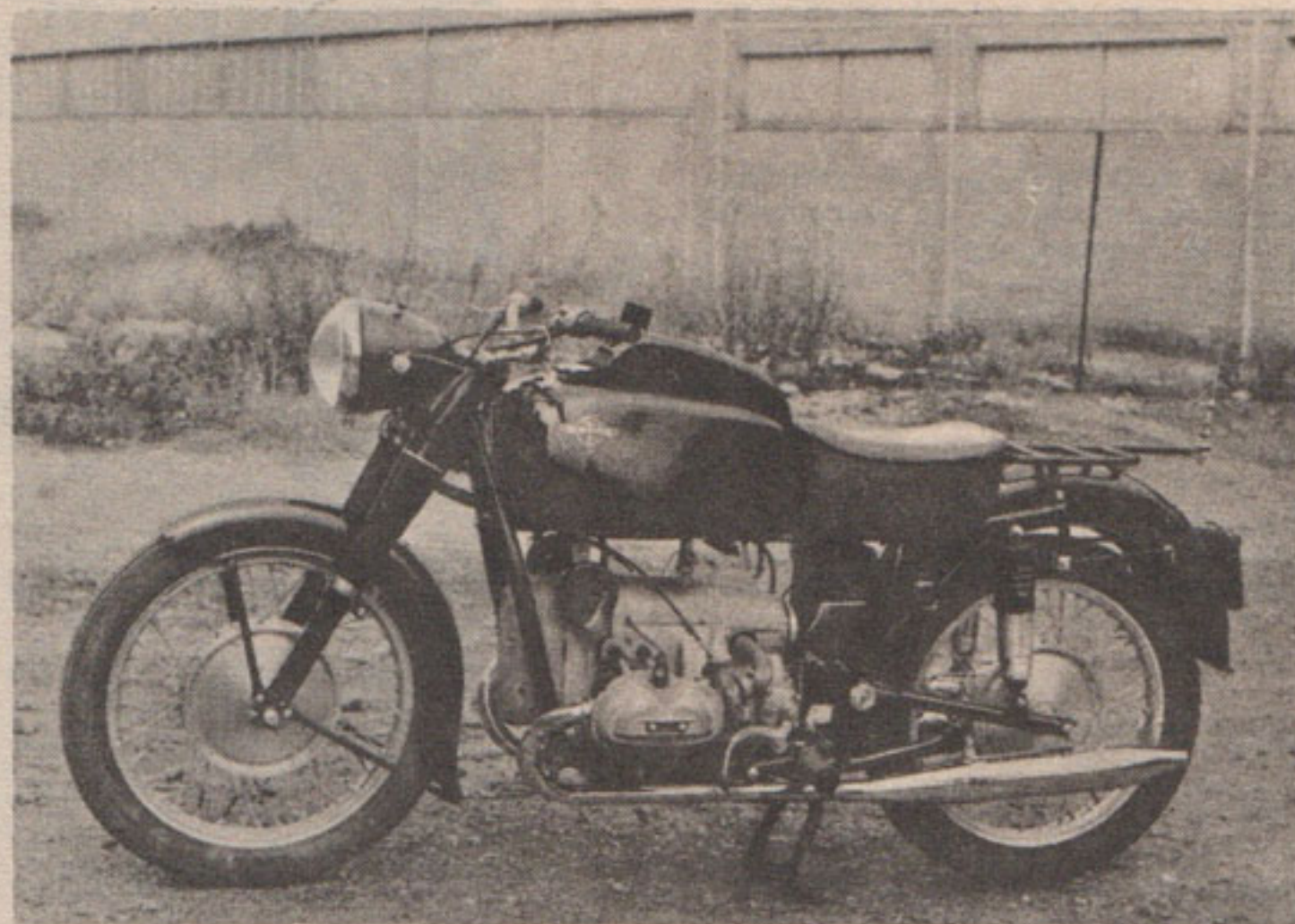
Il est tout de même navrant qu'un vendeur ne sache pas différencier une moto de Trial d'une machine de cross.

Compiègne nous apporta une surprise avec la victoire du crossman Rambour qui incitera peut-être ses concurrents du cross à « tâter » au trial.

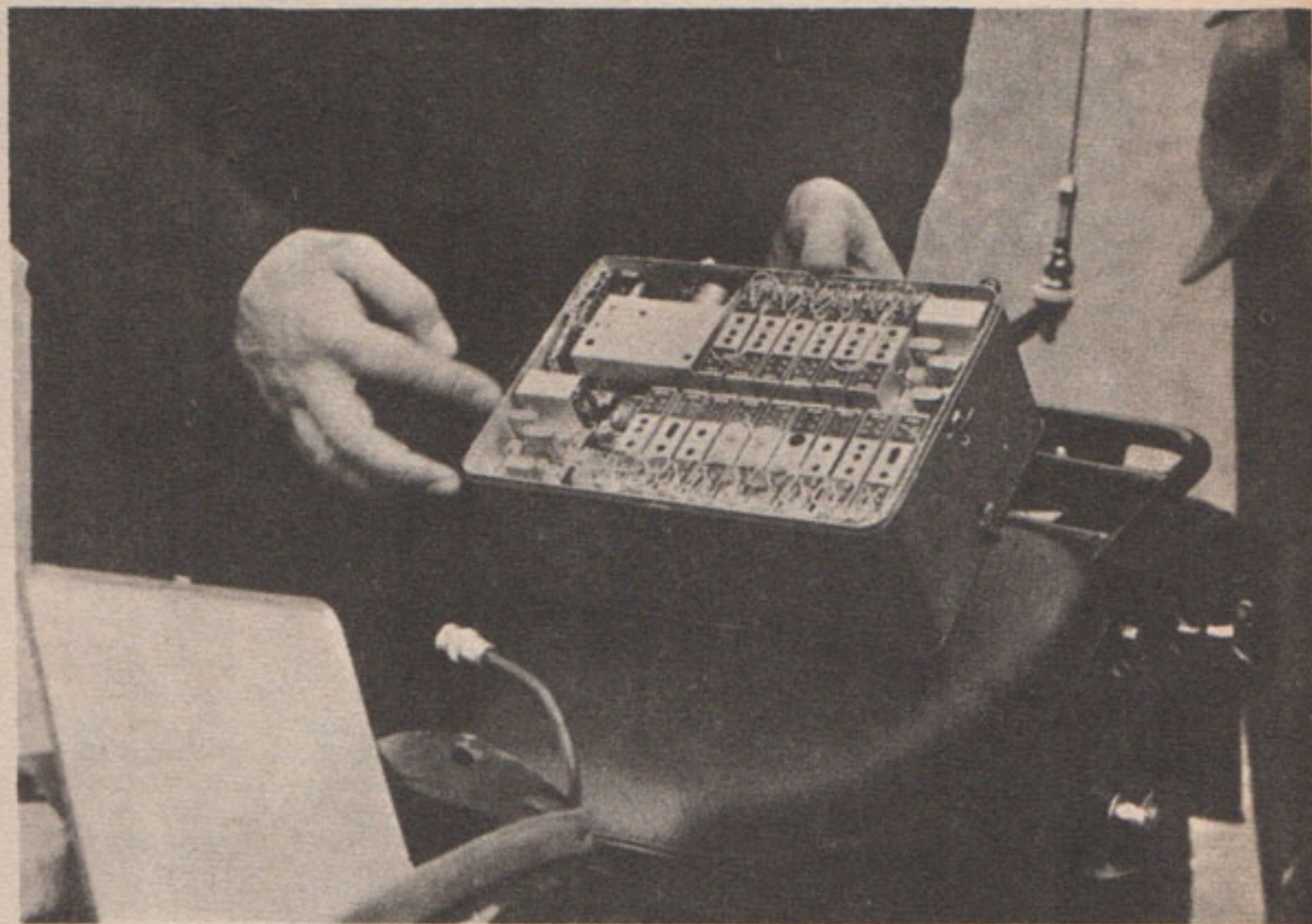
Sans le M.C. Châtillonnais et Nemours, qui eurent la bonne idée de faire chacun une séance d'entraînement, nos trialistes n'auraient eu que Compiègne pour se mettre en forme avant le trial international de Saint-Cucufa qui les opposera aux meilleurs étrangers.

Henri BIEL.

600 RATIER

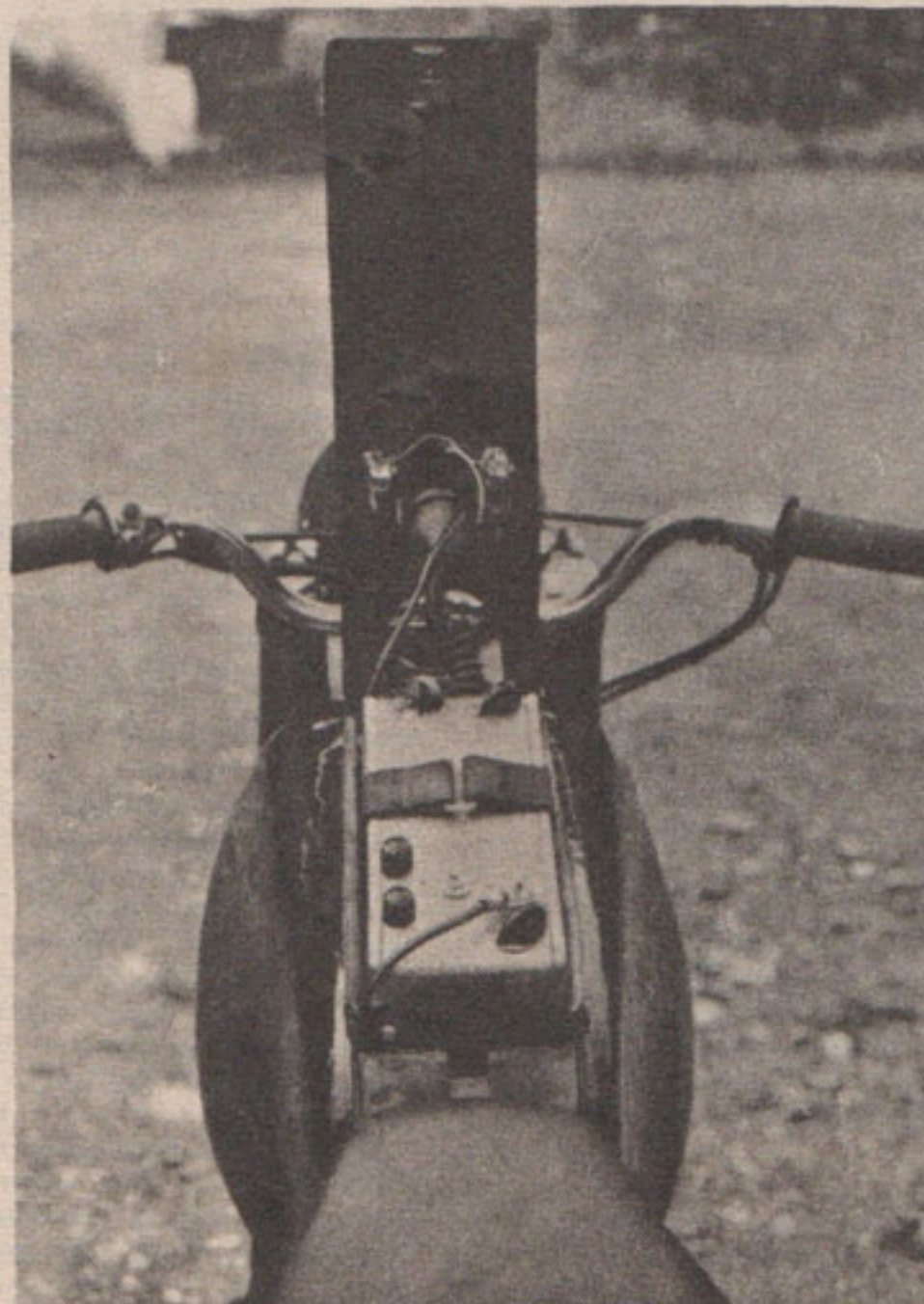


et
équipement
radio !



Dernièrement, une 600 cm³ Ratier munie d'un équipement radio a été présentée à la presse ainsi qu'aux organismes intéressés : gendarmerie, armée et police. Cet ensemble est le fruit de la collaboration étroite de deux marques françaises : Ratier d'une part pour ce qui concerne la machine et la C.S.F. d'autre part pour l'équipement radio.

Comme le montrent nos documents il est difficile de deviner l'existence de cet équipement excepté l'antenne fixée le long du porte-bagages.



Quant au poste il a trouvé place dans la partie supérieure du réservoir dont la capacité a été diminuée de 4 l environ soit une contenance d'encore 20 l ce qui est très satisfaisant. Il s'agit d'un appareil de la série MF 720 commercialisée par la C.S.F. qui a été adapté à cet usage. Dimensions réduites : hauteur 160 mm, largeur 235 mm, épaisseur 105 mm, poids minime : 2,5 kg, sont les principaux atouts de ce poste à transistors qui trouve ici une utilisation imprévue mais rationnelle.

DANS LES ZONES (suite).

RÉSULTATS DE COMPIÈGNE

Juniors.		
	Points	Points
1 ^{er} Rambour	19	20
2 ^e Goll M.	29	18
3 ^e Bévin	31	16
4 ^e Mayeu	31	14
5 ^e Beaumarié	32	12
6 ^e Sincliver	33	10
7 ^e Chatillon	33	8
8 ^e Métier	35	6
9 ^e Lepage	35	4
10 ^e Rétif	35	2
11 ^e Lefèvre	36	1
12 ^e Nowack	38	1
13 ^e Boutemy	38	1
14 ^e Zandbergen	39	1
15 ^e Atherton	39	1
16 ^e Thibault	41	1
17 ^e Krajka B.	43	1
18 ^e Métivet Francine	43	1
19 ^e Coutard	44	1
20 ^e Rogeron	46	1
21 ^e de Thomasson	47	1
22 ^e Aubert	48	1
23 ^e Coqueret	49	1
24 ^e Serypczak	53	1
25 ^e Poyen	53	1
26 ^e Piéronne	55	1
27 ^e Larose	55	1
28 ^e Pupin	59	1

Experts.		
	Points	Points
1 ^{er} Bohec, B.S.A.	22	20
2 ^e Delauné, Motobécane	25	18
3 ^e Baj, Triumph	40	16
4 ^e Charrier, B.S.A.	43	14
5 ^e Boussion, Motobécane	45	12
6 ^e François, Motobécane	52	10
7 ^e Schooman, Motobécane	53	8
8 ^e Vallée, Motobécane	53	6
9 ^e Auroux, Motobécane	60	4
10 ^e Heuqueville, F.N.	66	2
11 ^e Monneroux, Motobécane	82	1

N. B. — Le premier nombre de points représente les pénalités, le second celui acquis pour le Championnat de France.

Challenge de la ville de Compiègne.

- 1^{er} M.C. Châtillon (Delauné-Boussion-Goll-Bévin) : 130 points.
 2^e Nemours (Bohec-Baj-Métier-Lefèvre) : 133 points.
 3^e A.M. Saint-Cloud (Charrier-Atherton-Schooman-Nowack) : 173 points.

Coupe militaire.

- 1^{er} Régiment du Train (Paris).

SOCIÉTÉ DES INGÉNIEURS DE L'AUTOMOBILE

(Reconnue d'utilité publique par décret du 31 Août 1959).

Programme des séances et réunions de Décembre 1959

I. **SÉANCE PLÉNIÈRE** : Salle des Conférences de la Chambre Syndicale des Constructeurs d'Automobiles, 2, rue de Presbourg (8^e).

Mardi 15 décembre 1959 à 18 heures

La lutte contre la corrosion, moyens pratiques en usine et en utilisation, par M. Jacques Baudin, Ingénieur Chimiste Conseil.

II. **RÉUNIONS DES SECTIONS TECHNIQUES S.I.A.**

Salle Marceau, 2, rue de Presbourg (8^e) à 18 heures.

Mardi 1 ^{er} déc.	5 ^e Section TECHNIQUES DE PRODUCTION P. Bézier, Président	Techniques de fabrication de pièces par extrusion et filage , par M. Jean Mailliard, Ingénieur A et M, Directeur aux Établissements LUCHAIRE.
Lundi 7 déc.	1 ^{re} Section MOTEUR et CARBURANTS G.F. Grosshans, Président	Résultats d'essais obtenus sur un moteur européen à taux de compression élevé , par M. Michel Hedde, Ingénieur E.C.P. Ingénieur en Chef de Département à la Société ETHYL.
Lundi 14 déc.	8 ^e Section AERONAUTIQUE P. Morain, Président	Les moteurs pour l'aviation privée à puissance limitée , par M. Roger Menetrier, Directeur Technique aux Établissements Henry POTEZ, Département Moteurs.
Mardi 22 déc.	12 ^e Section APRÈS-VENTE L. Raully, Président	Le titre de la communication et l'indication du conférencier seront communiqués ultérieurement.
Mardi 29 déc.	7 ^e Section RECHERCHES J. Bertin, Président	Evolution des méthodes et des moyens d'essais , par M. Zelbstein, Chef de Laboratoire de Physique et d'Électronique à la S.N.E.C.M.A.

Les bonnes adresses de MOTOCYCLES et Scooters

MOTOBÉCANE**VANVES - SERVICE**

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

LEVALLOIS - MOTOS

AGENCE OFFICIELLE

B.M.W. - B.S.A. - MOTOBÉCANE TERROT

Grand choix de motos d'occasion,
garantie totale

CRÉDIT - REPRISE

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

Robert ADNET

Agent et Spécialiste

TERROT - ARIEL - TRIUMPH
TOUS SIDE-CARS

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

MURIT Jean

AGENCE OFFICIELLE BMW

GRAND CHOIX DE MOTOS
D'OCCASION, GARANTIE TOTALE

CRÉDIT - REPRISE

44, RUE PAUL BARRUEL

LEC. 60-53

DYNAMIC-SPORT

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

Concessionnaire des marques :

JAWA, BSA, NSU, TERROT, PUCH,
HOREX, LAMBRETTA, "BMW",
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

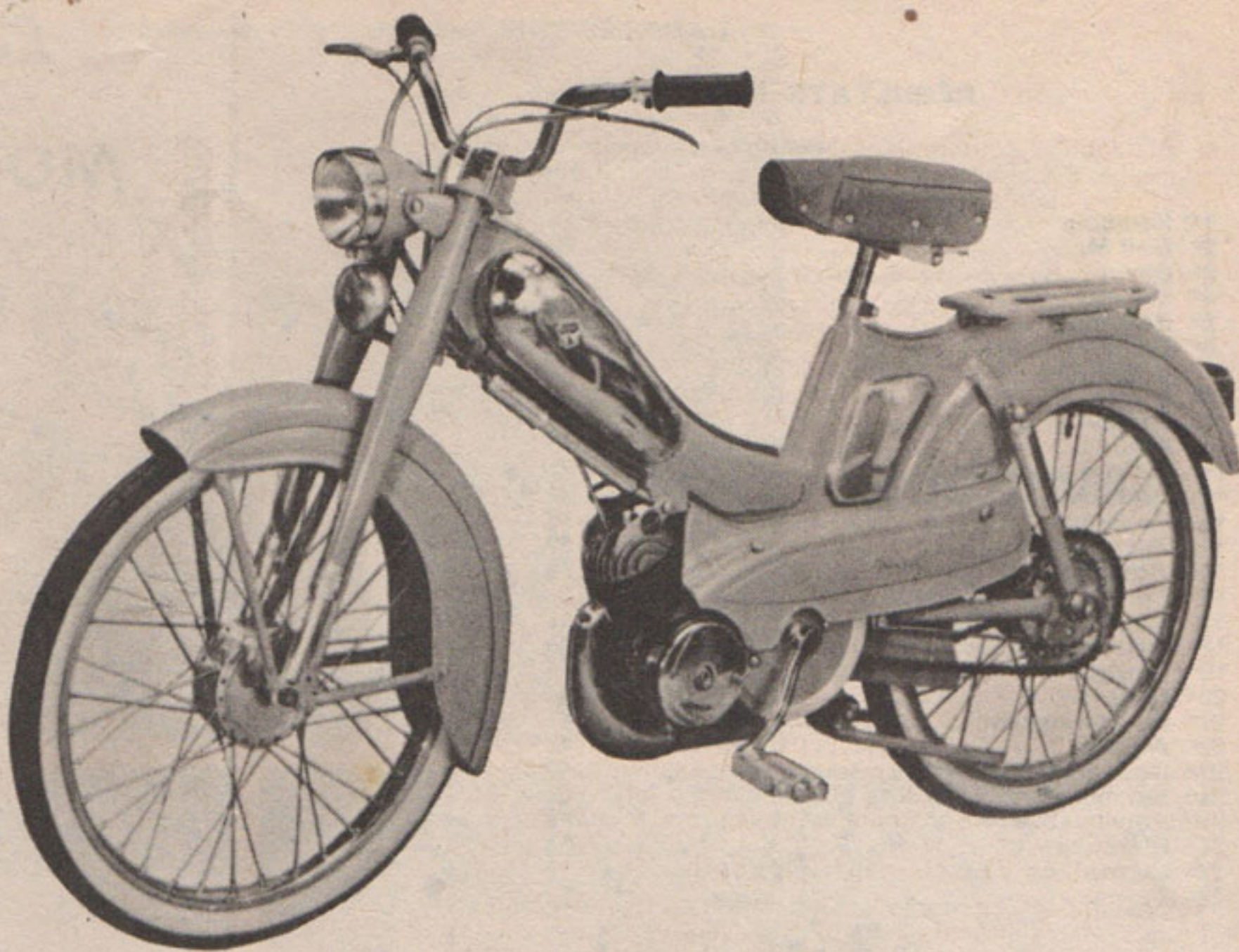
Expéditions en province

RÉPARATIONS - PIÈCES DÉTACHÉES

Achat ferme moto, scooter

Liste occasions contre 3 timbres

Deux nouveaux
modèles
MOTOBÉCANÉ



Ci-dessus : La Mobylette AV 85 : embrayage Dimoby, suspension arrière oscillante.

Ci-dessous : La Mobylette «Mobymatic» AV 88.

Pour la saison 1960, la Société Motobécane présente deux nouveaux modèles de cyclomoteurs qui s'ajoutent à la gamme de la série Mobylette. Bien entendu et ainsi que tous les autres modèles, les machines sont commercialisées soit sous l'écusson Motobécane, soit sous celui de Motoconfort, sans que les caractéristiques soient modifiées.

Les nouveaux modèles reçoivent respectivement les appellations suivantes : Mobylette AV 85 et Mobylette AV 88.

MOBYLETTE AV 85

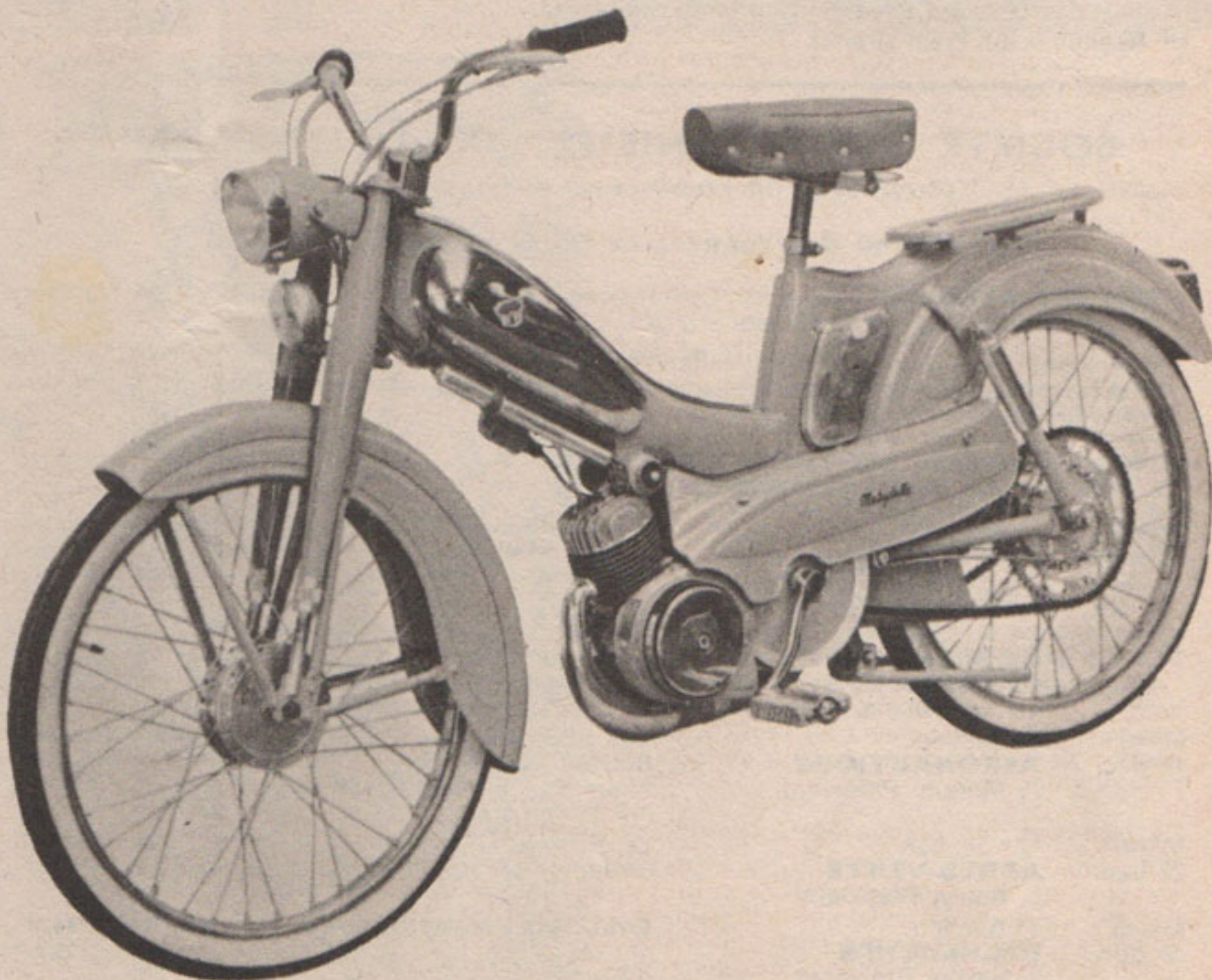
Le modèle AV 85 est réalisé à partir du cadre coque. Il possède le double embrayage automatique Dimoby.

La nouveauté dans ce modèle consiste dans l'adoption d'une fourche arrière oscillante et dans la présence d'enjoliveurs sur la fourche avant.

MOBYMATIC TYPE AV 88.

La Mobymatic type AV 88 diffère du modèle AV 85 par la présence du changement de vitesses automatique « Mobymatic » basé sur le principe d'une transmission par courroie avec poulie extensible commandée par billes sous l'action de la force centrifuge.

Notons que le moteur de l'AV 88 bénéficie d'un cylindre et d'une culasse spécialement étudiés dont les avantages se font sentir particulièrement lorsque le moteur travaille en charge, donc en côte. Ces caractéristiques de constance dans la puissance et le rendement alliées à l'utilisation du changement de vitesses automatique permettent à la Mobymatic de justifier pleinement le slogan désormais bien connu « Toutes les côtes sans pédaler ».



AU début d'octobre, Motobécane avait convié les représentants de la presse, à visiter l'usine Mobylette de Saint-Quentin. Cette usine produit les cadres et de nombreux éléments de la partie cycle alors que les moteurs sont fabriqués à Pantin par la Polymécanique.

L'usine Mobylette de Saint-Quentin.

C'est à la fin de 1951 que, dans le cadre des projets de décentralisation industrielle, Motobécane décida de transférer à Saint-Quentin son groupe de fabrication Mobylette.

L'usine Mobylette de Saint-Quentin, quand elle fut achetée, représentait 9 500 m². Elle a, depuis lors, très exactement triplé de surface, puisqu'elle occupe actuellement 28 500 m². Un millier de personnes en constituent l'effectif. L'évolution s'est faite non seulement dans le sens de l'augmentation des chaînes de montage (cinq chaînes au lieu de deux chaînes initiales), mais aussi par la création d'ateliers où se fabriquent la plupart des pièces de la partie cycle de la Mobylette.

Les différents ateliers :

L'atelier de découpe et d'emboutissage.

Dans l'atelier de découpe et d'emboutissage sont exécutées une grande partie des pièces de tôle qui entrent dans la fabrication de la Mobylette, en particulier les carter et les coques. Cet atelier est en plein essor, en raison des tendances de l'esthétique actuelle qui substitue de plus en plus le cadre tôle au cadre tubulaire classique. Les outillages nécessaires sont conçus et réalisés à l'usine.

L'assemblage des éléments emboutis.

L'assemblage des cadres tubulaires, des coques, réservoirs, coffres à outils, etc., s'effectue dans deux ateliers de soudure. Dans l'un d'eux, on exécute les opérations de soudure à l'arc et de soudure autogène, notamment sur les cadres tubulaires. Dans l'autre atelier, réservé plus spécialement à la soudure électrique, on exécute les opérations de soudure par points de soudure à la molette (pour les cadres-réservoirs), et de brasage par induction (qui s'effectue en atmosphère réductrice sur une machine à souder par haute fréquence).

L'émaillage.

L'atelier d'émaillage est organisé de la manière suivante :

Tout d'abord un tunnel de dégraissage des pièces et de préparation de surface (par phosphatations) puis rinçage et séchage à l'air chaud.

Les pièces sont ensuite accrochées sur un transporteur. Elles traversent ensuite deux cabines électrostatiques dans lesquelles elles reçoivent les couches d'apprêt. Le problème posé par l'installation de ces cabines était à priori assez délicat à résoudre, par suite de la diversité de forme des pièces qui devaient passer devant les pistolets. Ceux-ci sont constitués par des disques portés à un potentiel électrique qui peut atteindre 100.000 volts. La peinture est amenée au pistolet par un tube axial, et par la rotation rapide du disque, la force centrifuge chasse les particules de peinture extrêmement fines qui sont captées par le champ électrique intense qui règne entre la pièce à peindre et le pistolet. D'autre part, ces disques émetteurs sont montés sur des bras qui effectuent un mouvement vertical alternatif. On a ainsi dans toute la cabine un véritable brouillard de peinture qui vient se condenser sur la pièce, ce qui assure une application très homogène.

Après l'application des deux couches d'apprêt, les pièces sont séchées dans un tunnel à panneaux infrarouges radiants. Elles passent ensuite dans une cabine de retouche où, seule opération manuelle, deux pistoleurs effectuent d'avance les retouches sur les zones de pièces qui par leur forme se trouveront protégées du champ électrique.

Les pièces passent ensuite dans la cabine électrostatique de finition, puis dans le tunnel de séchage par rayons infrarouges.

Les tunnels de séchage, du type à plaques radiantes chauffées par des brûleurs à mazout, comportent un dispositif de régulation qui maintient la température des plaques à la valeur fixée. On fixe cette valeur, donc la longueur d'onde d'émission, en fonction de la nature des pièces à sécher.

L'ensemble de l'installation de peinture est installé dans un local maintenu hors poussière par une légère surpression.

Le montage des Mobylettes.

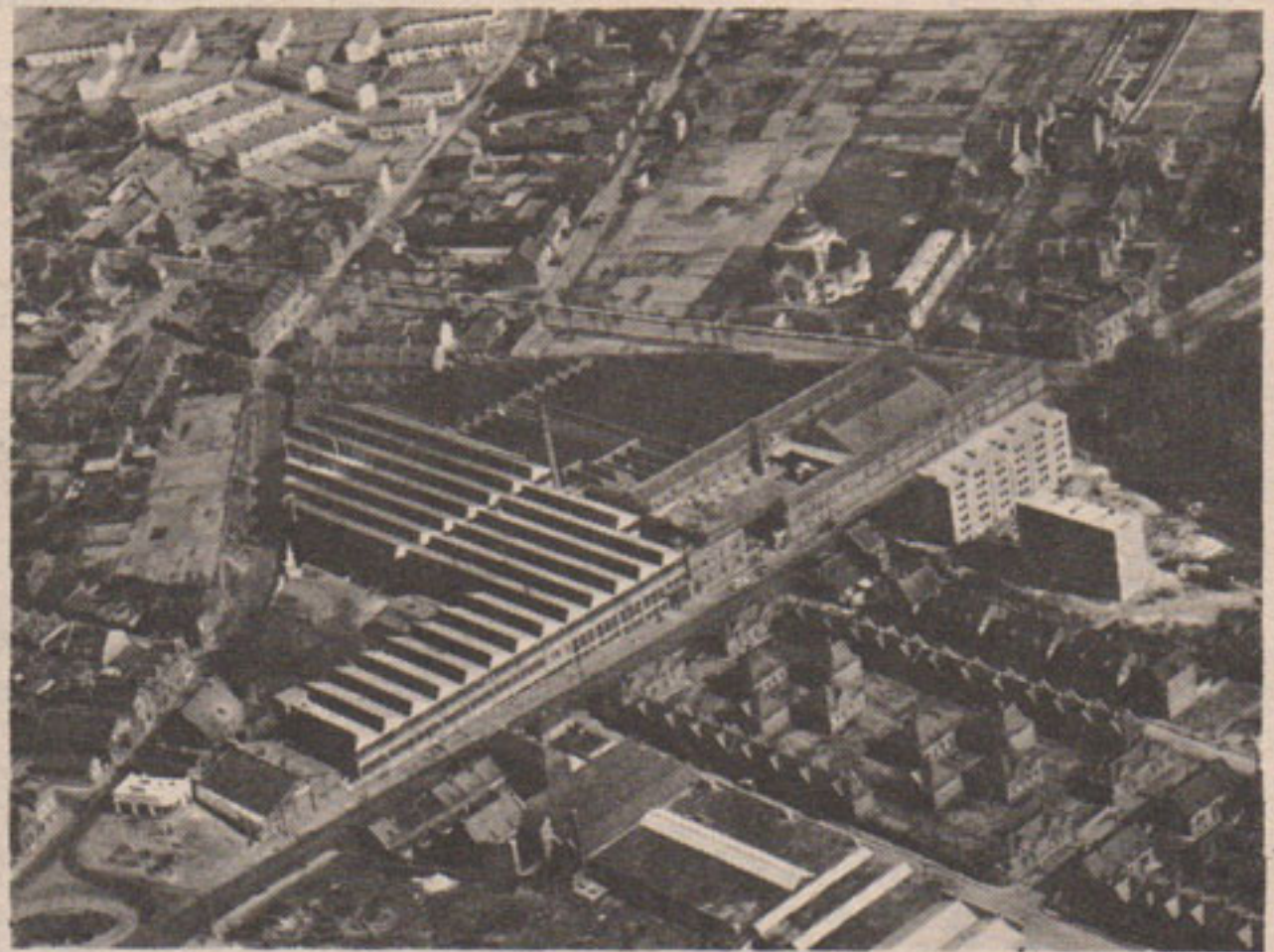
L'atelier de montage est divisé en deux parties. Dans l'une, on monte les divers sous-ensembles (roues, garde-boue, fourches etc.). L'autre partie de l'atelier est constituée par le hall de montage avec cinq chaînes en parallèle, spécialisées chacune dans des modèles déterminés.

Le contrôle à la sortie de la chaîne de montage.

Il existe enfin les postes de contrôle final sur home-trainers, où l'on vérifie l'éclairage, le fonctionnement de l'embrayage automatique Dimoby et du changement de vitesses Mobyatic. On contrôle également trois points de la courbe de puissance correspondant à des côtes de 3, 6 et 9 %.

Le transfert des pièces entre les différents ateliers.

Au point de vue circulation des pièces à l'intérieur de l'usine, il a été créé un important réseau de convoyeurs. C'est ainsi que l'atelier de soudure est relié mécaniquement à l'émaillage. Les pièces émaillées sont transportées par convoyeur au magasin de stockage émail et à l'atelier de montage des sous-ensembles. Les sous-ensembles ainsi préparés sont amenés par convoyeurs aux points de la chaîne finale où doit se faire le montage. Il en est de même pour les moteurs et pour les roues. Enfin, un transporteur de 200 m emmène les machines sorties d'essai jusqu'au hall d'expédition.



Vue générale de l'usine Mobylette à Saint-Quentin.



L'atelier d'émaillage.



Le montage sur chaînes mécanisées.

ON DEMANDE MÉCANICIEN MOTO-CISTE COMPÉTENT. HAUT SALAIRE

Lisez les journaux corporatifs : ces annonces foisonnent. Mais

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

SUIVEZ NOS COURS SUR LES MOTOCYCLES

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

SPÉCIALISTE RECHERCHÉ et surtout **BIEN PAYÉ**
Préparation C.A.P. Mécanicien

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

ECRIVEZ :

COURS TECHNIQUES AUTOS

Pour la France : **SAINT-QUENTIN (AISNE)**

Pour la Belgique : **117, avenue Henri-Jaspar - BRUXELLES**

Vends **500 B.S.A.** Gold Star version tourisme, Mle 55, 30 000 km, très bon état. 180 000 F. René **ANDRE**, 6, rue V.-Hugo, Tours (Indre-et-Loire).

Vends moto course **FOLLIS** d'usine 175 cm³. Prix intéressant. S'adresser **GAIDA Jacques**, 25, rue Georges Bousinescq, Reims (Marne).

Crédit Moto occasion. Voir **LLOYD FRANÇAIS**, 14, rue Séguier, Paris (6^e). Tél. DANton 52-81.

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.

A VENDRE ou **A ÉCHANGER** contre moto ou scooter plus différence : 203 décapotable ou Panhard Junior, les deux en excellent état garanti. Visibles toute la semaine et le dimanche sur rendez-vous **MACHUREY**, 19, rue Noidans, Vesoul (H.-S.).

Vends moto **F.N.** 4 cyl. 750 ancien modèle avec side parf. état. Petit prix. **RENAUDIN**, avenue du Four, La Baule-les-Pins (Loire-Atlantique).

Ach. Cptant **LAMBRETTA**, **VESPA**, **RUMI** moto **B.S.A.** **JAWA**, **PUCH**, **B.M.W.**, etc., ou éch. c.voiture nve ou occasion toutes marques. **GUT** 02-98.

Cherche **MORINI SETTE BELLO**. **Pierre MENC**, 12, rue Berlioz, Marseille (6^e) (Bouches-du-Rhône).

V. MESSERSCHMITT 1 ch, 200 cm³, novembre 1958, scooter à cabine chauffée sans vignette, dem. elect. impec. 8 000 km Px 2 500 NF. 2 pl. 1 enf. **CORNELY**. Tél. 967-29-40 et heures ouvrables **FLA.** 33-89.

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

Moteur 125 **JUNGI A.C.T.** Magnéto au plus offrant. **HATCHADOURIAN**, 7, quai Pierre-Scize, Lyon (Rhône).

Horex résident 350 **B.S.A.**, **ARIEL**, **GOLDEN**, **MOTOCONFORT**, tous modèles et 100 occasions de 10 000 à 200 000 F. **B.M.W.**, **ZUNDAPP**, **N.S.U.**, etc., scooters : **M.V.** 125, **VESPA**, moteur course, **M.V. AUGUSTA** et **sidecars** divers. **BIANCO**, 92, av. Victor-Cresson, Issy (Seine). **MIC** 22-39.

Scooter **RUMI**, 0 km, tout équipé, soldé prix intéress. 175 cm³ MB pour Trial à remonter bas prix à profiter avantage sur pièces détachées et access. **MOTO HALL CHATILLONNAIS**. ALE 69-14, 8, route Stratégique Châtillon-sous-Bagneux.

A. DUBOIS LEVALLOIS-MOTOS

Agent officiel

B.M.W. - B.S.A.

occasions vendues avec garantie totale

B.S.A., **ARIEL**, **B.M.W.**, **NORTON**, **SUNBEAM**.

Achats, échange, reprises aux meilleures conditions. 58, rue A.-Briand, Levallois-Perret. Téléphone **PER** 19-73.



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

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

Jean MURIT

4 fois champion de France
10 fois recordman du Monde

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

ALCYON neuves, **A.M.C. ZURCHER** 125 et 250. Remise 40 % Garantie 6 mois. Le solde en 15 mois. 17 rue Pajol, Paris. **BOT** 05-95.

Vends 125 **PEUGEOT** 55 **TLC**, tr. bon état, 50 000 F. **HOUBEUX**, 19, rue Mauconseil, Fontenay-sous-Bois (Seine).

Vends moto **NEW MAP**, type **FSK** 179, moteur **SACHS** 175, susp. **AV** tél., **AR** oscil. **Girling**, moyeux à broches, frein centr. selle biplace, carénée, excel. état, noire, 18 000 km, 110 000 F. **J. MENARD** « La Joliverie », St-Sébastien-sur-Loire (Loire-Atlantique).

BUFFLIER pour moto de 125 à 250 cm³ Etat neuf, avec roue suspendue, pare-brise, capote. **HERRENGT**, 83, rue Gambetta, **THUMESNIL** (Nord).

MATCHLESS

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

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

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 Comédiens, Bruxelles C.C.P. 3-86 - 1 an ... Fr. 100
Suisse : **M. LANG**, 145, Gundeldingerstrasse, Bâle C.C.P. V. 10.442 - 1 an .. Fr. 10
Tous autres pays : C.C.P. Paris 2.834.83, Fr. 950
Changement d'adresse..... Fr. 60

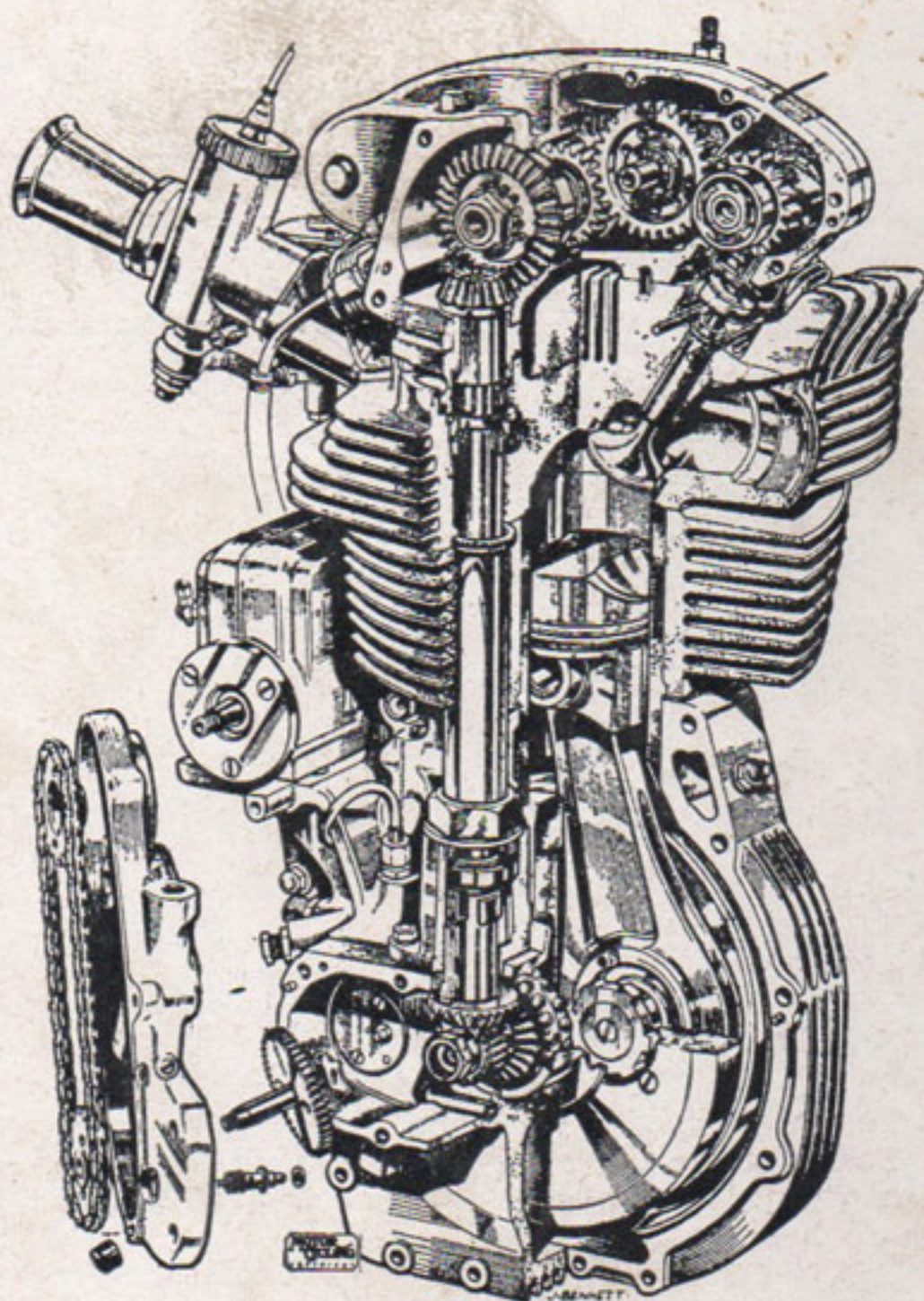
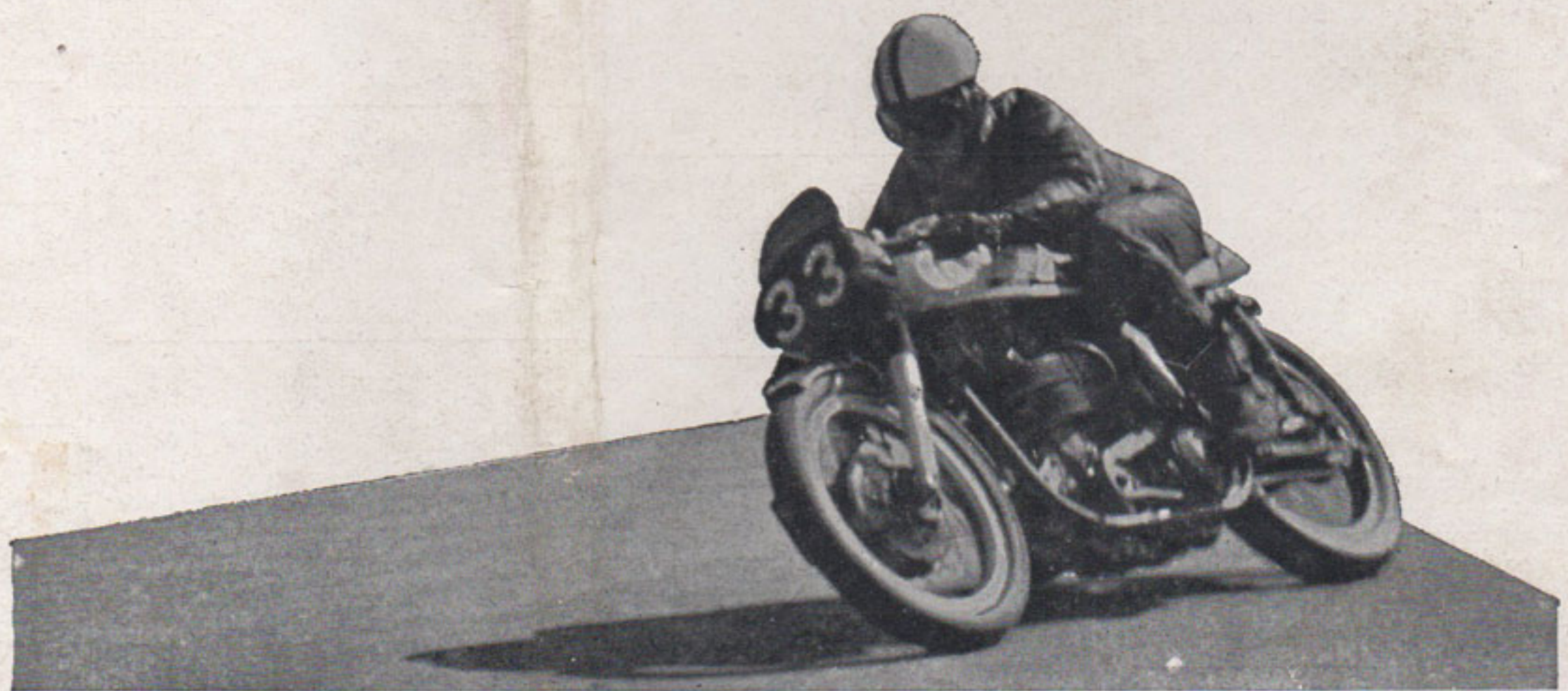
L'abonnement partira du numéro

L'abonnement donne droit à une insertion de 6 lignes de petites annonces, à utiliser pendant la durée de l'abonnement. « Au cas où, par décision ministérielle ou syndicale, le prix du présent abonnement subirait une modification, sa durée s'en trouverait modifiée proportionnellement. » (Décision syndicale du 19 novembre 1945.)



TOURISME...

SPORT...



Technique ...

MOTOCYCLES
et Scooters

LA PLUS IMPORTANTE REVUE MENSUELLE DU 2 ROUES