

N° 216 - JANVIER 1960 - MENSUEL - 14^e ANNÉE

MOTOCYCLES et Scooters

DIR. : MAX ENDERS

ADM. : M. LEGRAS

* **Tout ce que je sais
sur le TRIAL**

* **10 ANS de
Championnats
du MONDE**



NF 0,70

(70 FR)

SUISSE
1 FR

BELGIQUE
10 FR

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

Numéros à 0,50 NF.

- 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 0,60 NF.

- 192 Isetta « Velam ».
- 193 Goggomobil « Isard » T. 300.
- 194 350 Peugeot 356 TB;
600 Ratier à Montlhéry;
Cyclomoteur Peugeot BB 1 GL;
Essai Routier 175 Maïco SS.
- 195 175 Maïco SS.
- 197 600 Matchless G 11.
- 198 175 Mochet CMS.
- 199 175 Morini Settebello.
- 200 175 Terrot Rallye.
- 202 Goggomobil « Coupé » T 400.
- 203 175 Ydral « Spécial-Agache ».
- 204 Messerschmitt K R 200.
- 205 500 Royal-Enfield « Minor » carénée.
- 206 125 Terrot « Ténor ».
- 207 125 Cimatti « Turismo ».
- 208 250 B.S.A. « Star ».
- 209 250 Norton « Jubilee ».
- 210 250 Royal-Enfield « Crusader Sport ».
- 212 Moped Puch M.S. 50 et V.S. 50.
Peripoli « Giuletta G.S.S. ».
- 213 175 Motobécane Z 23 C
- 214 500 B.M.W. R.50 Sport.
- 215 Peugeot BB 2 L
N.S.U. « Prinz 30 ».

Numéros Salon à 2 NF.

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

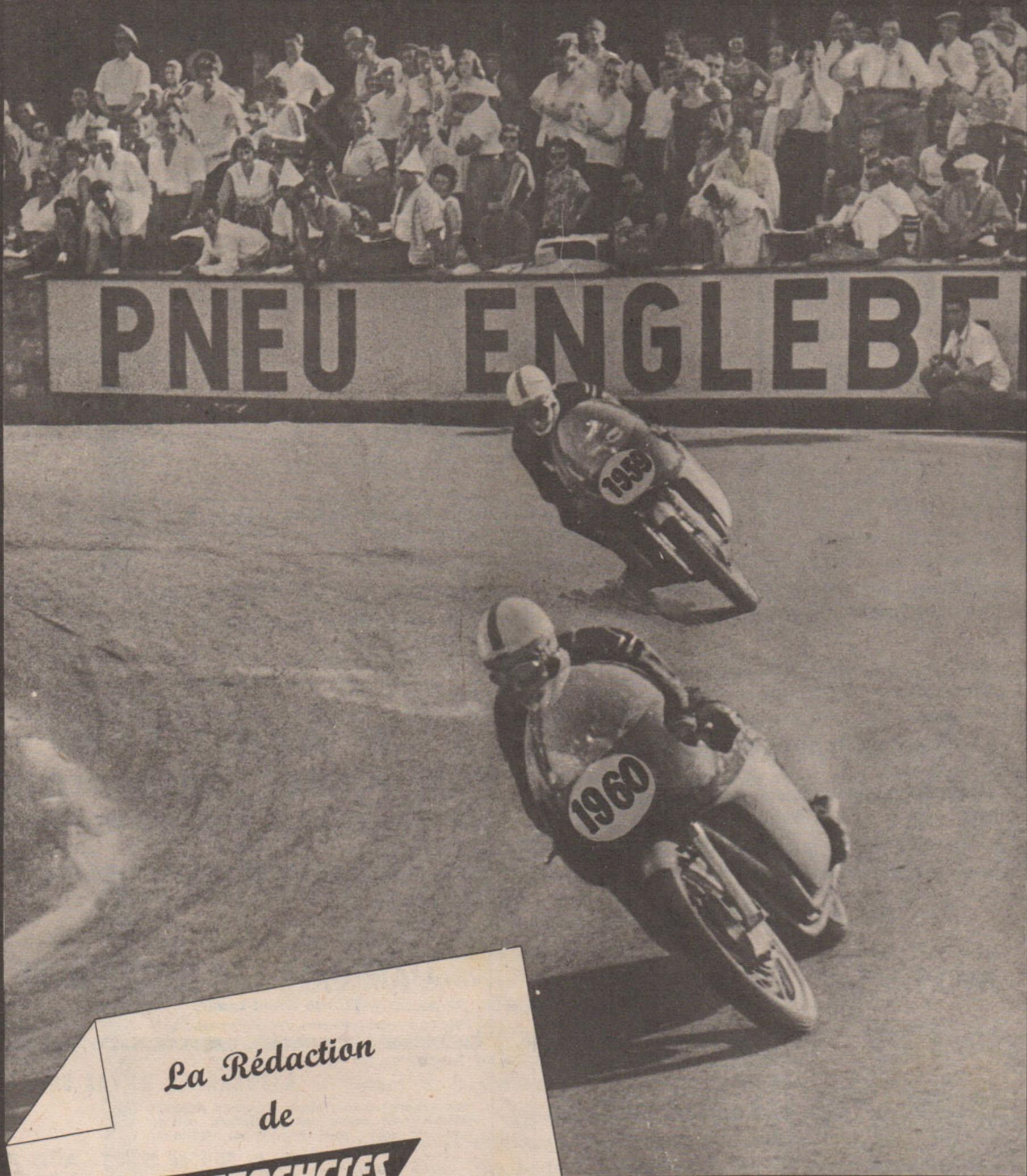
ENVOI CONTRE LA SOMME INDIQUÉE PAR NUMÉRO DEMANDÉ

En écrivant à nos annonceurs

recommandez-vous de

MOTOCYCLES - SCOOTERS

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



La Rédaction
de

MOTOCYCLES
et Scooters

VOUS PRÉSENTE
SES MEILLEURS VŒUX

UN CHAUFFE-AIR " 1960 "

EN PLASTIQUE TRANSPARENT, SOUPLE, INCASSABLE, LÉGER, LAVABLE.

PROTÈGE MERVEILLEUSEMENT CONTRE



LE VENT : Il " coupe " le vent trois fois mieux qu'un simple pare-brise.

LE FROID : Il crée un **supplément thermique** de + 9° à + 16° pour toute la tête et pour la respiration.

LA PLUIE : C'est vraiment le **pare-pluie idéal** pour cyclomotoristes.

ET LES RHUMES : Jamais de rhume ni de bronchite quelle que soit la température extérieure.

Type C à fabriquer soi-même - Type K à radiateur

RÉCLAMEZ-LE AU

CENTRE DES DISPOSITIFS PORTATIFS DE CHAUFFAGE DE LA TÊTE ET DE L'AIR RESPIRÉ
Bureau 47 Cy 1, 12, rue Chabanais - Paris-2^e, ou chez votre marchand de cyclomoteurs.

(Documentation illustrée gratuite sur demande.)

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

Les bonnes adresses de
MOTOCYCLES et Scooters

Robert ADNET

Agent et Spécialiste

**TERROT - ARIEL - TRIUMPH
TOUS SIDE-CARS**

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

MOTOBÉCANE

VANVES - SERVICE

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

MURIT Jean

AGENCE OFFICIELLE BMW

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

44, RUE PAUL BARRUEL
LEC. 60-53

LEVALLOIS - MOTOS

AGENCE OFFICIELLE

B.M.W. - B.S.A. - MOTOBÉCANE-TERROT

Grand choix de motos d'occasion,
garantie totale

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

- 1^{er} AVRIL 1959 -

**ASSURANCE OBLIGATOIRE
DES VÉHICULES 2 ROUES MOTORISÉS**

★
ASSURANCES TEMPORAIRES
6 MOIS - 3 MOIS - 1 MOIS

★
Pour bénéficier des meilleures conditions adhérez à :

L'AMICALE DES DEUX ROUES

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

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

ASSURANCES MOTOS SCOOTERS

Vous avez droit au tarif réduit d'assurance obligatoire
garantie tous usages, tous conducteurs, passager
assuré, et recours pour récupérer vos réparations.

CABINET ADAM

ASSUREUR AGRÉÉ

181, RUE LA FAYETTE - PARIS-10^e

AGENCE OFFICIELLE :

28-30, rue de
Picpus

Tél. NAT 11-75



PARIS
XII^e

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

MOTOCYCLES

1960

REVUE MENSUELLE

Administrateur : M. LEGRAS

Directeur : Max ENDERS

Rédaction — Administration
Publicité

14, rue Brunel, 14 - PARIS

★

Rédacteur en Chef

J.-C. BARGETZI

G.-E. BERNARD

Bilan 1959...! Une année exceptionnellement ensoleillée n'a pu, cependant, faire rééclore vélomoteurs, scooters et motos. C'est à croire que nos jeunes appréhendent le grand air et dédaignent le charme des horizons largement ouverts; ils se suffisent du pittoresque relatif d'un ruban de route limité par leur étroit pare-brise.

Si le cyclomoteur, lui, conserve et multiplie ses adeptes, il ne prétend guère au grand tourisme et moins encore au sport, c'est un engin de travail plus que d'évasion.

Le sport? par lui-même il fut actif mais grâce seulement à la persévérance des organisateurs, à la foi des coureurs et malgré la carence des spectateurs. Que faut-il faire pour attirer le grand public? Les voix de la grande presse et de la radio peuvent quand elles le veulent drainer la foule vers un beau spectacle, or nos courses sont spectacles qui valent d'être vus; comment gagner à notre cause cette presse, écrite ou parlée? Et d'où provient cette désaffection?

Certes toutes les contraintes, tous les dénigrement qui nous ont accablés y sont pour beaucoup; que faire pour assouplir les unes et museler les autres? autant de questions!

Il est de fait que périodiquement, le motocyclisme subit une crise aiguë puis un jour, comme le phénix, renaît momentanément de ses cendres, ce qui rend hasardeux tout pronostic.

Il y aura, cependant, sur le plan technique, de nouveaux progrès et même, prévisible, une révélation dont nous parlons plus loin. Sur le plan commercial, on ne peut rien avancer. Contentons-nous donc d'espoir et formulons, amis lecteurs, pour vous et les vôtres, nos vœux les plus sincères de santé et de bien-être.

Enders Max.

Au terme d'une année de Marché Commun

LES CYCLOMOTEURS D'IMPORTATION

La crise sévissant dans tous les pays européens sur le deux-roues en général a eu pour conséquence la disparition d'un certain nombre de grandes marques de motocycles, d'une part, et la réduction importante des chiffres de production chez les constructeurs restant, d'autre part.

En France, de très vieilles maisons ont été éliminées, d'autres sont en passe de l'être, et la plupart des survivants concentrent leur effort sur le « moins de 50 cm³ » qui demeure le deux-roues motorisé le moins atteint.

Ce sont les petits constructeurs de cyclomoteurs qui ont le plus souffert de la mévente des deux dernières années. Ils disparaissent les uns après les autres. Les possibles clients de ces « couturiers du cyclomoteur » — comme on se plaisait à les appeler — se sont évidemment troués vers les grandes marques et c'est la raison pour laquelle aujourd'hui le nombre des fabricants de cycles à moteurs est limité à quelques puissantes usines renommées.

La grande série permet logiquement de réduire le prix de revient et, en conséquence, le prix de vente au client. Mais elle oblige à concentrer la production sur un ou quelques modèles seulement. L'amateur désirent un engin « pas comme les autres », ayant une personnalité, est maintenant difficilement satisfait. Les jeunes qui, en général, aspirent à piloter un cyclo offrant des possibilités de performances supérieures à la moyenne, ne trouvent pas aisément ce qui leur plairait. Peugeot l'a fort bien compris et a créé pour cette clientèle, sans cesse en augmentation, des modèles sport très seyants.

Cependant, malgré les droits de douane exorbitants, malgré les difficultés d'importation, les cyclomoteurs étrangers obtiennent chez nous un certain succès. On pourrait se demander pourquoi, en apparence, les gammes présentées

par nos grands constructeurs offrent en effet de quoi contenter tout le monde, ou presque. Possible, mais nous avons, dans le domaine automobile, des 2 cv et des 4 cv pour le tout-venant, nous avons des 403 et des D.S. pour les amateurs de tourisme confortable à moyennes élevées et pourtant il se vend aussi des Fiat 500, des Volkswagen, etc. à la clientèle « tranquille » et des 300 S.L., des Porsche et des Alfa-Romeo à ceux qui aiment quelque chose de différent.

Pour quelle raison n'en serait-il pas de même en ce qui concerne le cyclomoteur ? L'ouvrier, l'employé et l'artisan qui utilisent les petits cubes pour leurs transports trouvent chez Vélosolx, Motobécane, Peugeot et autres de quoi satisfaire leurs désirs de motorisation. Mais il y a ceux qui ne veulent absolument pas se contenter du véhicule de monsieur Tout-le-monde. Ceux-là sont vivement intéressés par les modèles fabriqués outre-Rhin ou au-delà des Alpes. C'est donc une clientèle en puissance que certains importateurs, possédant une claire vision des choses, se sont arrangés à servir. Et tous se félicitent de l'avoir fait.

En effet, pendant les seuls dix premiers mois de l'année 1959, les importations de cyclomoteurs en provenance d'Italie ont atteint 1 202 unités (pour 204 motocyclettes seulement). D'Allemagne durant la même période nous sont parvenus 838 cyclomoteurs et 357 motocyclettes. Aux chiffres de cyclomoteurs ci-dessus indiqués, il convient d'ajouter 400 unités en provenance d'Autriche et 55 du Bénélux, soit un total de quasi 2 500 cyclomoteurs étrangers importés entre le 1^{er} janvier et le 31 octobre de l'année en cours. Deux cent cinquante unités par mois ! Voilà qui ne met nullement en péril l'industrie française (un million de cyclomoteurs par an environ), mais représente malgré tout un volume d'affaires non négligeable.

UTILITAIRES

En provenance d'Italie : le Peripoli Turismo 2 temps, 3 vitesses, moteur F. Morini, développant 1,8 cv cadre en tôle, fourche télescopique, suspension arrière oscillante vendu au prix de 950 NF.

Le Demm 2 temps, 3 vitesses, moteur 49 cm³, développant 1,5 cv à 4 500 t/m, cadre en tôle, fourche télescopique, suspension arrière oscillante, vendu au prix de 1 050 NF.

D'origine autrichienne : Le Puch MS. 2 vitesses, moteur 2 temps, 49 cm³ avec refroidissement forcé par turbine, cadre monocoque, fourche télescopique, suspension arrière oscillante. Prix 980 NF.

Il existe une seconde version de ce Puch MS dénommée 50 L au prix de 1 120 NF.

Importés d'Allemagne : le cyclomoteur Zündapp Combinette type 428 à 2 vitesses. Moteur 2 temps donnant une puissance de 2,6 cv à 6 000 t/m. Cadre en tôle particulièrement robuste. Suspensions oscillantes à l'avant et à l'arrière. Prix 1 215 NF.

Les Quickly N.S.U. types N et S avec moteurs 2 temps, 3 vitesses. Cadres poutre et fourches à roue poussée. L'un à 849,50 NF et le second à 899 NF.

Le Victoria IV N avec moteur 2 temps et boîte à 3 vitesses. Suspension arrière, au prix de 1 155,60 NF.



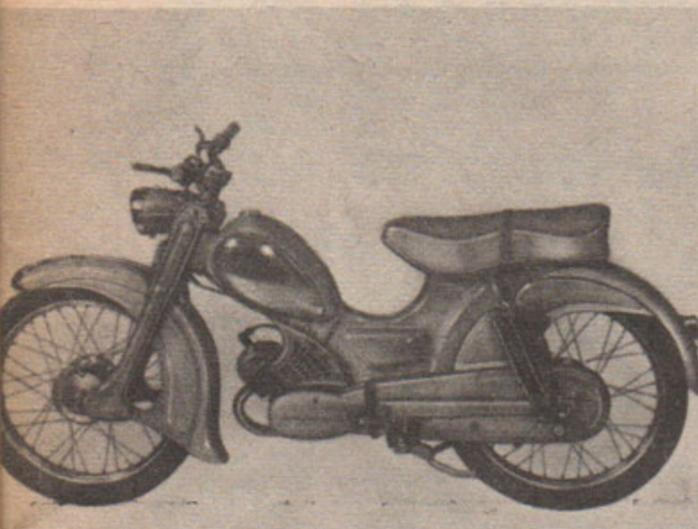
Les constructeurs italiens sont gâtés. En effet, ils bénéficient bien souvent d'éléments fabriqués en grande série et que l'on trouve dans le circuit commercial. Ils n'ont plus qu'à les assembler.

Voici un modèle des plus utilitaires pour l'Italie : le Peripoli G.T.D. Il est cependant équipé d'un moteur dont le carter renferme une boîte de vitesses à trois rapports.

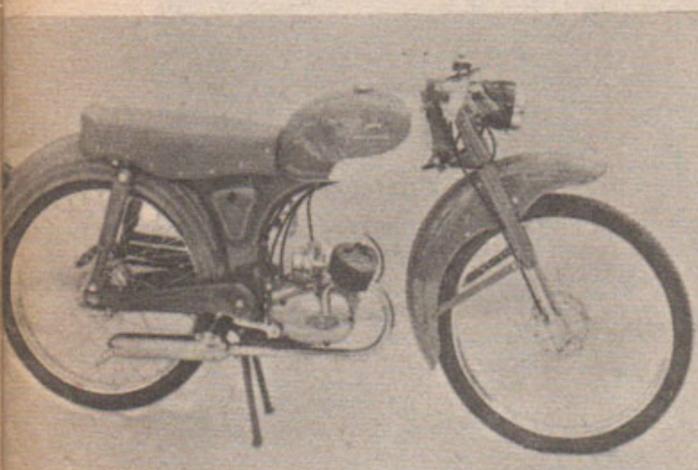


Issu d'une conception à peu près semblable le Bianchi Falco type tourisme est également équipé d'un moteur 49 cm³ 2 temps 3 vitesses. Pour la fixation du moteur notons qu'il est maintenu sur le cadre par les bossages du carter.

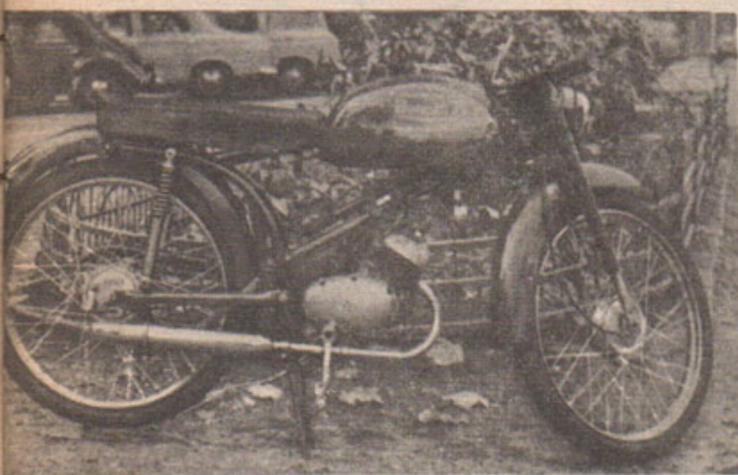
TOURISME



La Super-Combinette Zündapp répond aux désirs actuels de la clientèle qui dans de nombreux pays, voit dans le cyclomoteur une machine parfaitement adaptée aux sorties en duo. Ceci explique le montage de deux paires d'amortisseurs. Deux d'entre eux sont utilisés en solo. Les deux autres n'entrent en action qu'à partir d'une charge déterminée par le tarage des ressorts.



A partir d'éléments de base à peu près semblables Demm réalise plusieurs versions dont celle-ci qui reçoit un moteur 2 temps 49 cm³. Notons en outre le moteur totalement en porte-à-faux, mais dont la fixation est renforcée par une « semelle » placée sous le carter.



Triangulation classique sur le Benelli. La selle dans le prolongement du réservoir prend appui sur un tube qui relie le haut du raccord de direction aux montants fixés de la partie arrière. Le Benelli donne une impression de légèreté.

En provenance d'Italie : le Peripoli G 2 et le Peripoli GSS à moteurs 2 temps, 3 vitesses, développant 2,2 cv, cadres à double berceau, fourches télescopiques et suspensions AR oscillantes. Le premier est vendu 1 050 NF et le second 1 200 NF.

Le Demm à moteur 4 temps, 3 vitesses. Puissance aux environs de 2 cv. Cadre en tôle emboutie, fourche télescopique, suspension arrière oscillante. Prix 1 300 NF.

L'itom Sport, 2 temps, 3 vitesses, d'une puissance de 2 cv à 5 200 t/m. Cadre monopoutre, fourche télescopique, suspension arrière oscillante. Vendu au prix de 1 257 NF.

Production autrichienne : deux Puch, le V.S. 50, à 2 vitesses et le V.S. 50 D, à 3 vitesses. Toujours le même moteur à refroidissement par air forcé. Cadre similaire au M.S. Prix 1 225 et 1 289 NF respectivement.

Importés d'Allemagne : la Super Combinette Zündapp type 429, moteur 2 temps, à 3 vitesses. Un vrai cyclomoteur biplace avec fourche à roue poussée et suspension arrière oscillante équipée de quatre amortisseurs hydrauliques. Prix : 1 395 NF.

Le Quickly N.S.U. type S, avec moteur 2 temps, 3 vitesses. Partie cycle identique à celle des modèles à 2 vitesses. Prix 993,50 NF.

Les DKW Hummel et Super Hummel, le second étant lui aussi un « petit cube » biplace. Moteur 2 temps, à 3 vitesses développant 1,8 cv. Le Hummel à 1 246 NF et le Super Hummel à 1 399 NF.

Les Victoria Luxus, Super Luxus et Preciosa. Ce dernier type pourvu d'un volumineux tablier de protection. Moteurs 2 temps, 2 ou 3 vitesses. Fourches Earles, suspensions arrière oscillantes. Prix 1 249, 1 379,30 et 1 368 NF respectivement.

SPORT

Cyclomoteurs sport italiens : le Peripoli Competizione, version améliorée du GSS avec moteur très puissant. Prix : 1 450 NF.

Le Demm 2 temps, 3 vitesses développant 3,7 cv, selle double, fourche télescopique, suspension arrière oscillante. Prix : 1 100 NF.

Le Demm 4 temps, 3 vitesses pouvant développer jusqu'à 4,7 cv (carburant alcool). Partie cycle particulièrement soignée. Prix : 1 350 NF.

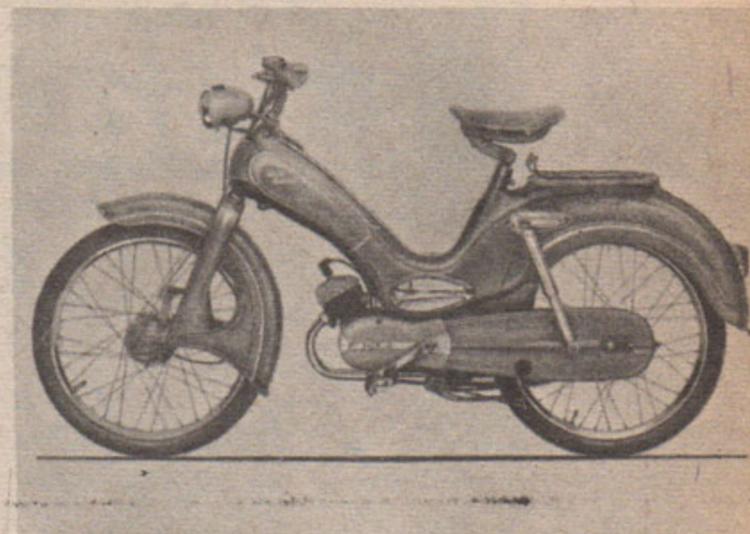
L'itom Astor Competizione moteur 2 temps donnant 3,2 cv à 8 500 t/m et pouvant atteindre 4,2 cv à des régimes supérieurs. Prix : 1 650 NF.

Le Bénelli Sport, moteur 2 temps, donnant 3,3 cv à 7 500 t/m. Cadre tubulaire, fourche télescopique, suspension arrière oscillante. Prix : 1 360 NF.

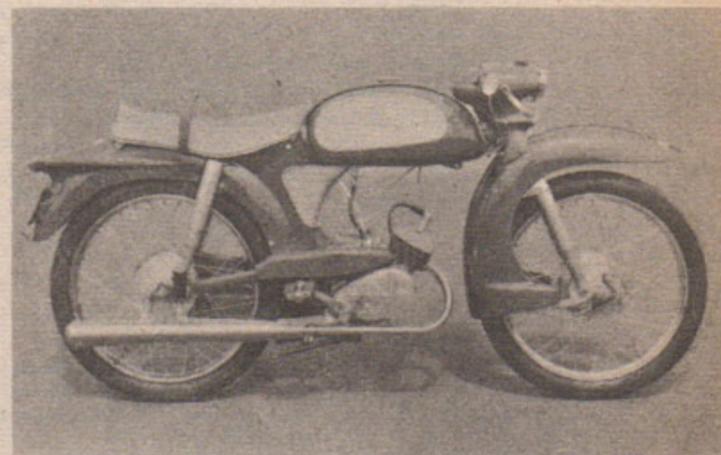
Le Garelli 50 Sp., moteur 2 temps, 3 vitesses, donnant 2,6 cv. Cadre tube, fourche télescopique, suspension arrière oscillante. Prix : 1 260 NF.

Importés d'Autriche : deux Puch, le V.S. 50 SD et le DS 50, tous deux à 3 vitesses. Prix : 1 443 et 1 540 NF respectivement.

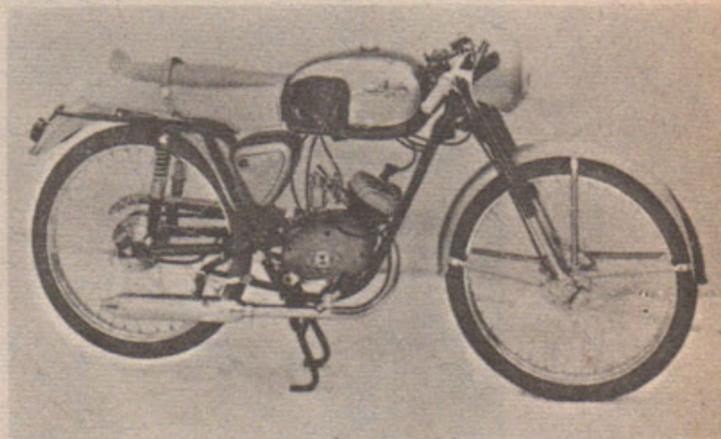
En provenance d'Allemagne : le Quickly N.S.U. type Cavallino, inspiré des cyclomoteurs sport italiens. D'une puissance accrue. Prix : 1 297 NF.



Exemplaire typique de la construction allemande, le D.K.W. Hummel se signale par son allure « compacte ». De même que sur la plupart des machines d'outre-Rhin, le carter de chaîne secondaire est totalement fermé, et pour la partie cycle « l'embouti » trouve son emploi là où dans d'autres pays on conserve le tube.



Dernier cri dans le genre sport le N.S.U.T.T. marque une culture certaine des lignes fuyantes. Remarquons l'angle de débattement de la suspension arrière et la double articulation de la fourche avant : biellettes et amortisseurs.



Avec une partie cycle savamment étudiée le Peripoli G.S.S. dérive directement de la moto légère très populaire en Italie : cadre double berceau, repose-pieds arrière permettant la position effacée, garde-boue avant compétition (d'un type popularisé en course par Benelli), etc.

Trial de Saint-Cucufa

Succédant à Compiègne, le huitième Trial international de Saint-Cucufa, organisé par l'Amicale Motocycliste de Saint-Cloud, opposa les trialistes français aux Anglais, Belges et Suédois.

Sur les vingt zones tracées par Charrier, le Britannique Peplow au guidon d'une Triumph 200 cm³ se révéla le meilleur. Comme on s'y attendait, ses plus dangereux rivaux furent ses compatriotes qui prennent les cinq premières places. Les meilleurs Belges de la journée, Piron et Michel Decorte, font sixième et septième devant le Suédois Lundgren. Après ce trial et si l'on se réfère aux résultats, les Scandinaves seraient à placer à hauteur des Belges sur l'échelle de la valeur des différentes nations.

Alors que nous comptons sur nos champions Bohec et Delauné, sur Baj aussi pour défendre les couleurs françaises, ce sont deux provinciaux, Peugeot et François, qui obtiennent les meilleurs classements (12^e et 18^e). C'est peut-être là le signe avant-coureur des premiers effets du ralliement de la province au trial qui s'est manifesté — trop timidement — l'an passé.

Avec Vanderstokken, la victoire revint à la Belgique dans la catégorie junior, le premier Français, Lepage (2^e), n'étant distancé que par 16 points.

Une nombreuse assistance concrétisa le succès et la réussite de cette excellente épreuve internationale à qui on ne reprochera que sa date qui fait opposer à des étrangers nos trialistes en début de saison alors qu'ils ne sont pas encore dérouillés.

Henri BIEL.

Très décontracté, sans heurt, Peplow (Triumph 200), vainqueur de l'épreuve, se hisse sur la crête et déjà son regard se porte sur la difficulté qui va suivre.



RÉSULTATS DE SAINT-CUCUFA JUNIORS

Places	Pilotes	Nationalité	Nombre de points		Places	Pilotes	Nationalité	Nombre de points	
1 ^{re}	Vanderstokken.....	B.	39		21 ^e	François	F.	107	1
2 ^e	Lepage	F.	55	20	22 ^e	Patuelli	F.F.	108	1
3 ^e	Coutard	F.	55	18	23 ^e	Quaremme	B.F.	108	—
4 ^e	Germay	B.	56	—	24 ^e	Zandbergen	F.F.	109	1
4 ^e	Brel	B.	56	—	25 ^e	Coqueret	F.F.	110	1
6 ^e	Forest	F.	68	16	25 ^e	Sinclivier	F.F.	110	1
7 ^e	Beaumarié	F.	73	14	27 ^e	Retif	F.F.	112	1
8 ^e	Bevin	F.	73	12	28 ^e	Mlle Metivet	F.F.	113	1
9 ^e	Prigent	F.	78	10	29 ^e	Watbled	F.F.	118	1
10 ^e	Nowak	F.	83	8	30 ^e	Thibault	F.F.	119	1
11 ^e	Wilvert	F.	86	6	31 ^e	Dhiry	F.F.	120	1
12 ^e	Metier	F.	88	4	32 ^e	Fourgeaud	F.F.	121	1
13 ^e	Betremieux	F.	89	2	33 ^e	Rambour	F.F.	128	1
14 ^e	B. Krajka	F.	89	1	34 ^e	Rogeron	F.F.	128	1
15 ^e	Mattieux	F.	90	1	35 ^e	Cooremans	F.F.	129	1
16 ^e	Bouttemy	F.	90	1	35 ^e	Atherton	F.F.	129	1
17 ^e	de Thomasson	F.	93	1	37 ^e	Despalins	F.F.	130	1
18 ^e	Goll	F.	95	1	38 ^e	Obert	F.F.	138	1
19 ^e	Lefèvre	F.	99	1	39 ^e	Gallet	F.F.	140	1
20 ^e	Bignolas	F.	102	1	40 ^e	Christophe	F.	149	1
					41 ^e	Chatillon	F.	157	1



Pour la première fois, des trialistes suédois étaient au départ d'une épreuve française. Ici, Akerstöm (B.S.A. 350) négocie parfaitement ce difficile passage.



Charpentier prend un bon départ dans cette zone. Avec sa James 250 cm³, il est crédité de 160 points, mais marque 6 points pour le championnat.

RÉSULTATS DE SAINT-CUCUFA EXPERTS

Places	Pilotes	Nationalité	Machines	Nombre de points		Places	Pilotes	Nationalité	Machines	Nombre de points		
1 ^{re}	Peplow	G.-B.	Triumph 200	14	20	19 ^e	Bohec	F.	B.S.A. 350	98	16	
2 ^e	Martin	G.-B.	B.S.A. 250	19		20 ^e	Decoster.....	B.	Saroléa 500	103		
3 ^e	Jackson	G.-B.	A.J.S. 350	28		21 ^e	Lummerzheim....	B.	Greeves 250	105		
4 ^e	Clayton	G.-B.	A.J.S. 350	31		22 ^e	Bisby	G.-B.	B.S.A. 250	105		
5 ^e	Smith	G.-B.	B.S.A. 250	33		23 ^e	Baj.....	F.	Triumph 200	105		14
6 ^e	Piron.....	B.	Greeves 250	42		24 ^e	Akerstom.....	S.	B.S.A. 350	110		
7 ^e	Michel Decorte....	B.	Triumph 200	50		25 ^e	Charles Decorte ..	B.	B.S.A. 500	111		
8 ^e	Lundgren	S.	Crescent 175	52		26 ^e	Bidou	B.	Socovel 300	119		
9 ^e	Vanderbecken	B.	Triumph 200	63		27 ^e	Boussion	F.	Motobécane 175	143		12
10 ^e	Graindorge	B.	F.N. 300	69		28 ^e	Auroux	F.	Motobécane 175	139		
11 ^e	Hedlund	S.	Crescent 175	73		29 ^e	Delauné	F.	Motobécane 200	143		8
12 ^e	Peugeot	F.	Peugeot 175	80		30 ^e	Mingels.....	B.	Greeves 250	144		
13 ^e	Mathays	B.	Triumph 200	87		31 ^e	Charpentier	F.	James 250	160		6
14 ^e	Colin	B.	A.J.S. 350	89		32 ^e	Raymond Decorte.	B.	Matchless 350	163		
15 ^e	Raemdonck	B.	B.S.A. 500	91		33 ^e	Kotolevsky	F.	Motobécane 175	167		4
16 ^e	Buydens	B.	Maico 250	93		34 ^e	Adnet	F.	Terrot 350	206		
17 ^e	Derom	B.	B.S.A. 500	94		35 ^e	Claire Blaise	F.	Monet-Goyon 200	326		1
18 ^e	François.....	F.	Motobécane 200	95		36 ^e	Busine	B.	Ariel 500			

Le premier nombre de points équivaut aux pénalités, le second compte pour le championnat de France.



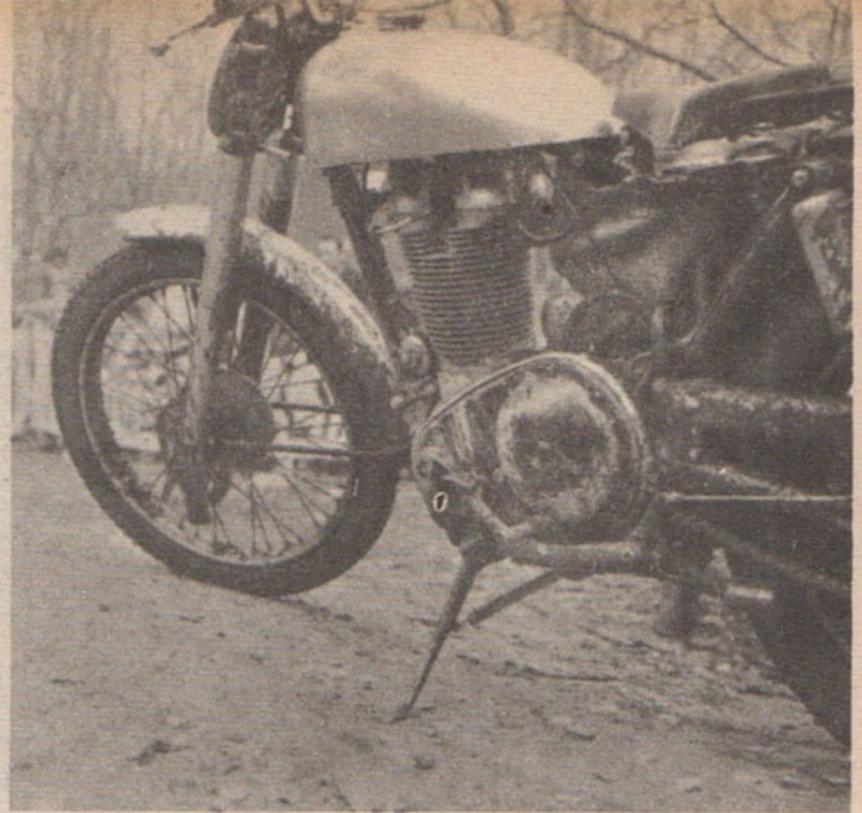
Pour le public français, cette machine suédoise, une Crescent 175, est une nouveauté. Avec elle, le Scandinave Hedlund se place onzième.



Tous les regards sont braqués sur Baj qui aborde l'une des plus grandes difficultés d'un trial : la contre-pente. Il s'en tire sans pénalités...



Autre transfuge du cross, le Belge Mingels, ex-champion d'Europe, très à l'aise sur sa 250 cm³ Greeves.



Beaucoup d'admirateurs autour de la 350 A.J.S. officielle du Britannique Jackson. Les secrets sont à l'intérieur du moteur (petite soupape spéciale d'admission, volants alourdis, etc.).

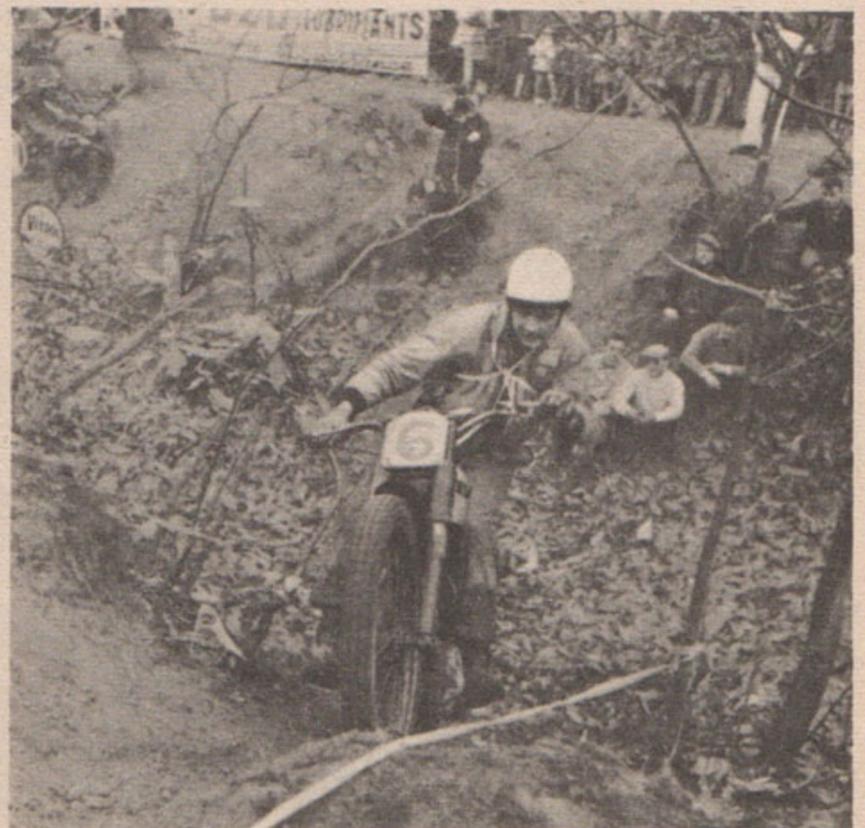
CLASSEMENT PROVISOIRE DU CHAMPIONNAT DE FRANCE

JUNIORS			EXPERTS		
Places	Pilotes	Nombre de points	Places	Pilotes	Nombre de points
1 ^{re}	Bevin.....	16 + 12 = 28	1 ^{re}	Bohec	20 + 16 = 36
2 ^e	Beumarié	12 + 14 = 26	2 ^e	Baj.	16 + 14 = 30
3 ^e	Lepage	4 + 20 = 24	3 ^e	François	10 + 18 = 28
4 ^e	Rambour.....	20 + 1 = 21	4 ^e	Delaune.....	18 + 8 = 26
5 ^e	Coutard	1 + 18 = 19	5 ^e	Boussion	12 + 12 = 24
5 ^e	Goll	18 + 1 = 19	6 ^e	Peugeot	0 + 20 = 20
7 ^e	Forest.....	16 + 0 = 16	7 ^e	Charrier.....	14 + 0 = 14
8 ^e	Mathieux.....	14 + 1 = 15	7 ^e	Auroux.....	4 + 10 = 14
9 ^e	Sinclivier.....	10 + 1 = 11	9 ^e	Schooman	8 + 0 = 8
10 ^e	Metier.....	6 + 4 = 10	10 ^e	Vallée	6 + 0 = 6
10 ^e	Prigent.....	0 + 10 = 10	10 ^e	Charpentier	0 + 6 = 6
			12 ^e	Kotolevsky	0 + 4 = 4
			13 ^e	Adnet	0 + 2 = 2
			13 ^e	Heuqueville	2 + 0 = 2
			15 ^e	Monneroux	1 + 0 = 1
			15 ^e	Claire Blaise	0 + 1 = 1

Classement officieux et partiel en ce qui concerne la catégorie junior établi après les deux premiers trials de la saison : Compiègne et Saint-Cucufa.



Le déséquilibre du corps dont les Britanniques ont le secret. Clayton parvient à tenir verticalement son A.J.S. 350 cm³.



Dans le même non-stop, le champion de France Bohec (B.S.A. 350) obtient le même résultat que le vainqueur mais peine davantage.



Casquette, cravate, aisance et flegme, Jackson, exemple typique du parfait trialiste britannique...



... Tandis que Delauné, le regard concentré sur sa roue avant, les deux pieds cherchant appui au sol, symbolise ici l'écart de classe qui sépare les trialistes français de leurs adversaires anglais.



Graindorge (F.N. 300) braque très tôt alors que la roue arrière est encore dans la pente.



Concentré, le Belge Vanderbekken (Triumph 200) aborde une rigole.



De Rom (B.S.A. 500) passe sans pénalisation. Remarquez l'index sur la manette du décompresseur.

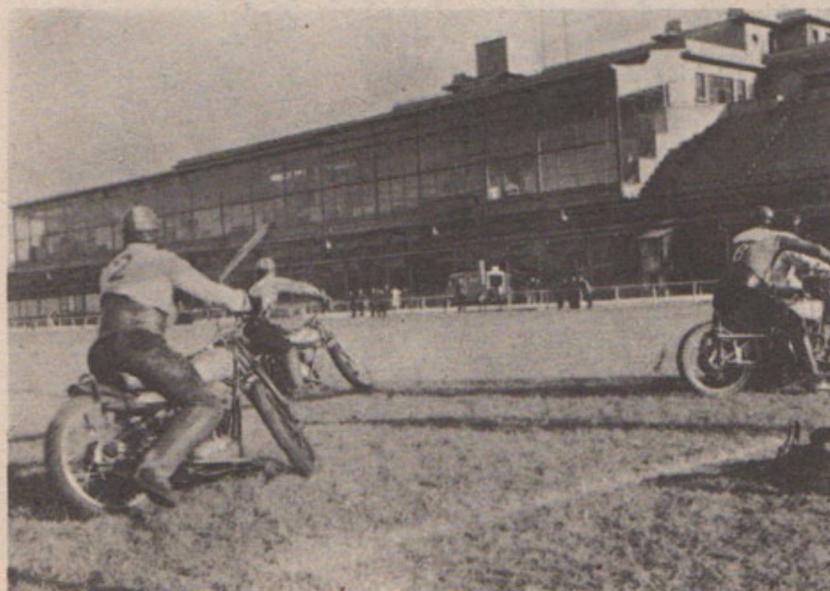
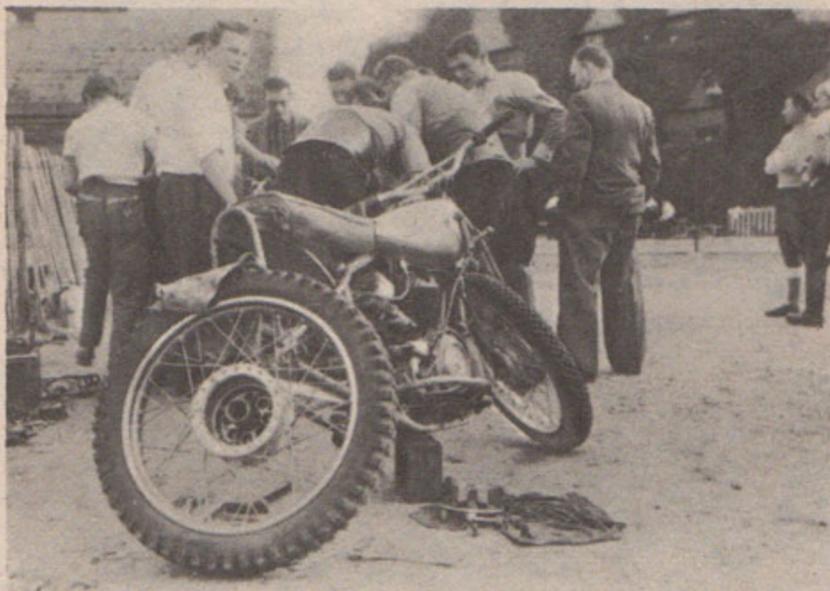


Decorte va essayer un échec, la roue avant va franchir la limite de zone.

Moto-Ball

C'est fini. Le dernier acte vient de se jouer et déjà le Moto-Ball glisse dans une période de demi-sommeil, d'hibernation, qui doit durer jusqu'au printemps prochain.

Pendant toute cette saison nous vous avons parlé des prouesses des joueurs; les machines et les mécaniciens qui les entretiennent, qui les réparent, nous les avons passés sous silence: c'est pour vous les rappeler que nous vous présentons maintenant les images qui suivent.



Oui ce joueur peut se reposer entièrement sur sa moto...

Car si les machines sont parfois soumises à de rudes épreuves...

Elles trouvent sur le terrain des soigneurs dévoués... Qui, aidés par de nombreux conseils, ne tardent pas à les remettre d'aplomb...

ÉCHOS

Un joueur d'Orly aurait été sollicité par l'U.S. Métro. La saison prochaine Auxerre redémarrera avec des « Gnome-et-Rhône » neuves.

Les Girondins viennent également de se rendre acquéreurs de cinq Gnome-et-Rhône.

Création prévue en 1961 d'une équipe à Sèvres.

Un deuxième club est fondé à Villefranche-sur-Saône.

Quatre équipes se forment à Bordeaux.

Certains anciens de Versailles songeraient à former une nouvelle équipe dans cette ville.

M. Camelle, arbitre, vient d'être décoré de la Médaille d'Or de l'Éducation Physique.

Jacques BART.

CHAMPIONNAT DE FRANCE 1959 (Poule finale)

1^{er} Valréas, 17 points; 2^e Camaret, 15 points; 3^e Châlons, 8 points, goal average 1,2; 4^e Houlgate, 8 points, goal average 0,15. Valreas est Champion de France 1959.

COUPE DE FRANCE

En finale Valréas bat Camaret par 3 à 0 et remporte la Coupe.

CHALLENGE GEORGES LANDAIS

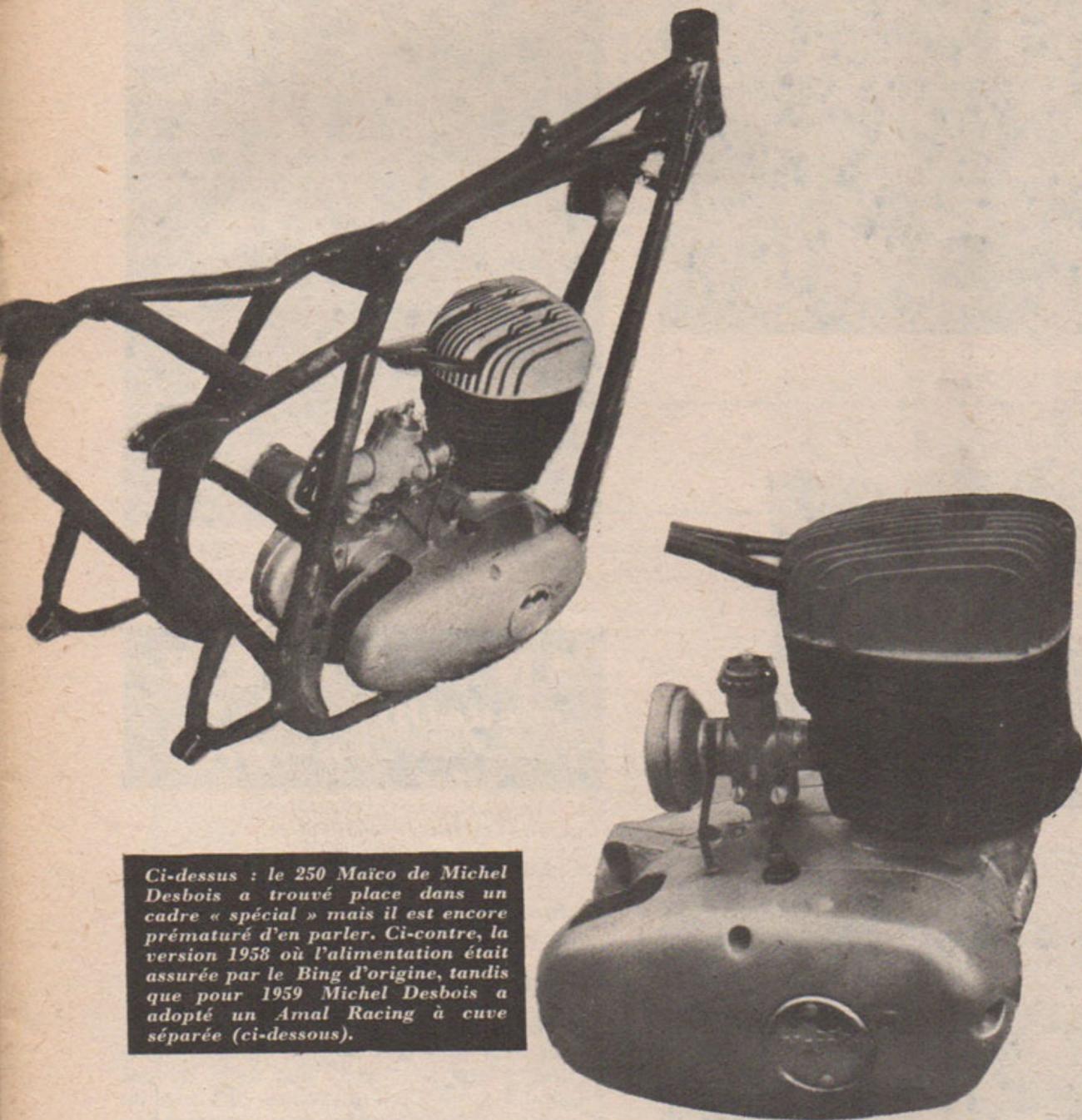
1^{er} Vitry, 27 points; 2^e Métro, 26 points; 3^e Drancy, 18 points; 4^e Versailles, 16 points; 5^e Courbevoie, 15 points; 6^e Saint-Fargeau, 13 points.

Prêtes à subir de nouveaux assauts.

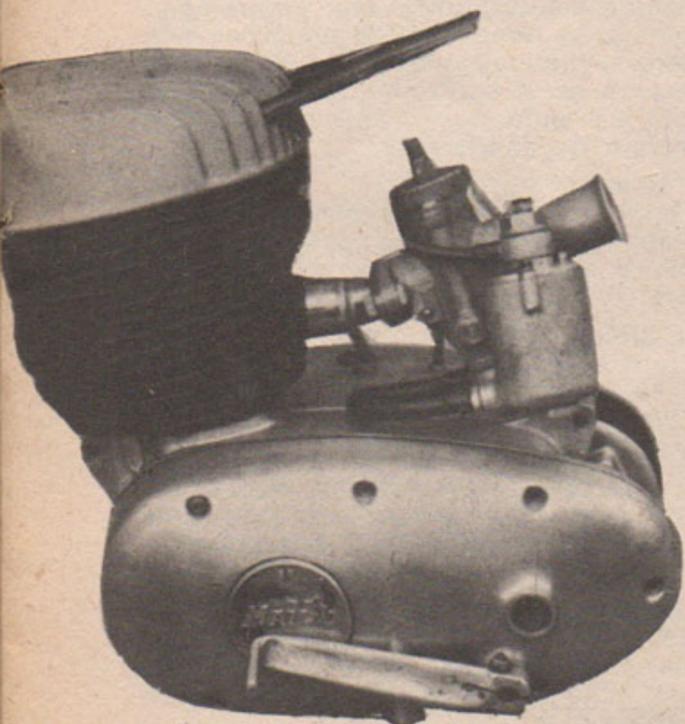
Faites connaissance

avec Michel DESBOIS

Champion de France des 250 cm³



Ci-dessus : le 250 Maico de Michel Desbois a trouvé place dans un cadre « spécial » mais il est encore prématuré d'en parler. Ci-contre, la version 1958 où l'alimentation était assurée par le Bing d'origine, tandis que pour 1959 Michel Desbois a adopté un Amal Racing à cuve séparée (ci-dessous).



Calme, souriant, affable, tel apparaît Michel Desbois, Champion de France des 250 cm³ pour la seconde fois consécutive.

Le secret de sa réussite? Bien préparer sa machine afin de mettre tous les atouts de son côté et être décontracté le jour de la course. Mécanicien de son métier, travaillant chez un patron à Soissons où il demeure, Michel Desbois n'a pas plus de temps — peut-être moins — que beaucoup d'autres crossmen, mais depuis 1952 c'est rituel tous les soirs entre 9 heures et minuit il travaille à ses machines (B.S.A. 500 cm³ Gold Star et Maico 250 cm³). Avec le sourire, M^{me} Desbois nous dit: c'est sa passion!

Les débuts du champion des 250 cm³ remontent à 1952 par des courses sur prairie, gymkhana et autres exhibitions, avec une 200 N.S.U. de tourisme. Puis avec une 250 cm³ N.S.U. OSL transformée, Desbois s'attaque au cross et la victoire sourit à la troisième course à Laon puis à Reims. En 1953, il acquiert du métier et en 1954 c'est l'armée, qui toutefois permet au soldat Desbois de courir sur une 350 cm³ B.S.A. transformée par lui-même. Le service militaire se solde par de nombreuses victoires militaires. C'était le bon temps, dira Michel Desbois dans une trentaine d'années!

En 1955, Michel Desbois fait l'acquisition d'une Gold Star neuve, ou presque, et continue à perfectionner son OSL. Cette N.S.U. tient encore en 1956 mais l'année suivante, elle ne peut donner la réplique aux premières Maico qui font leur apparition en France. D'une ennemie, Michel Desbois en fait une alliée et en 1958 il est, lui aussi, au guidon d'une Maico qui le comblera de joie en lui permettant d'enlever son premier titre de Champion de France.

Michel Desbois nous dit :

Voici ce que fut ma saison 1959.

1 ^{er}	Ermenonville	500 cm ³	Pénible à cause de mon épaule luxée.
1 ^{er}	Besançon.....	250 cm ³	Faivre m'obligea à forcer le train.
1 ^{er}	Laon	500 cm ³	Malgré une chute mais on aime tant gagner dans sa région.
1 ^{er}	Saint-Quentin ...	500 cm ³	COURSE facile.
2 ^e	Troyes.....	500 cm ³	Une deuxième place qui me procura plus de joie que bien d'autres victoires car je me plaçai devant Vouillon, Charrier.
1 ^{er}	Lyon.....	500 cm ³	J'ai eu la chance que Julienne casse.
2 ^e	Epernay	500 cm ³	C'est un Drobecq en grande forme qui enlève la victoire.
1 ^{er}	Jœuf	250 cm ³	La victoire en gagnant les deux manches.
2 ^e	La Bresse	250 cm ³	Une chute me coûte la victoire, c'est la course!
1 ^{er}	La Gacilly	250 cm ³	Devant Hulsman et Terrien.
1 ^{er}	Vercel	250 cm ³	Jour faste, j'enlève cinq manches.
1 ^{er}	Vercel	500 cm ³	
1 ^{er}	Vannes	250 cm ³	Puisque unique il me fallait surtout pas perdre cette course de championnat.
2 ^e	Auch	250 cm ³	Seconde place entre Soletti et Muller, suivi de Geil.



INTERVIEW

recueillie par
H. BIEL

MICHEL DESBOIS NOUS RÉPOND

La formule du championnat ?

L'épreuve unique n'a jamais satisfait personne. Il n'y a peut-être pas assez d'organiseurs pour croire aux 250 cm³, elles sont pourtant presque aussi rapides que les grosses cylindrées. Le seul reproche qu'on puisse leur faire sur le plan spectaculaire s'adresse aux silencieux des deux temps. Plusieurs organisateurs nous ont promis d'inscrire des 250 cm³ à leur programme. Nous les en remercions et nous pouvons espérer un championnat étalé sur plusieurs épreuves, car la course unique oblige à se forcer, à prendre des risques et finalement se révèle très dangereuse.

Ma Maïco ?

J'en suis très très content surtout pour sa solidité, je n'ose même pas vous dire combien mon embiellage a de courses à son actif : on ne me croirait pas.

Des difficultés ?

Préparer les machines après les heures de travail et faire de longs et coûteux déplacements.

Courir à l'étranger.

Je voudrais bien mais il est malaisé de prendre des cinq ou sept jours pour aller en Angleterre, Autriche ou Suède lorsqu'on est salarié.

Mes projets.

Courir en 250 cm³ avec la Maïco et disputer le championnat. Quant aux 500 cm³, avant toute chose me rééquiper, on en reparlera plus tard.



De gauche à droite les différents vainqueurs des Championnats de Champagne : G. Zenard, champion de Champagne de régularité moto ; J.C. Tourte, champion de Champagne de régularité cyclomoteur ; Roby, champion de Champagne de vitesse ; Michel Desbois, champion de France moto-cross ; Alart, champion de Champagne moto-cross 250 cm³ ; M. Bauer, président du Moto-Club d'Epernay, remporte la coupe pour son club de champion de Champagne de Tourisme. En deuxième plan, Billotte lors de l'assemblée générale de la Ligue de Champagne au cours de laquelle Michel Desbois reçut la Coupe de Champagne des mains de M^{me} Chantal Moreaux.

XXV^e Coupes de l'Armistice

POUR la première fois depuis sa création, la Coupe de l'Armistice, organisée avec brio le 15 novembre par le Motorcycle-Club de France, avec le concours de BP et de Dunlop, a été remportée par un scooter (pilote RIEGLER, Lambretta, S.C.I.F.).

Cela signifie-t-il que cette épreuve, l'une des plus difficiles des courses d'endurance et de régularité, soit devenue plus douce ? Nullement. Mais, aux difficultés habituelles de recherche de l'itinéraire s'est ajouté cette année un fait nouveau. Les points de pénalisation enregistrés dans les zones chronométrées ont été comptabilisés avec ceux qui résultaient du retard aux contrôles-horaires alors que les premiers ne servaient jusqu'ici qu'à départager des ex-aequo. Des discussions sur ce nouveau règlement auront d'ailleurs lieu à ce sujet dans les Commissions intéressées.

Quoi qu'il en soit une participation très nombreuse des clubs, des motards de la Sécurité Routière, des gendarmes et des militaires a donné à cette Coupe de l'Armistice un cachet particulier. C'est la première fois qu'on a vu au départ une équipe d'officiers de l'École de Saumur, colonel en tête, venant avec panache disputer contre des « spécialistes » des chances assez fragiles. Le premier d'entre eux, François Beaulieu, est arrivé cinquième sur 59 classés, ce qui mérite bien des éloges.



RIEGLER

Numéro	Noms	Points	Classement général	Classement général		Classement groupes	
				Civil	Militaire	Civil	Militaire
20	Riegler.....	83	1 ^{er}	1 ^{er}	—	1 ^{er}	—
113	Dravet	194	2 ^e	—	1 ^{er}	—	1 ^{er}
91	Vasseur.....	196	3 ^e	—	2 ^e	—	2 ^e
114	Struny	370	4 ^e	—	3 ^e	—	3 ^e
69	S.L. Beaulieu.....	458	5 ^e	—	4 ^e	—	1 ^{er}
65	Cap. Tainguy	468	6 ^e	—	5 ^e	—	2 ^e
40	Leconte.....	731	7 ^e	2 ^e	—	1 ^{er}	—
103	Thibault	881	8 ^e	—	6 ^e	—	4 ^e
116	Lt Houdet	892	9 ^e	—	7 ^e	—	5 ^e
99	Matasse	944	10 ^e	—	8 ^e	—	6 ^e
93	Même	960	11 ^e	—	9 ^e	—	7 ^e
95	Bocquet	1 051	12 ^e	—	10 ^e	—	8 ^e
112	Carlier	1 094	13 ^e	—	11 ^e	—	9 ^e
103	Gerbin	1 160	14 ^e	—	12 ^e	—	10 ^e
105	Ravard	1 163	15 ^e	—	13 ^e	—	11 ^e
76	Thieuleux	1 174	16 ^e	—	14 ^e	—	3 ^e
106	Lefebvre	1 277	17 ^e	—	15 ^e	—	12 ^e
96	Chaulet	1 359	18 ^e	—	16 ^e	—	13 ^e
100	Chevalier	1 422	19 ^e	—	17 ^e	—	14 ^e
98	Charles	1 443	20 ^e	—	18 ^e	—	15 ^e
92	Gerbal	1 454	21 ^e	—	19 ^e	—	16 ^e
67	St de la Quintinie	1 575	22 ^e	—	20 ^e	—	4 ^e
101	Barre	1 597	23 ^e	—	21 ^e	—	17 ^e
13	Manugarra	1 600	24 ^e	3 ^e	—	—	1 ^{er}
35	Magdeleine.....	1 611	25 ^e	—	22 ^e	—	1 ^{er}
102	Ducerveau	1 693	26 ^e	—	23 ^e	—	18 ^e
109	Laleu	1 713	27 ^e	—	24 ^e	—	19 ^e
81	M. de Thomasson.....	1 779	28 ^e	4 ^e	—	1 ^{er}	—
104	Muzeau.....	1 783	29 ^e	—	25 ^e	—	20 ^e
83	A. de Thomasson	1 801	30 ^e	5 ^e	—	2 ^e	—
115	Mouvet	1 803	31 ^e	—	26 ^e	—	21 ^e
90	Vincon.....	1 878	32 ^e	—	27 ^e	—	22 ^e
82	Dufour.....	2 185	33 ^e	6 ^e	—	3 ^e	—
58	Cros	2 252	34 ^e	—	28 ^e	—	5 ^e
94	Fressinhes	2 256	35 ^e	—	29 ^e	—	23 ^e
60	S.L. Carlier	2 363	36 ^e	—	30 ^e	—	6 ^e
51	Bastardy	2 370	37 ^e	—	31 ^e	—	7 ^e
63	S.L. Epiphane.....	2 576	38 ^e	—	32 ^e	—	8 ^e
43	Martine	2 627	39 ^e	7 ^e	—	2 ^e	—
24	Tiercelin	2 692	40 ^e	8 ^e	—	2 ^e	—
58	Cap. Darrifus.....	2 712	41 ^e	—	33 ^e	—	9 ^e
73	S.L. Clare.....	2 858	42 ^e	—	34 ^e	—	10 ^e
68	Adj. Soulet	2 907	43 ^e	—	35 ^e	—	11 ^e
117	Doyenhard	2 907	43 ^e	—	36 ^e	—	24 ^e
66	S.L. Segeula	2 968	45 ^e	—	37 ^e	—	12 ^e
22	Pargeois	2 971	46 ^e	9 ^e	—	3 ^e	—
111	Gaillard	3 085	47 ^e	—	38 ^e	—	25 ^e
71	Cap. de Pont-Briand	3 162	48 ^e	—	39 ^e	—	13 ^e
28	Clanet	3 653	49 ^e	—	40 ^e	—	1 ^{er}
30	Segarr.....	3 707	50 ^e	10 ^e	—	1 ^{er}	—
2	Caira.....	3 906	51 ^e	11 ^e	—	2 ^e	—
16	Millot	4 000	52 ^e	12 ^e	—	1 ^{er}	—
64	Pupin.....	4 195	53 ^e	—	41 ^e	—	14 ^e
52	De Ruffry	4 493	54 ^e	—	42 ^e	—	15 ^e
80	Lefebvre	5 511	55 ^e	13 ^e	—	4 ^e	—
32	Mourier	6 669	56 ^e	14 ^e	—	2 ^e	—
55	Ferrier	6 974	57 ^e	—	43 ^e	—	16 ^e
72	Baconnier	8 534	58 ^e	—	44 ^e	—	17 ^e
74	Gerentes.....	10 754	59 ^e	—	45 ^e	—	18 ^e

INFORMATIONS...

SEVERE POUR LES MOTOCYCLES, LE NOUVEAU CODE ITALIEN

Les milieux du motocyclisme italien qualifient le nouveau code de mesures « anti-deux-roues ». Nos jeunes sportifs français étaient éblouis par les performances des 50 cm³ de la Péninsule or ce nouveau code limite leur vitesse à 40 km/h.

De plus, le transport d'un passager sur une machine de n'importe quelle cylindrée est interdit aux moins de 18 ans.

En outre, il est interdit aux motos et scooters de moins de 150 cm³ et aux sidecars jusqu'à 250 cm³ d'emprunter les auto-roues.

Notons en passant que, comme ici, le permis de conduire est devenu obligatoire pour tout motocycle de plus de 50 cm³.

Les échappements bruyants qui faisaient la joie des jeunes fervents, mais pas celle des riverains, sont, eux aussi, réglementés : 87 phonses pour les deux-temps de moins de 200 cm³ et 90 pour les quatre-temps de même catégorie; 92 phonses pour les autres cylindrées. Comme on le voit, la réglementation sévère s'exerce dans tous les pays; avouons que ces mesures sont souvent la conséquence des abus d'une minorité dont, comme toujours, et en fin de compte, tout le monde pâtit.

LE CYCLOMOTEUR DETRONE-T-IL LA BICYCLETTE ?

La Suède, pays où le cyclisme est très développé a fait une intéressante étude sur ce sujet. Si les observateurs ont constaté dernièrement une reprise des ventes de bicyclettes, en poussant plus loin leurs investigations, ils ont remarqué que cet accroissement portait surtout sur les machines de dames et d'enfants; pour les vélos d'hommes, ils ont constaté qu'en six ans la vente avait diminué de moitié, alors que dans le même temps, celle des cyclomoteurs avait doublé avec 100 000 (et une pointe à 125 000), contre 50 000, six ans plus tôt.

Nous n'avons pas eu connaissance d'une étude semblable faite chez nous, mais il y a tout lieu de supposer qu'il en est de même ici qu'ailleurs, si l'on se réfère au chiffre de production de nos cyclomoteurs qui avoisinent le million par an et qui sont de plus en plus utilisés, même dans les campagnes et par des personnes âgées qui ne seraient plus en état de pédaler.

LA LIGUE MOTOCYCLISTE DE CHAMPAGNE A TENU SON ASSEMBLEE GENERALE A CHALONS-SUR-MARNE

assistait à cette réunion

M. Michel Desbois, de l'U.M. Aisne, Champion de France de Moto-Cross.

La Ligue Motocycliste de Champagne s'est réunie, dimanche 8 novembre à Châlons-sur-Marne, à la Brasserie l'Alsacienne, siège du Moto-Club Châlonnais.

La réunion devait être dirigée par M. Gaston Perard, Président de la Ligue, qui tint tout d'abord à remercier les clubs qui s'étaient fait représenter à l'Assemblée générale.

M. Perard passa ensuite la parole à M. Perchat, trésorier de la Ligue qui établit le bilan financier de la saison écoulée. Les comptes du trésorier Perchat furent approuvés à l'unanimité.

Rapport moral : Le président commenta les manifestations qui ont été réalisées par les clubs au cours de la saison 1959 et fit part de ses regrets de voir l'annulation en 1959 de plusieurs épreuves et ce pour des raisons matérielles.

L'ordre du jour comportait, en outre, la réélection des membres sortant du comité de la Ligue, en fin de séance le comité se réunit pour reformer son bureau.

Palmarès. — M. Preard reprit alors l'ordre du jour pour donner lecture du palmarès des championnats de Champagne, à noter qu'en début de saison la Ligue avait décidé de faire disputer le titre de Champion de Champagne en catégorie : vitesse, régularité, moto-cross et tourisme.

Moto-Cross. — 1^{er} Alard (U.M. Marne); 2^e Deligny (U.M. Marne).

Vitesse. — 1^{er} Roby (U.M. Ardennes); 2^e Billotte (U.M. Ardennes); 3^e Marquis Roland (U.M. Ardennes).

Régularité. — Catégorie Motos : 1^{er} Guy Zénard (U.M. Ardennes); catégorie Cyclo : 1^{er} J. C. Tourte (U.M. Ardennes), avec remise de plaquettes aux meilleurs performers catégories 175, 250 et 500 cm³ qui sont : MM. Brincourt (A.M. Sedan), Leroy (U.M. Ardennes), et Cocu (A.M. Sedan).

Tourisme. — Cette coupe fut remise à M. Bauer, président du Moto-Club d'Epernay.

Cette année 1959 a encore souri à la Ligue Motocycliste de Champagne puisque Michel Desbois, coureur de Moto-Cross appartenant à l'U.M. Aisne fut sacré pour la deuxième fois Champion de France, avant la traditionnelle photo du vainqueur, le maillot tricolore et la coupe lui furent remis par M^{me} Moreaux.

Le président Perard leva la séance après avoir félicité ces champions, souhaitant de les retrouver fin 1960 avec de nouveaux lauriers, puis il émit des vœux à la prospérité et à la gloire du Sport Motocycliste Français.

LE COMITÉ 1960

Président : M. Pérard (U.S. Marne);
Vice-Présidents :
MM. Alexandre (U.M. Aube);
Taquet (U.M. Aisne);
Bauer (M.C. Epernay);
Secrétaire : M. Guy Moreaux (U.M. Ardennes);
Trésorier : M. R. Perchat (U.M. Marne);
Membres : MM. Pihet, Durin, Hornebeck, Boulanger.

Correspondant : Guy MOREAUX.

COMMUNIQUE DE DERNIERE HEURE

LA LIGUE MOTOCYCLISTE DE CHAMPAGNE EN DEUIL

Nous apprenons le décès, à l'âge de 34 ans, de notre ami Jacques Erhet, président du Moto-Club de l'Aisne et membre du comité de la Ligue, suite à un terrible accident de voiture. Le Président, le Comité de la Ligue présentent à ses parents et amis sportifs, leurs bien sincères condoléances.

(M^{me} Veuve Erhet, mère de notre ami Jacques et âgée de 64 ans est décédée également des suites de cet accident.)

APRES AMIENS, BETHUNE AUTRE GRAND CENTRE DU PNEU

C'est la Société Firestone qui installe dans la zone spéciale de conversion de Béthune, une vaste usine où elle fabriquera des pneus de voitures et de motos pour la France et le marché commun.

Déjà dans cette région du Nord plusieurs grandes firmes étrangères s'étaient installées : outre Dunlop, deux autres groupes mondiaux du caoutchouc vont intensifier leur production : Good Year et Pirelli, la grande marque italienne.

CHEZ N.S.U. 125 CM³ = 29 cv

Nous l'avons déjà constaté, le progrès ne peut procéder que par palier : à une ère d'intense évolution succède une, plus ou moins longue de stabilisation puis soudain, comme par magie, un nouveau bond est franchi.

Est-ce à ce nouvel essor que nous allons assister bientôt ? Si l'on en croit des révélations transmises fin novembre par la presse et même la radio, N.S.U. aurait définitivement mis au point son moteur à pistons rotatifs éliminant tout organe à mouvement alternatif ! La surprise, quoique de taille, sera moins grande pour nos lecteurs, car dans le **Motocycles** de mars 1958, photos à l'appui, nous avions révélé l'étude déjà très poussée de ce moteur révolutionnaire.

Divulgués par cette firme de réputation aussi indiscutée, dont les innovations récentes sont autant de réussites, les chiffres publiés ne peuvent guère, si surprenants qu'ils soient, être mis en doute : pour un moteur de 125 cm³, et pour un poids de 11 kg, 29 cv au frein soit plus de 200 cv au litre !

La place n'est pas ici de donner en quelques lignes des précisions techniques, d'ailleurs pour l'instant très fragmentaires; un événement de cette ampleur ne peut prêter à des interprétations ou des suppositions gratuites qui n'avanceraient d'ailleurs à rien, sinon à d'ultérieures rectifications; nous serons fixés en temps opportun.

RÉCEPTION A L'IMPÉRIAL GARAGE

L'équipe du Record du Monde pose à côté de la R 50 spéciale. De gauche à droite : Larivière, Dagan, Murit, Maucherat et Vasseur.



1949-1959

LE CHAMPIONNAT DU MONDE A 10 ANS

Pour la dixième fois depuis l'après-guerre, la F.I.M. s'apprête à couronner les champions du monde.

Voici dix ans, en 1949, la F.I.M. ouvrait le premier championnat du monde, mettant en compétition les titres des 125, 250, 350, 500 cm³ et side-cars.

Si en 1959, la formule de ces championnats est fort critiquable puisque pratiquement inchangée depuis 1949 (voir *Motocycles*, n° 214 de novembre 1959), nous ne devons pas oublier que les championnats du monde provoquèrent les événements culminants de ces dix dernières années de l'histoire du motocyclisme.

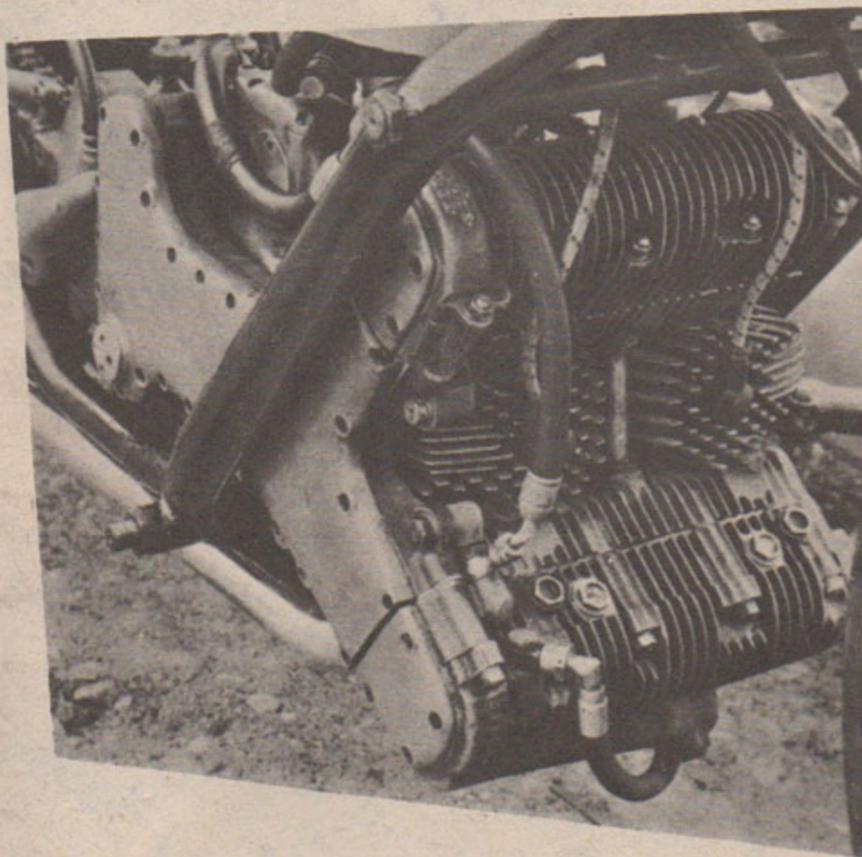
Au prix des plus lourds sacrifices, les plus ingénieux constructeurs trouvèrent la consécration suprême de leurs machines tandis que les meilleurs pilotes décrochaient les plus difficiles victoires.

Pour marquer le dixième anniversaire de ces championnats du monde qui resteront la quintessence de la technique et du sport motocycliste de ces dix années écoulées, il nous est apparu opportun de proposer à nos lecteurs ces souvenirs (pêle-mêle) qui, nous l'espérons, leur rappelleront l'époque faste des Grands Prix où, dans une même course, une quinzaine de pilotes d'usine briguaient la victoire.

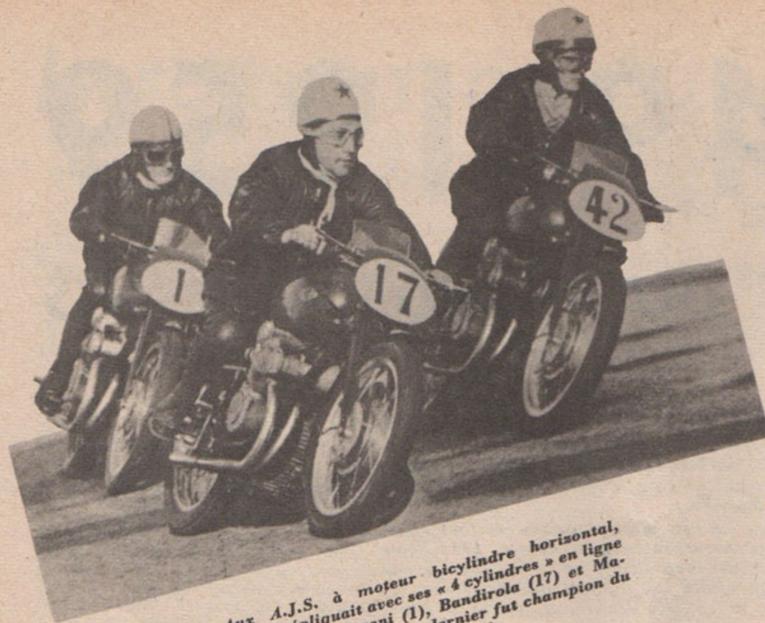
Henri BIEL.



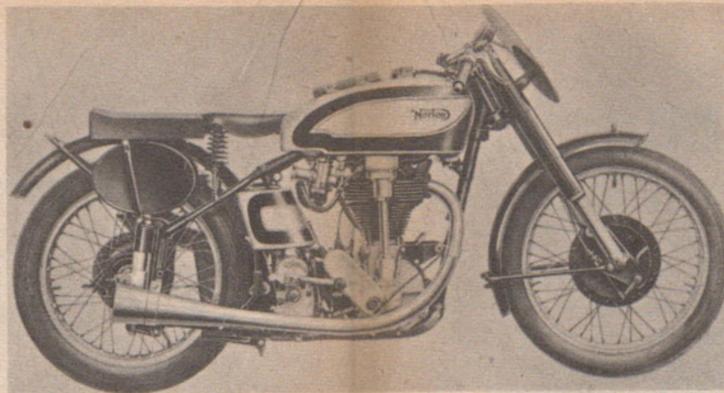
L'Anglais Leslie Graham fut le premier champion du Monde des 500 cm³ d'après-guerre. C'était en 1949. Leslie Graham devait se tuer quelques années plus tard en 1953, sur le circuit du T.T., au guidon d'une M.V...



Mais c'est avec ce moteur, le Twin Porcupine 500 cm³ à l'ailetage très particulier que Graham fit de A.J.S. la firme championne du monde des constructeurs.



Aux A.J.S. à moteur bicylindre horizontal, Gilera répliquait avec ses « 4 cylindres » en ligne pilotées par Pagani (1), Bandirolo (17) et Masetti (42). Deux fois, ce dernier fut champion du Monde sur Gilera (1950 et 1952).



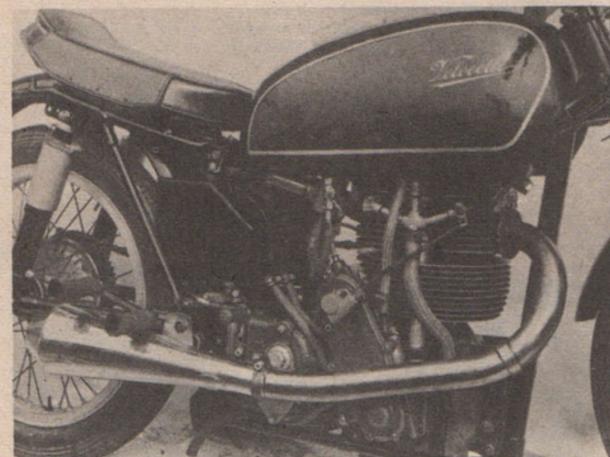
Tandis que Norton avec ses 350 cm³ et 500 cm³ « longue course » cherchait la victoire en solo avec Daniell, Locket et Artie Bell...



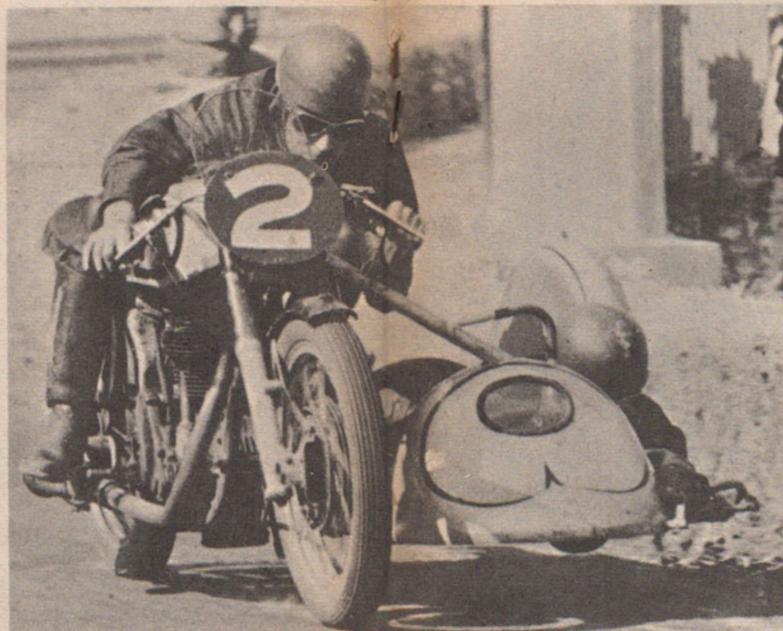
... Tandis que Fergus Anderson, bien qu'il débute vers 1937, se révélait au guidon d'une 250 cm³ Guzzi et d'une Velocette 350 cm³.



L'Irlandais Reg Armstrong pilota l'A.J.S. Porcupine avant de passer au service de Norton, de Gilera et de N.S.U. Il se retira en 1956 après avoir toujours été l'ombre de son coéquipier Geoff Duke.



Velocette ressortit sa célèbre 350 cm³ KTT et avec ce monocylindre Frith et Foster devinrent champions du Monde des 350 cm³ en 1949 et 1950. Ces deux pilotes anglais, en même temps que Velocette, se retirèrent de la course. Une 250 cm³ tirée de la K.T.T. fut construite mais ne prit jamais effectivement part au championnat.

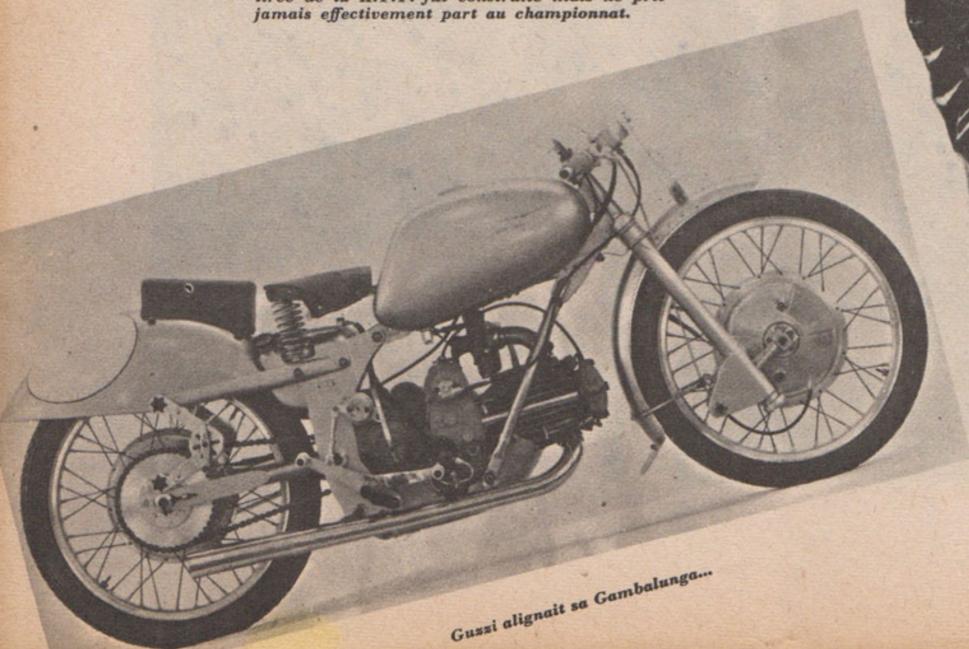


... Oliver bousculait les principes de la conduite d'un side-car et s'emparait du premier titre mondial des sides en 1949, donnant à Norton celui des constructeurs pour la catégorie.



L'Anglais Doran...

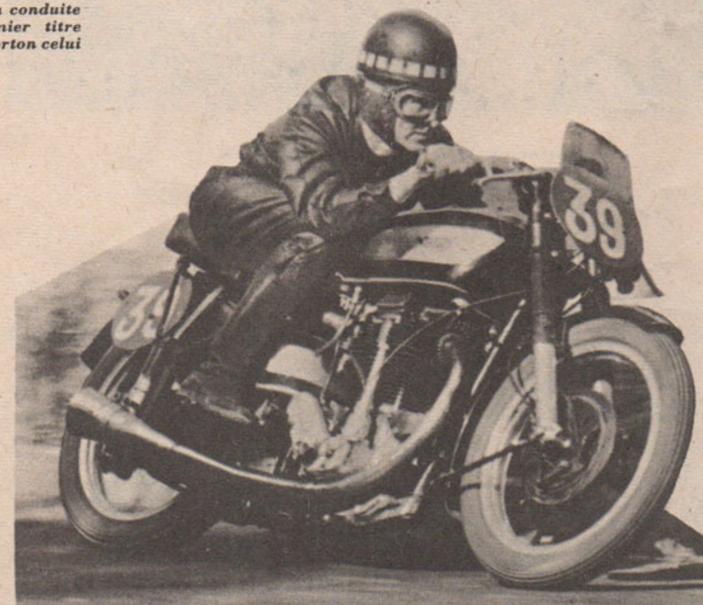
... et l'Australien Rod Coleman furent les pilotes d'usine de la firme A.J.S. tant que celle-ci participa effectivement aux championnats du monde. Actuellement tous deux se sont retirés de la course.



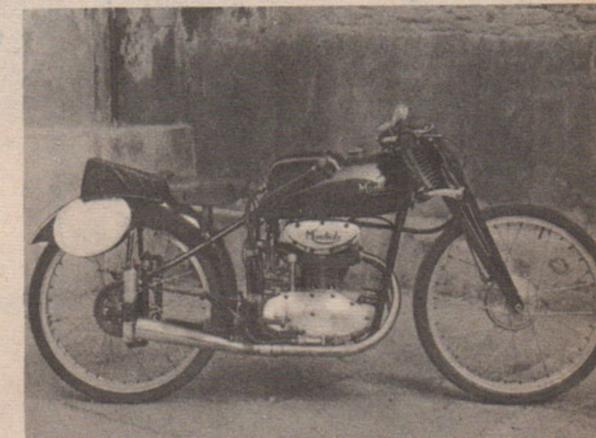
Guzzi alignait sa Gambalunga...



.. A l'époque, Geminiani était l'un des pilotes officiels de la marque. Il chuta mortellement à l'Ulster G.P. de 1951 en même temps que son compatriote Leoni.



Pendant ce temps, Tommy Wood l'un des meilleurs privés du moment inventait le « Continental Circus »...



La firme italienne Mondial fut la première qui remporta le titre en 125 cm³. Pagani, qui la pilotait, fut sacré champion, puis il passa au service de Gilera puis de M.V. Agusta pour monter les 4 cylindres et devint finalement directeur de course de cette dernière marque.



Mondial conserva le titre de 1949 à 1951 avec Pagani, Ruffo et Ubbiali (au centre) pour champions. Leoni (à droite) fut l'un de ses officiels ainsi que Mc Candless qui créa un nouveau cadre, le fameux Featherbed qui équipe encore les Norton en est directement inspiré.

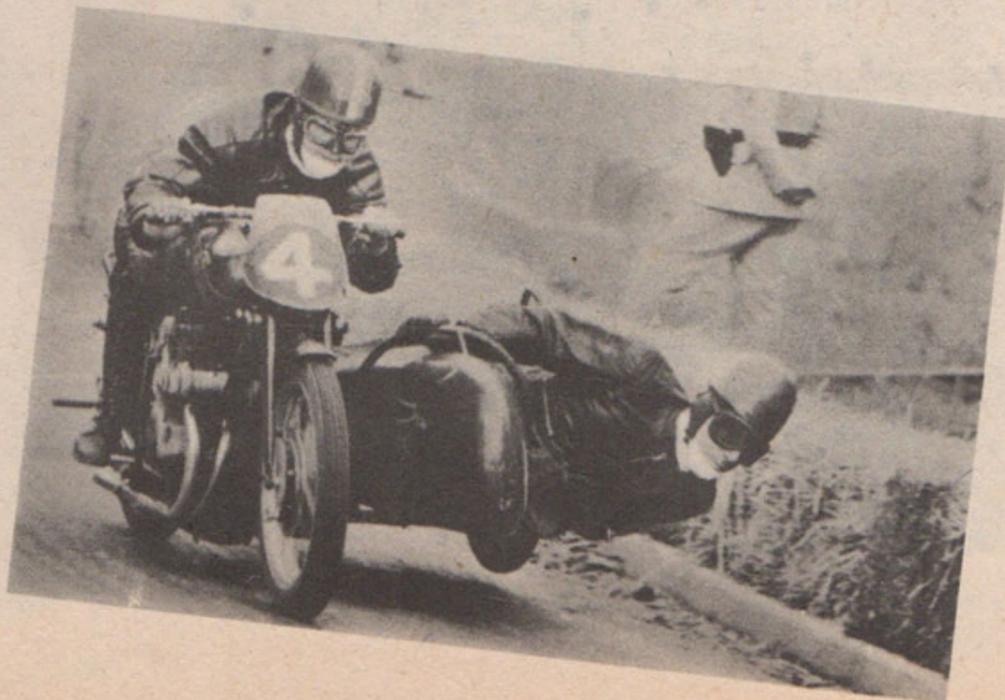


En 1950, Geoffrey Duke fait son entrée sur la scène du championnat du monde au guidon d'une Norton d'usine et en 1951 il vole de victoires en victoires, détrône Velocette en 350 cm³ et Gilera en 500 cm³, mais il ne fait que commencer d'étonner le monde de la course.



Dès 1949, le Suisse Haldemann fut le plus sérieux rival pour Oliver...

Mais peu après l'Italien Frigerio, bénéficiant d'une « 4 pattes », Gilera le fit souffrir, notamment sur les circuits rapides. L'audacieux Frigerio trouva la mort sur le circuit de Bremgarten lors du G.P. de Suisse 1952.



LE CYCLOMOTEUR PEUGEOT BB 1 T

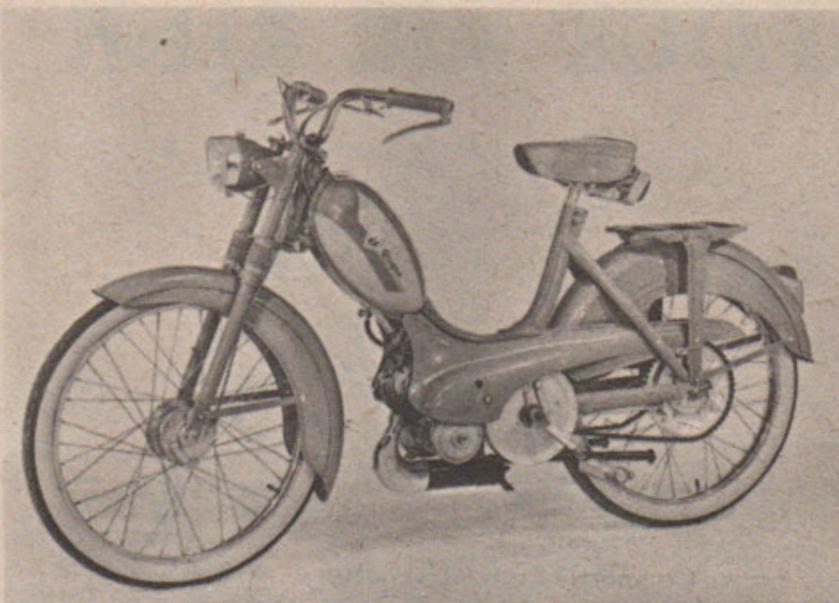
Dans la série des cyclomoteurs Peugeot à transmission par chaîne, le BB 1 T vient remplacer deux modèles qui étaient très proches l'un de l'autre. La gamme des BB pour 1960 se compose de cinq modèles parmi lesquels l'utilisateur a le choix entre deux formules : coupleur centri ou boîte de vitesses à deux rapports commandés du guidon.

Les cyclomoteurs équipés du coupleur centri comprennent : le BB 1 N (sans suspension), le BB 1 T à fourche avant télescopique, le BB 1 TLS, à suspension intégrale et le BB 2 SP, intégralement suspendu et dont le cadre se trouve entretoisé par un tube reliant le raccord de direction et le tube de selle. Cette disposition permet le montage d'un long coussin-selle à dossier et d'un réservoir en selle avec évidements pour les genoux.

Le BB 1 T.

De la nouvelle présentation du BB 1 T nous retiendrons la forme du guidon à cintre très relevé et facilement orientable ainsi que les nouveaux carters latéraux de protection, réalisés d'une seule pièce et fixés en trois points très accessibles. En outre le garde-boue arrière se trouve plus largement flasqué.

Toutes ces améliorations ont pour résultat de faire bénéficier l'usager : d'une part, d'une meilleure position suivant le gabarit de chacun, d'autre part, d'une plus grande protection contre les projections soit du moteur, soit de la chaîne ou encore des roues sur sol mouillé.



C'est dans les salons de l'hôtel Moderne, place de la République, que s'est déroulée la remise des prix aux différents vainqueurs du Bol d'Or et des Coupes du Salon; sur notre document, M. Vimont président de l'A.M.C.F. fait un rapide compte rendu de la saison A.M.C.F. 1959 devant une table abondamment garnie.



*Pneu sans Souillures
Galet sans bavures*

COMMUNIQUÉ

Le Moto-Club Châtillonnais rappelle qu'il organisera le **dimanche 21 février 1960** son épreuve annuelle hivernale dénommée :

7° TRIAL INTERNATIONAL CLAMARTOIS

qui se disputera dans les bois de la forêt de Meudon sur un circuit de 25 km entre pilotes civils, militaires et policiers, et ouverte aux cyclomoteurs et motos.

Pour sa septième édition, l'épreuve aura un caractère international et les organisateurs espèrent une participation étrangère importante digne du renom de cette épreuve, et tout est actuellement mis en œuvre pour une parfaite réussite de cette grande manifestation motorisée.

Nous reviendrons ultérieurement sur cette organisation, mais dès maintenant signalons aux éventuels concurrents qu'ils peuvent écrire à l'adresse ci-dessous pour recevoir le règlement de cette épreuve :

M^{me} Yvette GIAT,
Secrétaire générale du M.C.C.,
4, place du Dr-Roux, Gennevilliers (Seine).

Il sera répondu à toute demande de renseignement comportant un timbre pour la réponse.

LE COMITÉ ORGANISATEUR.

DYNAMIC-SPORT

149, rue Montmartre, Paris-2°
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

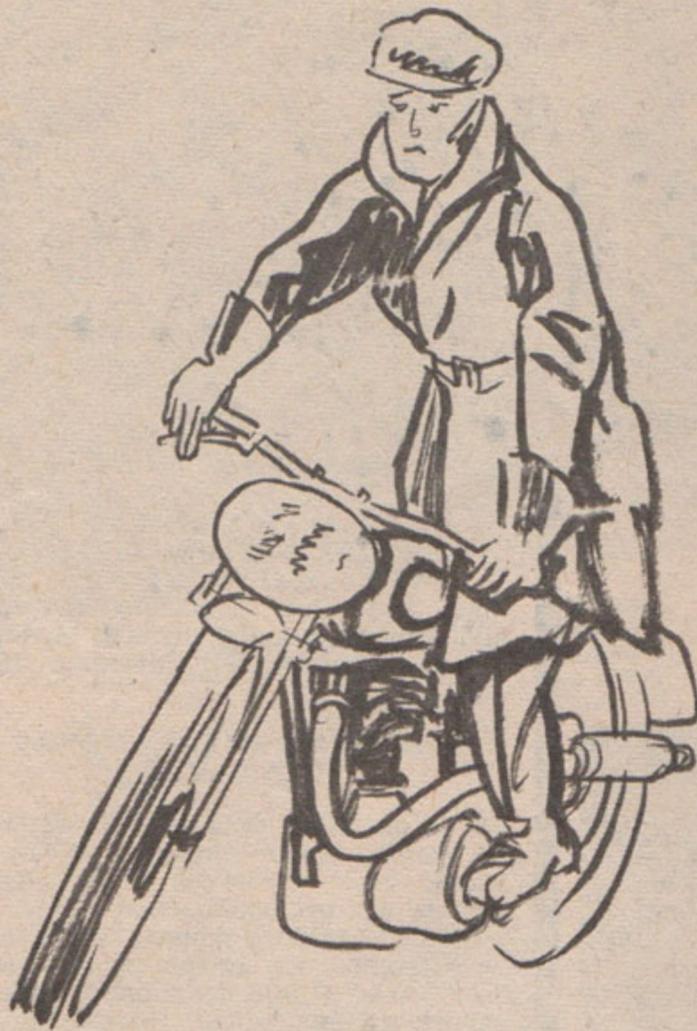
(Pièces et main-d'œuvre gratuites,
peinture et moteur neufs.)

CRÉDIT : 2 à 18 mois
Expéditions en province

RÉPARATIONS - PIÈCES DÉTACHÉES

Achat ferme moto, scooter
Liste occasions contre 3 timbres

TOUT CE QUE JE SAIS DU TRIAL



LE CHARME DE LA CHOSE

Alors que, dans les autres genres de sport mécanique, la mise au point du moteur prend tout votre temps, pour le trial, c'est « la partie cycle » de votre monture.

L'amateur de courses de vitesse vraiment à la page réduit au strict nécessaire le training. Pour le trial, tout au contraire, l'adaptation de l'homme à la machine suit une ligne mystérieuse : soudain elle est là, signe sensible d'un effet intérieur et spirituel.

(Le pêcheur le trouve dans ses boîtes remplies de mouches brillantes!)

Le trial possède lui aussi son rituel : discussions sur ce qui se fait ou ne se fait pas, tuyaux, recettes de la plus haute importance, langage secret. Sur tous ces points, nous ne sommes en rien plus pauvres que nos rapides collègues. Avec cet avantage sur eux que nous pouvons, à l'instant, sur quelque terrain vague, constater « si ça va ou si ça ne va pas ». Alors qu'ils doivent attendre le prochain circuit de vitesse, ou organiser une tentative de record à Monthéry, pour porter un jugement...

Donc, les essais sont en proportion avec l'épreuve, pour les kilomètres parcourus, non pas de 2 à 1, mais de 30 à 1. Et les motards qui trouvent goût au trial s'en vont souvent sur le terrain, seuls ou en compagnie d'un camarade, pour s'entraîner, et aussi pour leur amusement.

Ils peuvent le faire sans crainte d'être dérangés, s'ils n'occasionnent pas de dégâts, et si des échappements un peu trop spéciaux ne provoquent pas chez leurs concitoyens des accès de « bile antimotocycliste ».

Les chevauchées solitaires avec, comme spectateurs, les bêtes de la forêt, possèdent un charme puissant. On pourrait presque dire que l'engagement dans une épreuve n'est qu'un test de votre forme. La mélodie y est tout autre. Car s'entraîner, c'est s'exercer à ce que l'on a choisi, tandis que la compétition, vraie surprise-party, oblige sans cesse à improviser. Et cette incertitude constitue un autre genre de charme de cette chose : le trial.

VOTRE CHEVAL DE SELLE

La construction d'une machine de trial vraiment adaptée à ce travail est aussi passionnante que celle d'une moto de vitesse ou que l'étude d'une voiture blindée.

L'auteur prétend qu'il est néfaste de faire son premier contact avec le trial sur une machine strictement de série. Il faut au moins un guidon « trial », des pneus « trial », alléger la fourche, améliorer la garde au sol.

Cette machine — M. Greeves l'a appelée le basset — a trois défauts : pas de chevaux en bas, petites roues (16") et ne braque pas.

Ce désir de l'homme, voler, la science aéronautique ne l'a pas satisfait... Bien sûr, on peut monter en l'air ; aller à Londres, dans un aérobis « Viscount », pour 7000 francs légers, déguster le menu de « Chez Maxim's » (!!!) à bord d'un « Super Constellation », au-dessus de l'Atlantique.

On prend place (en uniforme !) dans des « ventilateurs » de modèles divers... dans des « jets » ; et, bientôt, dans des « missiles »...

Mais, à toutes ces « machines volantes », on a eu beau, parfois, donner, dans toutes les langues, des noms d'oiseaux (pigeon, mouette, albatros, etc.) il n'en reste pas moins vrai que voler, au sens propre du mot, n'existe pas encore en aéronautique.

Et que, d'une façon étrange, ce vieux rêve de l'homme, c'est par le « deux roues », par la motocyclette, que nous le réalisons.

Glissant au ras du sol, vire-voltant de droite à gauche, de gauche à droite comme la mésange, fonçant dans les creux, escaladant les monticules, nous retrouvons, semble-t-il, par la moto, une jouissance mystérieuse.

Fendant l'air de tout notre corps, ne devant, croyons-nous, qu'à notre seule adresse, à notre volonté, un équilibre sans cesse adapté à la nature du sol, des ailes invisibles nous ont poussé.

Et la fascination de ce vol simulé, cette subtile mystification, n'est-ce pas le secret de ce pouvoir d'attraction qu'exerce la motocyclette ? qui n'est jamais autant elle-même que dans le trial.

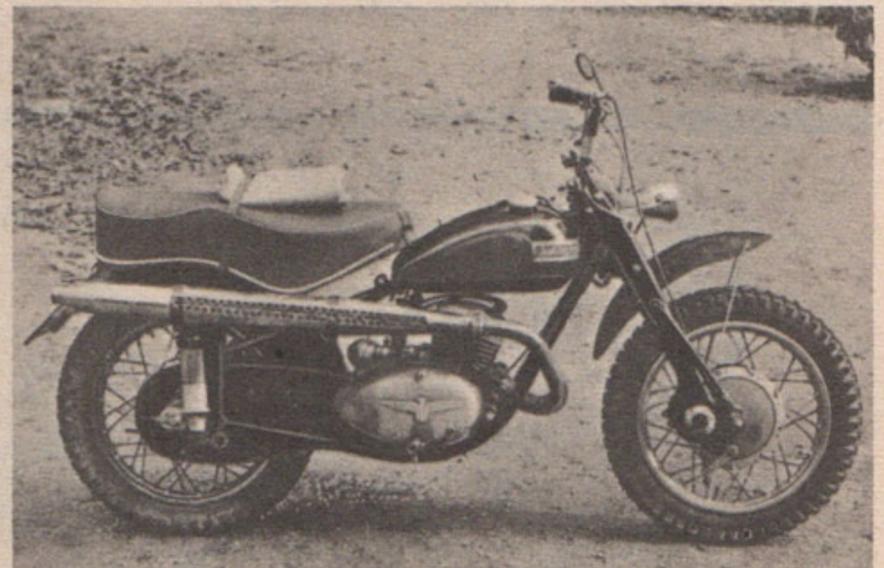
Le plaisir est indépendant de cette mesure que l'on nomme vitesse. Filez donc, aussi vite que le sentier tortueux le permet, sous un étroit tunnel de verdure. Trop vite pour pouvoir regarder le compteur, qui ne marque peut-être que 20 km à l'heure...

Eh oui ! à travers bois et bruyères, par les ravins, domaine à jamais interdit aux autos, nous retrouvons, nous les « motards », des divertissements disparus de tous les itinéraires modernes.

Celle-ci a de commun avec la machine de trial le soin que l'on doit prendre à économiser chaque gramme de poids, de façon à ce qu'il y ait le moins de kilos possible pour chaque cheval, et la plus grande surface de contact pneumatique avec le sol pour chaque kilo.

C'est donc le nombre de chevaux dont on dispose qui détermine l'armement. Ce qui veut dire, pour le trial, que si vous amenez cent kilos sur votre selle, vous ne devez pas espérer que 7 chevaux plutôt maigres vous traîneront en haut d'une longue côte à 75 %.

Par contre, vous ne devez pas croire, même si vous êtes né acrobate, que vous pourrez jamais, avec des bras du genre allumettes, apprendre à maîtriser un racer de 35 cv et de 160 kg.



TOUT CE QUE JE SAIS DU TRIAL

Après avoir ainsi cerné le problème, il convient de voir si l'on peut déterminer ses aptitudes, et si, somme toute, le trial vous plaît.

Mais là est la difficulté. Le débutant ne peut pas s'y essayer avec n'importe quelle moto de tourisme. Car voilà alors ce qui arrive au pilote et à sa machine en essayant quelque chose d'aussi simple que l'escalade en ligne droite et en biais d'une butte un peu escarpée.

Encore à peu près en équilibre il en atteint le bord, et découvre une descente qu'il juge être presque à la verticale. La frayeur que tout homme éprouve à ce moment-là, s'extériorise par la pose d'un pied à terre. Sa roue avant roule pardessus la crête, son carter repose sur le sol. Pour se libérer il emploie ses deux pieds. Déjà la machine roule de travers car il a perdu l'équilibre, et ne peut se rattraper à coups de guidon, avec tous ces kilos (phare, lourd garde-boue, béquille avant, parfois klaxon, peut-être).

Ça va aller de plus en plus mal. Comme la machine prend de la vitesse et qu'en bas des obstacles l'attendent il cherche la pédale du frein. « Où est-elle ! cette saleté ? » car ses pieds ne sont plus où ils devraient être, sur les repose-pieds.

Alors il appuie trop fort ou même ne freine qu'avec le frein avant. L'une ou l'autre de ces manœuvres cause une chute « maison » qui lui coûte la glace du phare, ou le phare lui-même. Alors si c'est un modeste, il conclut : « Très peu pour moi », et, s'il ne l'est pas : « Quelle imbécillité ! ».



Néanmoins sous cette forme de transformation on s'amuse (et on tombe dans tous les pièges savamment préparés par l'organisateur). Tout y est pourtant pour prendre du goût... éventuellement.

ROSSINANTE OU SAUTEUSE D'OBSTACLES ?

Il faut donc faire ses premiers pas sur une machine qui a été au moins un peu adaptée au trial.

Cela m'a coûté beaucoup de temps et pas mal d'argent pour mesurer les distances qui séparent :

- 1° Une routière ordinaire.
- 2° De la même machine équipée de pneus « tout terrain ».
- 3° Une moto déjà transformée.
- 4° Un modèle spécial trial ou construite par un expert.
- 5° Une machine de trial établie sur mesure pour le pilote.

Si l'on donne 100 points comme cote de la plus haute efficacité, voilà le classement.

- N° 1 - 1.
- N° 2 - 15.
- N° 3 - 30.
- N° 4 - 70.
- N° 5 - 100.

(Même proportion pour les difficultés rencontrées ! Et la dépense de courage !)

Je l'écris en toutes lettres : Là où les petits camarades deviennent tout pâles en voyant la descente boueuse aboutissant au ruisseau d'où émergent les pointes de rochers, ils se lécheraient les babines de plaisir s'ils étaient assis sur une « Spéciale Trial » bien conçue.

Résumons-nous : ne pas commencer à moitié, comme je l'ai fait, et ne le regrette pas ; car maintenant je sais comment vont les affaires. J'en suis à mon numéro 4, considéré par moi (pour le moment !) comme le plus merveilleux cheval de selle qui soit au monde !

Mais je ne veux pas passer sous silence un essai qui m'a fait me mordre les lèvres.

Lors d'un trial, dans une section de difficulté moyenne, j'observais, comme les autres spectateurs, que les pilotes des « 500 cm³ » labouraient le sol.

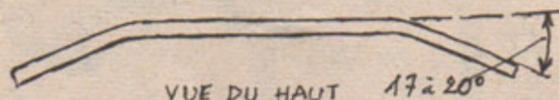
Tandis que les « petits cubes » ne pouvaient absolument pas négocier le virage incliné en biais.

Pendant la pause, j'essayais donc la chose sur mon cheval de tous les jours. Au cours de quinze essais, j'en réussis cinq sans mettre le pied à terre.

Dans ma mémoire (car l'homme est ainsi fait !) restèrent les cinq succès.



VUE D'EN FACE



VUE DU HAUT 17 à 20°

La hauteur du guidon dépend du conducteur, mais l'angle vers le haut et vers l'arrière sont indispensables pour être à l'aise sur son cheval.

Le résultat, ce fut qu'à mon premier trial je tombai 36 fois ! endommageant sérieusement ma machine et figurant dans les résultats avec ceux qui « terminèrent aussi le parcours !... »

Ainsi, s'exercer, ça ne suffit pas. Ce n'est pas comme au cirque : deux coups de sifflet, on se met sur la tête, la dame monte sur votre pied, vous la faites tourner de l'autre.

Car pour le trial, avec toutes les situations imprévues qu'il comporte, il faut être armé d'une machine de trial.

PORTRAIT D'UNE MONTURE

Tout d'abord, adopter une ligne conductrice : sauvegarder la possibilité de refaire de votre machine un objet vendable.

Détails à modifier ou changer :

- Pneus ;
- Garde-boue ;
- Phare ;

- Bouton d'interrupteur ;
- Protection contre la boue ;
- Frein arrière, guidon, repose-pieds, leviers, poignée tournante, réglage du carburateur, filtre, démultiplication, système d'échappement, siège.

Je prends comme exemple les modifications apportées à mon M.B. 250.

Pneus : Metzeler Trial 3.50 - 16 qui font une différence comme celle du jour et de la nuit avec les pneus ordinaires.

Le pneu avant a besoin de place, au moment de la déflexion de la fourche. On lui en a trouvé grâce à un garde-boue suspendu, comme on peut le voir, fort réduit, et fixé à la fourche.

Le garde-boue arrière fut remplacé par un spécial, très large, servant également de plaque de police, permettant de se rendre par ses propres moyens au lieu du trial.

Et voilà déjà un allègement de 1,5 kg. A propos de grammes : la béquille centrale et le klaxon ont été démontés, l'énorme phare remplacé par un de 70 Ø type bicyclette !

Les repose-pieds de série, véritables chefs-d'œuvre de la planche à dessin, donc, très lourds, et qui cassaient au moindre choc contre une pierre, furent remplacés par d'autres, en fer doux, très laids, certes, mais ne pesant guère que la moitié. Ainsi j'épargnais le millier de francs que m'aurait coûté chaque épreuve ou même chaque essai !

Plus important encore que la dépense : sans repose-pieds on ne peut terminer un trial, à moins qu'on tienne essentiellement à ramener 450 points de pénalisation à la maison.

A quelle hauteur faut-il mettre les repose-pieds ? Réfléchissons : comme on roule souvent debout sur les repose-pieds, leur hauteur détermine celle du guidon. Ceci sert donc à rien de les placer trop haut, car la garde au sol dépend du moteur ou du cadre.

Pas de caoutchouc sur les repose-pieds ; mais soudez une rondelle à leur extrémité, afin d'empêcher le pied de glisser. Espérons que la pédale de frein se trouve tout près. Là-dessus, il ne faut pas plaisanter. A l'aide d'une butée appropriée, rendez la pédale aussi commode que possible. Commode veut dire qu'assis ou debout elle peut être manœuvrée immédiatement du bout de pied, sans obliger le pied à prendre un angle anormal. La tête de la pédale ne doit pas être trop large, afin que l'on ne puisse par mégarde l'écraser lourdement du pied.

Quel que soit le système de suspension arrière, la pédale ne devrait pas avoir à sa pointe une course de plus de 4 cm.

Mais elle ne doit pas freiner d'elle-même à fond de course de la suspension ; ce qui arrive quand le point d'attaque et le point de pivotement de la suspension ne coïncident pas.

Le plus simple remède est un câble, mais maintenu droit pour éviter la perte de puissance qui rendrait impossible un dosage précis du freinage.

On ne peut jamais se donner assez de mal pour bien aménager le freinage arrière qui est d'une importance capitale.

La position des repose-pieds détermine la hauteur du guidon convenant à votre taille. On trouve sur le marché des guidons de trial. Très important à mon sens pour une pose normale des mains sont les angles A et B.

TOUT CE QUE JE SAIS DU TRIAL

On commence à s'apercevoir de leur importance quand on a fait trois heures de trial avec un guidon droit.

La largeur du guidon dépend de vos préférences personnelles.

Je suis partisan de la limite inférieure : 62 cm.

★

Des leviers situés tout à fait à l'horizontale peuvent être très bien pour les longues distances. Mais pour le trial, une inclinaison au minimum de 30° est préférable.

En virant sur place on aura dans tout trial à se servir du frein avant et arrière, ainsi que de l'embrayage, pour se pousser en avant par saccades de 10 cm. Tous les leviers doivent donc être bien à votre portée.

Ce qui s'applique aussi à la poignée tournante de gaz. Elle doit être à longue course si vous disposez de pas mal de chevaux. Mais si l'on n'en a à sa disposition que six ou sept, et logés en haut, alors une poignée tournante à attaque rapide est préférable.

Bien entendu, pas de jeu dans le câble ; ce qui nous amène au carburateur que nous espérons être réglable.

Ce que l'on doit chercher, c'est que le moteur soit « comme pendu à la manette de gaz ». Au diable l'économie ! Dans le cas de ma Twin deux temps, il fallut recourir à une astuce. Comme les chevaux disparaissaient quelque part en bas, il fallait enrichir la charge à l'aide du réglage de la marche au point mort (vis bloquée). (Avoir à portée de la main un tournevis.) Ce qui fait que la machine, rencontrant de faibles résistances, comme montées faciles, sable épais, tire lentement. Bien entendu, au point mort, le moteur s'emballait. Mais cela n'a pas d'importance. Car sur un deux temps on doit avoir un interrupteur pour les descentes, qui est presque aussi efficace que le décompresseur obligatoire sur les « Villiers trial ».

J'ai placé l'interrupteur à gauche bien à portée du pouce.

Pour bien des sortes de descentes, sur l'herbe mouillée, le frein moteur que donne l'interruption de courant est l'idéal.

Pour les passages à gué, le carburateur de la MB 250 était trop bas ; aussi le filtre à air fût-il doté d'un tuyau de caoutchouc vertical.

Le caractère du moteur se trouvait changé par un nouveau système d'échappement. Celui de série s'amusait à jouer les skis et à traîner par terre dans les virages, même routiers, pris rapidement.

Dans le tuyau de droite dirigé vers le haut, je coupais donc autant de sections qu'il fallait pour obtenir un coude tout en respectant à peu de chose près la longueur du tuyau d'origine.

Pour ce travail, ce qu'il faut c'est du courage ! Quand on a commencé à sabrer, il n'y a plus de retraite possible !

On n'arrivera à s'en tirer qu'en fixant tout en place, sur la moto même.

Le nouveau système a changé sensiblement le couple du moteur et particulièrement d'une façon désagréable vers les 4 000 t/m !

Considérant que bien souvent, on s'approche à 4 ou 6 km/h pour partir à l'assaut d'une pente abrupte, et qu'à ce moment-là il n'y a pas encore assez de chevaux qui hennissent en bas dans le carter ! j'ai adopté une démultiplication de 14 x 36, ce qui donne une première de 24 %.

Le siège est du type duo, plus léger qu'une selle avec porte-bagages ; j'en ai enlevé tous les « intestins » métalliques, les remplaçant par des couches de caoutchouc mousse.

Un second coussin donne la hauteur convenable, mais pas trop exagérée.

Il ne devrait jamais arriver ce qui se passe pourtant souvent : que l'on cale dans une forte pente et que l'on se trouve soudain comme sur le dos d'une girafe.

Et qu'il faut retrouver immédiatement son équilibre, et sûrement pas avec les deux pieds loin du sol !

Donc, une selle trop haute n'est pas toujours pratique. J'ai conservé un siège duo, car il est souvent intéressant de pouvoir vite glisser en arrière afin de mettre du poids sur la roue motrice.

Ainsi, avec une machine transformée, il est déjà possible de s'amuser fort gentiment, d'apprendre des tas de choses, et même de figurer honorablement dans un trial de club.

Malheureusement, il sévit en ce moment la manie de rendre les trials régionaux aussi durs qu'un International, afin, dit-on, d'endurcir les compétiteurs.

Pour ma part, je soutiens que : aussi longtemps qu'il ne sera pas possible de se procurer à des prix raisonnables des modèles de trial, ou que des centaines de bricoleurs géniaux ne construiront pas des machines spéciales pour trials, il convient d'y aller avec précaution, et très doucement, au début.

DES CERCLES DANS DES CERCLES

On commence en terrain plat à tourner en rond, au pas, par à-coup, autour d'un tonneau, (ou d'un camarade complaisant), en n'employant que peu de gaz, peu d'embrayage, peu de freins. Avancer ainsi, presque à l'arrêt, est un exercice fort utile.

Puis on élargit le cercle, puis on le diminue, ce qui est plus difficile, mais sera plus fréquent dans le trial.

Essayez tout cela, debout sur les repose-pieds, ou assis. Vous pourrez, plus tard, adopter le style que vous préférez. Pour le moment tracer aussi des cercles et des huit est un excellent exercice préliminaire.

Quand vous croirez pouvoir circuler sur une scène en serpentant autour des musiciens, alors pour vous le temps sera venu de prendre rendez-vous avec la rude nature elle-même.

Mais quelle déception : le sol, si dur, jusqu'ici, paraît n'être plus fait que de billes.

Et tous vos simples exercices d'équilibre semblent n'avoir aucune valeur. (Mais il n'en est rien !) Seul le training rend possible ce qui va vous arriver, sans que vous vous en doutiez.

Bientôt, complètement décontracté, vous tiendrez le guidon, ne trouvant jamais assez dur le terrain varié.

Oh ! je l'aurais presque oublié. Il n'y a presque aucun motard qui ne vire bien mieux à gauche qu'à droite. Les psychologues pourraient peut-être nous en donner la raison.



Un tour complet de ce que l'on appelle SUR PLACE. Sur place en avançant par centimètre (de 10 à 10 !). Ce n'est pas le premier jour qu'un débutant le fera. Mais cet exercice est un des plus indispensables.

Il n'y a pratiquement pas de zone où il ne faut pas « braquer » sur rayon minimum. La « méthode » ressort le plus clairement de l'image N° 6. Claude laisse « tomber » la machine, mais lui, il reste tout droit.

TOUT CE QUE JE SAIS DU TRIAL

Tirons-en la conclusion que, précisément, il convient de s'exercer à ce qui ne vous vient pas naturellement.

DÉRAPAGES

Mais espérons bien que tout lecteur de *Motocycles* sait contrôler un dérapage. Et, même s'il n'a aucune ambition de participer à des trials, il devrait s'y exercer. Mais, autant que possible pas sur la place de la Concorde, mais de préférence dans un terrain vague avec cailloux, graviers, flaques d'eau, sable. Et, mieux encore, sur le versant d'une butte.

Là, on n'a pas à craindre qu'il ne se produise pas de dérapages. Car, dès qu'on touche légèrement la pédale de frein, ça y est! on dérape, semble-t-il, en dépit de toutes les lois physiques, et du côté où ça ne devrait pas se produire, à cause d'une pierre, d'une racine.

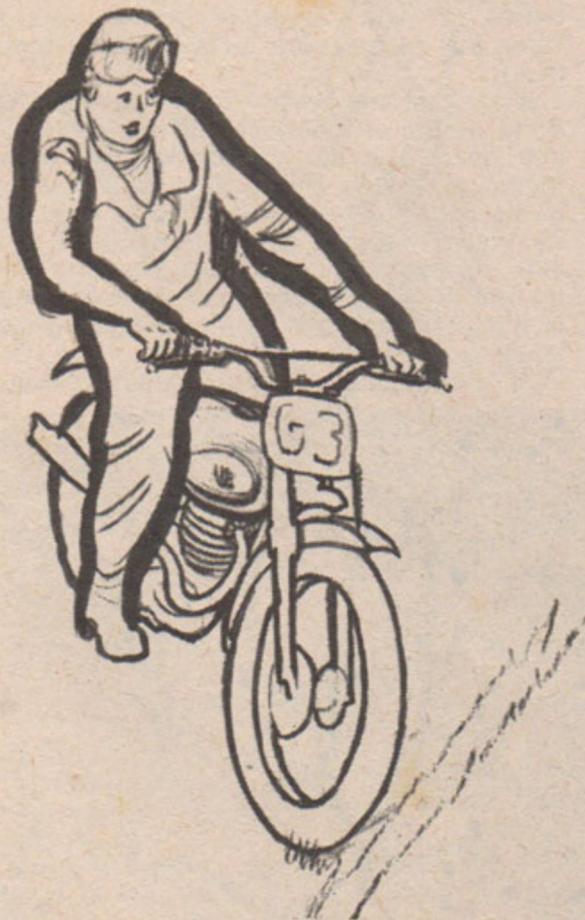
On doit pouvoir rattraper un dérapage aussi bien à droite qu'à gauche. C'est même le premier exercice qu'il faut réussir. Car une motocyclette, n'est-ce pas, se tient toute seule ou presque, en ligne droite, et prend ses virages d'elle-même, sans que nous ayons à nous en tourmenter beaucoup.

Aussi faut-il pratiquer comme une sorte de danse, une fois à droite, une fois à gauche, et à la « dirt track ».

Et quand la roue arrière s'efforce de devancer la roue avant, donnez des gaz, si le chemin est libre. Il faut pouvoir contrôler un dérapage, même en dormant. Je suppose, bien entendu, que tout le monde sait qu'il ne faut pas toucher au frein avant quand on glisse, roue avant braquée.

Donc, on s'essayera d'abord seulement avec le frein arrière.

Jusqu'à ce que, au lieu de dégringoler comme un sac en bas de la pente en évi-



Glisser le long d'une pente, cela se fait comme ça. Par le déport du corps l'angle entre machine et la pente devient encore plus aigu. Ne me demandez pas l'explication...

tant avec plus ou moins de bonheur rocs et arbres, on contrôle sa monture dans le seul style rationnel qui convienne.

Ces essais dans le sable, répétés plus tard fréquemment sur l'herbe mouillée, en terrain détrempé, seront un jour plus utiles, quand on se trouvera sur un parcours en descente interrompu par des blocs de pierre ou limité par des rocs.

Ça pourrait coûter cher. Mais non! Vous ne crèverez pas un carter si, au lieu du style rodéo, vous avez adopté la bonne méthode ici décrite!

DANS UN BOURBIER.

Quand le trial comporte une section marécageuse, les compétiteurs prennent grand soin de s'esquiver discrètement par le bord, en pente, mais ferme.

Si l'on perd la balance, on peut se maintenir à grands coups de pieds côté glissade. (Bien sûr, on ne devrait pas).

Il y a une certaine allure à prendre sur ces pentes glissantes. Mais, parfois, la roue avant, poussée, tient encore alors que la roue arrière, motrice dérape.

Il faut apprendre à juger rapidement ce qui est négociable, et ce qui ne l'est pas.

Souvent la meilleure méthode est de passer carrément en plein milieu de la boue.

A une certaine profondeur doit bien se trouver la terre ferme.

En première, la force de traction de la roue arrière est bien supérieure à la poussée que l'on peut obtenir dans la boue avec le pneu comme moyen de propulsion.

Avec ce résultat bien connu que l'on cale, et qu'on a bien de la peine à sortir la machine embourbée.

Aussi, est-il souvent, mais pas toujours, préférable d'employer la deuxième vitesse.

Ce qui vous garantit du danger d'un trop haut régime occasionné par une ouverture accidentelle de gaz.

Par contre, il pourrait se produire qu'on manquât de couple à petite allure en seconde en accélérant soudainement.

On doit alors sagement doser les gaz, le débrayage et le passage en première.

Dans un bournier où la direction ne vous est pas imposée par des rigoles, il vaut mieux s'asseoir bien à l'arrière et ne pas se cramponner au guidon.

Quand des passages précédents ont creusé des ornières, et que la roue avant commence à s'affoler, il faut travailler alors en déplaçant tout son corps, et pour cela se tenir debout sur les repose-pieds.

Quand la machine menace de tomber à droite, on voudrait bien donner un coup de guidon à droite, mais c'est impossible à cause de l'ornière.

Il faut alors porter le corps à gauche, tout à coup, car le temps presse! Au début on a tendance à transporter trop de masse et l'on penche trop de ce côté.

Il se passe pas mal de temps avant qu'on ait appris le dosage exact.

Une autre méthode est celle du « shimmy artificiel », obtenu en secouant fortement le guidon. Ce qui, aussi étrange que cela paraisse! donne à nouveau le sens de l'équilibre!...

Nul n'a besoin de tomber; au dernier moment, un bon coup de pied à terre vous sauve de la bûche.

Maintenant viennent des différences plus subtiles.

Règle générale: ne pas aller trop lentement à travers de la boue épaisse.

Si la roue avant s'enfonce jusqu'au moyeu, on a besoin d'un couple plus fort que ne peut vous donner la deuxième vitesse. Mauvais, ça! La première peut-elle vous sauver à ce moment où vous êtes presque arrêté?

Un enfouissement de la roue motrice est à craindre. Seuls peuvent vous aider des sauts désordonnés au-dessus de la roue arrière.

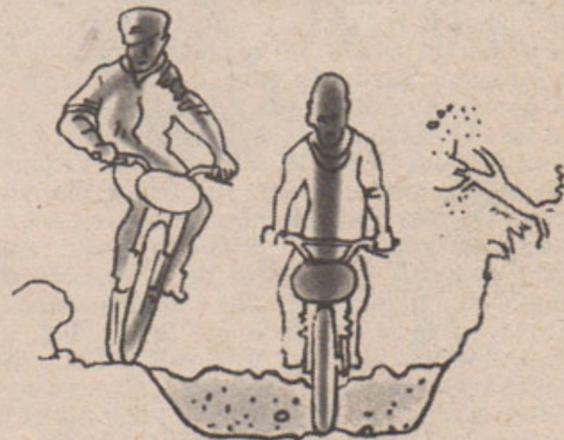
Ce qui va arriver dépend de facteurs divers: poids, pilote, machine, largeur de son pneu arrière, mordant des sculptures.

Quand on aura appris à traverser en ligne droite un bournier ou à suivre des rigoles, il conviendra de procéder à des exercices combinés.

Passer d'une profonde ornière dans l'autre, regagner le bord du chemin, puis grimper sans élan une pente en tournant à droite. Arrivé, au sommet, tourner autour d'un arbre, puis redescendre dans le chemin marécageux.



Le maître ès trial Jackson applique la méthode Shimmy au guidon pour remettre l'équilibre déjà presque compromis.



Traverser la boue où? La recette sûre n'existe pas. Tantôt si elle n'est pas profonde, le tout droit est le moins risqué. Tantôt le chemin étroit qui reste à côté est préférable.



Dans une ornière profonde, vous ne pouvez pas guider. C'est la fameuse samba du coureur — le déplacement du corps vers le côté opposé de celui vers lequel la machine veut échapper qui sauve la situation délicate.

TOUT CE QUE JE SAIS DU TRIAL

Ce que l'on fait, la vitesse restant la même, en soulevant la roue avant. Si l'on est côté montée, vite en première, freiner, accélérer, laisser l'embrayage mordre tout en déchargeant la roue avant. Cela semble compliqué mais on y arrive, comme à se sortir de trous profonds ou de graviers difficiles.

Prenons le cas d'une rigole à traverser de biais à droite dans laquelle votre roue avant s'adapte sournoisement comme la lunette dans l'étui.

On s'approche prudemment de la chose et laisse la roue avant plonger doucement dans la sauce. Entre temps, on a déjà débrayé; on donne des gaz, et au moment où la fourche remonte, on laisse l'embrayage mordre. La roue emprisonnée, tend à se soulever et on l'y encourage en soulevant le guidon. Et on se sortira de cette souricière, à condition que le pneu arrière ait des dents ou au moins un bon profil.

A moins que la suspension soit si dure à l'avant comme à l'arrière, que dans la plongée de votre roue avant dans le ruisseau votre casque glisse devant vos yeux ou que votre dentier tombe dans la flotte!

Alors, vraiment, il vaut mieux avoir une autre machine pour le trial!

MONTÉES ET DESCENTES

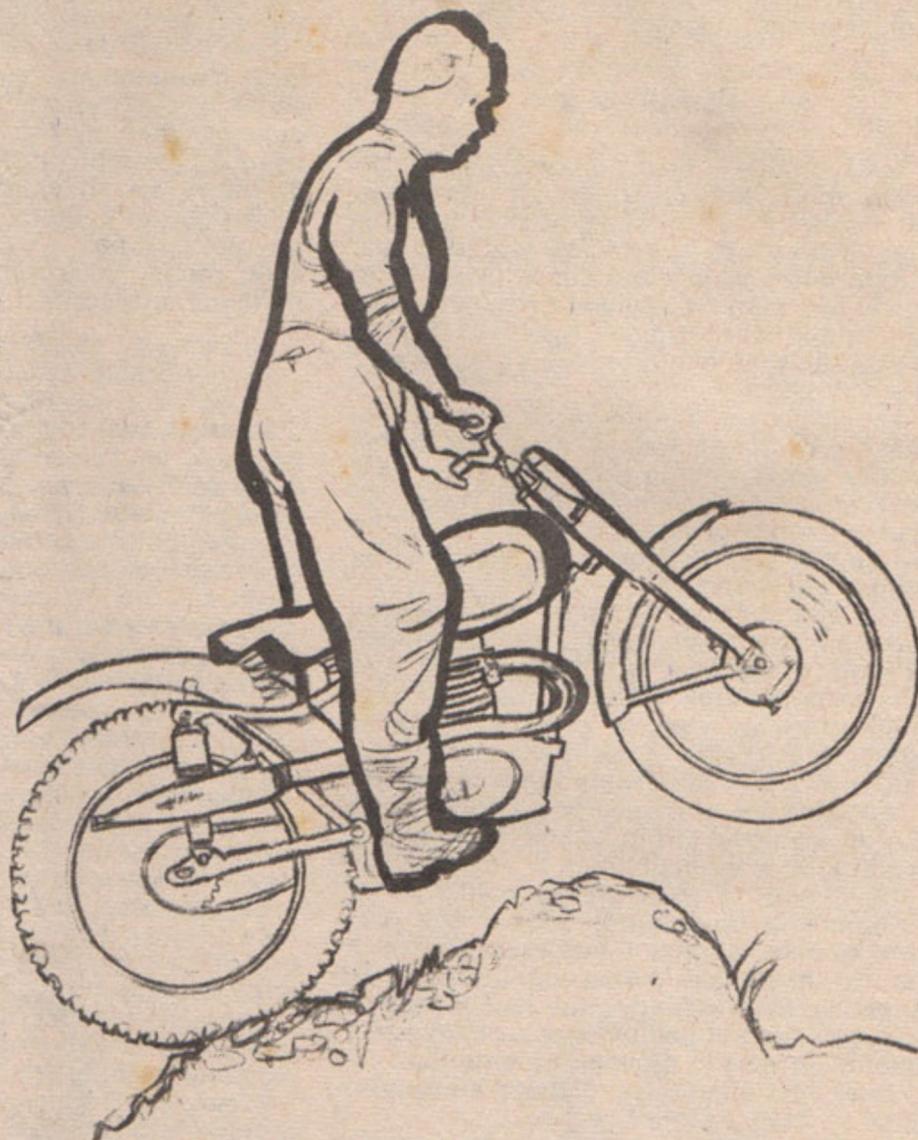
Pour grimper une pente, il n'est pas nécessaire de prendre des leçons. Tout de même, devant une montée à 70 % de pourcentage, il faut savoir se décider. Est-ce oui ou est-ce non? Si c'est oui, alors, poussez les feux! Et à toute vapeur! Et penchez-vous bien en avant, avant qu'une bosse imprévue ne fournisse à votre machine l'occasion de se cabrer, et de tomber à la renverse. Ce qu'elle n'aura pas le plaisir de faire si l'on se porte franchement sur l'avant. Arrivé en haut, ne cherchez pas à donner au public des émotions de motocross. D'abord, vous pouvez avoir à virer tout de suite, à droite ou à gauche. Et puis, souvenez-vous qu'une roue avant planant dans les airs doit retomber quelque part et avec un assez vilain « Boum » qui doit être absorbé, d'où perte de puissance et mauvais traitement des amortisseurs... Donc, juste avant la fin de la montée, et quand vous sentez que votre élan est suffisant, fermez le robinet! Ce dosage avec la poignée des gaz que vous aurez à pratiquer des milliers de fois deviendra un art bien utile dans ces descentes en biais qui suivent souvent ces grimpettes (parfois à 70 % et des poussières!)

Il vous faut donc alors laisser s'éteindre votre lancée avant de faire votre changement de direction. Sinon, la force centrifuge serait si forte que vous vous trouveriez collé à la pente auprès de votre machine.

Du reste, on peut en faire l'essai sur une route bien plane. Car c'est tout comme si l'on voulait, marchant à 25 à l'heure, virer dans un rayon de 2 mètres pour revenir sur ses pas. On voit tout de suite que ça ne va pas et qu'il faut un rayon de 10 mètres au moins, ou réduire presque à zéro sa vitesse.

Des cracks comme Skinner et Gordon Jackson opèrent autrement. Avec feu, ils attaquent la pente, au virage, ils appuyent fort sur la pédale de frein. Ce qui, sur terrain caillouteux ou d'éboulés, provoque une glissade de la roue arrière et la place un peu dans la nouvelle direction. Puis, avant de tomber, ils donnent à nouveau les gaz

Avaler une pente, ce n'est rien, c'est l'arrivée en haut qu'il faut doser, car très souvent le tracé de la zone exige un retour sur ses pas très serré. Pour ce faire on laisse mourir l'élan au juste centimètre. Mais ici la roue avant levée n'est pas une faute, elle servira à éviter que le carter touche la petite bosse.



pour effectuer le tournant et la descente. Ces petits exercices, qui n'ont l'air de rien, exigent diablement d'adresse et on aime à les voir dans ces sections non-stop qui comportent la montée en biais d'une pente rapide.

Ce qui, évidemment, ne peut pas se faire à l'allure d'un escargot. Et seulement avec le meilleur des meilleurs pneus de trial.

Beaucoup de pilotes augmentent l'adhérence du pneu en se penchant pour mettre leur machine en position oblique. Aussi une partie du pneu plus grande qu'en position verticale se trouve en contact avec le sol.

Mais avant de se livrer à ce genre d'acrobaties, on doit d'abord se trouver aussi à l'aise sur sa machine qu'un poisson dans l'eau.

Sur un sol très glissant, on peut se sauver de la bûche en donnant par intermittence des gaz entre deux glissades. De toute façon, avec des pneus au profil trop fin on ne peut pas faire grand-chose. A moins de pouvoir monter la pente grâce à son élan, assez d'élan pour ne plus nécessiter qu'une faible dose de gaz. Dans ce cas, la roue arrière roule sur le sol comme sur la carte géographique.

Si à ce jeu des forces s'ajoute encore



Ravin en biais. Delauné se déplace vers l'aval de la pente pour mieux faire accrocher les pneus au

TOUT CE QUE JE SAIS DU TRIAL

celle de la traction c'en est fait avec l'adhérence, et on glisse en bas. C'est en de telles circonstances que l'on saisit sur le vif l'importance d'un bon profil du pneu. Et l'énorme différence qui existe entre : série et spécial, adresse et brutalité, cross et... trial...

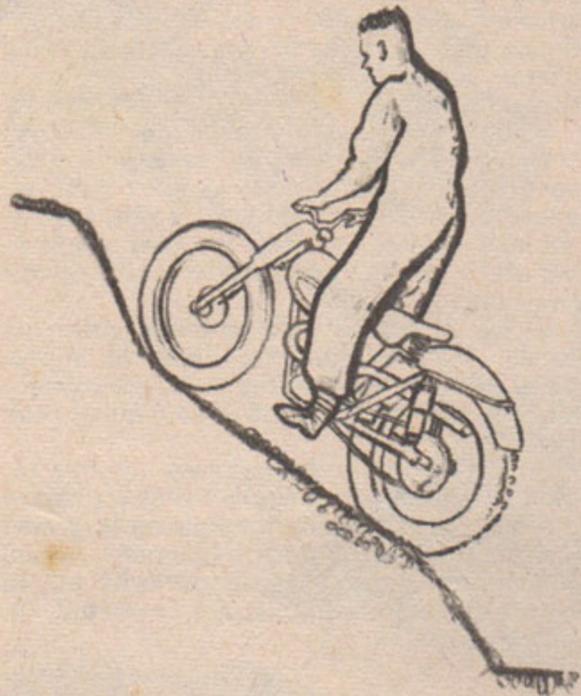
POURQUOI SE TENIR DEBOUT ?

En premier lieu, il faut déjà pouvoir faire ce que le pilote de tout terrain a depuis longtemps appris : se déplacer avec une relative aisance dans le sable. Règle générale : s'asseoir bien en arrière, même avec des machines à centre de gravité assez bas. La R. 5 en raison de son centre de gravité élevé, n'est pas une monture idéale pour le trial.

Et puis, que penser de la position debout ? Qu'en faisant ressort avec les articulations du genou, ce doit être une bonne chose. En se tenant debout sur les repose-pieds, on augmente le moment d'inertie quand, serrant la machine entre ses genoux, on fait corps avec elle. Puis, en lâchant vite cette prise, le cavalier peut représenter un contrepoids qui se déplace, rétablissant l'équilibre, du côté et pour autant qu'il est nécessaire.

Je le dis encore une fois, et cette fois-ci, je l'espère, plus clairement : comment se tiennent en équilibre les danseurs de corde ? Avec une longue perche ! De même les équilibristes jongleurs avec, au bout du doigt, un long bâton, jamais, avec un court.

Debout, formant bloc avec la machine, comme le soldat de plomb soudé à son cheval, on obtient le même résultat. Et



Pourquoi debout ? Pour porter du poids vers l'avant aussi l'équilibriste, sur la corde raide, utilise des bâtons longs (debout) et non des courts (assis).

quand, par exemple, la roue avant ou arrière glissera sur des rocs dans la traversée d'un ruisseau, on ne sera pas trop déconcerté. Et s'il faut maintenant tourner soudainement et presque sur place, on libère du genou la machine qui semble s'élaner d'elle-même hors du piège. C'est maintenant que la position « au premier étage » montre son avantage, pour peser avec le plus long bras de levier possible.

Le déplacement de poids sert aussi à laisser rouler la machine sur la seule piste possible.

En marche normale, assis comme un sac sur la selle nous ne faisons que bien superficiellement ce que nous appelons diriger la machine et nous nous contentons de la forcer à aller « où nous voulons », cela dans des limites de 30 centimètres de tolérance ! Mais dans le trial il faut, une précision ne supportant que 4 centimètres de tolérance...

Et puis, normalement, s'il y a menace de chute à droite, on peut agir sur la droite. Mais, là, dans le trial, il y a un arbre, un parpaing, une ornière profonde, etc. La seule méthode possible est alors de balancer vers la gauche 40 kilos d'homme (et je dis balancer !). Encore une chose à laquelle on doit longtemps s'exercer, jouant à la fois le moniteur, pour exercer des critiques, et l'élève, pour les utiliser.

Entre les sections d'un trial qui peut faire au total dans les 60 à 80 km, il y a, comme on dit, celles où on peut se reposer ! Mais avec une moyenne à observer de 20 kmh il faut foncer dans celles-ci à 50-60 kmh. Etant donné les hors-d'œuvre, chemins creux abrupts, bourbiers, champs fraîchement labourés, etc., on n'a guère le temps de s'ennuyer. Mais sur ces parcours, inutile d'être tout le temps debout sur ses repose-pieds. Décontractons-nous un peu !

SLALOM

En son état original, le départ d'une montée à pic présente des arêtes si vives que l'on doit conseiller de l'aborder à angle droit (90°). Après plusieurs passages, un sillon se formera dans le bord, et les autres conducteurs pourront plus facilement partir, légèrement penchés. Souvent, la section non-stop commence dans la pente. Et peut-être 50 cm avant on trouve un panneau planté avec : Section X. Bien gentiment, le débutant s'arrête devant et repart, ce qui est extrêmement désavantageux pour lui. Car dans ce parcours de 50 mètres, on n'a pas encore trouvé sa balance, et ce sentiment d'insécurité peut causer toute une cascade de fautes. Bien souvent, ce n'est que par une approche furtive que l'on réussit la montée d'une section. Arrangez-vous donc pour approcher, de bien préparer, quelques 3 mètres la section non-stop.

Des organisateurs ont inventé des slaloms chronométrés pour pouvoir classer des coureurs ayant les mêmes nombres de points. Pour mon compte personnel, je classe la chose sur la rubrique : « économie des forces » (les miennes !) Cela ne vaut pas la peine de se rompre le cou au départ ! Quelles sont donc les places qui comptent ? Première, deuxième, troisième. Donc, que je passe de la douzième à la treizième place n'a aucune importance.

Naviguez donc au long des piquets avec le calme du buveur de bière assis sur les bancs de la Hoffleraü ! Le style dirt Track, les jets de feu et de flammes donnent seulement l'impression de la vitesse.

TACTIQUE, FATIGUE PHYSIQUE ET TRIAL

J'ai souvent observé que des débutants, rapidement devenus des pilotes adroits, s'arrêtaient soudain dans leur progression vers la classe « Internationale ». Leur incapacité à gravir le dernier échelon, ils l'attri-

buient à une insuffisance mécanique. Et ils changeaient donc de monture bien avant d'avoir développé au maximum leurs capacités de conducteurs, croyant que le seul fait d'avoir un moteur plus fort leur ferait atteindre ce résultat.

« Au secours, donc ! les chevaux ! »

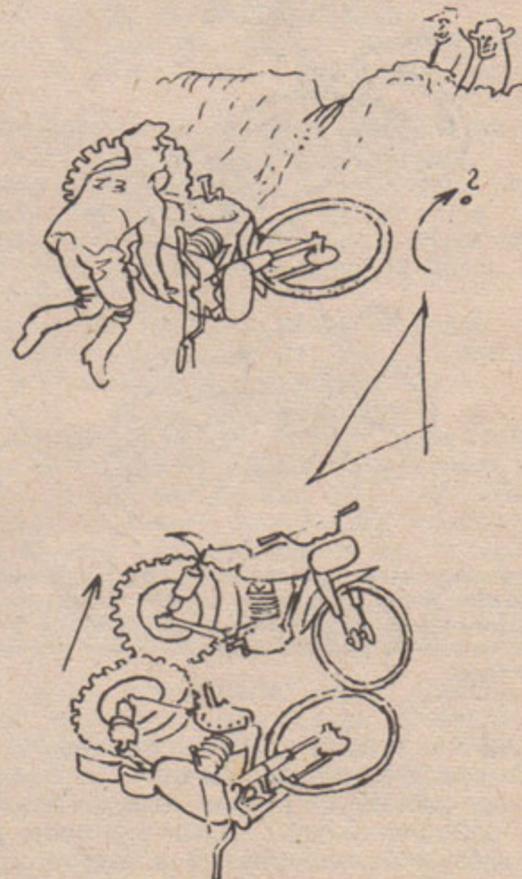
Bien sûr, c'est très utile d'avoir des chevaux. Mais cela compte moins qu'une obstination bovine à tenir du commencement à la fin du parcours. Tous se trompent sur l'écart entre leurs prestations et le sommet de la « forme » ! Elle est comme le sommet d'une montagne. On grimpe, le col s'approche, semble-t-il, et puis, une vingtaine de fois peut-être, on s'aperçoit qu'on en est encore très loin. Arrivé là-haut, contemplant le panorama, étant tout étonné d'apercevoir si bas ce point où l'on se croyait déjà si élevé au-dessus de tout...

Les trialistes, comme les coureurs de vitesse ou d'endurance, viennent de toutes les professions, de toutes les classes de la société. Peut-être que les métiers qui font vivre au grand air donnent un avantage. Mais ce n'est pas sûr. Le citoyen manieur de crayons et de machines à écrire devrait, sans doute, pour éviter les crampes et éliminer les poisons musculaires, faire un peu de culture physique (que les paresseux peuvent remplacer par des séances de massage !)

Oublions un instant la machine : que fait-on au cours d'un trial ? Evidemment, une série de flexions du genou, avec arrêt juste avant la position accroupie, et des contorsions du haut du corps dans toutes les directions. Donc, précisément, ce que le moniteur vous commande avant le commencement d'un exercice.

Une marche élastique, pouvoir se retourner en souplesse, sans geindre, supporter 3 minutes de sauts sans que le cœur vous batte dans la gorge, tout cela est la marque d'une bonne forme.

Je sais que ces lignes seront lues avec un certain déplaisir, et que c'est bien plus tard que l'on en verra le sens...



La façon fatigante de relever une machine tombée dans une pente.

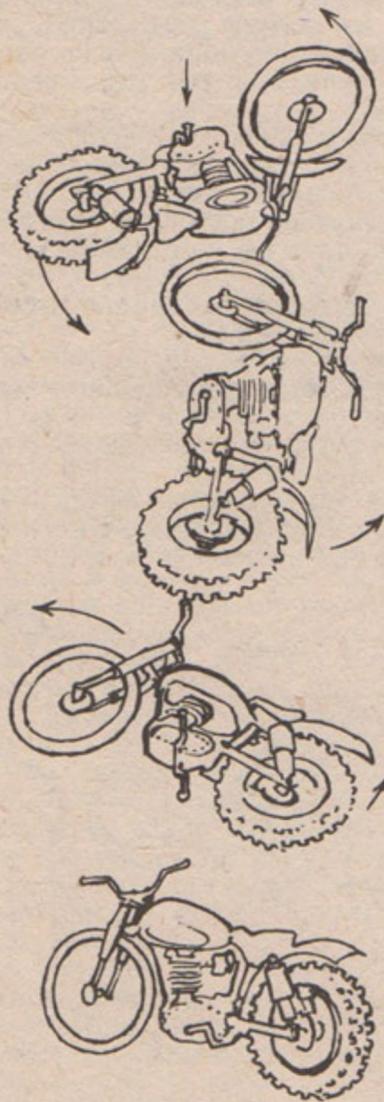
TOUT CE QUE JE SAIS DU TRIAL

Heureusement, le corps, par le trial, se transforme de lui-même. Après une fatigue, une fièvre musculaire incroyables, de nouvelles forces apparaissent. Et des nageoires avant habituées au stylo deviennent des pinces d'acier.

Mis à part le « terrain varié », je ne connais aucun autre genre de sport mécanisé où costauds et malingres gaspillent tant de forces que dans le trial.

Voilà une pente abrupte qui doit être escaladée de telle façon que le conducteur puisse s'arrêter juste en haut. Donner trop de gaz peut être mauvais, mais pas assez pour vous faire caler à 50 cm du sommet ! Combien essayent alors de hisser leur monture jusqu'à la crête ! Soulever plus de 100 kg à la hauteur d'un demi mètre, c'est du travail ! Et qui sera perdu ! (mais non les cinq points de pénalisation) Généralement il est plus judicieux de faire pivoter autour du repose-pied la machine vers la pente et de se laisser glisser en bas.

Autres gaspillages de force musculaire (qui entraîneront le ratage du prochain non-stop) : restant en selle, arracher la



La relever du côté pente économise les forces. C'est plus facile de la faire pivoter sur repose-pied jusqu'à ce qu'elle soit perpendiculaire au tracé — puis la pousser « upright » par le côté supérieur.

machine à l'ornière où elle se trouve prise, s'efforcer de tourner la roue avant engagée dans un coin où il n'y a pas assez de place pour cette manœuvre ; ou, sur une pente à pic, essayer de remonter sur une selle qui se trouve être, à ce moment, à une hauteur fabuleuse au-dessus de vous.

En réalité, il n'y a qu'une difficulté, et elle est dans notre tête : la rage causée par un incident que l'on voudrait effacer empêche toute réflexion, qui vous ferait agir tout simplement comme au garage, quand on met sa machine sur la béquille pour la déplacer latéralement, avec adresse et jugement.

Pour toute épreuve la tactique consiste à ménager, à répartir ses forces, justement évaluées. Voilà un non-stop avec de la rocaille, et vous possédez la machine qui convient. Alors... allez-y ! Mais avec une machine qui n'a que 10 cm de garde au sol, laissez les autres filer. Ça vous coûtera 20 points, mais moins cher qu'un carter moteur. Les malins acceptent le départ, calent tout de suite, et font demi-tour ! Et ça ne coûte que 5 points.

LE TRAC

Réception en musique, couleurs nationales épinglées aux dos. Présentation des concurrents. Foule. Lutte pour les secondes (va-t-elle démarrer ? Ou pas ?) Nous connaissons ça...

Tous les trials commencent par un slalom. Mais la fièvre de la rampe, l'affreux trac vient plus tard. Quand on cale, bloquant le non-stop, ou qu'on n'arrive pas à le trouver, quand les camarades dégringolent en bas à la file, quand les photographes te mitraillent de flashes, quand les bons amis s'apprêtent à savourer la bûche, quand l'équipe, déjà lourdement pénalisée, n'a plus que toi pour sauver sa chance !

A ce moment-là, je me dis : « Le sport de trial, on le pratique pour s'amuser : donc, c'est le moment de rire, et non de grincer les dents ! ce que font les autres ne me regarde pas. » Parfois, cette attitude aide un peu ; mais pas toujours...

Les débutants foncent comme des fous, de non-stop à non-stop qu'ils bloquent. Les experts, eux, s'en vont faire encore une autre reconnaissance du terrain, à pied. Il ne faut pas oublier que ces tournées d'inspection par montées et descentes ; à travers boue et sable, constituent une perte d'énergie... Si l'on n'est pas un as, on peut y renoncer. Mais sur certains parcours compliqués, il vaut mieux aller voir les fautes commises par les autres...

L'étude du parcours est donc souvent avantageuse.

Au Lamborelle, j'ai remarqué que les ténors anglais laissaient aux zones de non-stop passer devant eux un ou deux concurrents pour étudier leur comportement.

Peut-être pourrait-on donner cette règle générale. Là où il est impossible de découvrir les obstacles, descendre et aller voir ; au cas contraire, chercher son chemin. L'art de la conduite en trial est de diriger son cheval là où il semble qu'il pourra passer ; et non point de le laisser aller, et puis d'empêcher la catastrophe de se produire.

Le trac se calme généralement, mais peut croître avec la longueur du parcours, quand votre numéro vous fait partir derrière un as qui passe tous les non-stop, sans pénalisation, alors que vous récoltez partout au moins 3 points... Et que votre compte monte comme les chiffres d'un totalisateur de compteur de vitesse. Laissez plutôt passer devant ce veinard, et marchez seul.

L'HABILLEMENT

Ce sport réchauffe ! La concentration nécessaire, le travail musculaire contribuent à l'augmentation de la température. Au début, je croyais nécessaire de mettre à l'entraînement des vêtements de cuir. Mais, après avoir desembourbé deux fois ma machine, j'ai reconnu que le cuir vous faisait prendre de véritables bains de vapeur. Du reste, tout vêtement gênant la liberté des mouvements ne peut convenir au trial ; de même ce harnais à lacets, à courroies, empêchant la circulation. En commençant par le casque, qui est malheureusement obligatoire dans certains pays, et en finissant avec ceintures, corset, chaussures trop étroites, etc. Prenez donc le casque le plus léger qui soit, une « marmite » quelconque de 200 g au maximum, et qui tient tout seul sur la tête. Et non pas ces choses pesant 3 kg qui doivent être bouclées solidement.

Les deux pièces spécial pour trial (type léger) que fabrique (en Angleterre !) Barbour, est parfait (avec doublure mince de laine). Mais avec la douane et les taxes, pour le même prix vous pouvez vous construire une machine !

Mettons donc n'importe quel pantalon, ou même des blue-jeans, une quelconque veste genre chasseur (large). Peut être aussi des bottes en caoutchouc (montant jusqu'au genou). Au moins, elles sont imperméables, mais on transpire terriblement avec.

Des bottes en cuir genre gros propriétaire terrien vaudraient mieux. Mais pas le modèle « aviateur des armées 1920, avec leurs 7 mètres de lacets !

Les guêtres de cuir, genre leggings de cavalier, sont plutôt laides mais bien pratiques pour protéger les jambes de tous les chocs qu'elles reçoivent au cours d'un trial.

Et pour finir, des gants de cuir, minces !

Dans bien des pays, les saisons de trial sont l'automne et l'hiver. Venons donc au départ chaudement habillés, quitte à enlever des vêtements deux minutes avant le départ. Car la congélation fait perdre courage.

Si les distances sont grandes entre les zones de non-stop, emportons un imperméable léger. Mais, après le troisième non-stop, je vous garantis que vous n'aurez plus froid !

En cas de pluie, prenez des lunettes du modèle ordinaire ; et soulevez-les à chaque non-stop et même s'il tombait de la grêle !

Un habillement judicieusement choisi vous donne une grosse supériorité sur le camarade tout emmitouflé montant la même machine.

(à suivre.)

COMMUNIQUÉS

L'Assemblée Générale annuelle du Moto Club Chatillonnais aura lieu le 6 février 1960 dans la salle du Patronage sise à côté de la Mairie de Châtillon-Bagneux, à partir de 14 h 30. Une permanence fonctionnera dès le matin 9 h. 30 au siège du M.C.C. pour les membres qui ne peuvent disposer de leur après-midi.



Mesdames En Selle.

JANVIER... De tous les mois, n'est-il pas le plus important? Il annonce une nouvelle année avec ses joies, ses soucis et tout ce qu'elle comporte d'imprévu. N'est-il pas également le mois des regrets pour l'année écoulée et celui des projets d'avenir? Pour quelques pessimistes il évoque le « terme », le « tiers provisionnel » et un tas d'autres choses désagréables, mais pour la plupart d'entre nous c'est le mois merveilleux des étrennes. Les articles si longtemps convoités sont enfin nôtres et nos petites économies ont disparu pour semer la joie autour de nous : embrassades, souhaits, cadeaux... l'année commence bien!

Me permettez-vous de m'infiltrer dans la file de vos amis pour vous souhaiter, Sœurs pilotes ou passagères, une bonne année « motocycliste ». Que cette nouvelle année vous soit favorable en tous points et vous comble de nombreuses joies! Souhaitons ensemble que notre compétence au pilotage soit reconnue par le sexe fort, que nous rencontrions toujours l'âme charitable en cas de panne, et enfin que le soleil nous accompagne toujours dans nos randonnées!

Je souhaite également que vous receviez beaucoup de présents et à cette intention j'ai préparé une petite liste « type » pour vos amis indécis. Choisis dans la gamme très variée du cuir, ils vous seront très agréables, car le cuir est un allié précieux pour le sport motocycliste :

— **Le manteau en agneau souple** : c'est le manteau de « vison » de toute femme sportive. Très élégant, il peut se porter en toute occasion. (Vogue à partir de 30 000 francs.)

— **Le blouson avec col amovible en fourrure et intérieur doublé mouton**, sera plus spécifique à l'hiver et aux grandes randonnées. (A partir de 8 000 francs, Surplus américain.)

— **L'ensemble blouson et jupe en agneau**, pourront également se porter séparément. (A partir de 28 000 francs, Galeries Lafayette.)

— **Les sacs ou porte-documents** (à partir de 2 500 francs, Grands Magasins) selon les goûts de chacune et l'usage.

— **La ceinture très large**, elle peut apporter en même temps qu'une note chic, un maintien et un confort appréciables.

— **Le portefeuille avec volet transparent** pour la carte grise et permis de conduire, vous évitera des pertes de temps. (A partir de 4 000 francs, Lancel.)

— **Bottes** très appréciées par temps de pluie, les passagères profiteront certainement de ce cadeau. (A partir de 5 000 francs.)

— **Les gants** même en plusieurs exemplaires, nous en trouverons l'utilisation selon leur forme et leurs qualités.

La machine peut également bénéficier du cuir, mais malgré son entretien facile, on lui préférera, dans le cas, le plastique, moins coûteux. Toutefois la **sacoche de cuir** pour votre tablier de scooter (à partir de 5 000 francs) vous rendra mille petits services. D'autre part, si vous avez des talents de bricoleuse, vous pouvez acheter, ou vous faire offrir, une peau que vous taillerez selon votre fantaisie pour un **couvre-selle**, un **tablier**, des **manchons** ou, pour vous-même, un **serre-tête** pour maintenir votre chevelure.

N'oubliez pas que si le cuir est imperméable et étanche au vent, il nécessite un entretien fréquent pour lui conserver sa souplesse et son brillant. Pour cela employer un cirage de bonne qualité ou une crème spéciale de même teinte. Faites sécher sur un cintre ou des formes, car humide, il se déforme rapidement.

Et maintenant bonne chance... et dites-vous, lorsque vous posséderez tous ces articles, que vous êtes la femme la plus comblée!

Françoise VALLEIRY.



MOTOCYCLES

ECHO

UN SCOOTER MINIATURE

Un bricoleur anglais avait déjà réalisé pour son usage personnel une sorte de patinette motorisée avec laquelle il circulait sur les trottoirs et même dans les couloirs de son usine.

En Amérique on vient de commercialiser un miniscoter du même genre ne pesant pas plus de 25 kg; il est repliable et se range dans une housse munie de petites roulettes pour faciliter son transport; il a été baptisé « Joy Ride ».

CONDUIRE LA NUIT

M. Michel Roche, directeur du laboratoire psychotechnique de Colombes, au cours de diverses communications, a émis un certain nombre de suggestions à l'attention de ceux qui circulent la nuit.

Nous retiendrons particulièrement celles-ci dont certaines nous concernent plus spécialement :

— Ayez toujours un jeu de lampes de rechange;

— Ayez toujours un feu avant, un feu rouge arrière et un catadiope en bon état et propre;

— Méfiez-vous des manteaux ou paquets sur le porte-bagages arrière qui peuvent masquer le feu rouge;

— Ayez un feu avant non éblouissant;

— Portez de préférence un vêtement clair;

— Roulez bien à droite.

M. Roche préconise également d'éviter les lunettes filtrantes et les écrans teintés qui ne protègent guère contre l'éblouissement et par contre, restreignent sensiblement la visibilité.

STATISTIQUE D'OCTOBRE

Par rapport à août, mois creux, et à septembre, mois de reprise, le cyclomoteur remonte nettement avec 82 447 unités.

Le vélomoteur est toujours en veilleuse : 190 de 50 à 100 cm³, 339 de 100 à 125 cm³; au total 529.

Les scooters de 50 à 125 et de plus de 125 cm³ se maintiennent : 2 593 pour les premiers, 1 657 pour les seconds; ensemble : 4 250.

Les motos ne sont toujours pas très animées : 106 en tout pour les diverses cylindrées dont : 14 de 150 cm³, 78 de 175 cm³, 4 de 250 cm³ et 10 de 350 cm³.

La production globale de ce mois d'octobre, s'élève ainsi à 87 332 motocycles, ce qui peut laisser prévoir en fin d'année et d'après le chiffre des dix premiers mois un chiffre avoisinant les 950 000.

L'ESSENCE 5 FRANCS MOINS CHERE...

Le Touring Club de France n'a cessé de protester contre la folle montée des taxes sur l'essence : 27,95 F par litre en 1950; 73,31 F en 1959. Si bien que notre pays est devenu le pays de l'essence la plus chère du monde, alors que dans deux ans — grâce aux puits sahariens — il couvrira non seulement tous ses besoins en carburant mais exportera essence et pétrole brut.

Des délibérations gouvernementales font prévoir enfin un renversement de la politique de fiscalité abusive appliquée à l'automobile française.

Le prix du litre d'essence qui est actuellement de 99 F sera ramené, en janvier, à 94 F.

C'est bien peu si l'on songe que le litre d'essence en 1950, valait 46 F et que, depuis ce temps, les frais de raffinage n'ont augmenté que de 27 %, tandis que le taux des taxes s'enflait de 160 %; mais c'est un début de délestage.

Il faut l'enregistrer comme l'annonce de temps meilleurs.



CLUB

Au cours du lunch qu'il donna en son magasin Jean Murit tint à fêter les recordmen. Il remet ici une coupe à Alain Dagan, son ancien passager.



A l'occasion du record des 24 Heures établi en novembre dernier avec une R50 spéciale les membres du BMW-Club furent conviés à deux réceptions successives.

Ce fut d'abord l'Impérial Garage, société importatrice des BMW pour la France qui tint à fêter l'équipe des records du Monde. On remarquait la présence de MM. Hegesippe et Plantivaux de la Société des Carburants BP, M. Charpenet du Service course de chez Marchal, M. Lelaurain ainsi que les représentants de la Presse spécialisée.

Quelques jours après Jean Murit offrit un lunch aux BMWistes en l'honneur des 4 recordmen et remit à chacun d'eux Vasseur, Dagan, Maucherat et Larivière une magnifique coupe, sans oublier Bressois le mécanicien.

Une projection en couleurs de vues de course et de tourisme rappela aux membres du BMW-Club lors de la dernière réunion la belle saison écoulée.

EN JANVIER LE SALON DE BRUXELLES

Depuis trois ans la Belgique avait été privée de son Salon de l'Automobile, de la Moto et du Cycle; aussi les initiés estiment-ils que le palais du Centenaire où a lieu cette exposition, accueillera en ce début de 1960 un nombre important d'exposants. Pour la moto 94 firmes s'étaient déjà fait inscrire en novembre.

Le fait qu'il n'y a pas eu cette année en France de Salon de la Moto, favorisera certainement celui de Belgique.

L'ANTIPARASITAGE DES VEHICULES A MOTEUR

A partir du 1^{er} avril 1960, les véhicules automobiles doivent, en application de l'arrêté du 12 août 1959, être obligatoirement munis d'un dispositif antiparasite, ceci pour les véhicules déjà en circulation; toutefois, pour l'instant, seules les voitures automobiles sont visées par cet arrêté; le cas des motocycles a été disjoint jusqu'à ce qu'une solution technique satisfaisante ait été trouvée.

RUMI

PIÈCES D'ORIGINE, ACCESSOIRES ET RÉFECTION DE MOTEURS

PRIX SENSATIONNELS !!!

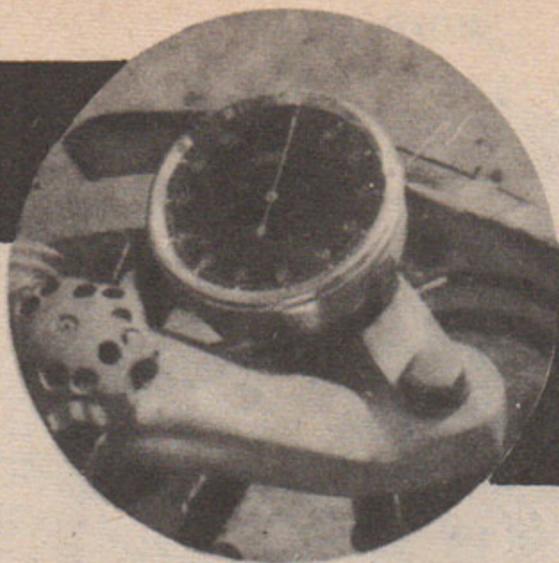
QUELQUES EXEMPLES :

Echange standard	Moteur.....	35.000 F
	Cylindres (pist. nfs)	7.000 F
	Embiellage.....	9.000 F
Main d'œuvre pour chang ¹	Cylindres ..	5.500 F
	Embiellage.....	13.000 F
Echange standard	Fourche.....	5.000 F
Selle biplace sport.....		8.500 F
Grille protège-carburateur..		1.900 F
Roue de secours.....		4.900 F
Marche-pieds AR.....		3.200 F
Porte-bagages AR chromé..		5.500 F
Casque aviation spécial.....		7.000 F
Antivol (posé).....		2.000 F

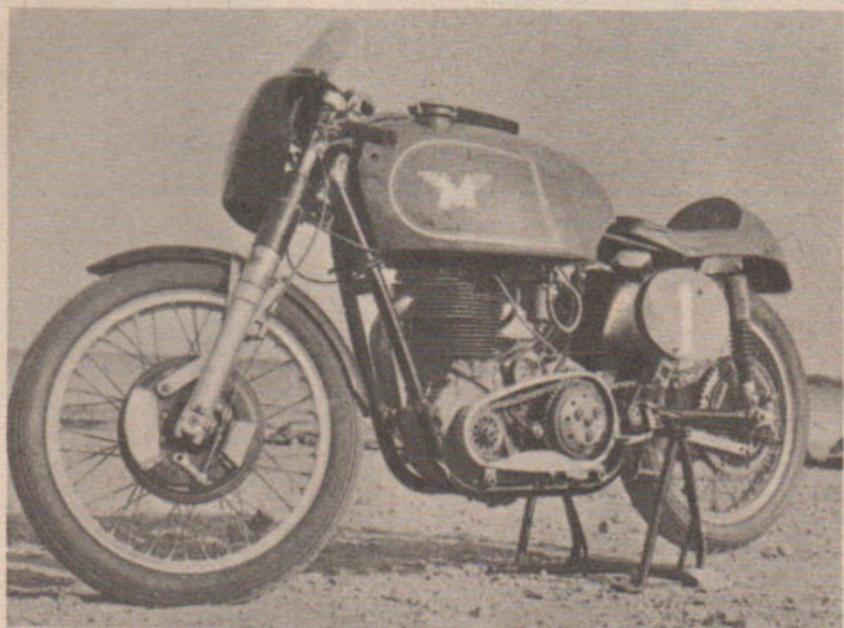
EXPÉDITION en PROVINCE

DYNAMIC-SPORT GUT 19-30
149, rue Montmartre - PARIS (2^e)

derrière



le compte-tours



Nous verrons peut-être une équipe française s'attaquer au record du monde des 24 heures avec une Matchless G 50. Cette machine suscite d'ailleurs un intérêt certain car il est également question que Ligier...



... passe à la voiture ! Non, rassurez-vous il vient simplement d'acheter une Porsche, quant à la G 50 c'est une autre histoire...

Au cœur de la mauvaise saison les circuits de vitesse sont désertés. Constructeurs et pilotes sont tapis dans leurs ateliers et travaillent à préparer la saison prochaine tandis que les organisateurs lors de l'assemblée générale de leurs clubs font le bilan de 1959 et inscrivent en tête de liste de leur programme 1960 le prochain circuit de vitesse. (Pourquoi pas?)

Pendant ce temps les Fédérations couronnent leurs champions et élaborent les règlements des compétitions 1960.

La vitesse hiberne, mais des quartiers d'hiver où elle s'est réfugiée, quelques échos et nouvelles filtrent.

**

John Surtees, double champion du monde, a été pressenti par la firme Aston-Martin pour piloter ses voitures. Surtees abandonnerait-il la moto?

**

Comme en 1959, la Fédération suédoise s'est vu refuser par les autorités le circuit d'Hédémora pour son G.P.

**

Un groupe de pilotes voudrait s'attaquer au record des 24 Heures, catégorie 500 cm³, actuellement détenu par l'écurie Jean Murit. L'équipe française qui ambitionne ce triple record utiliserait une Matchless G 50.

**

Le circuit de Tarare renaîtra-t-il? Il s'agit d'un projet pour 1960. Ce futur circuit, qui mesurerait 4 km environ, situé entre Roanne et Lyon, à 40 km de cette dernière ville, ne pourra effectivement exister que si ses promoteurs trouvent rapidement une somme importante et indispensable à sa réalisation.

**

Tarquino Provini quitte la M.V. Agusta et signe avec Morini pour 1960. Provini fut champion du monde des 125 cm³ en 1957, puis des 250 cm³ en 1958 sur M.V.

**

La F.F.M. va (enfin) contrôler la délivrance des licences internationales. Sage décision; mise en application peu aisée; quels seront les critères?

**

En 1960, les « Nationaux » pourront courir une fois à l'étranger et demeurer Nationaux pour les courses suivantes en France. Cette entrave ne fera plus l'objet d'une dispense spéciale.

**

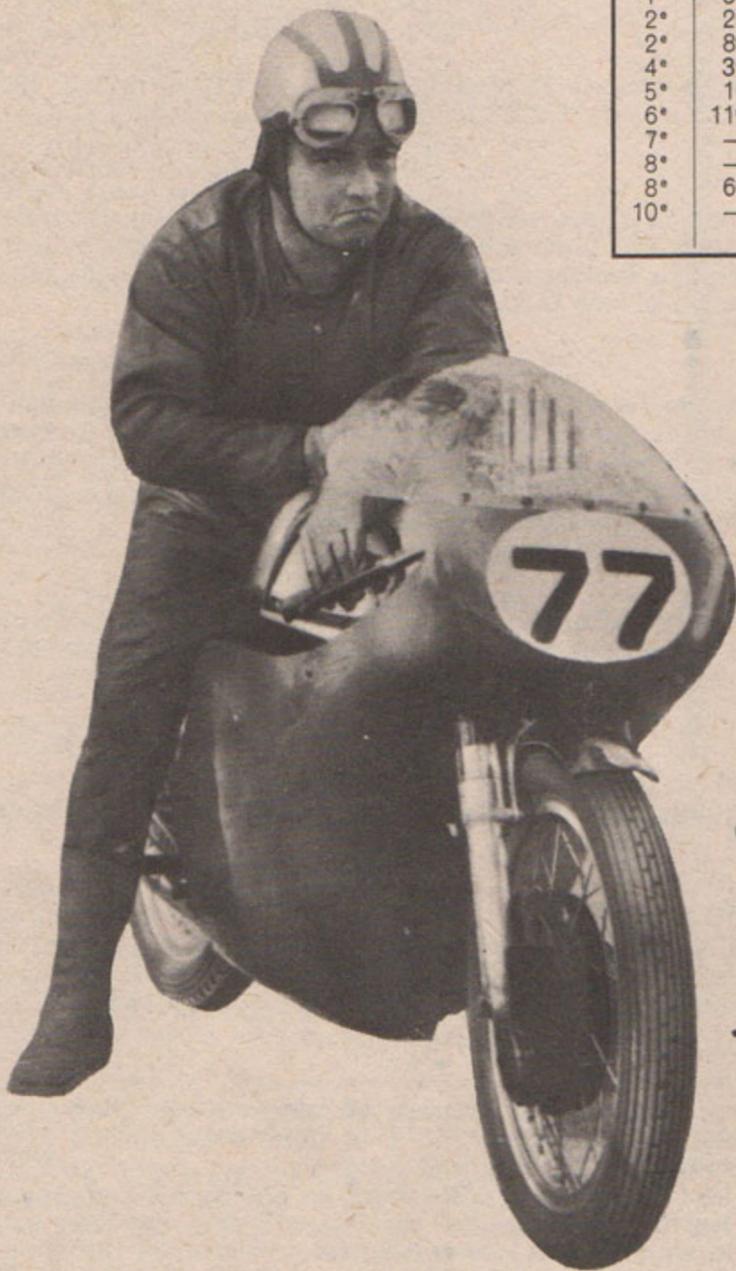
L'épreuve unique est à nouveau adoptée pour le Championnat National. Priorité est donnée à la Ligue d'Algérie qui en a fait la demande et qui voudrait l'organiser sur son circuit de Staoueli. La Ligue d'Algérie prendrait en charge les engagés à partir de Marseille. Il y aura du monde au départ... peut-être pas autant que vous pensez; comptez: un jour pour se rendre à Marseille, un pour Marseille-Alger, un pour l'entraînement et un autre pour la course et deux pour le retour, total six jours. Pilotes métropolitains, réservez vos vacances pour le Championnat. Et comment font les Anglais qui vont au T.T. et au Manx G.P.? Attendons la réponse de la Ligue d'Algérie.



Le Bol d'Or sera-t-il la manche française du futur Championnat européen d'Endurance? M. Vimont est réticent... ce serait pourtant une occasion de redonner au Bol d'Or un éclat qui a bien terni.

500 cm³

Classement	Place obtenue en 1958	Pilotes	Machines	Bourg-en-B.	Clermont-Fd	Pernes	Moulins	Obernai	Total
1 ^{er}	5 ^e	Ligier	Norton	8	6	6	6	6	26
2 ^e	2 ^e	Insermini	Norton	0	0	8	4	8	20
2 ^e	8 ^e	Bayle	Norton	4	0	4	8	4	20
4 ^e	3 ^e	De Polo	Norton	6	3	3	0	0	12
5 ^e	1 ^{er}	Collot	Norton	0	8	1	0	0	9
6 ^e	11 ^e	Montagne	Norton	3	2	0	0	3	8
7 ^e	—	Maubert	Norton	0	4	2	0	0	6
8 ^e	—	Bouillard	Norton	2	0	0	0	0	2
8 ^e	6 ^e	Valentin	Norton	0	0	0	0	2	2
10 ^e	—	David	Vincent	0	0	0	0	1	1



Ligier remporte le titre de Champion de France catégorie 500 cm³ l'acquisition au début de cette saison d'une Manx de l'année a permis au sympathique Vichyssois de faire montre de ses talents.

A. de Thomasson, actif pilote de régularité et président du M.C. de Paris, Pierre Monneret qui fut le seul coureur français d'après-guerre à occuper le difficile poste de pilote officiel d'une firme étrangère - Gilera - et Jean Murit, plusieurs fois Champion de France des sidecars, acteur du « Continental Circus » et recordman du monde de l'heure, ont été tous trois pressentis par la F.F.M. pour être intégrés à une commission. Ce n'est qu'avec un œil bienveillant que l'on peut voir ces trois sympathiques coureurs faire leur entrée place de la Concorde.

* *

Il abandonne la compétition moto. Il passe à la voiture. Une firme italienne l'a récemment invité à faire des essais. Rassurez-vous, le champion inter des 500 cm³ reste « accroché » à la moto. Nous le verrons peut-être au guidon d'une Matchless et d'une A.J.S. et quant à la voiture, Ligier a tout simplement troqué sa Dauphine Gordini contre une 1 600 cm³ Porsche pour se déplacer.

* *

La F.F.M. donne également priorité à l'A.M.C.F. pour l'épreuve française de 24 Heures du Championnat européen d'Endurance. M. Vimont fait hum... D'autres clubs seraient intéressés par l'organisation de cette course. De toute façon, M. Lurani n'a pas encore déposé son projet de règlement, et ce Championnat n'est pas encore sur pied. Souhaitons qu'il naisse au plus vite, il intéresse les motocyclistes qui pratiquent la moto et qui en ont assez de voir tourner des moutons (lisez **Bolidés**) à cinq pattes.

* *

Fouillez votre collection de **Motocycles** et ouvrez le numéro 208 à la page 29, vous y verrez Betemps et Murit discuter des chances respectives des participants au Championnat inter des sidecars. Ils allèrent même jusqu'à parier; la saison n'était pas encore commencée. Betemps misait sur Beauvais, Murit sur Rogliardo, avançant même que Duhem ferait un excellent deuxième. Au fait, quel était l'enjeu, car si Murit est gagnant nous, nous étions témoins? Et sans rancune M. Betemps.

Henri BIEL.

Le Marché de l'occasion a pour objet d'indiquer aux usagers du Deux Roues la valeur approximative des machines. Indications utiles lors de l'établissement des polices d'assurance, les prix mentionnés sont le reflet de l'ensemble des transactions effectuées dans la région parisienne.

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

Pour tout renseignement concernant le marché de l'occasion, écrire à **Motocycles** en joignant une enveloppe timbrée pour la réponse. Indiquer principalement la cylindrée, le type et l'année de fabrication.

MARQUES	cylindrée ou type	1953	1954	1955	1956	1957	1958	1959	MARQUES	cylindrée ou type	1953	1954	1955	1956	1957	1958	1959	
ARIEL	350 cm ³	75	85	95	115	120	150	170	PEUGEOT	Bima	7	9	10	13	17	19	22	
	500 mono	80	90	95	105	115	150	155		BB 1 L	—	—	—	—	25	27	32	
	500 twin	105	130	160	180	190	235	240		BB 2	—	—	—	—	—	—	—	35
	650 twin	—	160	175	195	225	260	285		BB 2 sport	—	—	—	—	—	—	—	45
B.M.W.	250 cm ³	115	165	190	200	220	240	280	PUCH	Scooter	—	—	—	—	55	65	70	
	500 cm ³	165	205	290	310	330	375	410		125 St ^a	25	30	40	40	45	45	65	
	600 normale	155	195	295	310	340	375	410		125 select.	30	35	45	50	60	65	75	
	R 68	—	265	305	390	405	455	510		175 cm ³	40	40	50	50	65	80	95	
B.S.A.	250 cm ³	55	65	85	100	130	165	220	ROYAL ENFIELD	250 cm ³	—	—	—	—	—	—	—	
	350 cm ³	90	100	115	120	140	160	210		Crusader	40	70	90	110	125	135	145	
	500 monocyl.	95	105	115	110	125	140	220		Crusader sport	—	—	90	110	130	140	150	
	A 7	115	145	175	175	195	230	285		Bullet 350	35	60	100	115	135	145	155	
D.K.W.	Startwin	125	150	180	180	200	235	345	ROYAL ENFIELD	250 TF	—	—	—	—	—	—	—	
	Golden	—	175	185	190	235	270	350		Bullet cross 350	—	—	105	125	170	155	170	
	Road Rocket	—	—	—	—	265	300	—		Bullet cross 500	—	—	105	125	150	160	160	
	—	—	—	—	—	—	—	—		Twin 500	—	—	—	—	—	—	—	
HOREX	Regina	—	—	—	—	—	—	—	RUMI	Minor 500	—	—	—	—	—	—	—	
	Resident	—	—	—	—	—	—	—		Meteor	—	—	—	—	—	—	—	
	Imperator	—	—	—	—	—	—	—		Super Meteor	—	—	—	—	—	—	—	
	—	—	—	—	—	—	—	—		Constellation	—	—	—	—	—	—	—	
I.F.A.	350 cm ³	—	—	—	75	95	120	—	SIMSON (Anc AWO)	Formichino	—	—	85	100	115	130	140	
	250 cm ³	45	60	80	105	120	140	150		Form. sport	—	—	—	—	—	—	—	
	350 cm ³	55	80	110	140	155	170	180		Junior	—	—	70	90	—	—	—	
	—	—	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—
JAWA	125 LD	35	50	65	75	80	110	120	TERROT	250 cm ³	—	—	—	—	—	—	—	
	150 LD	—	—	75	85	90	110	115		« ville »	—	—	—	—	—	—	—	
	Fourgon bâché	—	60	60	85	105	125	150		« luxe »	—	—	—	—	—	—	—	
	Fourgon tôlé	—	70	95	105	125	145	170		ETM	—	—	—	—	—	—	—	
LAMBRETTA	75 cm ³	—	—	—	35	45	55	65	TRIUMPH	ETD	—	—	—	—	—	—	—	
	—	—	—	—	—	—	—	—		EDS	—	—	—	—	—	—	—	
	—	—	—	—	—	—	—	—		EDV	—	—	—	—	—	—	—	
	—	—	—	—	—	—	—	—		EDL	—	—	—	—	—	—	—	
MANURHIN	350 cm ³	—	—	—	—	—	—	—	VELOSOLEX	Tenace	—	—	—	—	—	—	—	
	—	—	—	—	—	—	—	—		Fleuron	—	—	—	—	—	—	—	
	—	—	—	—	—	—	—	—		Tournoi	—	—	—	—	—	—	—	
	—	—	—	—	—	—	—	—		Rallye	—	—	—	—	—	—	—	
MATCHLESS-AJS	350 cm ³	115	130	145	170	180	210	230	VESPA	350 cm ³	35	40	50	55	65	75	85	
	500 cm ³	120	140	150	175	190	215	230		150 C.C.	—	—	—	—	—	—	—	
	500 twin	140	180	205	240	250	285	300		125 C.C.	—	—	—	—	—	—	—	
	650 twin	—	—	—	255	280	300	305		150 C.C.	—	—	—	—	—	—	—	
MOTOBÉCANE	AV 32 S	7	10	12	15	18	22	25	VESPA	500 cm ³	55	65	75	85	95	105		
	AV 51	10	14	16	20	25	28	32		Speed twin	—	—	—	—	—	—	—	
	AV 78	—	35	40	50	55	60	65		T 100	—	—	—	—	—	—	—	
	D 45	25	25	30	40	45	55	60		Thunderbird	—	—	—	—	—	—	—	
N.S.U.	Moby.	—	—	—	—	—	—	—	VESPA	T 110	—	—	—	—	—	—	—	
	Montagne	—	—	—	—	—	—	—		125 C.C.	—	—	—	—	—	—	—	
	Z 46	—	30	35	60	65	75	85		150 C.C.	—	—	—	—	—	—	—	
	Z 54	—	45	50	65	70	75	85		—	—	—	—	—	—	—	—	
NORTON	Z 2 C	35	45	55	65	85	100	105	VESPA	—	—	—	—	—	—	—		
	Z 23 C	—	—	—	—	—	—	—		80	—	—	—	—	—	—	—	
	350 cm ³	—	—	—	80	100	100	115		115	—	—	—	—	—	—	—	
	—	—	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	
NORTON	Quickly	—	—	25	30	35	35	50	VESPA	—	—	—	—	—	—	—		
	125 cm ³	—	—	90	100	125	125	135		10	—	—	—	—	—	—	—	
	250 cm ³	50	80	100	120	170	200	240		14	—	—	—	—	—	—	—	
	—	—	—	—	—	—	—	—		18	—	—	—	—	—	—	—	
NORTON	16 H	—	—	—	—	—	—	—	VESPA	—	—	—	—	—	—	—		
	88	—	—	—	—	—	—	—		20	—	—	—	—	—	—	—	
	99	—	—	—	—	—	—	—		24	—	—	—	—	—	—	—	
	Daytona	—	—	—	—	—	—	—		24	—	—	—	—	—	—	—	
NORTON	Inter 30	—	—	—	—	—	—	—	VESPA	—	—	—	—	—	—	—		
	—	—	—	—	—	—	—	—		80	—	—	—	—	—	—	—	
	—	—	—	—	—	—	—	—		90	—	—	—	—	—	—	—	
	—	—	—	—	—	—	—	—		105	—	—	—	—	—	—	—	

ON DEMANDE MÉCANICIEN MOTO-GISTE COMPÉTENT. HAUT SALAIRE

Lisez les journaux corporatifs : ces annonces foisonnent. Mais

Attention! seul,

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

SUIVEZ NOS COURS SUR LES MOTOCYCLES

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

SPÉCIALISTE RECHERCHÉ

et surtout **BIEN PAYÉ**

Préparation C.A.P. Mécanicien

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

ÉCRIVEZ :

COURS TECHNIQUES AUTOS

Pour la France : SAINT-QUENTIN (AISNE)

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

A. DUBOIS
LEVALLOIS-MOTOS

Agent officiel
B.M.W. - B.S.A.

occasions vendues avec
garantie totale

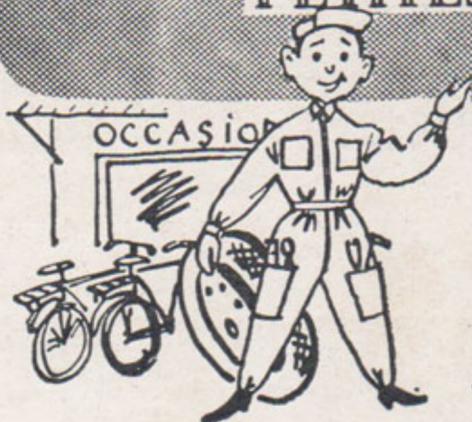
B.S.A., ARIEL, B.M.W., NORTON,
SUNBEAM.

Achats, échange, reprises aux meilleures
conditions.

58, rue A.-Briand, Levallois-Perret. Télé-
phone PER 19-73.

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.

Jean MURIT

4 fois champion de France

10 fois recordman du Monde

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

ACHÈTE COMPTANT

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

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

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

Roger SCEAUX,

33, rue des Panoyaux. MEN 98-81.

Tous les twins angl. et allem. Ariel, B.S.A., Norton, Royal-Météor, Zündapp, B.M.W., 500-600-750, Sides Précision. 30 autos série et sport et 100 tonnes pièces détachées de récupération ttes marques Expéditions Province.

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

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

M.V. AGUSTA 175 A.C.T. 5 vitesses 155 kmh 3 courses, c. neuve. LETEURE, 44, rue de Paris, St-Germain-en-Laye (S.-et-O.). Tél. 963.01-01.

Vds JAWA 350 mod. 58, access. 150. GUENIN, 128, av. Paris, CHALONS-S/M.

Vends LAMBRETTA 59, rr. b. ét. 5 000 km. CAEN, 119, av. E.-Zola (15°). VAU 05-70.

ASSURANCES MOTOS SCOOTERS

Vous avez droit au tarif réduit d'assurance obligatoire garantie tous usages, tous conducteurs, passager assuré, et recours pour récupérer vos réparations.

CABINET ADAM

ASSUREUR AGRÉÉ
181, RUE LA FAYETTE - PARIS-10°



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

MARCHAND Frères

16, rue Danton - LEVALLOIS

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

1 TRIUMPH OSCILLANTE
1 B.S.A. OSCILL. et coulis. impec.
1 NORTON 500 TWIN 19 000 km, 150 000 F.
PUCH. 150 S.G.S. S.G. 175 dernier modèle.
4 JAWAS 1959 peu roulées équipées 170 000 F.
MODERN MOTO, 16, rue J.-Guesde, LEVALLOIS-PERRET.

URGENT vend B.S.A. 650 cm³ 1955 Golden Flash, mot. neuf (facture) équipée tourisme (porte bagages, grandes sacoches cuir, sacoches réservoir, béquille lat. etc.). Ecrire Michel DELON, 21, rue Louis-Roumieux, Montpellier (Hérault).

En écrivant

à nos annonceurs recommandez-vous de

MOTOCYCLES et SCOOTERS

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°). (ETO 08-66)
Catalogue détaillé 50 fr timb.

Bulletin d'abonnement à MOTOCYCLES

14, rue Brunel, PARIS-17°

12 NUMÉROS PAR AN

UN AN 7,50 NF

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, NF 9,50

Changement d'adresse..... NF 0,60

L'abonnement partira du numéro

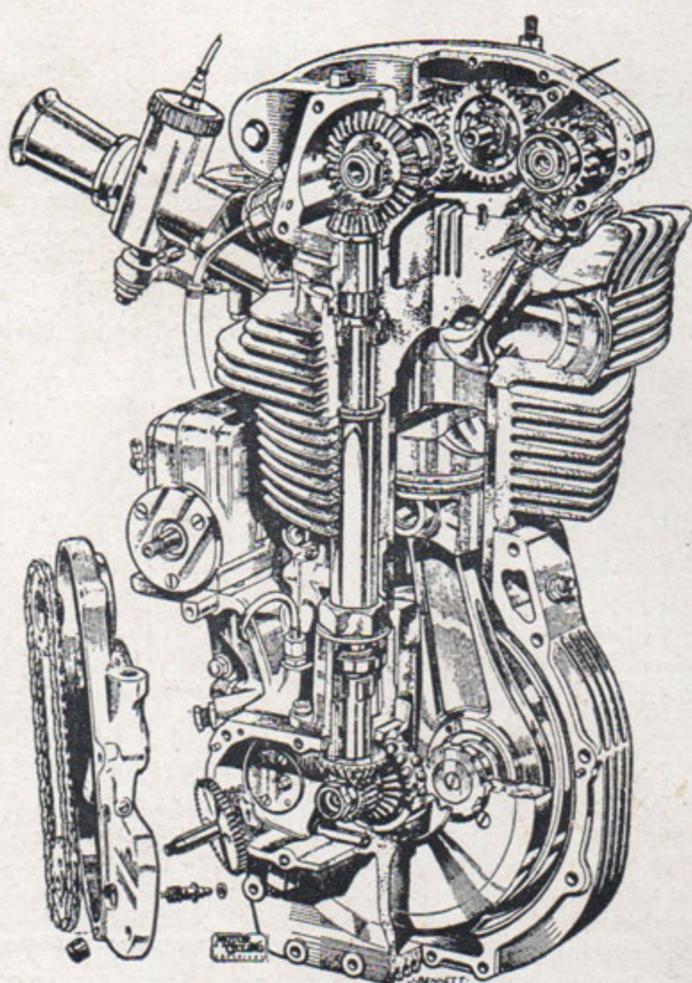
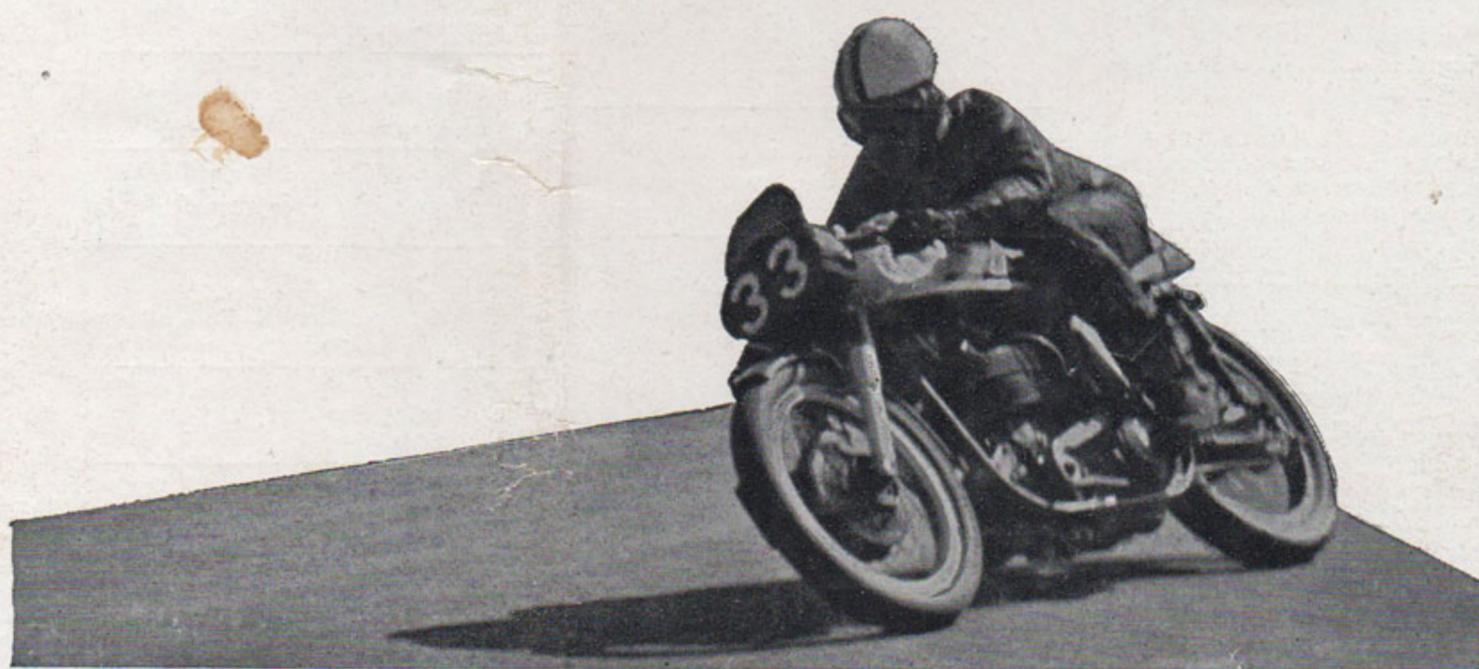
L'abonnement donne droit à une insertion de 6 lignes de petites annonces, à utiliser pendant la durée de l'abonnement.

« 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