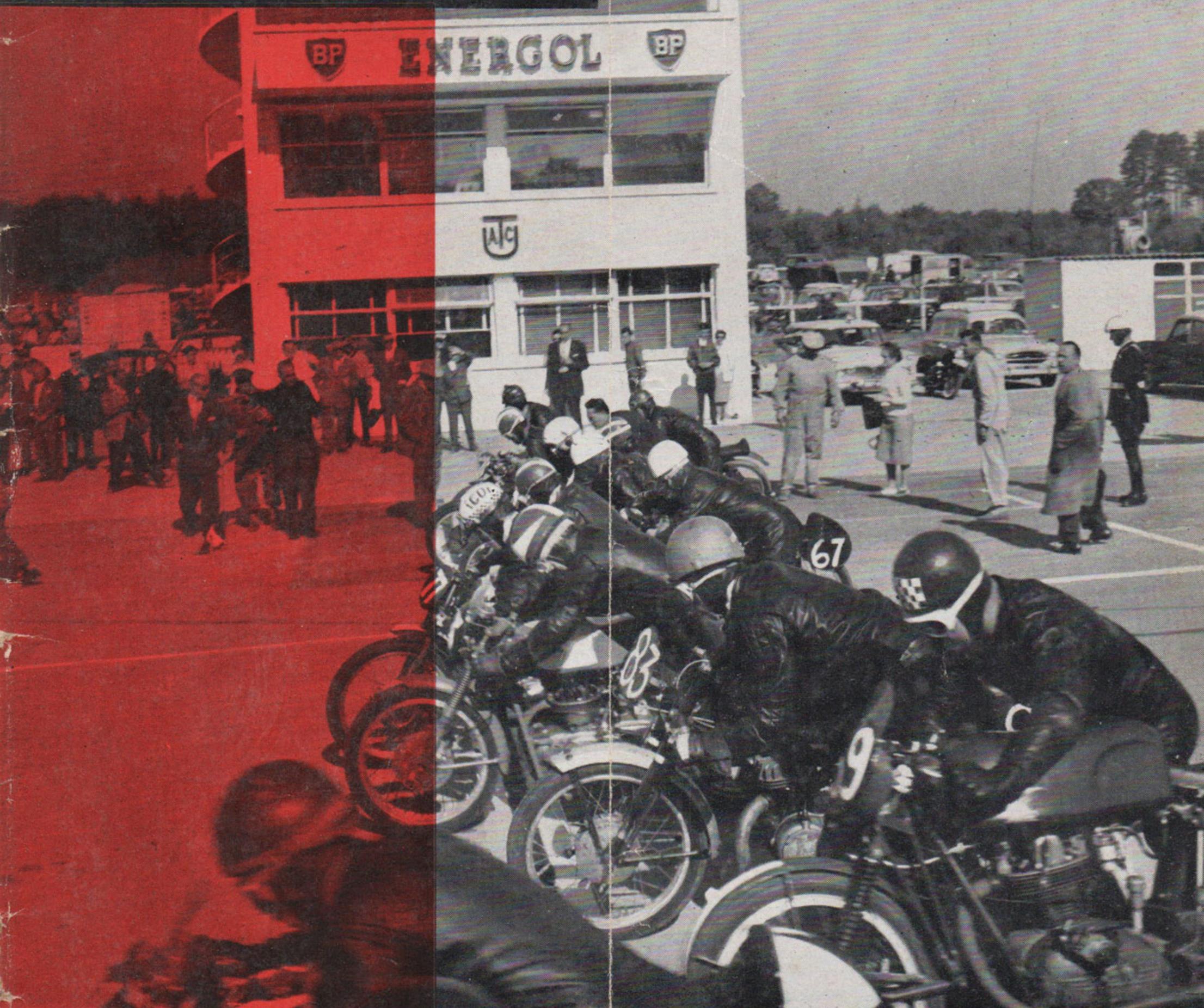


MOTOCYCLES et Scooters



... Sur la ligne de départ

Essai du VeloSolex "1700"

N° 218 - MARS 1960
14^e ANNÉE
REVUE MENSUELLE
DIR. : MAX ENDERS
AD^r : M. LEGRAS
14, RUE BRUNEL - PARIS.

NF 0,70
MAROC
81 FM

SUISSE
1 FR
BELGIQUE
10 FR

DERNIÈRE HEURE CYCLOMOTEURS

Une grande
marque
de moteurs

Trois grandes
marques
de cycles

A.B.G.

ALCYON
LUCER
RHONSON

5 usines, 2.000 ingénieurs, techniciens, ouvriers.

...rassemblés
pour construire
les cyclomoteurs

VAP

La gamme la plus complète !

Un grand choix de cyclomoteurs en plein succès, couvrant tous les besoins de votre clientèle.

Une sécurité de fabrication imbattable !

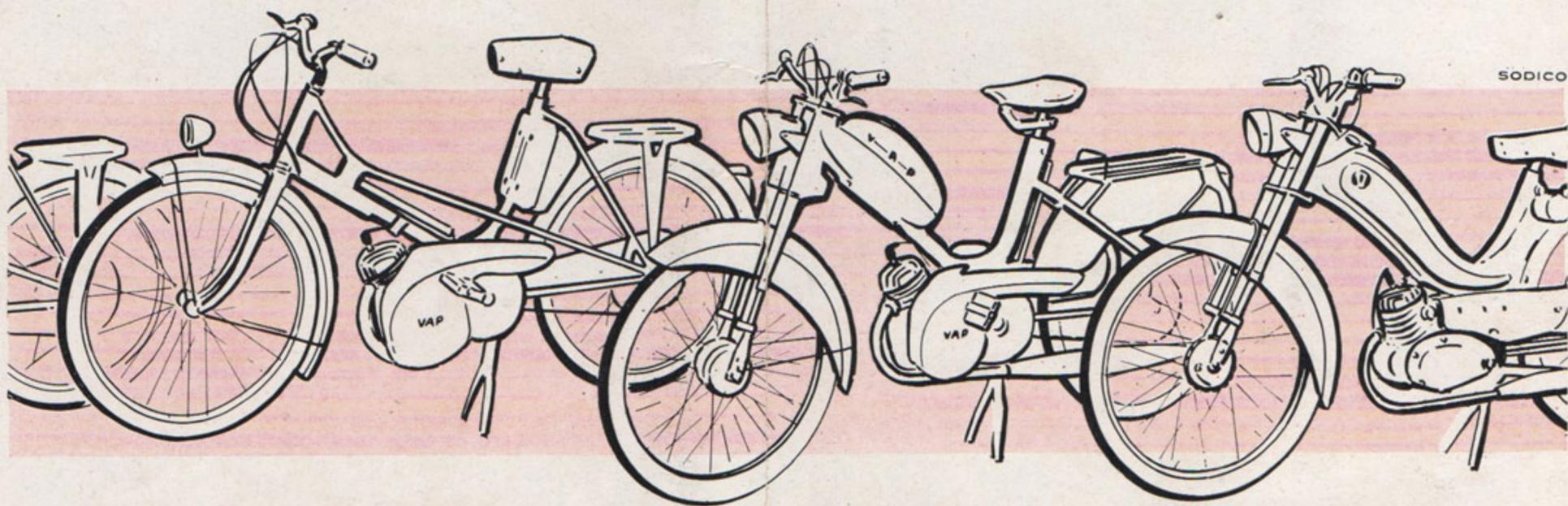
... grâce à la puissance industrielle du nouveau groupe, qui rassemble une élite de techniciens dans ses 5 usines de Paris, Courbevoie, Hazebrouck, Lyon, Blaye.

Un Service Commercial souple et rapide

... où vous vous ferez rapidement des amis dévoués.

Un Service Après-Vente important et bien rodé

... quelle sécurité pour vous et votre clientèle !



VAP DÉMARRE ... A TOUTE VITESSE ... profitez-en !

MOTOCYCLES

DU NEUF AVEC DU VIEUX

REVUE MENSUELLE

Administrateur : M. LEGRAS

Directeur : Max ENDERS

Rédaction — Administration
Publicité

14, rue Brunel, 14 - PARIS

★

RÉDACTION

J.-C. BARGETZI

G.-E. BERNARD

A peine révélé, le N.S.U. à piston rotatif a fait jaillir hors de poudreux cartons, maintes ébauches d'études, maints anciens projets ou rappels de brevets depuis longtemps enterrés. Sans doute, quelques prototypes ont antérieurement entrevu le jour et plus ou moins pétaradé, mais aucun n'a pu faire état aussi ouvertement d'un rapport aussi précis sur ses performances.

Il en fut d'ailleurs toujours ainsi : dès l'apparition du prime ancêtre de notre moteur classique, et nonobstant ses indéniables perfectionnements, nombreux furent, et sont encore, ceux qui, considérant comme antimécanique la multiplicité de ses pièces à mouvement alternatif, se sont ingéniés à les éliminer le plus possible, à commencer par les soupapes, leurs commandes et tout cet effarant va-et-vient.

De là le deux-temps ; de là la turbine à combustion interne, autour de laquelle on turbine toujours, sans résultats mirobolants, mais qui, pourquoi pas ? à son tour aura son heure.

Et que d'autres études!... Par exemple, le quatre-temps à distributeur rotatif en tête de cylindre ; à une exception près, aucun ne franchit, après essais d'abord encourageants, puis bien vite décevants, le seuil du laboratoire ; seul le Cross anglais se signala en course et eut un semblant de commercialisation momentanée. Sans doute son prix de revient élevé était-il hors de proportion avec les avantages qu'il procurait.

Puis, voici qu'un mystérieux moteur hollandais fait parler de lui ; mais on précise qu'il est conçu suivant une théorie plus connue des scientifiques que de nous-mêmes : le cycle Sterling à gaz chauds.

Comme on le voit, il est bien rare qu'à une invention récente ou ne puisse opposer une invention antérieure.

Les chercheurs de valeur ne manquent pas, mais ceux qui peuvent et créer et réaliser sont rarissimes ; ils sont, en définitive, les seuls qui comptent pour nous puisque ce sont eux qui apportent à l'usager quelque chose de positif, de tangible, de mieux.

Il ne faut pas toutefois faire aveuglément fi du passé : tant d'élucubrations d'antan, avortées parce que prématurées, furent, combien discrètement, exhumées et, l'évolution aidant, ont été à la base de réalisations récentes proclamées originales, révolutionnaires même, alors qu'elles ne sont, après tout, que redécouvertes.

Max Enders

FRANCE-AUTOS

Lambretta

ANCIENNEMENT PORTE D'ITALIE

NOUVELLE INSTALLATION PORTE DORÉE

265 à 269, avenue Daumesnil - PARIS-12^e - Tél : DID 96-93 +

L
O
C
A
T
I
O
N

PONTS ÉLÉVATEURS - BANC D'ESSAI
TOUS SCOOTERS ET 2 ROUES

RÉPARATION - TOLERIE - PEINTURE
ÉCHANGE STANDARD MOTEUR - 24 H

ACHAT - VENTE VOITURE - REPRISE SCOOTER



AGENCE
OFFICIELLE :

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

GRANDS CHOIX DE MOTOS NEUVES ET D'OCCASION
RÉPARATIONS ET MISE AU POINT DE TOUTES MOTOS

VENEZ TOUS VISITER
NOTRE HALL D'EXPOSITION

bon vendeur... C'EST BIEN

bon mécanicien... C'EST MIEUX

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



- 1^{er} AVRIL 1959 -

**ASSURANCE OBLIGATOIRE
DES VÉHICULES 2 ROUES MOTORISÉS**

★
ASSURANCES TEMPORAIRES
6 MOIS - 3 MOIS - 1 MOIS

★
Pour bénéficier des meilleures conditions adhérez à :

L'AMICALE DES DEUX ROUES

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

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

ESSAIS *MOTOCYCLES*

LE VELOSOLEX "1700"

par G. E. BERNARD

- ★ **Embrayage automatique "Compound"**
- ★ **Refroidissement des parties chaudes du moteur par un ventilateur monté sur le rotor**



Les deux extrêmes de la production française (Ratier 600 et 50 cm³ Velosolex) rassemblés sur notre document. Le 600 Ratier en escortant le Velosolex sur 100 km donnera une preuve de la souplesse de son moteur aux bas régimes tandis que le Velosolex roulera plein gaz vers Chartres.

Préserver un essai du Velosolex 1700 à embrayage Compound suivant la méthode Motocycles et Scooters appliquée pour tous les autres modèles aurait certainement manqué d'attrait pour nos lecteurs. En effet, et aussi bien pour le motif invoqué que pour les particularités du Velosolex, il était préférable de songer à un véritable essai routier. Peut-être d'ailleurs conserverons-nous « l'essai routier » pour l'appliquer à d'autres cyclomoteurs.

Sans vouloir entrer dans le détail, précisons que l'essai de consommation tel que nous le réalisons d'habitude ne s'accommodait absolument pas avec un retour de l'excès de carburant au réservoir. Raison majeure, s'il en est...

LA MACHINE D'ESSAI

C'est à l'obligeance de M. Verly, le dynamique animateur des Etablissements Dynamic Sports que nous sommes redevables de la mise au point de notre Velosolex d'essai. La machine neuve et prélevée dans la « collection » des magasins Dynamic Sports avait tourné de nombreuses heures au banc d'essai et en fin de rodage accusait au compteur du banc une vitesse (théorique) de 37 à 38 km/h.

L'ITINÉRAIRE

L'itinéraire prévu devait à partir du point zéro de Paris - Notre-Dame, nous emmener au-delà de Chartres avec le plein du réservoir, soit 1,25 l. Afin de ne pas être astreint à un pédalage intensif, pour atteindre la plus proche station, notre Solex avait reçu un réservoir complémentaire de 2l qui s'avéra, en effet, fort pratique pour le retour.

Afin de mieux fixer cet essai routier, en voici l'itinéraire détaillé : Paris Notre-Dame, boulevard Saint-Michel, Porte de Châtillon, Châtillon-sous-Bagneux, Petit-Clamart, Villacoublay, Satory, Saint-Cyr, l'Epi-d'Or-Trappes, Rambouillet et Chartres par la N. 10.

Tout au long de la route nous avons chaque fois que cela s'imposait emprunté les pistes cyclables, appellation pompeuse pour ces voies réservées, qui, dans bien des cas, doivent à leur mauvais revêtement et à leur étroitesse de présenter autant de dangers que la route nationale.

En bien des points, le croisement d'un autre véhicule motorisé pose un problème d'équilibre, chacun devant tenir l'extrême-corde à sa droite.

En cours de route nous avons d'ailleurs constaté qu'en France, la circulation à gauche sur les pistes cyclables semble tolérée.

En effet, à la sortie de Trappes, en direction de Chartres, la N. 10 est bordée de chaque côté par une piste cyclable. Laquelle doit-on emprunter puisque sur chacune, les cycles et cycles à moteur roulent dans les deux sens ? Il serait si simple, mais peut-être trop simple de circuler sur la piste de droite en direction de Chartres et sur l'autre en direction de Paris. Il n'en est rien, pourquoi ?

LES CONDITIONS D'ESSAI

L'essai a été réalisé par un temps brumeux et une visibilité réduite à une centaine de mètres sur les trois quarts du parcours.

LE FILM DE L'ESSAI

Il est 10 h 50 lorsque nous démarrons de Paris Notre-Dame, en direction de la Porte de Châtillon. Le premier contact est assez agréable car le boulevard Saint-Michel se trouve escaladé, lentement certes mais sans nécessiter l'appoint du pédalage. Avec un pilote de 85 kg ceci mérite d'être signalé...

A 11 h 30 le feu vert nous offre le passage porte de Châtillon et nous attendrons la sortie de Châtillon pour être dans l'obligation de pédaler. La position en selle a été judicieusement calculée afin de permettre d'aider le moteur en pédalant.



La bavette devrait affirmer moins de rigidité.

A l'entrée de Chartres une halte de quelques secondes pour fixer le panneau de la N. 10.



L'appoint musculaire sera toutefois nécessaire pour grimper quelques côtes dont par exemple celle de la déviation de Satory (près de Versailles); mais pas plus de cinq fois sur 100 km. Décidément le Velosolex 1700 marque un net progrès sur ses devanciers.

Nous roulons ainsi sans encombre jusqu'à 13 h 30 ce qui nous amène au kilomètre 62, où une auberge nous prodiguera sa bienfaisante chaleur, car la température avoisine 0° et l'essai dure depuis déjà 2 h 40.

Reprenant la route à 14 h 45, le reste du carburant nous permet d'atteindre Lucé après Chartres, soit à quelques mètres près, 100 km. Il est 16 h 05.

Peu de cyclomoteurs seront certainement capables de présenter un appétit aussi modeste : 1,25 l pour 100 km, en transportant 85 kg par un temps brumeux, et avec vent debout, soit dans les conditions les plus défavorables. Il est encore utile de souligner que la distance Paris-Chartres a été couverte avec 1,25 l de Solexine (soit à peu près 1,44 NF) alors que le prix du billet de chemin de fer en 2° classe est 7 NF pour un semblable trajet.

Ce sont là des arguments en faveur du Velosolex 1700.

Toutefois, nous avons pu en cours de route, nous livrer à quelques constatations utiles :

— Sur des revêtements sablonneux les projections sont nombreuses. Pour de longs trajets un tablier ou un anti-boue serait indispensable.

— La bavette de garde-boue risque de déséquilibrer l'usager si celui-ci maintient son pied gauche sur la pédale en position avancée.

Ce sont là en fait des défauts mineurs, compte tenu des progrès réalisés par Velosolex avec le modèle 1700.

UN PEU DE TECHNIQUE

L'essai du Velosolex 1700 serait incomplet sans une description du nouvel embrayage automatique « Compound ».

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

PRINCIPE DE FONCTIONNEMENT

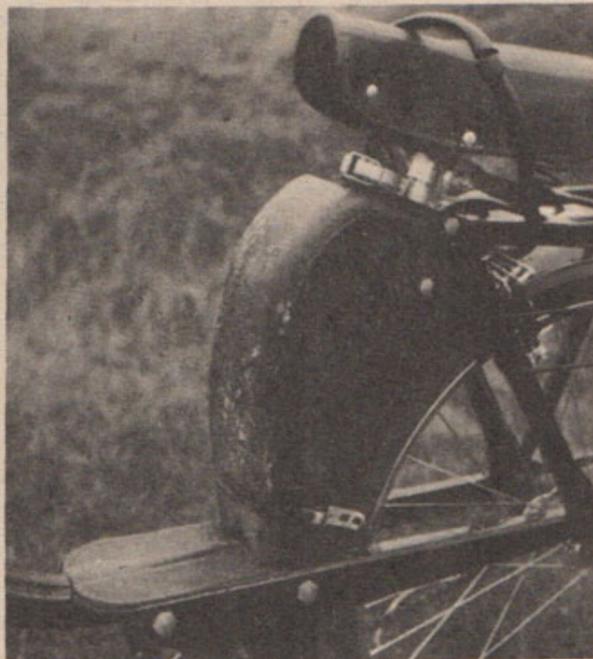
Le galet sur lequel est monté le tambour d'embrayage (T) tourne fou sur le vilebrequin.

A l'intérieur du tambour d'embrayage (T) deux garnitures (G) montées sur des mâchoires articulées sont solidaires du vilebrequin grâce à un support (S) sur lequel sont fixés les deux axes d'articulation.

Autour de ces axes pivotent deux masselottes (M) qui sont reliées entre elles par quatre ressorts de rappel.

Lorsque le moteur est arrêté, les masselottes M poussent sur des butées qui appliquent la garniture (G) sur le tambour d'embrayage (T) et permettent le lancement du moteur.

Lorsque le moteur tourne lentement, les butées sont libérées et les masselottes (M) n'agissent pas sur les garnitures (G)... le moteur est débrayé.



Elégant, d'accès facile, ce réservoir complémentaire assure au Velosolex une autonomie de 300 km.



DÉMARRAGE DU MOTEUR

A l'arrêt les masselottes (M) sollicitées par le ressort poussent les butées des mâchoires qui appliquent les garnitures sur le tambour d'embrayage (T) solidaire du galet.

Quand la roue commence à tourner, le moteur est embrayé.



MOTEUR DÉBRAYÉ

Lorsque le moteur atteint son régime normal de ralenti (1.500 t/m), les masselottes (M) commencent à s'écarter sous l'action de la force centrifuge... La pression des garnitures sur le tambour (T) diminue... le moteur est débrayé, il tourne, mais le galet n'est pas entraîné.



MARCHÉ NORMALE

Lorsqu'on donne les gaz, la vitesse du moteur augmente. Les masselottes (M) s'écartent davantage, elles viennent s'appliquer sur les mâchoires qui entraînent le tambour (T) avec un glissement qui diminue au fur et à mesure que le régime augmente.

Quand la vitesse de rotation du moteur croît, ces mêmes masselottes (M) sont sollicitées par la force centrifuge. Elles libèrent les butées et appliquent directement les garnitures (G) sur le tambour (T)... le moteur est embrayé.

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

Une fois le moteur en route et si la manette des gaz est maintenue à la position de ralenti, le régime de 1 500 t/m environ est rapidement atteint, en même temps que le moteur s'est progressivement et automatiquement débrayé. Ainsi, en est-il lorsque le conducteur freine, ralentit et s'arrête. Le moteur continue à tourner tandis que la turbine de refroidissement assure une ventilation correcte du moteur.

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

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

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

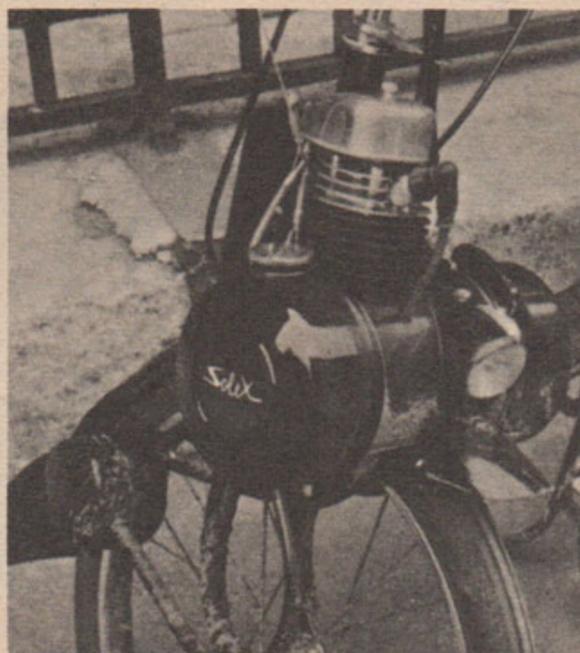
Précisons encore un détail d'importance : que la machine soit arrêtée ou non, l'éclairage fonctionne tant que le moteur tourne.

La vitesse en palier demeure volontairement limitée, mais les possibilités en côte sont nettement augmentées.

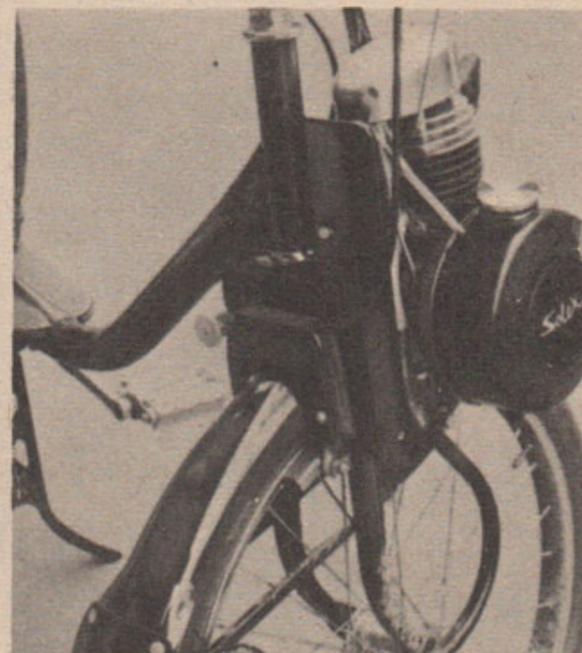
Enfin, Velosolex reste fidèle à son programme, c'est-à-dire concentration de tous ses moyens sur un modèle unique.

LA PRODUCTION VELOSOLEX

Les cinq usines françaises de Velosolex produisent annuellement 275 000 machines. Ces usines qui couvrent une superficie de 23 500 m² n'occupent qu'un effectif



Au niveau de l'embase du cylindre remarquons la sortie de la ventilation.



Freinage efficace assuré par des freins à patins sur jante. Tension instantanée des câbles par bouton moleté.

de 700 personnes environ et leur équipement industriel ultra-moderne — près de 500 machines-outils de construction récente — a permis, par une automatisation poussée d'atteindre ce remarquable degré de productivité.

D'ailleurs, parmi ces machines (machines-outils ou de transfert), nombreuses sont celles qui ont été conçues par les bureaux d'études de Velosolex, pour effectuer les opérations très particulières qu'implique la fabrication d'un véhicule de conception tout à fait spéciale.

De même, en matière de contrôle, Velosolex a instauré sa propre méthode : remplacement du système de contrôle central de fabrication par l'emploi généralisé du Micromètre pneumatique Solex et du contrôle individuel sur machine effectué par l'ouvrier lui-même avec la plus grande précision.

C'est à la mécanisation et la précision de la production Velosolex que l'on doit la réalisation du « 1700 », simple, pratique et solide.

DYNAMIC-SPORT

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

Concessionnaire des marques :

JAWA, BSA, NSU, TERROT, PUCH, HOREX, LAMBRETTA, BMW, MANURHIN, RUMI, VESPA, VELOSOLEX, Cyclomoteurs sport et Tourisme : NSU, PUCH, VIVI, PERIPOLI, ITOM, DEMM

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

SUPPLÉMENTS AU CODE DE LA ROUTE ET CASIER DES CONTRAVENTIONS

Le **Journal Officiel** du 15 janvier a publié, au titre du Ministère de la Justice, un décret pour l'application de la première partie législative du Code de la Route ainsi que deux arrêtés, l'un instituant un casier de contraventions de circulation, applicable à partir du 1^{er} mars, l'autre un casier des contraventions d'alcoolisme.

Le premier casier est destiné à établir la récidive des infractions pénalisées par les nouvelles dispositions du Code de la Route, et pouvant donner lieu, en cas de récidive, dans les trois ans, à la suspension du permis à la suite des infractions suivantes :

- Circulation sur la partie gauche de la chaussée en marche normale;
- Refus de serrer à droite lors d'un dépassement par un autre conducteur;
- Vitesse excessive;
- Dépassement des vitesses maxima imposées à certains véhicules;
- Retour prématuré à droite après dépassement;
- Accélération d'allure par le conducteur sur le point d'être dépassé;
- Refus de céder le passage aux véhicules prioritaires;
- Non-respect des signaux prescrivant l'arrêt, autres que le signal « Stop », le non-respect de ce dernier entraînant la suspension du permis dès la première infraction.

Le casier sera tenu au greffe du Tribunal de grande instance et au Ministère de la Justice. Les contraventions sont centralisées au tribunal du lieu de naissance du délinquant, la récidive ne pouvant jouer que pendant une durée de trois ans.

DIDIER ! LE DERNIER NÉ TERROT

M. Filjean, directeur de Terrot-Paris, est depuis peu un heureux grand-père.

Didier, né le 19 janvier, est fils de M. et M^{me} Jouan, elle-même fille de M. Filjean, dont elle fut jusqu'à ces derniers temps la collaboratrice dans les bureaux de la rue du Débarcadère où tous les visiteurs et clients appréciaient son charmant et souriant accueil.

Nos compliments à tous et nos meilleurs vœux pour maman et bébé.

NOS DEUILS

Nous avons appris tardivement, et avec d'autant plus de regrets, le décès de M. Plus, disparu prématurément, à l'âge de cinquante-sept ans, après une vie presque exclusivement consacrée à la moto.

Directeur durant de nombreuses années de l'agence générale parisienne de Monet-Goyon, M. Plus assumait ensuite les fonctions de directeur commercial chez Lambretta, fonctions qu'il dut abandonner par suite de son état de santé; il fut également, très longtemps, membre de la Commission sportive de la Fédération Française Motocycliste.

Il laissera le souvenir d'un homme charmant, courtois, accueillant à tous.

A sa famille nous adressons nos plus sincères condoléances.

DISTINCTIONS A L'A.M.C.C. D'ALBI

Le 9 janvier ce club, qui fêtait son trentième anniversaire, a remis son insigne d'or à cinq de ses membres, MM. Malvialle, Bousquet, Paul Fabre, Raust et Marambat, pour leur action continue et efficace.

Au cours de la même cérémonie, M^{me} Marambat, secrétaire-trésorière adjointe, a reçu la médaille d'Or de la Jeunesse et des Sports qui lui avait été attribuée en juin. Nos amicales félicitations.

UN « INCREVABLE » DE PLUS

Depuis l'invention du pneu à chambre à air, on s'est ingénié à rendre cette dernière increvable. Les enveloppes se sont renforcées, les routes sont de moins en moins parsemées de clous, bref, on crève moins; néanmoins cet incident est encore possible et fait courir des risques d'autant plus grands que les vitesses auxquelles on roule actuellement rendent, en cas d'éclatement, la réaction du conducteur de plus en plus délicate; c'est pourquoi l'on est toujours à la recherche du pneu inéclatable et jusqu'à présent sans solution véritablement efficace. Une firme américaine aurait-elle enfin trouvé la formule magique? Voici ce qu'en dit le journal **Les Echos** :

« Un nouveau pneu increvable vient d'être mis au point par une firme américaine. Il tient du pneu plein et du pneu à air.

» Dépourvu de chambre à air, il est évidé et sa cavité est remplie d'uréthane à l'état liquide qui, en se solidifiant sous forme de mousse, constitue un « coussin » parfaitement souple.

» Ce nouveau pneu, mis à l'essai, a résisté à toutes les possibilités de crevaisson, s'est montré plus confortable et mieux adapté aux grandes vitesses. Enfin, il a résisté avec succès à l'épreuve de douze... balles de pistolet tirées à bout portant. »

Ce serait un bienfait pour nous, qui n'avons que deux roues, et pas de roue de secours, que le problème du pneu increvable soit enfin et réellement résolu.

Les Cyclos ITALIENS

SPORT - COMPÉTITION

PERIPOLI - ITOM - BENNELLI

DEPUIS 30 ANS (1930-1960)

MOTO - BASTILLE

ROQ 29-28 - 6, Bd Richard-Lenoir - PARIS-BASTILLE

LA MAISON LA PLUS MODERNE

LA MIEUX ACHALANDÉE en pièces et accessoires

LA PLUS GRANDE EXPOSITION - VENTE
DES MEILLEURS MOTOS

CRÉDIT 20 % comptant, solde jusqu'à 18 MOIS



JAWA

HOREX



EXPÉDITION PROVINCE

IDÉALO

PRODUITS TEINTURE IDÉALE

imperméabilise

TOUS TISSUS

PEUT S'EMPLOYER A FROID.

TUBOMATIC

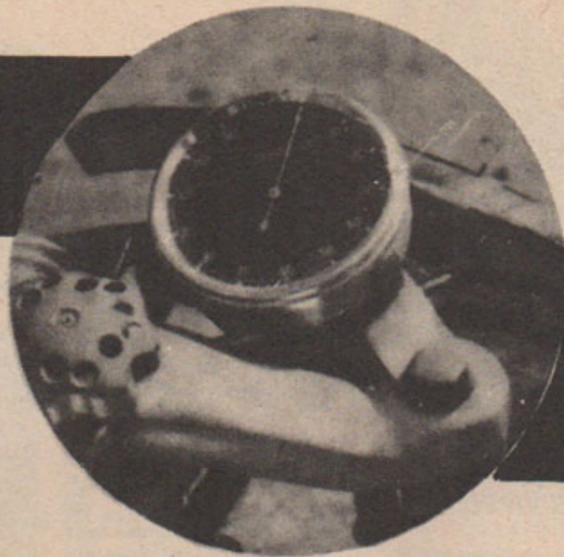
Rallonge souple d'échappement
Pour cyclomoteurs

MOBYLETTE - MOBYMATIC et PEUGEOT - TERROT - AUTOMOTO

à suspension AR par fourche oscillante
PROPRETÉ ET ÉLÉGANCE

OTOM S.A. 5 bis, RUE FRANKLIN, COURBEVOIE - DÉF 21-63 - 25-91

derrière



le compte-tours

Les années se suivent et ne se ressemblent pas et pourtant... en 1960 comme en 1959, il appartiendra à l'A.M.C.F. d'ouvrir la saison avec la traditionnelle côte Lapize, caractérisée comme chacun le sait par un seul et unique virage! Et puisque le rideau se lève sur la vitesse, reprenez donc ce nom : Anderson. Vous connaissez ? Non vous vous souvenez de Fergus, vous avez connu John et certainement vu Bob, mais vous ignorez tout de Hugh Anderson qui fit un doublé au meeting du Jour de l'An en Nouvelle-Zélande avec les 350 et 500 Norton de Hempleman. Sachez aussi que l'équipe australienne est composée. Bob Brown, Tom Phillis, Ron Miles ont été sélectionnés.

Les 500 miles de Thruxton est une épreuve nationale britannique. Deviendra-t-elle inter pour les besoins de la cause du Championnat d'Europe d'Endurance ? En attendant Carl Smith, un G.B. prépare pour cette épreuve une 600 cm³ B.M.W. En fait d'épreuve d'endurance avez-vous noté les « 12 heures de Chièvres », organisée par la F.M.B. le 19 juin ? Ce n'est pas très loin pour les Français (250 km environ de Paris).

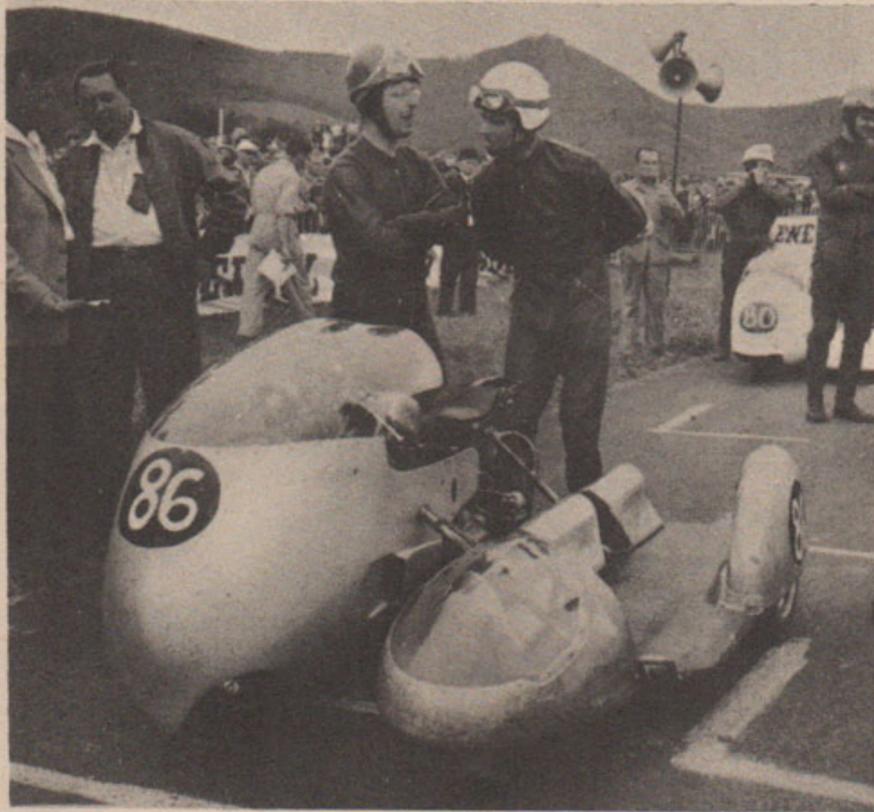
L'entraînement au T.T. débutera le 4 juin ; ne nous attendons donc pas à une forte participation britannique dans les courses de Chimay, Tubbergen, Opatija, Albi, Charleville et Gênes... où il y a de la gêne d'ailleurs il n'y a... Nos inters le savent bien.



Après une saison en Afrique du Sud, Jim Redman participera cette année encore aux grandes classiques européennes.



Le jeune Alberto Pagani, fils du directeur de course de la M.V., disposera cette année d'une M.V. mise au point par Bill Webster.



Camathias-Cecco divorcent : dommage ! car les deux Suisses formaient l'équipe la plus « méchante » de la catégorie mais Cecco veut lui aussi se trouver derrière le compte-tours !

Voici en bref d'autres nouvelles des piliers du « Continental Circus » :

— **Jim Redman** a passé l'hiver en Union Sud-Africaine ; il revient en Europe ce mois. **Dickie Dale** y était également, ainsi que **Gary Hocking**. Quant aux plans de ce dernier, ils sont encore assez mal définis. Son engagement avec M.V. tient toujours en ce qui concerne les petits cubes, toutefois il ne voudrait pas piloter les 125 cm³ ; pour ce, Luigi Taveri le remplacerait. Il ne lui reste donc que les 250 cm³. Paddy Driver est lui aussi allé cueillir quelques lauriers en Afrique du Sud et aussi... des pâquerettes. Il sera néanmoins de retour en Europe bientôt.

Pendant ce temps on s'active aussi dans notre (bonne) vieille Europe. Ainsi en Grande-Bretagne Bill Lacey prépare une Manx 350 cm³ super carrée, boîte cinq rapports dont le moteur fournirait 45 cv à 8 500 t/m. Qui la pilotera ? Par contre Bill Webster que nous avons vu cet été remonter les Champs-Élysées au volant de son fourgon de service course se retire. Il prépare une M.V. pour Alberto Pagani, fils du bien connu directeur de course de la M.V. C'est à Hiller que reviendrait le soin cette année de piloter la B.M.W. dite d'usine, au guidon de laquelle se sont succédés Zeller, Duke et Dale. De ce fait Ernst Hiller vend sa R.S. 11 200 NF, avis aux amateurs !

Nous avons connu un équipage franco-allemand, Drion-Stoll ; connaissons-nous un tandem germano-français ? Peut-être si Ritter consent à prendre pour passager Roland Weber d'Obernai.

Vous aviez entendu parler d'un « trois roues » dans les championnats du Monde ? Nous aussi et Florian Camathias encore bien plus, et pour cause... Il n'en est plus question, manque de temps et difficultés trop nombreuses à résoudre nous écrit-il. Camathias ne peut savoir quelle peine il cause à notre président de la Commission sportive car, si le célèbre sidecariste helvétique se serait fait beaucoup d'ennemis parmi les coureurs, il aurait eu au moins un supporter en la personne de M. Violet qui a tenu à ce que le mot sidecar soit remplacé par celui de « trois roues » dans le règlement de championnat 1960.

Le divorce Camathias-Cecco est confirmé ; ce dernier voulant tenter sa chance en solo, Camathias ne peut s'exposer à se voir réduit au titre de spectateur si Cecco venait à chuter dans une course précédant celle des sidecars. Comme nous comprenons Camathias, il a déjà eu assez de malchance l'an passé et souhaitons à Cecco les meilleures chances.

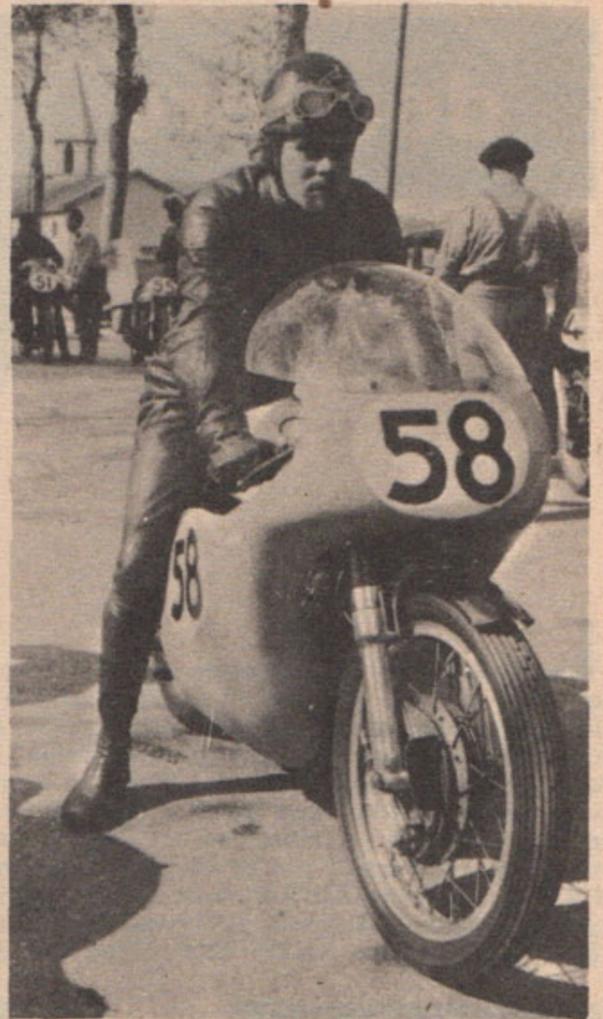
Restez en Suisse pour apprendre que si Lambert fut aperçu au guidon d'une B.M.W. R.S. à la fin de la saison dernière, c'est bien avec cette machine qu'il a enlevé le championnat 1959 de Suisse et c'est avec elle qu'il s'attaquera à la saison 1960.

Et les Français, vont-ils à la pêche? Sous-marine peut-être. Insermini et Collot ont été invités à courir à Malaga (Espagne). Collot qui a vendu ses Manx en cherchant deux partout, quant aux spéciales Reg Dearden promises à Insermini, nous vous en reparlerons en temps opportun.

Aimez-vous les devinettes? Si oui, en voici une: Casset, qui, on s'en souvient, avait fait de bons débuts, repart en course cette année et serait même intégré à l'écurie Jean Murit. C'est une chose, en voici une autre: Michel Valentin ne court plus; M. Valentin père continue néanmoins à se passionner pour la compétition et nous prépare une 307 cm³ N.S.U., histoire d'apporter un peu de variété parmi les Manx. De plus, nous verrons, en 1960, au moins une A.J.S. 7R aux mains d'un Fran-



A gauche, le magasin de Camathias devant lequel la R 50 de notre rédacteur H. Biel pose pour la postérité... Au-dessous, à gauche, John Hempleman, grièvement blessé au cours de l'hiver, vient de passer plus de deux mois à l'hôpital. Il sera rétabli pour le Continental Circus, du moins nous le souhaitons. A droite, Roland Weber que nous verrons peut-être dans le panier de l'unijambiste Ritter. Ci-contre, à droite, Paddy Driver a lui aussi éprouvé la dureté du sol sans gravité heureusement, nous le reverrons bientôt!



çais. Qui pilotera la N.S.U.? Qui pilotera l'A.J.S.? A vous de jouer.

Nous avons pris connaissance du règlement des championnats 1960 de vitesse. Celui de la catégorie inter n'a subi aucune modification, à l'exception du mot « trois roues » signalé plus haut. Nous avons toujours quatre inters au moins au départ et les quatre meilleurs résultats pour le classement en ce qui concerne les règles spéciales aux 350, 500 et sidecars; pardon trois roues. Les courses retenues seront toutes celles internationales disputées en France. Quant aux règles particulières aux 125, 175, 250 cm³ inter, au championnat national et au Critérium des « Sports » nous y reviendrons le mois prochain.

Henri BIEL.

COURSES INTERNATIONALES

(Comptant pour le championnat de France catégorie inter)
 17 avril : Pau; 1^{er} mai : Bourg-en-Bresse; 22 mai : G.P. de France; 26 mai : Aix-les-Bains; 12 juin : Albi; 12 juin : Charleville; 26 juin : Obernai; 17 juillet : Vesoul; 4 septembre : Cadours.



**AGENCE
OFFICIELLE**

Jean MURIT

4 FOIS CHAMPION DE FRANCE
10 FOIS RECORDMAN DU MONDE

44. RUE PAUL-BARRUEL.
PARIS (XV^e) LECOURBE 60-53





IDEALO

PRODUITS TEINTURE IDEALE

impermeabilise

TOUS TISSUS

PEUT S'EMPLOYER A FROID.

NOTEZ CECI

16-17-18 avril, fêtes de Pâques
Sortie du B.M.W.-Club à Obernai.

Réservez vos 14, 15, 16, 17 et 18 juillet pour participer au « Deuxième Rendez-vous B.M.W.-Club ». Lieu non encore fixé.

M. Michel de Thomasson, accaparé par ses occupations professionnelles, nous quitte momentanément pour séjourner un certain temps aux U.S.A. Grâce à cet organe, nous resterons en contact avec lui et pour sa part il nous a promis de nous parler à son retour du B.M.W.-Club de la côte californienne.

M. Guyomarch (n° 44) cherche coéquipier B.M.W.iste pour randonnée touristique en Laponie. A noter que M. Guyomarch est libre de juillet à septembre inclus et que ce voyage s'étalerait sur un mois environ (camping). Pour les goûts les plus divers, puisque M. Ransson (n° 27), aimerait s'associer à un M.B.W.iste pour entreprendre un périple qui le conduirait aux Pyramides d'Egypte.

*

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE

Au cours de la première Assemblée générale qui s'est tenue le 24 janvier, les membres du B.M.W.-Club, procédèrent à l'élection du Comité Directeur appelé à succéder au Bureau fondateur.

Les membres présents de la région parisienne et les B.M.W.istes isolés qui votèrent par correspondance élirent à l'unanimité le nouveau Comité qui se compose ainsi :

Président : Jean Murit.

Secrétaires : Pierre Melin; Jean-Marie Riedel.

Délégués aux activités sportives : Alain Dagan; Robert Maucherat.

Trésorier : Gérard Dekeyser.

Délégué à la Presse : Henri Lallemant.



Sous cet emblème se sont rapprochés depuis un an des B.M.W.istes de toutes les contrées de France et même d'Algérie.

Différemment des autres associations motocyclistes, le B.M.W.-Club est une confrérie réservée à tous ceux qui roulent sur une B.M.W.



Le Comité directeur du B.M.W.-Club. De gauche à droite : MM. Riedel, Dekeyser, Maucherat, Melin, Murit et Lallemant.

Les activités de la première année d'existence du B.M.W.-Club furent passées en revue : projections de films, débats sur le carénage, la B.M.W.; interview de pilotes (Hempleman, Rogliardo, Duhem), projection de vues en couleurs, réceptions à l'Impérial-Garage à l'occasion du Bol d'Or et du record mondial, premier rendez-vous B.M.W.-Club à l'usine de Munich, réception cha-

leureuse à Obernai, sortie rencontre à Vézelay avec les membres de Paris et du Lyonnais.

Les projets 1960 furent évoqués et un toast fut porté au B.M.W.-Club de Genève dont le président, M. Stocker, tint en marque d'amitié à signer son passage à Paris par un présent que les membres parisiens surent apprécier.

REUNION DE FÉVRIER

Trois films gracieusement prêtés par la firme BP agrémentèrent cette réunion. Le premier retraçait la prodigieuse et incomparable carrière de J.-M. Fangio. Quelques tours de piste sur l'autodrome de Modène à bord d'une Formule 1 donnèrent à chacun l'illusion d'être assis à côté du champion.

Historique de l'aviation, de Blériot aux superjets en passant par les Farman, Lindbergh, Costes et Bellonte, Nungesser et Coli, Mermoz, Guillaumet, de Saint-Exupéry, était le scénario du second.

Le troisième m'avait rien à envier au **Salaire de la Peur** quant à l'action, puisqu'il s'agissait du reportage de l'extinction d'un puits de pétrole en feu, qui ne put être maîtrisé qu'au bout de vingt-sept jours par l'unique spécialiste américain qui, pour ce, utilisa de très dangereux explosifs.

Que la firme BP et tout spécialement MM. Hegesippe et Bertrand trouvent ici tous les remerciements des membres du B.M.W.-Club pour cette agréable soirée.

*

AUTOUR DE MA B.M.W.

L'orifice de sortie des silencieux des flat-twin a été largement augmenté comme le montre notre document : côte à côte, le nouveau et l'ancien pot. Conjointement, le simple tuyau de liaison des tubes d'échappement a été remplacé par un pot de détente situé sous le bloc moteur.

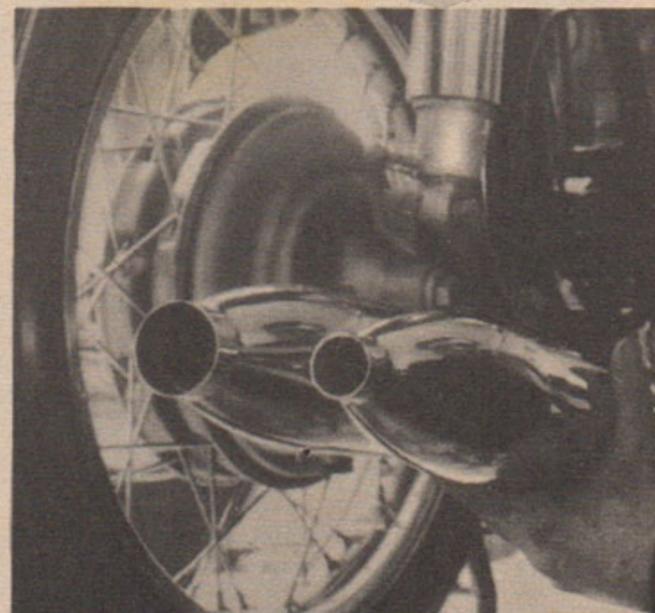
Apparemment inchangé, le couple arrière a reçu une légère modification sur les flat-twin. La démultiplication est passée de 3,181 (35x11) à 3,125 (25x8), faisant « tirer » légèrement plus long que précédemment.

La firme anglaise Peel, bien connue par ses carénages de course, commercialise un habillage spécialement conçu pour les B.M.W. flat-twin de tourisme. La roue avant demeure à l'air, le pinceau du phare traverse un hublot, chaque culasse est enclose sous un tunnel proéminent permettant de laisser au corps même du carénage une faible largeur.

A notre connaissance, ce carénage n'est pas importé en France.



Au cours de l'Assemblée générale.



**VERS LA CRÉATION D'UNE
« AMICALE DES ANCIENS DU GUIDON »**

Quelques vétérans du « Deux-Roues » se proposent de créer une association amicale qui grouperait tous ceux qui, de loin ou de près, se sont intéressés ou s'intéressent encore à l'évolution des engins à deux ou trois roues.

Cette Amicale n'aurait d'autres buts que de regrouper ces « véritables vétérans » en vue de revivre les bons moments passés, que ce soit sur le plan sportif, touristique, etc. entre anciens coureurs, sportifs. Elle pourrait également créer en son sein une « section spéciale » entre ceux qui possèdent encore une « vieille machine d'époque » et qui voudraient bien se manifester encore, par exemple à l'occasion du déroulement de certains Rallyes rassemblant ces pratiquants des « vieilles tiges du guidon ».

Il faudrait bien sûr, pour appartenir à ce groupement de vétérans, justifier d'une qualité s'y rapportant, par exemple posséder un permis de conduire des motocycles datant de vingt-cinq ou trente années.

Pour tous ceux qui seraient intéressés par la fondation de cette Amicale — et ils doivent être nombreux dans notre pays — ils peuvent écrire directement à l'instigateur du groupement : M. Gabriel Cantalice, 4, allée du Pierrier, Châtillon-sous-Bagneux (Seine), qui répondra à toute lettre comportant un timbre pour la réponse et leur fera connaître les projets succinctement exposés ci-dessus en vue de cette fondation d'Amicale.

TROP CHÈRES, LES « CONTREDANSES »

Sous la présidence du comte de Liedekerke-Beaufort, le Conseil permanent de la Fédération nationale des Clubs automobiles de France a dernièrement décidé, à l'unanimité, de poursuivre énergiquement l'action menée pour obtenir un abaissement raisonnable du taux excessif de certaines amendes par rapport à la gravité réelle des fautes commises.

MOTO-CLUB CHATILLONNAIS

Nos sociétaires sont priés de bien vouloir prendre bonne note des dates ci-dessous ayant un très légitime intérêt pour l'avenir du Moto-Club Châtillonnais :

1^{er} Samedi 6 mars 1960. — Organisation de notre « 21^e Soirée annuelle du M.C.C. » qui comprendra comme chaque année un dîner de banquet qui sera ensuite suivi d'un grand bal de nuit privé. Cette soirée annuelle se déroulera dans la Salle des Fêtes Municipale de Châtillon-sous-Bagneux. Réservez dès maintenant cette soirée vous ne la regretterez pas ! Amusement, Gaïeté !

2^e Dimanche 12 juin 1960. — Organisation de notre Concentration Touristique Motorisée qui aura lieu sur Barentin (Seine-Maritime). Camping et tourisme. La Municipalité de Barentin, les Etablissements Gailliard et C^{ie} et la Société Laitière « ALB.-Chambourcy » apporteront leur aimable concours dans cette manifestation de propagande motocycliste et de camping.

Rallyes-Concentrations Internationaux figurant au Calendrier international de la F.I.M. 1960 :

Dimanche 22 mai. — Concentration Motorisée Internationale à Clermont-Ferrand (France).

5 et 6 juin. — Concentration Internationale à Saint-Quentin (France). Fêtes de la Pentecôte.

25-26 juin. — Concentration Internationale Tourisme et Camping à Obernai (France).

13-14-15 juillet. — Rallye International de la F.I.M. à Florence (Italie). Concentration annuelle.

16 et 17 juillet. — Raduno Internazionale « Madonna dei Centaures », Alessandria (Italie).

14-15 août. — XV^e Rallye-Concentration Internationale du Pasubio à Schio (Italie).

29-30 août. — Concentration Internationale à Eupen (Belgique).

3-4 septembre. — 7^e Rendez-vous International Scooters à Monaco (Principauté de Monaco).

**M. PIERRE VEAU
PRÉSIDENT DU VESPA-CLUB
DE FRANCE**

Au Congrès du Vespa-Club de France, M. Pierre Veau, son secrétaire général, a été élu par acclamation aux fonctions de Président du Vespa-Club de France ; il succède à M. Chauvel, président de ce Club depuis sept ans et qui, pour raison de santé, est contraint de se retirer ; les congressistes l'ont d'ailleurs unanimement nommé au poste de Président d'Honneur en reconnaissance de son inlassable et efficace action. C'est M. Paul Husson qui remplace M. Veau comme secrétaire général du Club.

Signalons, par la même occasion, qu'au cours de son congrès annuel à Munich, le Vespa-Club d'Europe a décerné son prix d'excellence au Vespa-Club de France pour l'organisation de l'Eurovespa.

**ENCORE ET TOUJOURS
LES SILENCIEUX**

Une fois de plus, une Commission centrale de lutte contre le bruit a été installée au Ministère de l'Intérieur.

L'une de ses premières résolutions concernera « les bruits excessifs provoqués par les moteurs des véhicules à deux roues ».

Un projet de texte a été admis, tendant à abaisser encore les normes des bruits tolérés, et un autre visant l'homologation obligatoire des silencieux.

Nous sommes très partisans de cette campagne en faveur du silence, à condition qu'elle s'exerce sur tout ce qui cause des bruits insupportables (et il n'y a pas que la moto), partisans également d'une homologation des silencieux, mais nous demandons que cette homologation porte non seulement sur l'efficacité de ces appareils, mais aussi sur leurs qualités de durée et de résistance à la détérioration rapide par suite de la médiocrité des matériaux employés pour leur fabrication. On accuse trop souvent les usagers d'étriper eux-mêmes leurs silencieux, alors que, dans la plupart des cas, ceux-ci se désagrègent d'eux-mêmes parce que leurs parois et leurs chicanes ou spires internes sont, pour des raisons de prix de revient, fabriquées avec des tôles qui ne résistent ni à la corrosion ni à la condensation.

MOTO-CLUB DE PARIS

C'est le 18 décembre qu'eut lieu notre Assemblée générale. Nos amis A. de Thomasson et M. Loustalan ayant confirmé leur désir de ne plus participer aux travaux du Comité, celui-ci se compose maintenant comme suit :

Président : P. Renaud.

Vice-Présidents : P. Kotolewsky, Telliez.

Assesseurs : L. Kotolewsky, Blanchet, P. Melin.

Trésorier : R. Ravassard.

Secrétaires : G. Melin, C. Ravassard.

Nous rappelons que toute la correspondance doit être adressée à P. Renaud, 21, avenue du R.-P.-Corentin-Cloarec, à Bois-Colombes. D'autre part, nous prions nos adhérents de régler leur cotisation 1960 dès que possible et en tous cas avant le 1^{er} avril, sous peine de perdre les avantages acquis à cette date. Les retardataires seront admis à s'acquitter jusqu'au 30 juin, après quoi ils seront considérés comme démissionnaires et radiés de nos listes. En aucun cas, nous n'accepterons une demande de licence.

1^o Si les droits correspondants ne sont pas acquittés à la demande.

2^o Si le demandeur n'est pas à jour dans le paiement de ses cotisations.

LES BONNES ADRESSES

DE
MOTOCYCLES
et *Scooters*

MOTOBÉCANE

VANVES - SERVICE

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

Robert ADNET

Agent et Spécialiste

**TERROT - ARIEL - TRIUMPH
TOUS SIDE-GARS**

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

MURIT Jean

AGENCE OFFICIELLE BMW

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

44, RUE PAUL BARRUEL
LEC 60-53

LEVALLOIS - MOTOS

AGENCE OFFICIELLE

B.M.W. - B.S.A. - MOTOBÉCANE-TERROT

Grand choix de motos d'occasion,
garantie totale

CRÉDIT - REPRISE

58, rue Aristide-Briand, Levallois-Perret, Per 49-73

RUMI SCOOTERS NEUFS ET
OCCASIONS GARANTIES

PIÈCES D'ORIGINE, ACCESSOIRES
TOUTES RÉPARATIONS ET PEINTURE

PRIX SENSATIONNELS !!!

QUELQUES EXEMPLES :

Echange	Moteur	350 NF
standard	Cylindres (av. pist. nfs)	70 NF
	Embiellage	90 NF
Main-d'œuvre	Cylindres	55 NF
pour chang ¹	Embiellage	130 NF
Echange standard	Fourche	50 NF
Selle biplace sport		85 NF
Grille protège-carburateur		19 NF
Roue de secours		54 NF
Marche-pieds AR		32 NF
Porte-bagages AR chromé		55 NF
Casque aviation spécial		70 NF
Antivoi (posé)		20 NF
Lunettes Italiennes spéciales		8 NF

EXPÉDITION en PROVINCE

DYNAMIC-SPORT GUT 19-30

149, rue Montmartre - PARIS (2^e)

1949-1959

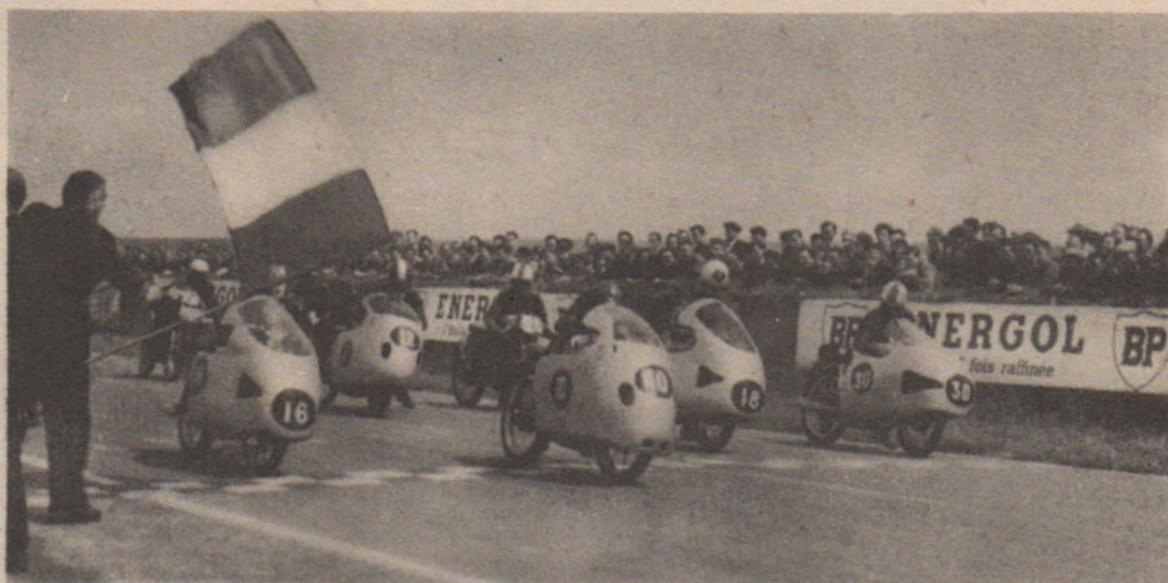
10 ANS DE CHAMPIONNAT DU MONDE

par Henri BIEL

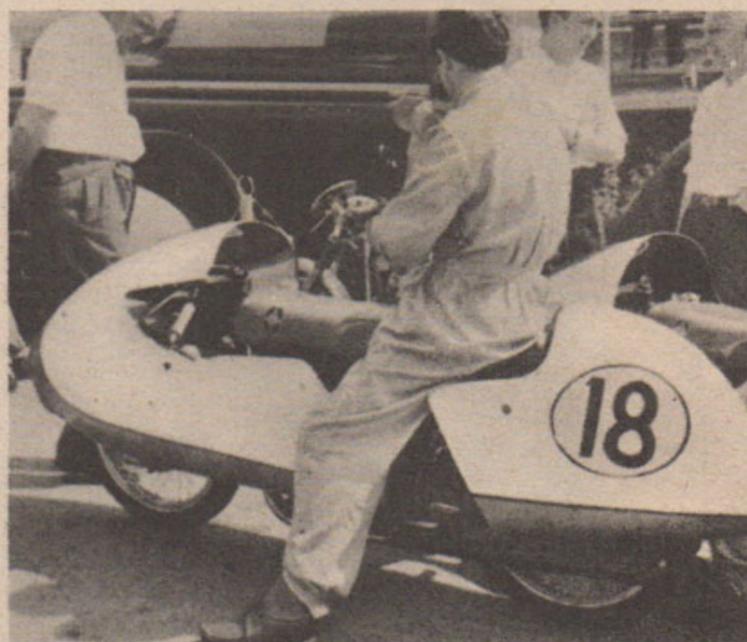


Après que N.S.U. se fut retiré, les firmes italiennes repriront le haut du pavé... Carlo Ubbiali, avec la M.V. Agusta, retrouva son ancien titre des 125 cm³ et conquiert celui des 250 cm³.

En achevant, par une dernière série de photos, de souvenirs aussi, cette rétrospective à travers dix années de Championnat du monde nous émettons un vœu : que le Championnat d'Europe d'endurance prenne forme au plus vite, qu'il intéresse les constructeurs de machines de sport afin que vous puissiez, chers lecteurs, feuilleter, en 1970, dix ans de Championnat d'Europe d'endurance. C'est ce que nous souhaitons pour la joie des sportifs mais encore pour l'amélioration de nos machines.



La F.B. Mondial fut sa rivale la plus valable, notamment en 250 cm³ où avec Cecil Sandford, elle accède en 1957 au Championnat du Monde tandis qu'en 125 cm³, Tarquinio Provini s'adjugeait le titre.



Gilera brigua également les lauriers de la catégorie 125 cm³ et lança cette rapide bicylindre en 1956...

LES GROSSES CYLINDRÉES

LE RÈGNE DUKE-GILERA



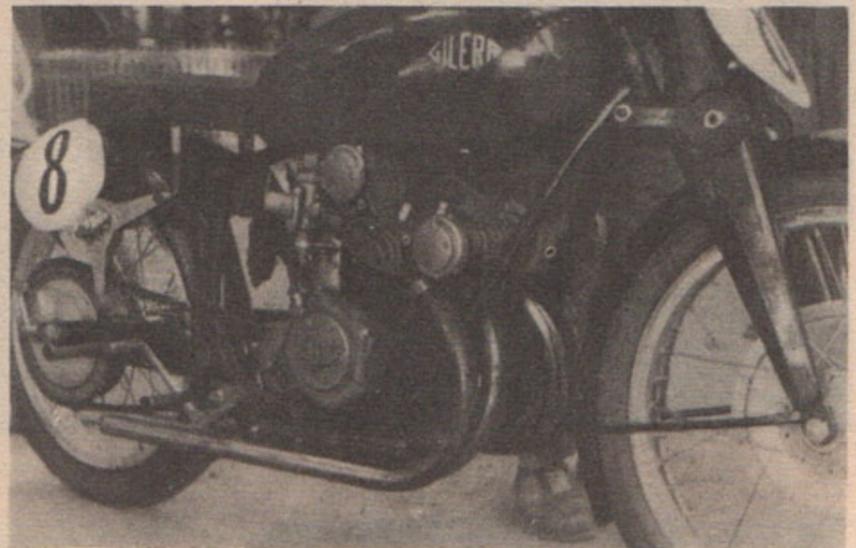
Sensation en 1953 où Geof Duke passe au service de Gilera. Ce changement de camp fit couler beaucoup d'encre, surtout en Grande-Bretagne.



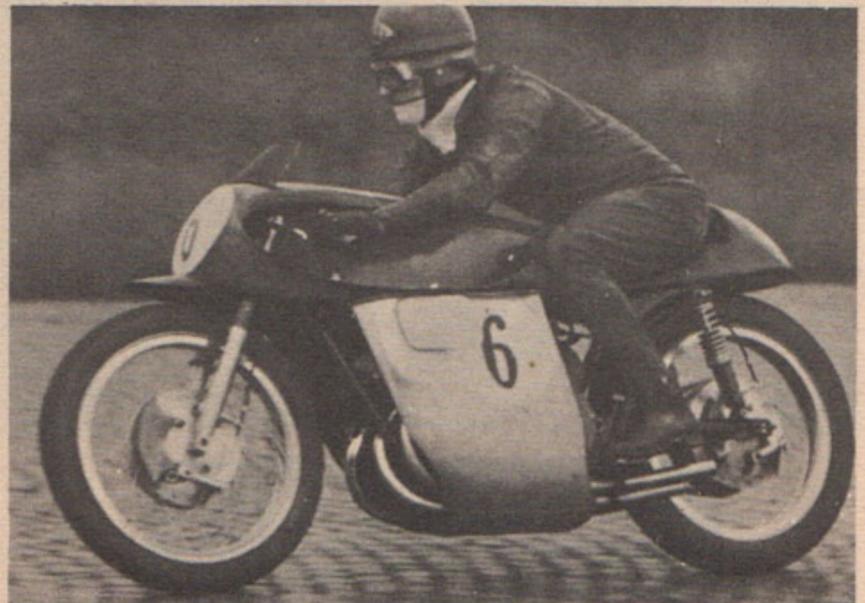
La rapidité des quatre cylindres n'était pas un gage suffisant pour que Gilera s'assurât le Championnat du Monde. Aux côtés de Milani... de Pagani...



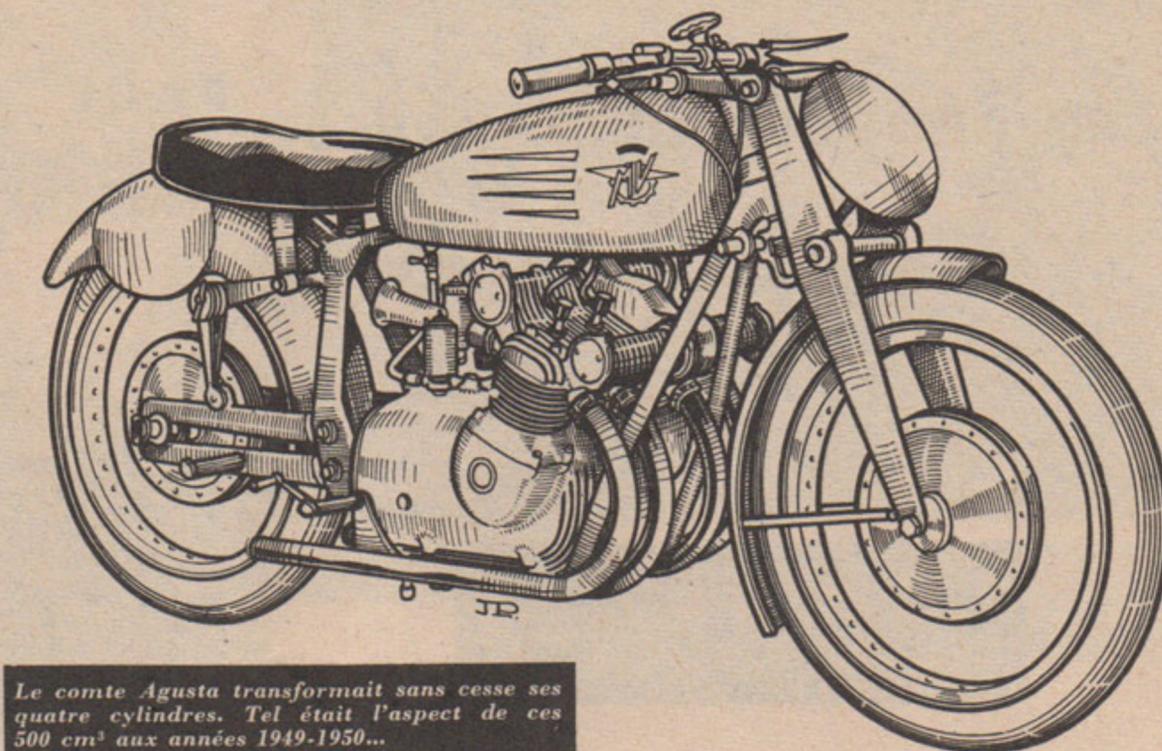
Tandis que, de son côté, D.K.W. mettait en selle Hobl sur une 125 cm³ mono à cylindre horizontal. Dès leur entrée, ces deux machines furent promises au plus brillant avenir mais l'année suivante, Gilera comme D.K.W. cessait toute activité sportive officielle ainsi que Mondial; M.V. avait le champ libre et ce n'est qu'en 1959 que les M.Z. parvinrent à enrayer la monotone ronde glorieuse des petites M.V. Agusta.



Ce modèle que pilota de suite après guerre Artesiani nous semble déjà bien vieillot. Duke ne se contenta pas de récolter les victoires mais sa venue à l'usine d'Arcore eut pour conséquence de « Nortoniser » la quatre pattes.



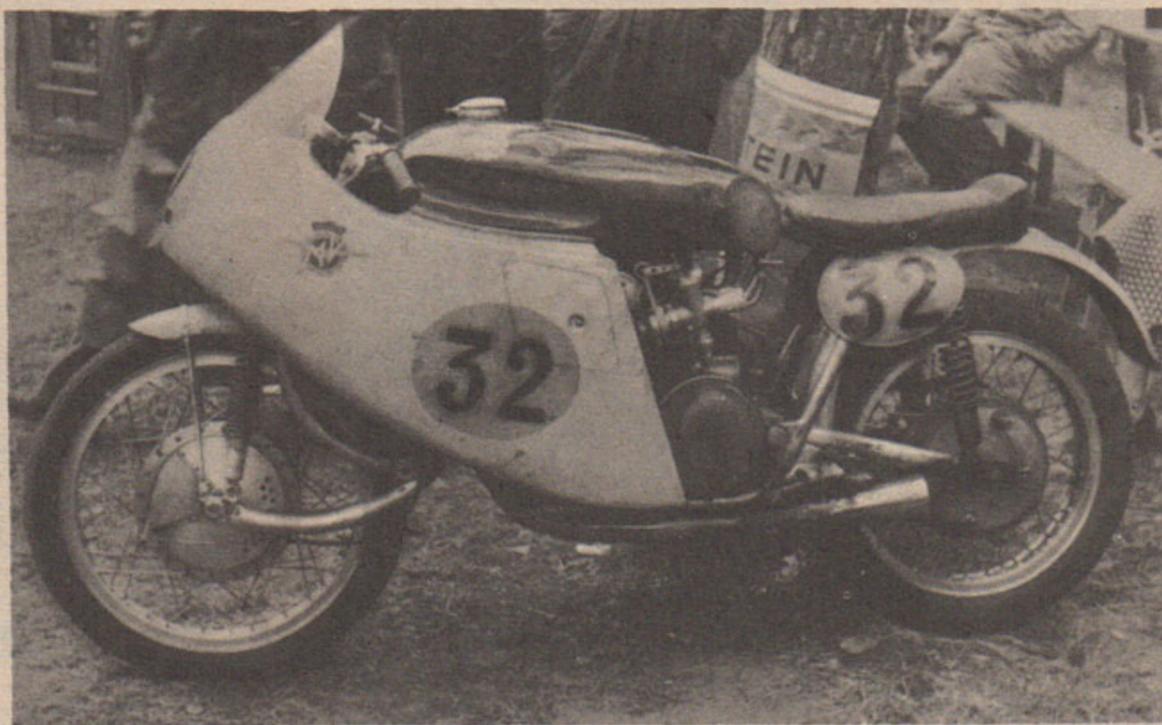
M.V. ÉTERNEL OUTSIDER



Le comte Agusta transformait sans cesse ses quatre cylindres. Tel était l'aspect de ces 500 cm³ aux années 1949-1950...

Puis sous cette forme, elle devint un outsider plus inquiétant par les Gilera.

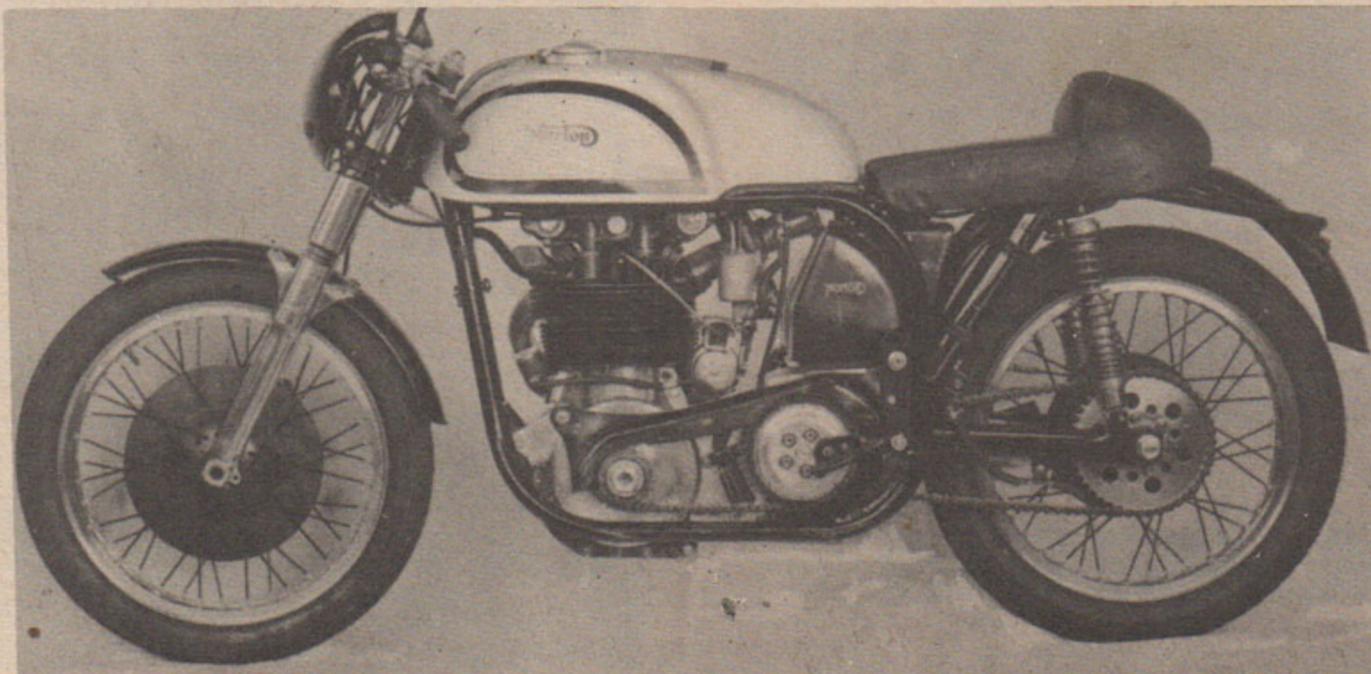
Le prestigieux Geof Duke fut le plus sûr atout pour Gilera, car un audacieux pilote faisait son entrée sur une Norton d'usine ; Ray Amm allait donner du fil à retordre à tous les grands du moment jusqu'au circuit d'Imola en 1955 où il se tua au guidon d'une quatre cylindres de la M.V. avec laquelle il venait de signer. Ce n'est pas tant par son masque, qu'il porte ici à cause de la pluie, que par son pilotage hardi que Ray Amm fit, plus d'une fois, frémir les spectateurs.



NORTON

DÉFENSEUR DU « MONO »...

Tandis que les M.V. se rapprochaient des Gilera, Norton et A.J.S. ne voulant remanier profondément leurs racers, perdaient du terrain et étaient relégués au rang d'outsiders lorsqu'ils se retirèrent officiellement du championnat mondial.



Super-carré, nouvel embiellage, volant extérieur, graissage particulier de la soupape d'échappement avec radiateur d'huile (notre photo), alimentation par pompe furent autant d'essais et d'améliorations que Norton apporta à ses machines.

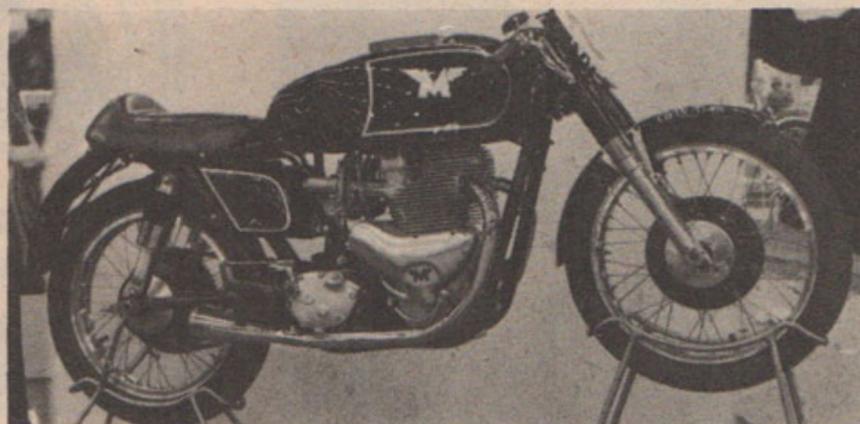
JUSQU'A SON RETRAIT OFFICIEL



Bien que ne participant plus aux Championnats du Monde, Norton conserva encore quelques temps une équipe officielle qui se produisit rarement sur le continent. Trow, Brett et Hartle photographiés ici à Floreffe composèrent le dernier team.

FACE AUX 4 CYLINDRES

LES PRIVÉS

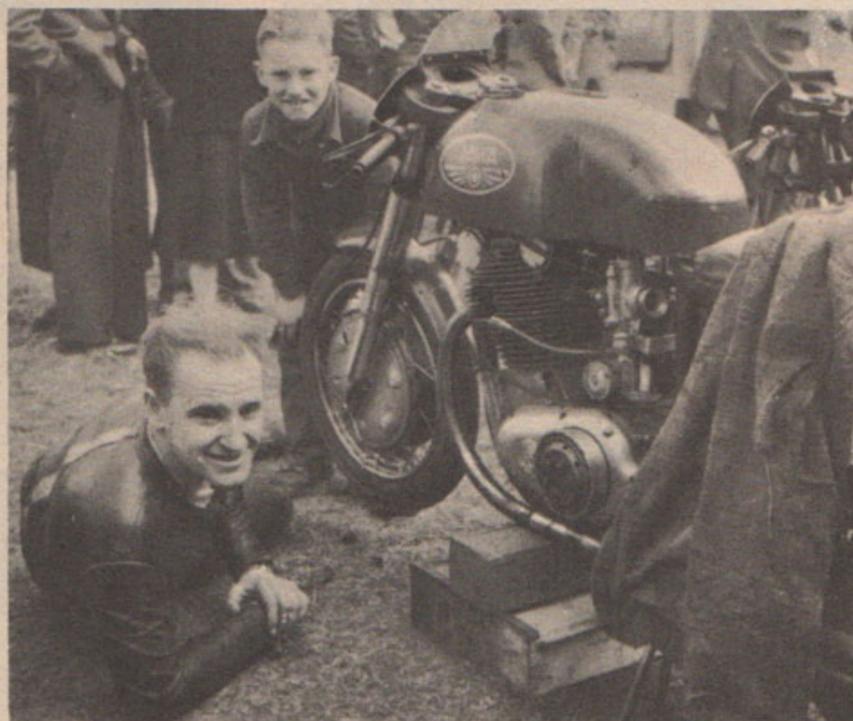
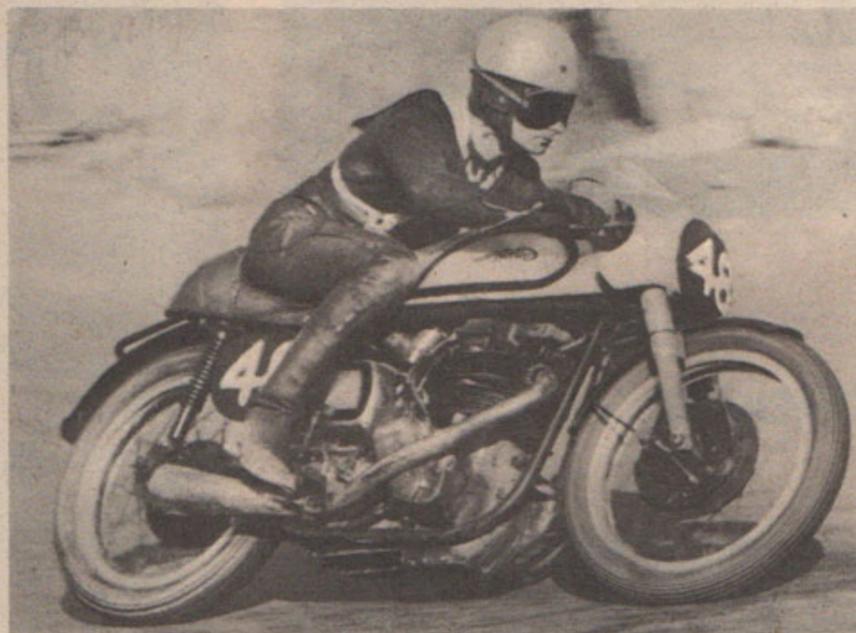


Après le retrait de Norton et de A.J.S. la lutte ne fut pas circonscrite entre les seules Gilera et M.V. Il y avait des indépendants comme Brown qui savait faire aller très vite une Matchless G.45...



... Des privés comme Simpson,...

... comme Campbell qui étaient de sérieux clients. (Le premier trouva la mort en canot automobile tandis que Campbell chutait mortellement à Cadours en 1958 après avoir été officiel Guzzi et Champion du Monde).

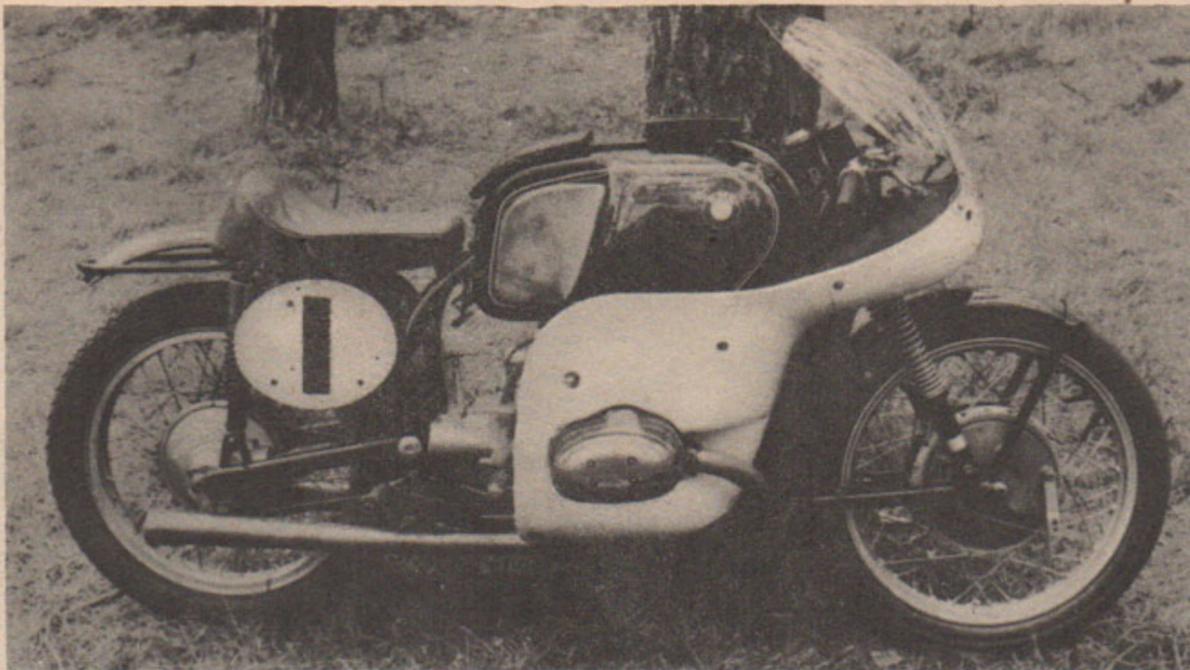


JAWA !

PARTICIPATION ÉPISODIQUE

Dans quelques G.P., des Jawa d'usine étaient également présentes tant en 350 qu'en 500 cm³

AINSI QUE B.M.W. EN SOLO! PILOTE : WALTER ZELLER

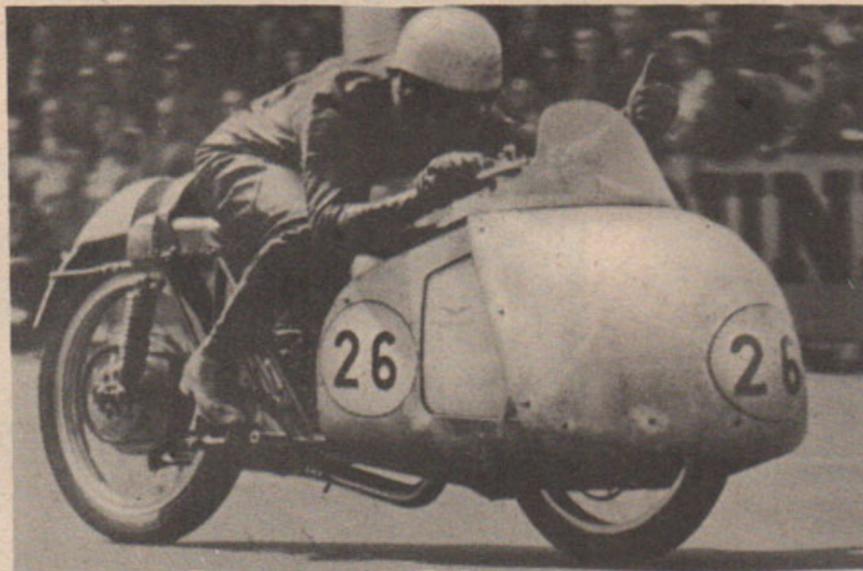


Puis une firme allemande apporta sa participation officielle et sa propre technique, symbolisée par le flat twin et le cardan.



Walter Zeller fut le porte-drapeau de la firme B.M.W. et se plaça souvent devant des quatre cylindres avec son flat twin alimenté par deux injecteurs.

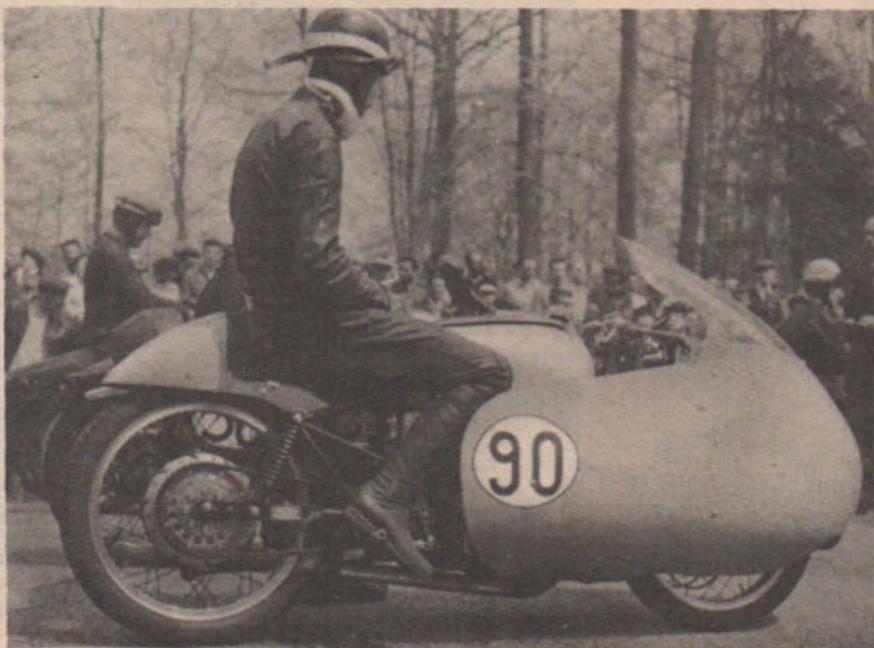
EN 350 cm³ : GUZZI!



Guzzi avec son affreux mais efficace carénage appelé la poubelle volante fut le promoteur de l'Habillage.



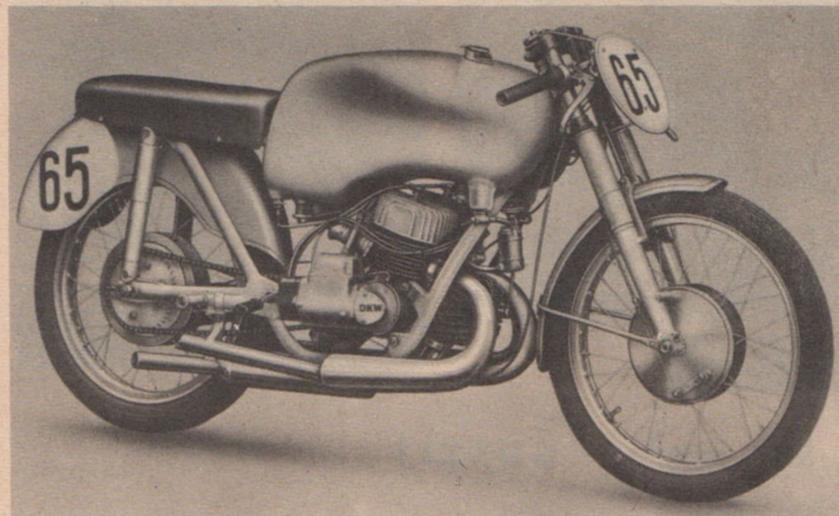
Après Vélocette, Norton, Guzzi avec Fergus Anderson s'empara du titre mondial des 350 cm³. Notre photo représente la célèbre Pingouin qui détrôna les Anglais de leur cylindrée favorite. De gauche à droite : Kavanagh, Lorenzetti, Rocchi, Agostini et Montanari.



Cette forme fut la dernière sur laquelle Guzzi se fixa (Lomas en selle).

FIDÈLE PARTISAN DU DEUX - TEMPS

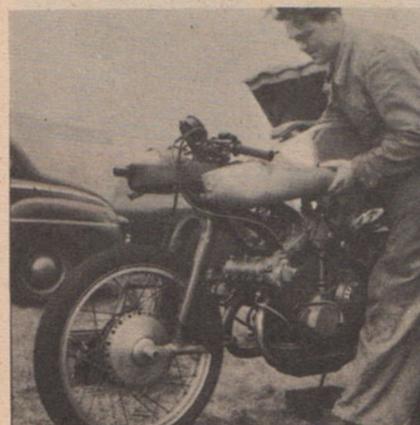
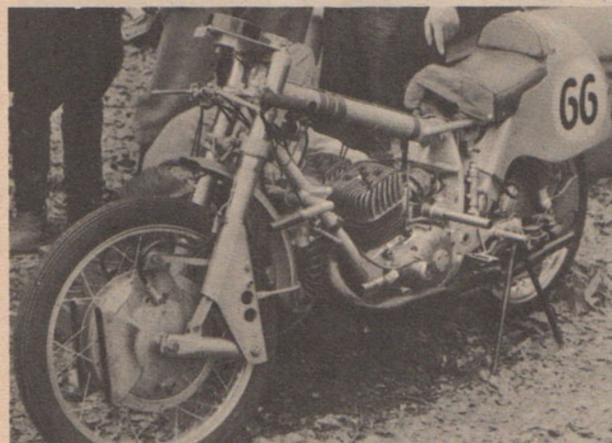
D.K.W.



Hobl, Hoffman et Wunsche étaient les officiels D.K.W. Voici Hoffman, photographié au Nürburgring, lors du G.P. d'Allemagne.

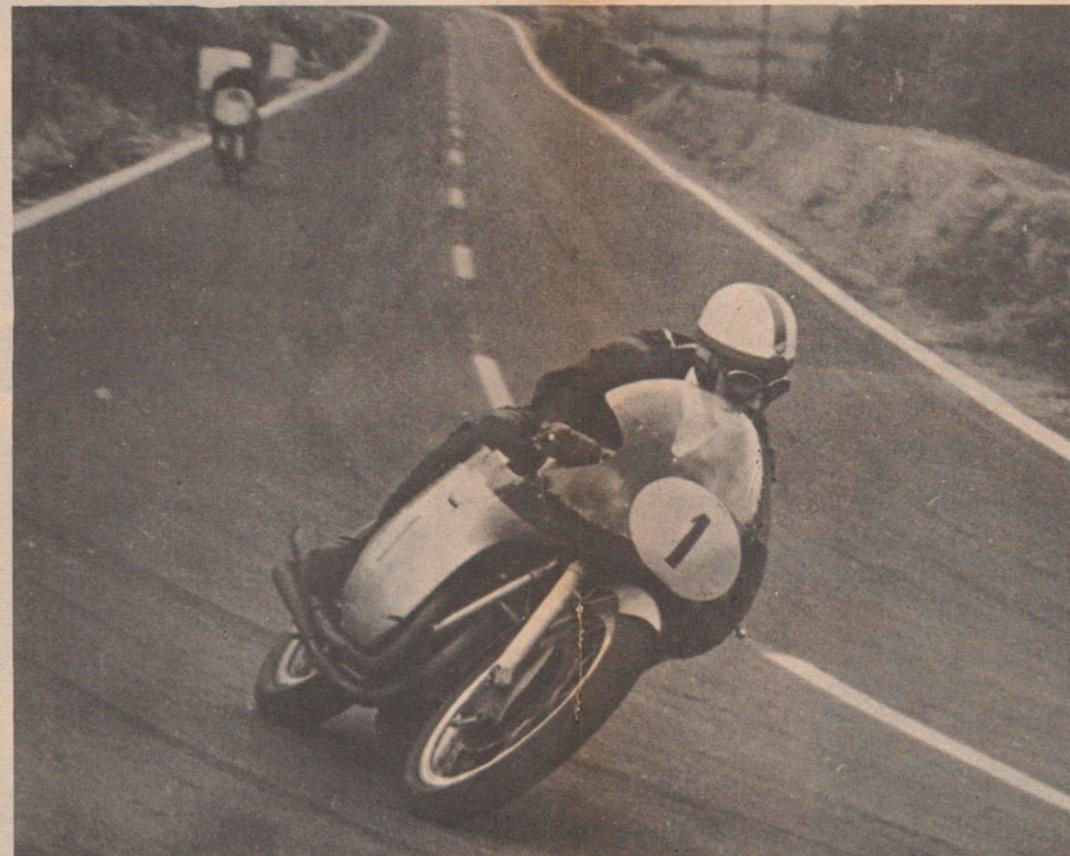
Dans la catégorie des 350 cm³ D.K.W. fut avec sa trois cylindres deux temps, la plus dangereuse rivale pour les leaders.

Les D.K.W. se distinguaient déjà par leur moteur, mais aussi par leur cadre, leurs généreux freins à commande hydraulique et aussi par leur sifflement.



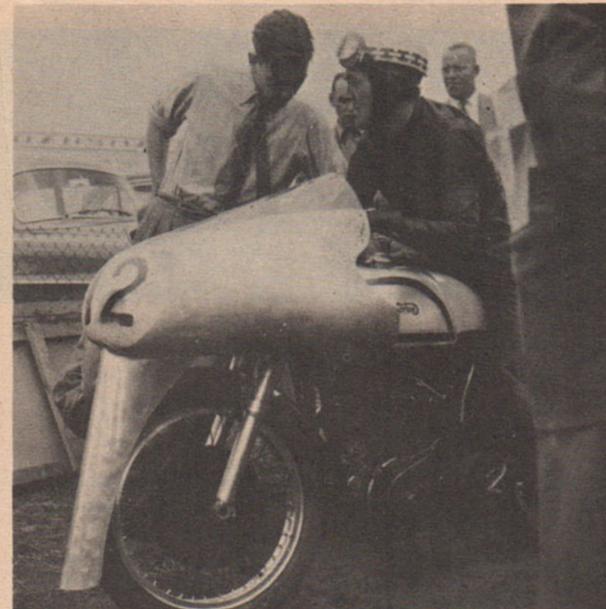
UNE EXPÉRIENCE MALHEUREUSE : HOREX

Horex avec un Twin fit quelques tentatives dans les G.P. du Championnat du Monde et finalement abandonna. Après avoir été pilotée par Braun, le privé allemand Kläeger se rendit acquéreur de cette complexe mécanique.

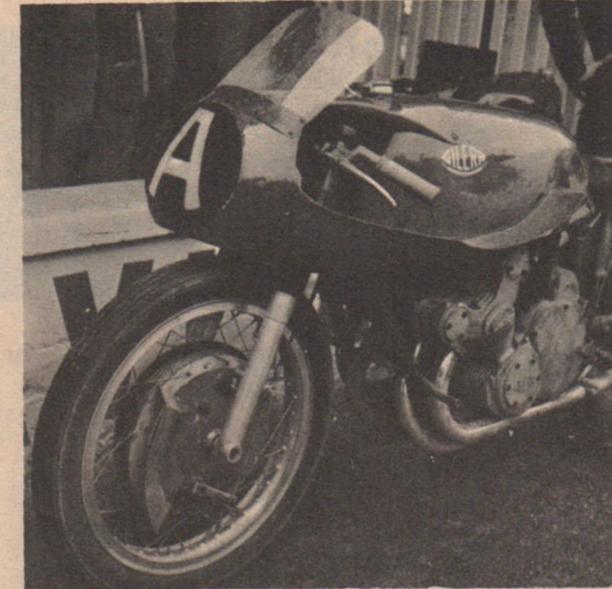


Guzzi, Gilera se retirèrent de la compétition; alors débuta le règne de Surtees et de sa M.V. que concrétise cette photo.

LE CARÉNAGE



...Norton pourtant contre, adopta le « long nose », puis monta cette bavette qui provoqua la risée avant de disparaître tant elle vibrait...



Avant qu'il ne soit strictement réglementé et limité, le carénage joua un rôle prépondérant dans les championnats du Monde... Il fit d'abord une timide apparition...



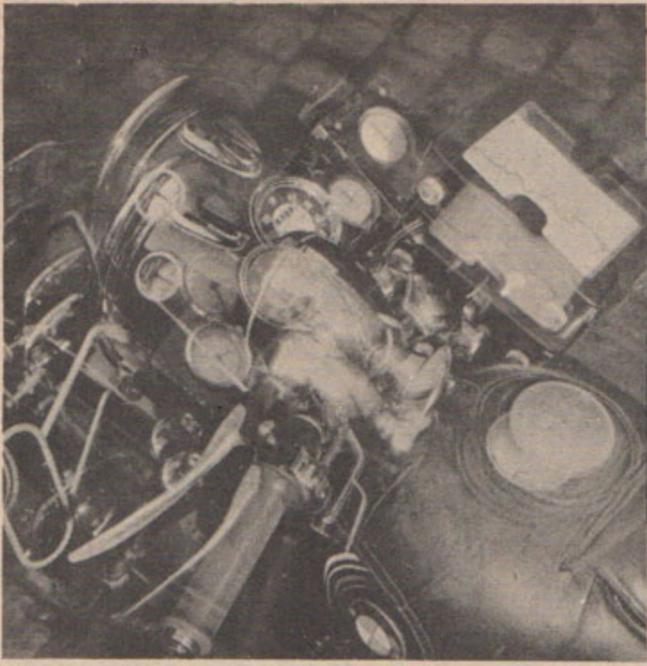
... et finalement toutes les firmes optèrent pour le carénage intégral sur les circuits rapides.

LA COMPÉTITION A SUSCITÉ UNE ÉVOLUTION DE LA TECHNIQUE



Les conceptions très particulières et parfois même d'avant-garde que recélaient les Guzzi démontrèrent que les techniciens de l'usine de Mandello furent de ceux qui osèrent se débarrasser d'aillères, car s'il y eut des monstres telles la quatre cylindres en ligne à quatre injecteurs et la huit cylindres en V qui ne firent pas trop d'éclats...

... il y eut aussi une étude rationnelle en soufflerie du carénage qui conduisit à ne négliger aucun point...
... la création d'un cadre techniquement logique, tournant le dos à nos bons vieux cadres de bicyclette...
... Une disposition plus rationnelle du réservoir d'essence et bien d'autres détails encore.



Régularité !

Nous avouons bien volontiers n'accorder que fort peu de place aux épreuves de régularité et aux rallyes. Ceci ne correspond pourtant pas à une prise de position de notre part à l'encontre de cette spécialité ; loin s'en faut, car nous affirmerons même, que si l'on doit parler d'une spécialité à la portée du plus grand nombre, le rallye est à citer avant le trial. Il n'existe en fait qu'une sorte de sport motocycliste que l'on puisse pratiquer avec une machine de tous les jours ; c'est la régularité.

Pourquoi ne parlons-nous donc pas plus de rallyes ! Un trial est spectaculaire mais ne se raconte que difficilement ; un rallye ne l'est pas et ne se narre pas. L'un et l'autre sont le fait d'efforts isolés, mais si le trial possède, avec ses zones ses points chauds, le rallye est l'apanage de la régularité, du souffle, d'une énergie soutenue. Par ailleurs, si toutes les autres spécialités ont une technique qui leur est propre à chacune, le rallye n'exige de la moto que sa bonne préparation sans arti-

fices spéciaux (faut-il encore que celle-ci soit faite sérieusement). Ceci démontre ce que nous affirmons plus haut.

Arnaud et Michel de Thomasson, du M.C. de Paris, sont de fervents adeptes du rallye et se sont ingénies, non pas à transformer leurs machines (B.M.W. R 69 et R 60), mais à les doter d'un équipement complémentaire approprié aux exigences de la régularité : contrôle des distances parcourues, de la moyenne, des horaires, de l'itinéraire ; autonomie de marche, voir clair la nuit.

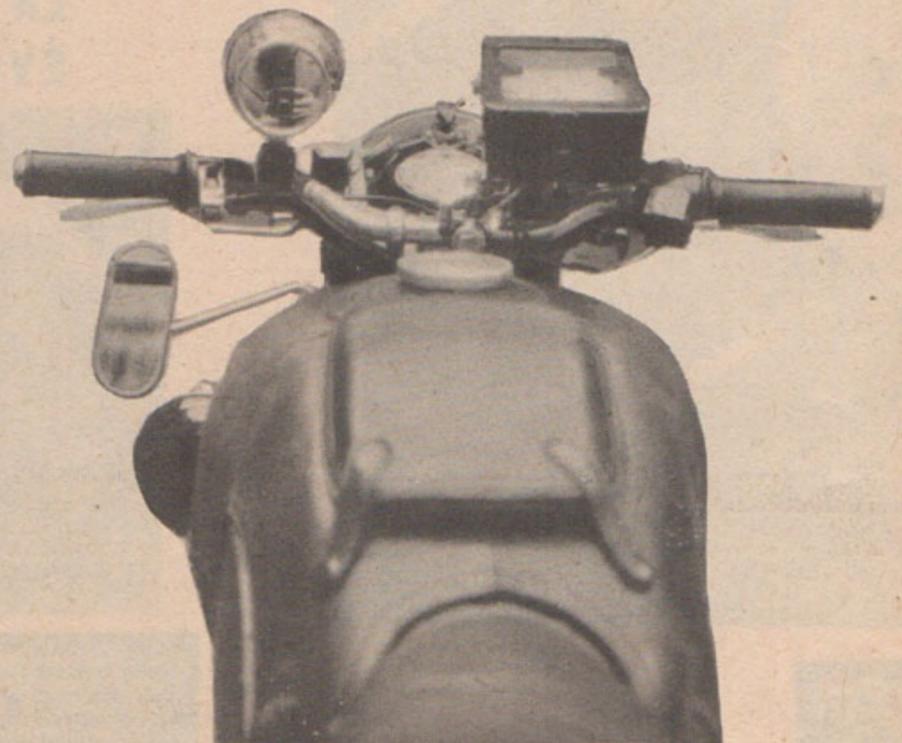
Puisse cet équipement, surtout d'ordre électrique, fruit d'une bonne expérience de la régularité et que Michel de Thomasson réalisa progressivement au fil des épreuves, inspirer et donner quelques idées aux rallymen pour une route plus régulière et mêmes aux touristes pour une route plus sûre.

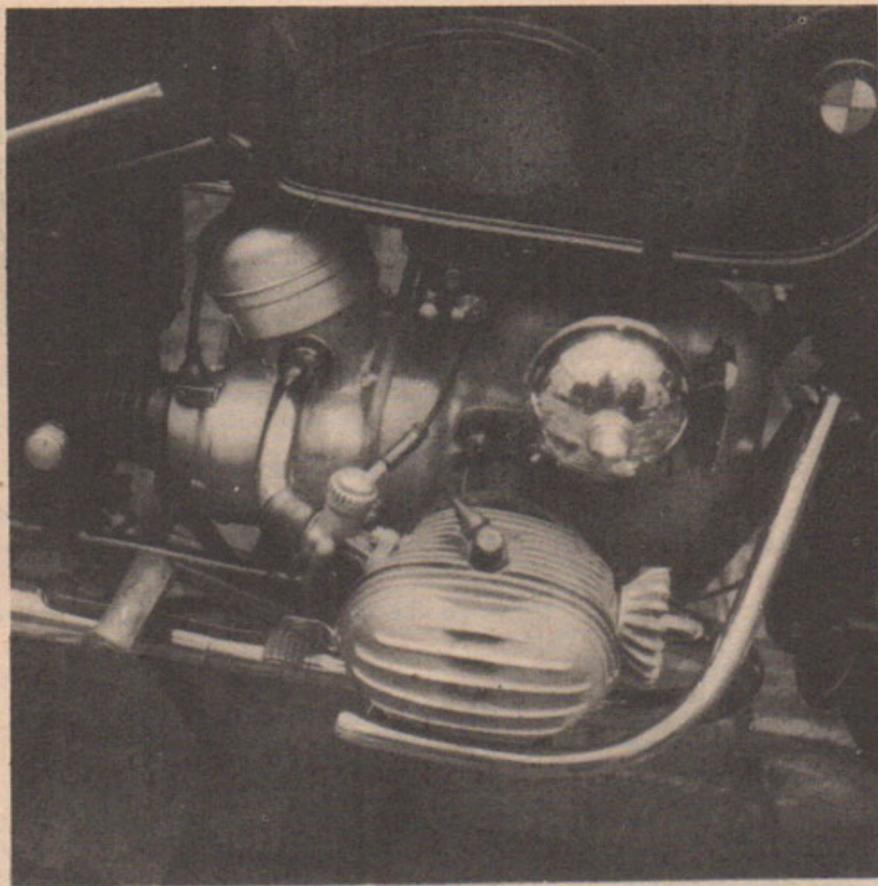
Henri BIEL.



Le phare orientable Hella, type 80/140, permet de lire les panneaux indicateurs sans avoir à orienter la machine. De par sa consommation réduite (25 W) ce petit phare peut servir de secours.

Bien voir de nuit et en toutes conditions est un impératif que de nombreux constructeurs ne semblent pas avoir bien compris. Le phare d'origine (36-45 W) est assisté à gauche par un « longue portée » Marchal 672 et à droite par un antibrouillard de même marque type 670 munis chacun d'une lampe 15/45 W. Un commutateur sous le pouce droit permet de sélectionner l'un ou l'autre tandis qu'un inverseur « Jour-Nuit » au guidon permet d'asservir l'un de ces deux phares auxiliaires au commutateur d'origine « Phare-code ».





Le réservoir d'essence de 27 litres Meier permet de porter l'autonomie à 450 km et... de gagner de précieuses minutes.

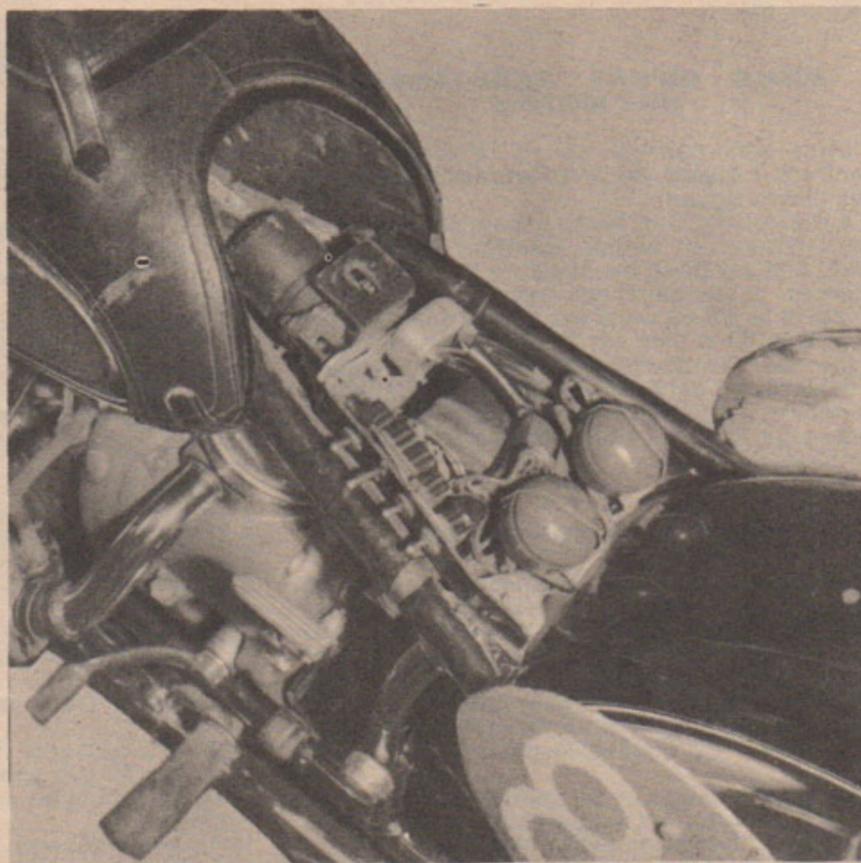
Le compteur d'origine a été remplacé par un Veigel muni d'un journalier.

Le chronomètre à déclenchement a été placé dans un boîtier éclairé et étanche. Non seulement il doit être très visible mais doit pouvoir être facilement déclenché avec les mains gantées.

Une montre « 8 jours », étanche et éclairée, est utile à tout moment.

Le boîtier d'itinéraire réalisé par M. de Thomasson est certainement la plus ingénieuse pièce de cet équipement. A l'image d'une pellicule photo, une bande de papier (10 mètres maximum) sur laquelle l'itinéraire a préalablement été tracé s'enroule et se déroule sur deux cylindres. Ce boîtier est d'une étanchéité absolue à la pluie. Son éclairage intérieur est réglé par un rhéostat qui, en dissipant une légère chaleur, évite toute formation de buée sur le rhodoïd.

Avertisseurs de route avec feu de stationnement sur la calotte, prise baladeuse plus accessible que celle d'origine, gonfleur à gaz carbonique sont autant de détails qui ont retenu l'attention de M. Thomasson, qui ne s'est pas contenté de multiplier les servitudes électriques sans en prévoir l'alimentation, puisque l'induit de dynamo a été rebobiné pour porter la puissance de celle-ci de 60 à 90 W, sinon l'ampèremètre placé sur le phare n'aurait pas manqué d'accuser cette faiblesse.



Régularité!

Dans notre prochain numéro :

- * Sur la ligne de départ (2^e partie)
- * Essai « Spéciale Murit » à moteur Rennsport

AGENCE OFFICIELLE :

28-30, rue de
Picpus
Tél. NAT 11-75



PARIS
XII^e

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

TOUS LES MOIS

La Pêche et les Poissons

0,50 NF LE PLUS FORT TIRAGE DES
JOURNAUX DE PÊCHE INDÉPENDANTE

INFORMATIONS

LES EFFECTIFS DE LA POLICE DE LA ROUTE. UNE DÉMONSTRATION ÉLOQUENTE EN FAVEUR DE LA MOTO.

Cause, dit-on, de multiples accidents de la route, la moto est au contraire considérée par les Pouvoirs Publics comme l'un des plus sûrs et des plus rapides véhicules pour la surveillance de la circulation, la prévention routière, et les secours à apporter aux victimes.

Sur les grands axes routiers, il existe une brigade tous les 15 à 20 km, disposant pour la gendarmerie de plus de 4 000 motos (B.S.A., B.M.W., Terrot, Cemec ou Ratier).

Pour le service de la route, ces brigades motocyclistes ont totalisé plus de 32 500 000 km. A ces chiffres, il convient d'ajouter les brigades de la Préfecture, celle des gardes municipaux, etc.

MIEUX QU'UNE SAGE-FEMME! UNE MOTO...

Dans son numéro de fin d'année, notre confrère l'**Argus de l'Automobile** narre le fait divers suivants :

« Rondelette, une jeune Espagnole est sur le point d'avoir un enfant. Rentrant chez elle à pied, elle est prise de douleurs et interpelle le premier conducteur qui passe... un motocycliste. Il la prend en croupe, mais doit s'arrêter à l'entrée de la ville car l'enfant est en train de voir le jour. Après l'heureux événement, la mère a déclaré que cet accouchement fut plus rapide et moins douloureux que les précédents. Le moto-club régional s'est offert comme parrain du nouveau-né. »

GARE A LA FOURRIÈRE!

La mise en état d'immobilisation des motos pourra être ordonnée par mesure de sécurité, ceci dans le cas où l'état du conducteur, ivresse par exemple, ou celui de la machine, défaut d'éclairage, chargement anormal, rendent leur circulation dangereuse pour autrui.

Le véhicule pourra être remis en circulation lorsque le motif d'immobilisation aura été supprimé.

L'état d'immobilisation pourra résulter d'une simple décision d'un agent de la circulation titulaire du brevet de police routière.

La mise en fourrière, elle, mesure plus grave que la précédente, ne pourra être décidée que par un officier de police judiciaire et interviendra, en matière de sanction, contre des véhicules en stationnement dangereux ou abusif.

Le retrait de la circulation, enfin, s'exercera à l'encontre des véhicules jugés définitivement inaptes à une circulation exempte de danger pour les autres et sur avis d'experts agréés; dans ce cas, la carte grise du véhicule, qui sera conduit à la casse, sera reprise à son propriétaire.

SON ET LUMIÈRE

Le chef d'une entreprise électronique américaine aurait mis au point un appareil utilisant le bruit pour produire de l'électricité. Cet enregistreur de sons, muni d'un transistor, pourrait, prétend son inventeur, remplacer la batterie d'une voiture, le seul bruit du moteur fournissant assez d'électricité pour actionner phares, essuie-glace, chauffage, etc.

En généralisant, on pourrait prévoir que les citoyens mèneront bientôt campagne en faveur du bruit pour être éclairés gratuitement, après quoi on utilisera l'électricité, engendrée par le bruit, pour obtenir le silence, et l'on parviendra ainsi au mouvement perpétuel.

JOURNÉE FRANCO-ESPAGNOLE DES DEUX-ROUES

Organisée à Toulouse, le 24 avril 1960, par le Touring Club de France dans le cadre de la Foire internationale de Toulouse et avec le concours du Vespa-Club de cette ville, la Journée franco-espagnole des Deux-Roues s'annonce, grâce à l'importante participation de nos amis espagnols, comme un succès sans précédent.

Nous savons que plusieurs manifestations de ce genre se sont déroulées avec le plus grand succès dans le cadre des foires internationales, en particulier à Paris et à Metz; c'est pourquoi le T.C.F. a repris cette année une formule qui attire un grand nombre d'usagers de « deux-roues » (cyclistes, cyclomotoristes, et motoscootéristes).

La manifestation se déroulera comme suit : 8 h 15 : Concentration des participants à la Foire internationale de Toulouse.

8 h 30 : Départ échelonné du Rallye par l'itinéraire indiqué en dernière heure (épreuves séparées pour chaque catégorie).

12 h 30 : Arrivée du rallye à la Foire internationale.

13 heures : Vin d'honneur dans l'enceinte de la Foire.

13 h 15 : Déjeuner (facultatif).

15 h 30 : Grand gymkhana dans l'enceinte de la Foire. (Épreuves séparées pour chaque catégorie.)

18 heures : Remise des prix.

18 h 30 : Dislocation.

150 000 F de prix et de nombreuses coupes récompenseront les lauréats. Chaque participant recevra une pochette-cadeaux.

Renseignements et inscriptions au Service Deux-Roues du T.C.F., 65, avenue de la Grande-Armée, Paris (16*), ou au bureau régional du T.C.F., 1, Lafaille, à Toulouse. Date limite des inscriptions : 19 avril. Droit d'engagement : 2 NF.

Hâtez-vous de vous inscrire, la participation est limitée.

SILENCE PARTOUT

Tant qu'on n'a incriminé que nos motos comme uniques sources de bruits excessifs, nous nous sommes élevés contre ce jugement arbitraire; maintenant que les Pouvoirs publics ont découvert que d'autres que nous cassaient les oreilles des citoyens, et ont décrété de lutter contre eux, nous sommes d'accord pour cette campagne sans parti pris. Désormais, est interdit tout bruit causé sans nécessité ou dû à un défaut de précaution, soit, entre autres :

- Véhicule à moteur circulant à une vitesse élevée ou en accélération;
- Carrosserie, organes moteurs ou freins mal entretenus;
- Chargement mal arrimé;
- Manque de silencieux.

Voilà pour les véhicules de toutes sortes, mais en plus sont visés tous les moteurs, machines et appareils extérieurs ou intérieurs à une entreprise.

Moins de liberté, mais plus d'égalité, ça nous va.

LE SALON INTERNATIONAL DES PLASTIQUES

Le Salon international, qui s'ouvre périodiquement à Oyonnax, un des grands centres mondiaux de cette jeune industrie, aura lieu cette année du 15 au 20 juin. Parmi les innombrables articles réalisés dans cette multiplicité de produits, baptisés plastiques ou synthétiques, il en existe une quantité toujours croissante qui intéresse la motocyclette ou son pilote : équipements électriques, accessoires, matériel de pique-nique, de camping, jusqu'aux survêtements, casques, lunettes, bottes, etc., qui méritent qu'on s'y intéresse de près et que nous prévoyons de signaler ici.

Moto et Photo sont deux violons d'Ingres qui se marient assez bien et il est courant de voir un motocycliste faire une photo, ne serait-ce que pour fixer ses souvenirs de vacances. Par contre, il est plus rare de voir un passionné de la photo prendre pour sujet la moto, si rare qu'à ce titre l'exposition du Photo-Ciné-Club de Saint-Cloud mérite d'être mentionnée. Les visiteurs pouvaient admirer, parmi les quelque 200 clichés exposés, la photo d'un sidecariste négociant une épingle et celle d'un trialiste franchissant un gué. Cette dernière était l'œuvre de M. Gérard Dekeyser. Propagande heureuse en faveur de la moto et nous ne saurions trop conseiller aux « Fans » de la photo d'assister aux courses de moto. Ils y trouveraient de beaux sujets de mouvements.

MOTO-BASTILLE A TRENTE ANS

C'est en 1929 que M. Rémi Danvignes fondait Moto-Bastille. Le petit magasin du début s'est bien agrandi depuis, c'est à l'heure actuelle l'une des plus vastes et des plus importantes agences de la région parisienne, offrant à la clientèle un grand choix de machines françaises et étrangères; parmi ces dernières citons, entre autres, B.M.W. et Horex pour l'Allemagne, B.S.A. pour l'Angleterre, Péripoli, Itom, Benelli, pour l'Italie et Jawa pour la Tchécoslovaquie.

Rémi Danvignes a fait également figure de constructeur; en 1936 il entreprenait la fabrication d'une voiturette 4 cv-sport, 4 roues, équipée d'un moteur deux cylindres... anticipation sur certaines voiturettes actuelles. C'est la guerre qui a arrêté cette production qui s'était élevée à 125 voiturettes livrées dans ce court délai et dont certaines participèrent avec brio à des épreuves sportives.

Moto-Bastille, outre les marques signalées, est également spécialisée pour les pièces et accessoires. Une visite au 6 du boulevard Richard-Lenoir n'est jamais un déplacement inutile.



Moto-Ball

par J. BART

A VALREAS LA COUPE ET LE CHAMPIONNAT DE FRANCE



Le 25 janvier a eu lieu, au siège de la F.F.M., la remise des récompenses aux vainqueurs de l'année 1959.

M. Violet, vice-président de la F.F.M. et M. Rion, président de la Commission de Moto-Ball, remettent à M. Clarice, président du Club de Valréas, la Coupe offerte au Champion de France 1959.

Le capitaine du Club de Vitry, actuellement sous les drapeaux, avait obtenu une permission pour recevoir la récompense du Challenge Georges Landais. Une plaquette commémorative fut également remise pour chacun des joueurs des équipes gagnantes.

Remise des prix dans les salons de la F.F.M. Parmi la nombreuse assistance nous avons remarqué la présence de M. Borissenko, attaché à l'ambassade d'U.R.S.S., qui a manifesté à plusieurs reprises un intérêt certain pour le moto-ball. Sur notre document, M. Borissenko est en discussion animée avec M. Bouvet, Président de la L.M.I.F. A droite, M. Violet, vice-président de la F.F.M., remet au capitaine du Club de Vitry le challenge Georges Landais.



ASPECT TECHNIQUE DU MOTO-BALL

Continuant notre revue des machines les plus utilisées en France pour le Moto-Ball, nous vous présentons ce mois-ci la Gnome-Rhône 200 cm³, deux-temps, qui constitue à l'heure actuelle le fond de notre parc national. Nous vous rappelons que certains détails peuvent varier, les clubs apportant les transformations qu'ils jugent utiles. Ces modifications portent en général moins sur les caractéristiques du moteur que sur les autres paramètres, tels que la chasse, la hauteur de selle, l'empattement, la forme du cadre, etc., et c'est pourquoi nous n'en donnons qu'une description succincte.

La machine choisie appartient au Club de Courbevoie.

CARACTERISTIQUES DE LA GNOME-RHONE (COURBEVOIE)

Bloc-moteur monocylindre vertical deux-temps, de 200 cm³.

Graissage par mélange (10 %).

Boîte deux vitesses commandées au guidon par deux leviers (à gauche deuxième, à droite première, point mort par action simultanée sur les deux).

Carburateur d'origine : AMAC.

Transmission primaire et secondaire par chaîne.

Embrayage à disques.

Allumage par volant magnétique ABG.

Bougies Marchal 34 S.

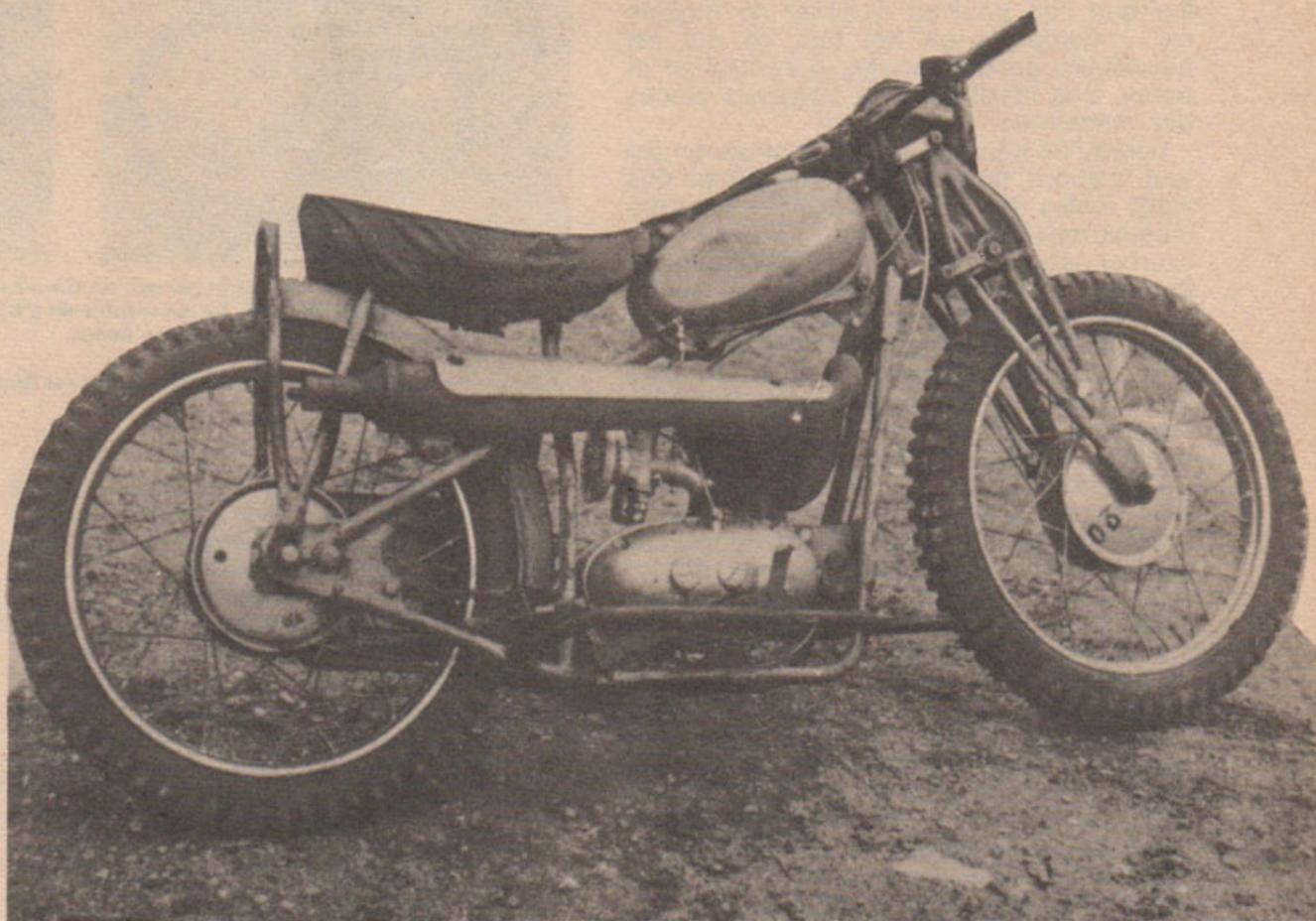
Cadre tubulaire double berceau « fabrication maison ».

Hauteur de la selle : 70 cm.

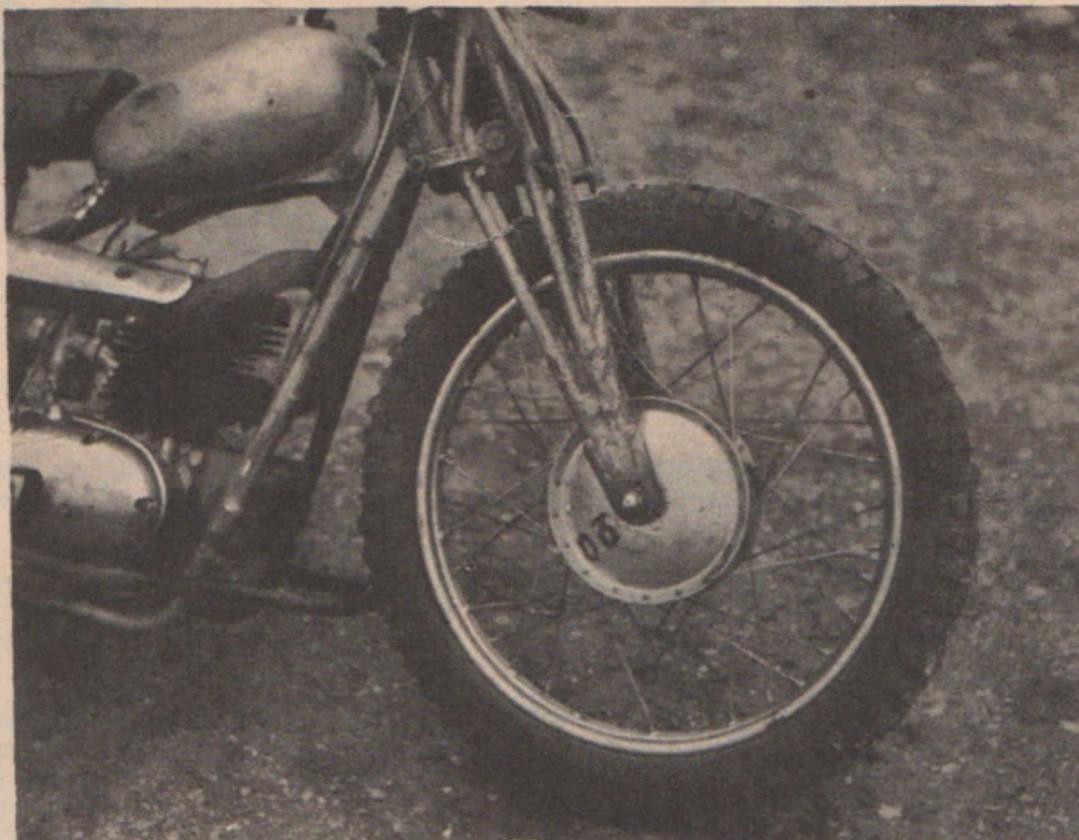
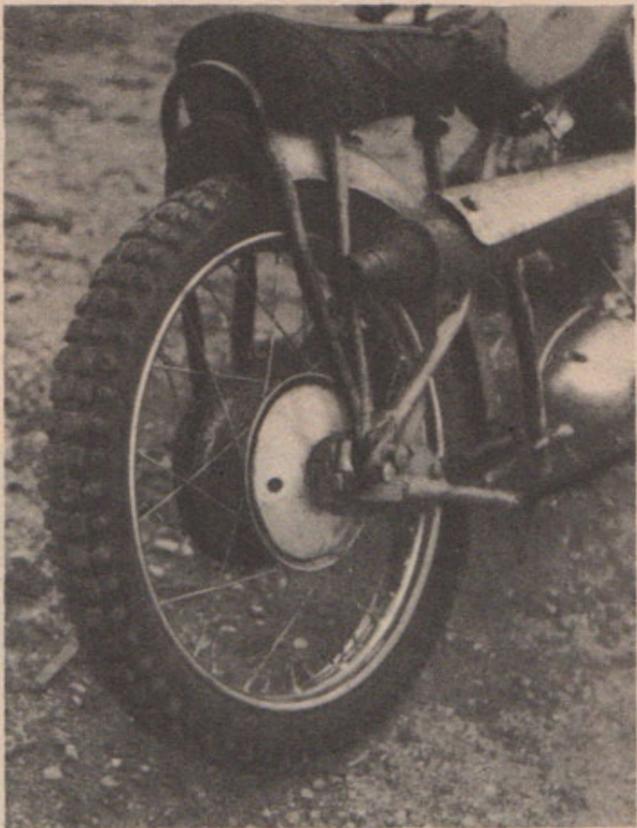
Empattement : 121 cm.

Contenance du réservoir : 5 à 6 l.

Pneus à tétines de 300 — 19.



La Gnome-Rhône. Notez le cadre double-berceau de fabrication maison et la fourche très haubannée. La partie cycle est soumise à rude épreuve.



Ce bloc moteur a obligé de faire un guide-balle plus large que celui de la Nougier. La roue avant est pourvue d'un moyeu frein Saperli.

Détail de la roue arrière. On remarquera l'échappement relevé et le pneu cross.

ASPECT FINANCIER DU MOTO-BALL

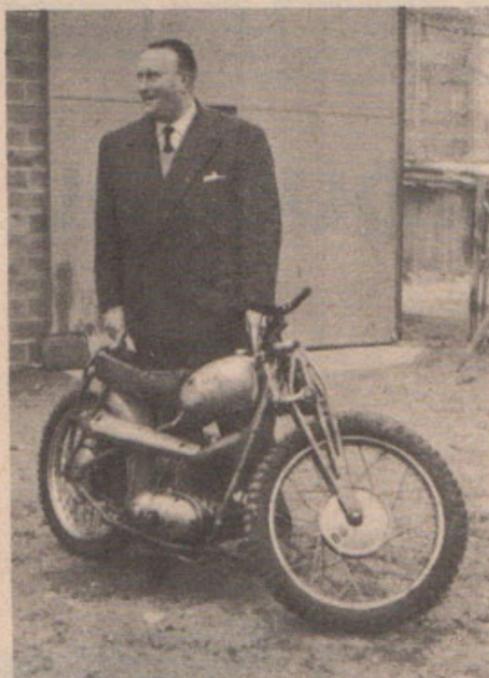
Contrairement aux autres sports motocyclistes, le Moto-Ball, sport d'équipe, nécessite de la part du club qui se fonde, l'investissement de sommes très importantes. En effet il faut prévoir l'achat de sept machines (au minimum), leur garage, leur entretien, leur déplacement et celui des joueurs et des mécaniciens, lors des rencontres sur des terrains éloignés. Il faut encore songer à une foule de détails dont seule une visite à un club peut donner quelque idée.

C'est pour cette raison que nous sommes allés à Courbevoie où une municipalité sportive et compréhensive a fourni au Club de Moto-Ball que dirige M. Bon un local ; local qui a été aménagé en un garage-atelier que l'on pourrait qualifier de modèle car il comporte en fait tout ce qui est nécessaire au dépannage, à l'entretien et même à la fabrication de certaines pièces des machines.

Lorsqu'on pénètre dans ce garage on est tout d'abord frappé par l'alignement des vingt motos où sont représentées les principales machines utilisées en France pour exercer notre sport : quelques « anciennes » Monet-Goyon quatre temps qui ont rendu tant de bons services mais ne sont plus utilisées maintenant que comme « secours », une majorité écrasante de Gnome-Rhône deux temps et enfin l'unique Nougier, dernière acquisition du club qui se montre très content de sa prestation en 1959.

Devant l'étendue de ce parc on devine tout de suite les problèmes que doivent poser son entretien et les réparations forcément nécessaires après les dures épreuves auxquelles sont soumises les machines. Mais ces problèmes ont été résolus et l'on s'en aperçoit rapidement en faisant le tour de l'atelier.

C'est ainsi qu'on découvre plusieurs meubles placés côte à côte offrant une quantité impressionnante de tiroirs, sur lesquels sont inscrits les noms des pièces qu'ils renferment. C'est un véritable catalogue de pièces détachées pour motos que nous avons sous les yeux et, chose rare, lors d'une expérience, lorsque nous avons voulu étudier un détail sur un carburateur, c'est bien du tiroir marqué de ce mot que nous avons nous-même tiré l'organe désiré.



M. Bon, devant le garage de Courbevoie-Sport nous présente une Gnome-Rhône 200 cm³. Le secrétaire de l'U.F.C.M.B. est grand mais une machine de moto-ball doit être basse.



Le parc de Courbevoie-Sport est bien garni. Au premier plan une Nougier.

La machine Marchal à contrôler et à sabler les bougies est rationnellement située au-dessus de l'endroit où sont rangées celles-ci. Les bougies remises en état sont ensuite placées dans de petits « containers » afin d'éviter toute erreur ou perte de temps. Petits détails qui ont leur importance ! Au mur un long panneau de bois sert de panoplie à outils, étalant un vaste choix de clés, de tournevis et autres instruments où le mécano averti, tout comme le novice, peut trouver rapidement ce qu'il désire.

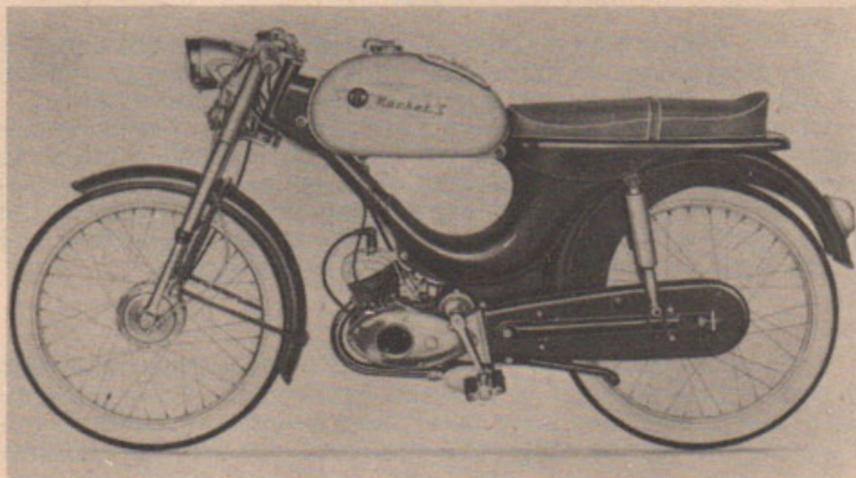
Continuant notre tour d'horizon nous remarquons encore un compresseur et, plus loin, une table élévatrice sur laquelle une moto attend d'être remise en état. Nous passons rapidement sur les vestiaires, constitués par une série de cases fermées par

des cadenas, installation dont M. Bon se montre très fier et dont chaque case recevra, nous assure-t-il, le numéro du joueur, qui sera aussi celui de sa moto. Nous préférons nous attarder devant le tour et le poste de soudure qui permettent au club de façonner certaines parties de ses machines selon ses propres conceptions, pour les mieux adapter à l'usage qu'il en attend...

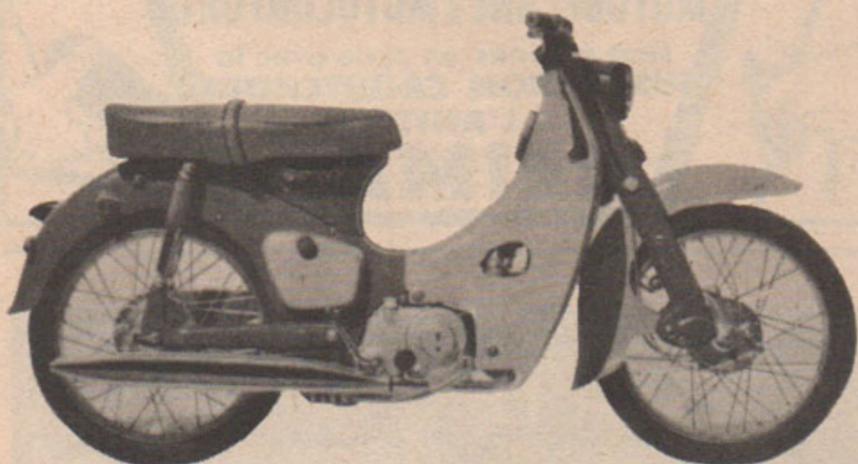
Notre visite se termine et lorsque, avant de franchir le seuil du garage, nous repassons devant la camionnette qui sert aux déplacements de Courbevoie Sport, nous cherchons à faire mentalement le compte de ce que nous venons de voir. Certes tous les clubs de Moto-Ball ne sont pas équipés comme celui-ci, mais maintenant nous comprenons mieux leurs soucis et leurs difficultés financières.

COUP D'ŒIL SUR LE SALON DE

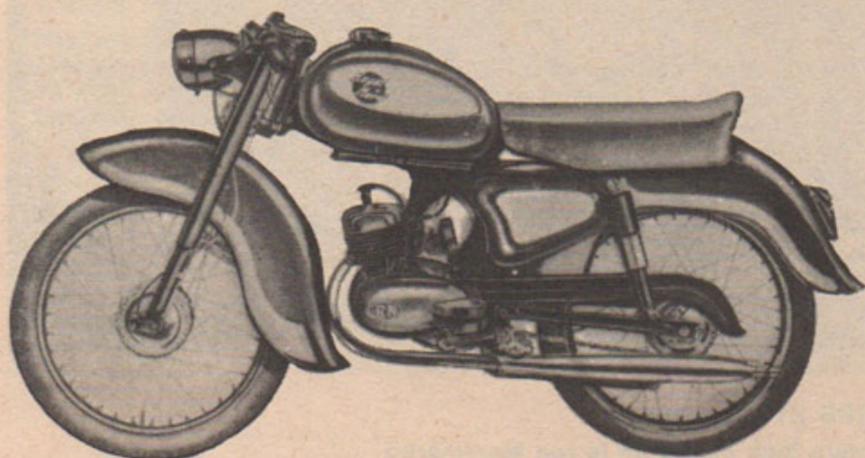
Bruxelles



L'effort de la firme belge F.N. concrétisé par la présentation du Rocket.



*Le Honda Super-Cub.
Le moteur 50 cm³ 4 temps à culbuteurs fournit 4,5 cv. Ce modèle peut être classé dans la catégorie cyclo-scooter.*



Le Royal-Nord attira de nombreux curieux avec ses performances pleines de promesses.

LE CYCLOMOTEUR EST ROI

LA Belgique pour de multiples raisons est devenue un « paradis » pour les importateurs de motocycles et plus particulièrement pour les usagers du cyclomoteur. Cette situation privilégiée, les Belges, la doivent pour une large part à l'absence quasi totale d'une industrie du Deux-Roues dans leur pays, industrie que les pouvoirs publics n'ont pas à protéger par des taxes douanières exagérées.

Aussi le Salon de Bruxelles, qui a fermé ses portes fin janvier peut-il être considéré comme l'une des plus importantes rencontres des productions de tous les pays du Monde. En effet, à Bruxelles, les émanations des pays membres du Marché commun n'étaient pas seules, elles voisinaient avec celles de l'industrie anglaise et même les Japonais avec Honda y étaient représentés !

L'ÉVOLUTION DU PARC CYCLOMOTORISTE EN BELGIQUE

Contrairement à ce qui s'est passé en France au cours des dernières années, le cyclomoteur a subi en Belgique une évolution très différente. Les modèles utilitaires français y sont bien sûr représentés : Vélosolx de fabrication hollandaise, Motobécane, Mobylette Peugeot, Velovap, etc., mais les usagers belges optent facilement pour des machines plus rapides dont plusieurs marques affichent des vitesses pour le moins surprenantes (85 km/h). Les exemples ne manquent pas avec H.M.W. (50 cm³ et 4,2 cv), Royal-Nord, Honda (50 cm³, 4,5 cv).

Parmi les 54 stands occupés par les constructeurs de Deux-Roues, nous allons porter une attention particulière à quelques marques déjà représentées en France (F.N.) ou qui sont susceptibles de faire prochainement leur apparition sur le marché français (R.A.P., Honda).

La firme japonaise Honda exposait trois modèles :

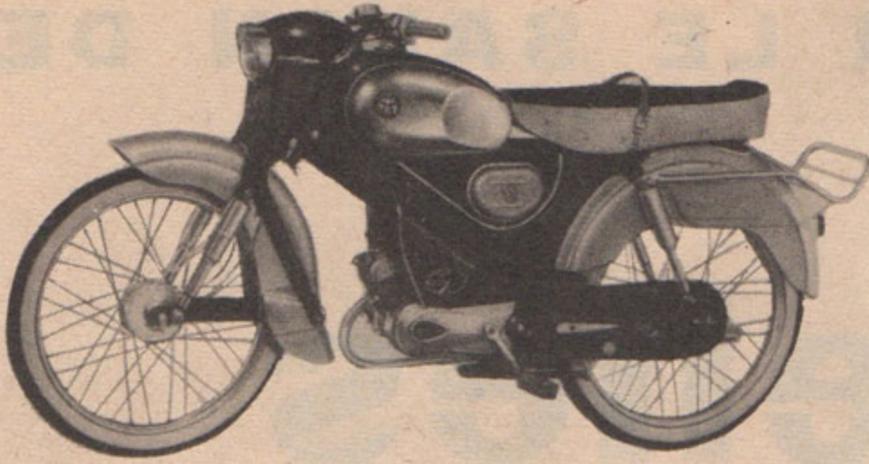
— Le cyclomoteur « Super-Cub », 50 cm³, est équipé d'un moteur monocylindre horizontal quatre temps culbuté muni d'une boîte de vitesses à trois rapports commandés par sélecteur au pied. La puissance annoncée est de 4,5 cv ! Notons l'installation électrique, qui comporte des indicateurs de direction, l'avertisseur et l'éclairage par batterie.

— Le vélomoteur « Benly » 125 cm³ présente une évolution certaine dans cette cylindrée : bicylindre quatre temps, distribution par arbre à cames en tête, etc., 11,5 cv.

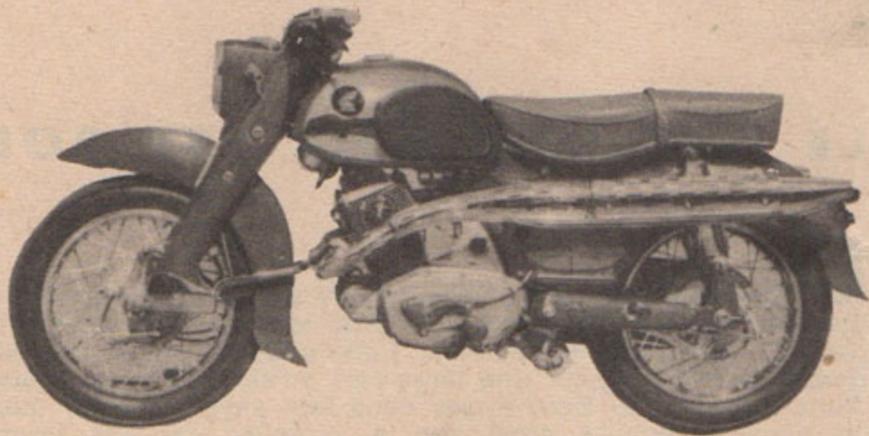
La mise en route s'effectue soit à l'aide d'un kick classique, soit par démarreur électrique. Les indicateurs de direction, la selle biplace, l'antivol et deux rétroviseurs font également partie de l'équipement de série.

— La motocyclette Honda « Dream » 250 cm³, dont les caractéristiques générales sont identiques à celles de la 125 cm³, mais avec une puissance de 20 cv.

Pour ces deux modèles, la partie cycle possède de nombreux points semblables notamment pour les suspensions (avant à roue poussée, arrière oscillante) et pour l'équipement.



L'Impérial chez RAP reçoit un moteur Rex de fabrication allemande.



Les silencieux relevés plairont sans doute beaucoup plus aux U.S.A. qu'en Europe. Notons cependant que les modèles 250 cm³ (20 cv) et 300 cm³ (24 cv) reçoivent des silencieux de forme classique.

Une autre production, hollandaise celle-là, qui pourrait bientôt faire son apparition sur le marché français : le cyclomoteur R.A.P. Il ne s'agit pas là d'une nouvelle marque. R.A.P., en effet, avait présenté un modèle, fort remarqué d'ailleurs, au Concours Technique des petites Cyclindrées à Dijon en 1957. Le moteur est un Rex 50 cm³ deux temps à deux ou trois vitesses.

Cadre en embouti, suspension intégrale (type Earles à l'avant, oscillante à l'arrière), et une transmission secondaire par chaîne sous carter étanche sont des caractéristiques désormais classiques des 50 cm³, qui ont été appliquées aux trois modèles présentés par R.A.P. Tous peuvent être équipés pour l'utilisation en solo ou en duo : Matador 2 vitesses, Matador 3 vitesses pour les modèles à cadre ouvert et Imperial dont l'aspect se rapproche des « sports italiens ». Dans la gamme 1960 notons le Ster 2 vitesses et le Rocky Sport.

La présentation en deux tons est identique pour les trois modèles : rouge-gris, gris clair-gris foncé, bleu-argent et du plus heureux effet.

**

La F.N. depuis bien longtemps représentée en France conserve à son programme de fabrication deux motocyclettes en 175 cm³ et 250 cm³. La 175 fournit 9 cv et la 250 cm³ dépasse 15 cv.

La gamme des cyclomoteurs F.N. comporte un grand nombre de modèles. Nous en retiendrons deux, l'un, utilitaire à cadre monopoutre (suspension intégrale et carter secondaire étanche), l'autre, le Rocket, modèle compétition dont le moteur reçoit, pour justifier l'appellation, une culasse et un carburateur spéciaux ainsi qu'une boîte de vitesses à trois rapports.

**

Enfin pour terminer sur une nouveauté de ce premier salon 1960, il convient de signaler le nouveau cyclomoteur Royal-Nord qui se présente avec une boîte de vitesses à quatre rapports et dont l'aspect extérieur se rapproche beaucoup des 125 cm³ courants.

G.-E. BERNARD.

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

DYNAMIC-SPORT

AUTOS
MOTOS
CYCLOMOTEURS
SCOOTERS

ACHAT
REPRISE
FERME
de tout
SCOOTER
ou
MOTO
PAIEMENT
COMPTANT
CHOIX
OCCASIONS
Garantie totale
AU FOND
du MAGASIN
ENTRÉE LIBRE

MANURHIN JAWA VELOSOLEX
 BSA TERROT

PERIPOLI PUCH
 VIVI NSU

DEMMA itom
 Lambretta HOREX

AU FOND
du MAGASIN
ENTRÉE LIBRE
CHOIX
OCCASIONS
DECENTES
REVISEES
GARANTIE TOTALE
CREDIT
2.15 MOIS
ACHAT FERME
de tout
SCOOTER
ou
MOTO
PAIEMENT COMPTANT

OCCASIONS
GARANTIE TOTALE

STATION-SERVICE

TOUTES REPARATIONS

ACHAT
TOUTES MACHINES

PEINTURE DE SCOOTERS ET MOTOS

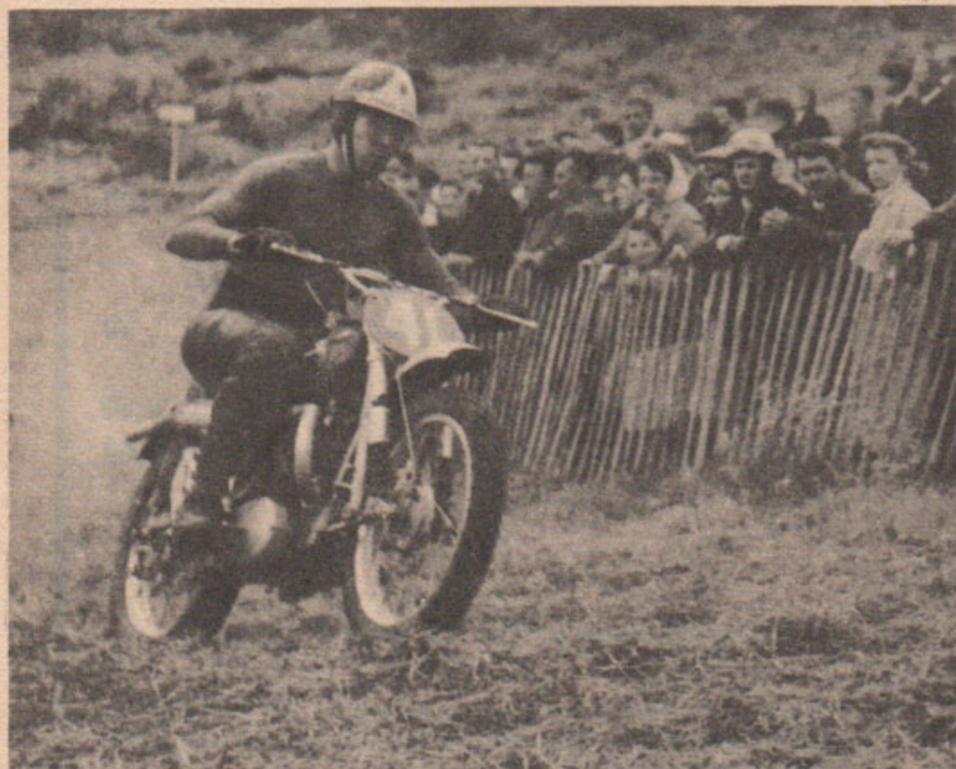
Dynamic-Sport, le spécialiste motos et scooters bien connu de la rue Montmartre nous informe qu'il est à même, dès maintenant, de refaire toutes les peintures complètes des motos, et des scooters dans toutes les teintes désirées. L'installation ultra-moderne de la cabine de peinture de DYNAMIC-SPORT lui permet de faire des peintures qui sont plus belles que celles des machines neuves, à des prix très étudiés.



4 Semaines de CROSS

★ CHAMPIONNAT DU MONDE

★ CHAMPIONNAT D'EUROPE



Rolf Tibblin conservera-t-il le titre européen ? Le grand nombre d'épreuves qualificatives, d'une part, et la décision de Tibblin de concourir également pour le titre mondial, d'autre part, n'iront pas sans créer de nombreuses difficultés.

LA sous-commission internationale de cross est de formation trop récente pour avoir pu influencer la politique des championnats du Monde et d'Europe de cette année. C'est donc sur un nombre important — bien trop à notre avis — de G.P. que les deux Suédois défendront leur titre.

Dix G.P., contre onze en 1959, serviront successivement de scènes au Championnat mondial des 500 cm³. A l'exception de la Suisse, dont le G.P. a disparu de la liste, on retrouvera, en 1960, les mêmes G.P. qu'en 1959 et souvent des terrains bien connus (Autriche, Vienne; Italie, Imola; Angleterre, Hawkstone Park; Luxembourg, Ettelbrück). La Belgique revient à ses anciennes amours : la citadelle de Namur et l'organisation du G.P. de France est confiée à Vesoul, à qui la F.F.M. l'avait promise depuis plusieurs années. Le Moto-Club Vésulien et son équipe, à la tête de laquelle se trouve M. Paquet, ont maintes fois prouvé par de belles réunions et notamment par ses épreuves de championnat inter ce dont ils étaient capables, aussi pensons-nous que la F.F.M. a fait là un bon placement.

Le Championnat d'Europe comptera cette année douze rencontres contre treize en 1959. Les manches autrichienne et hollandaise n'étant pas cette année intégrées dans ce contexte européen. Toutefois, au vu du calendrier, vous noterez une nouvelle nomination, la Finlande, dont l'épreuve se déroulerait en septembre. Les firmes britanniques seraient décidées à conquérir le titre que Tibblin détient. Sans vouloir tenter d'évaluer leurs chances, la présence à chaque épreuve, dans le cas d'un championnat aussi fourni en rencontres, étant un facteur important, il est toutefois probable que le titre changera de mains, le Suédois désirant cette saison se consacrer plus spécialement au Championnat du monde. Quand bien même voudrait-il être aussi assidu au championnat des 250 cm³ qu'à celui des 500 cm³, il lui faudrait tout de même opter pour l'un ou l'autre, six fois les dates étant en concurrence. Les constructeurs britanniques seront soumis à la même alternative. Ceux-ci employant bien souvent un même pilote en 500 qu'en 250 cm³ nous attendrons les premières dates mises en concurrence pour savoir si B.S.A., par exemple, préfère lancer un Draper et un Smith dans la course au titre des 500 cm³ ou dans celle des 250 cm³. A moins encore que les firmes d'Outre-Manche s'entendent pour se répartir leurs chances.

La manche française du Championnat d'Europe se tiendra à Pernes-les-Fontaines. Le choix de Cassel en 1959 était certainement plus judicieux car reposant sur une organisation solide. Pernes offre-t-il toutes garanties ? Nous le saurons le 1^{er} mai.



C'était en 1956, M. Violet remettait à Michel Jacquemin le titre de Champion de France des Inters. En 1959, Jacquemin n'accède qu'à la dix-huitième place dans le championnat; en 1960, il devra disputer le championnat national s'il désire remonter en inter. Le règlement ne permet plus de s'endormir sur ses lauriers.

POUR LA PREMIERE FOIS LE G.P. DES NATIONS EN FRANCE

Le premier G.P. des Nations se courut pour la première fois en 1948. C'était en Belgique à Spa; Nic Jansen fut le vainqueur et l'Equipe belge, puisque cette compétition est avant tout ouverte aux équipes de différentes nations, enleva la victoire. Les équipes anglaise, suédoise et belge se partagèrent les victoires et les places d'honneur au cours des années qui suivirent et le G.P. des Nations se déroula surtout dans ces pays. Une équipe française ne fit que de rares apparitions mais, en 1958, en Suède notre équipe se classa troisième. A Namur, où le G.P. des Nations se tenait en 1959, la France à nouveau se classa troisième. Nous pouvions alors prétendre à l'organisation sur notre sol du prochain G.P. des Nations. Le M.C. du Nord en a été chargé et le 4 septembre, à Cassel, nous pourrions assister à la plus belle épreuve internationale où se mesurent toujours huit à dix équipes nationales composées chacune de leurs meilleurs éléments.

Jean FRANCRY.



CALENDRIER DU CHAMPIONNAT DU MONDE

24 avril : G.P. d'Autriche; 15 mai : G.P. de France (Vesoul); 22 mai : G.P. de Suède; 29 mai : G.P. du Danemark; 12 juin : G.P. d'Italie; 26 juin : G.P. d'Allemagne; 3 juillet : G.P. de Grande-Bretagne; 24 juillet : G.P. de Hollande; 7 août : G.P. de Belgique; 14 août : G.P. du Luxembourg.

CALENDRIER DU CHAMPIONNAT D'EUROPE DES 250 CM³

3 avril : Suisse; 24 avril : Belgique; 1^{er} mai : France (Pernes); 22 mai : Tchécoslovaquie; 29 mai : Pologne; 5 juin : Italie; 12 juin : Allemagne Orientale; 26 juin : Luxembourg; 17 juillet : Grande-Bretagne; 7 août : Suède; 4 septembre : Allemagne Occidentale.

GRAND PRIX DES NATIONS

4 septembre : Cassel.
Ouverture de la saison de cross en France à Montargis et à Ermenonville le 6 mars.
Epreuves internationales à ne pas manquer.

Bulletin d'abonnement à MOTOCYCLES

14, rue Brunel, PARIS-17^e

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 :

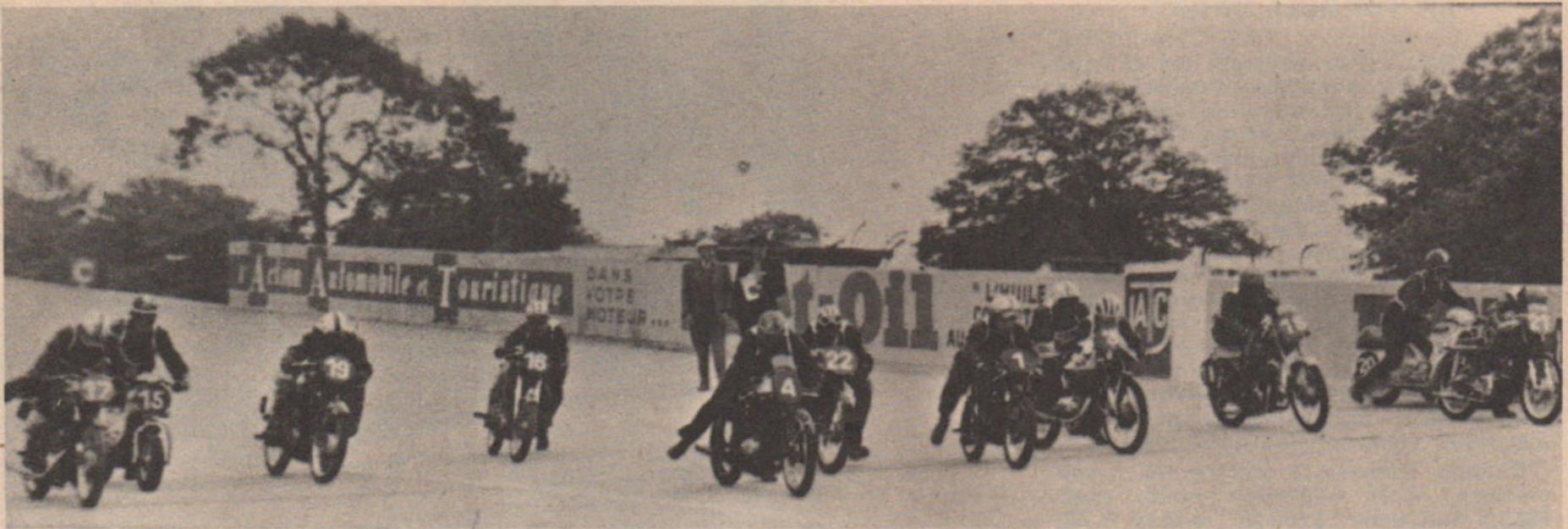
Belgique : S.A.P.P.E.L., 20, rue des Comédiens, Bruxelles C.C.P. 3-86 - 1 an ... Fr. 100

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

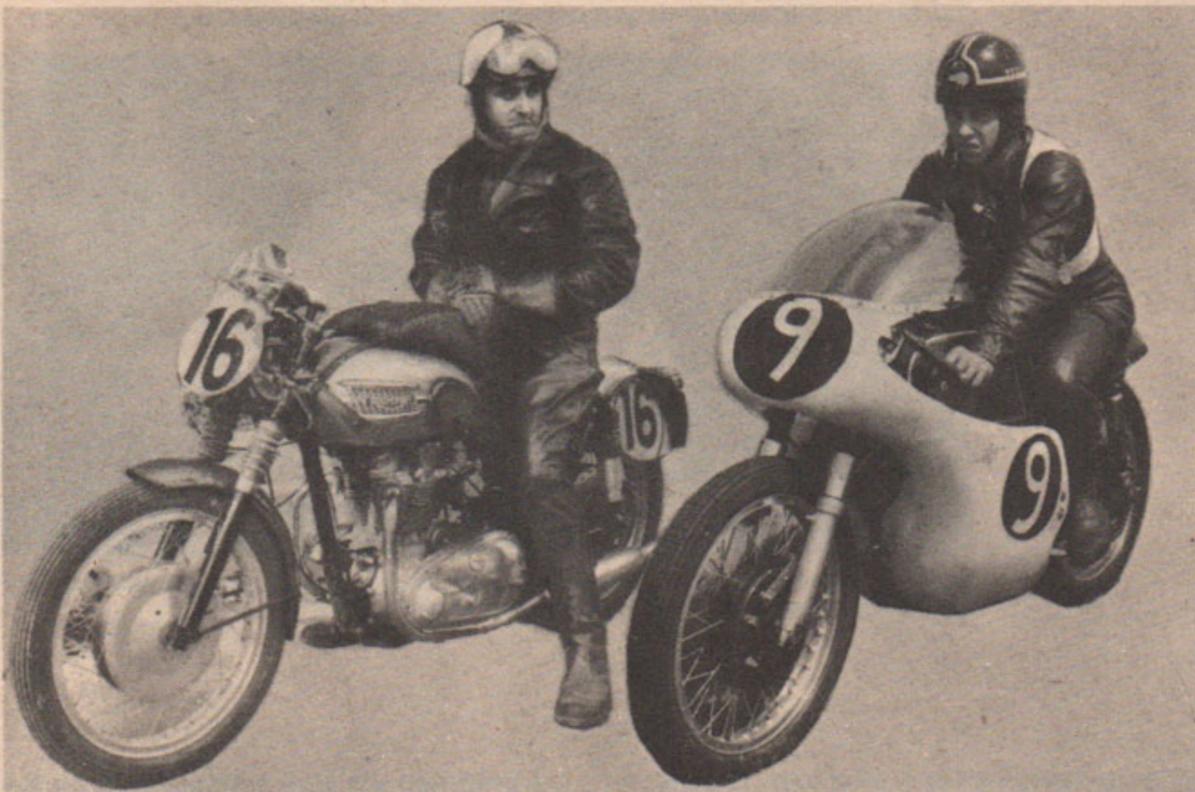
L'abonnement partira du numéro

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.)



SUR LA LIGNE DE DÉPART !

Motocyclette " Sport "...



...ou bien " Course " ?

Mars déjà! Dans quelques jours, la classique course de la côte Lapize marquera l'ouverture de la saison de vitesse française 1960! Dans quelques jours, nous retrouverons l'ambiance animée et fiévreuse du parc des coureurs, l'agitation qui accompagne les ultimes préparatifs ou réglages, le hurlement des moteurs qui chauffent au point fixe ou à coups de gaz rageurs, les discussions des pilotes qui vont de nouveau se rencontrer après une longue inaction hivernale. A côté des habitués et des mordus que l'on retrouve chaque année sur la ligne de départ, nous verrons de nouveaux visages, de nouveaux noms s'inscriront sur les programmes : le dieu de la vitesse comptera quelques adorateurs de plus!

On se plaît à dire que la vitesse est l'aristocratie du sport; à tout seigneur tout honneur; cette discipline du sport motocycliste compte beaucoup d'appelés et peu d'élus. Essayons d'en connaître la cause ou plutôt les causes, car elles sont nombreuses.

ETRE COUREUR? RIEN DE PLUS FACILE!

Apparemment tout au moins : il suffit de faire partie d'un club, d'être titulaire du permis de conduire et d'une licence, enfin de posséder une machine.

L'adhésion à un club ne pose pas de problèmes; une inscription et le versement d'une cotisation font de n'importe quel motocycliste un membre actif d'un des nombreux clubs affiliés à la F.F.M.

Une simple demande accompagnée d'un droit de délivrance et vous serez titulaire d'une licence nationale de conducteur.

Quant au permis de conduire, la question ne se pose pas si vous êtes possesseur d'une motocyclette dont la cylindrée est supérieure à 125 cm³.

Reste la machine : ici les choses se compliquent. Ou bien vous êtes possesseur d'une motocyclette de sport du commerce et vous désirez vous aligner dans les compétitions de formule sport, ou bien vous envisagez l'achat d'une véritable motocyclette de course. Chacune de ces deux solutions a ses avantages et ses inconvénients.

LA FORMULE SPORT

A priori c'est la meilleure car si vous possédez déjà un modèle « valable », vous n'aurez que peu de transformations à effectuer pour le préparer comme il convient. De plus, une machine de sport même « gonflée » reste une machine de sport, tant sur le plan pilotage, que sur celui de l'entretien, du prix des pièces et de la facilité avec laquelle on pourra se procurer celles-ci. Enfin les performances — même pour une grosse cylindrée — sont relativement peu élevées, ce qui facilite encore la période d'adaptation. Dernier avantage, du moins en théorie : c'est une machine qui pourra également vous servir journalièrement tout en vous permettant d'assouvir votre passion dominicale.

Chaque médaille a son revers : une machine sport « valable » coûte cher. Morini Settebello : 3 500 NF ; B.M.W. R. 50, B.S.A., Gold Star, Triumph T. 100 R : plus de 5 000 NF. Au prix d'achat, il faut encore ajouter le coût d'une transformation qui vous permettra d'être « dans le bain » ; B.M.W. R. 50 transformée par Murit : 1 500 NF environ, soit environ 7 000 NF pour le matériel dans le cas d'une grosse cylindrée.

Ce matériel, il faut le convoier : camion ou remorque. A quelques rares exceptions près, nous ne connaissons pas de machines capables d'assurer un service journalier et de figurer honorablement en course. Le rêve du porteur de journaux dételant sa R. 50 sport le samedi pour remporter le Critérium National le dimanche et retourner livrer ses quotidiens et périodiques le lundi matin n'est pas pour demain. La prudence qui rend nécessaire, avant chaque épreuve, la vérification minutieuse de certains organes d'une importance capitale : freins, pneus, chaîne, etc., interdirait ce double usage.

Enfin sur le plan pilotage, il y a un abîme entre une machine de sport et une machine de course : un pilote faisant figure de Duke en catégorie sport pourra éprouver une amère désillusion en se retrouvant au guidon d'une Re Bello ou d'une Manx dont la conduite le laissera désorienté.

Quoi qu'il en soit, si l'on opte pour la catégorie sport il est préférable de faire l'acquisition d'un modèle « valable » plutôt que d'essayer de gonfler une quelconque « pompe à feu » qui, à la fin du compte, ira moins vite mais reviendra plus cher.

LA FORMULE COURSE

Contrairement à la formule sport, nous n'avons pas l'embarras du choix. Rien en petite cylindrée et deux marques en grosse cylindrée Norton et A.J.S.-Matchless, avec respectivement les types 30 M (500 cm³), 40 M (350 cm³), 7 R (350 cm³) et G 50 (500 cm³).

Une machine de course neuve coûte cher, très cher même : environ 10 000 NF pour une Manx. Aussi est-il préférable de se tourner vers l'occasion. Dans ce domaine, il existe un certain marché : Mondial, M.V. en petites cylindrées, Manx en grosses cylindrées ; depuis l'antique « longue course » jusqu'à la « carrée » de première main le choix et la gamme des prix sont vastes.

Dans l'ensemble, on peut trouver une « carrée » en bon état pour une somme comprise entre 2 500 et 5 000 NF.

Bien entendu, il n'y a pas de transfor-

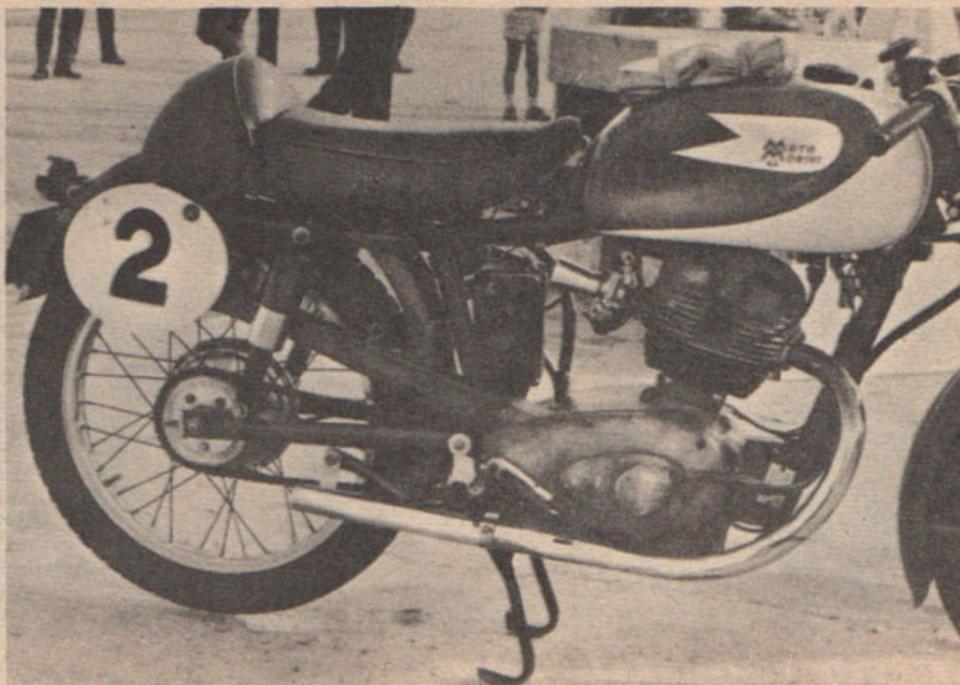
mations importantes à effectuer, la maison Norton connaissant suffisamment la question.

L'achat d'une machine de course d'occasion semble donc être une solution moins onéreuse à première vue.

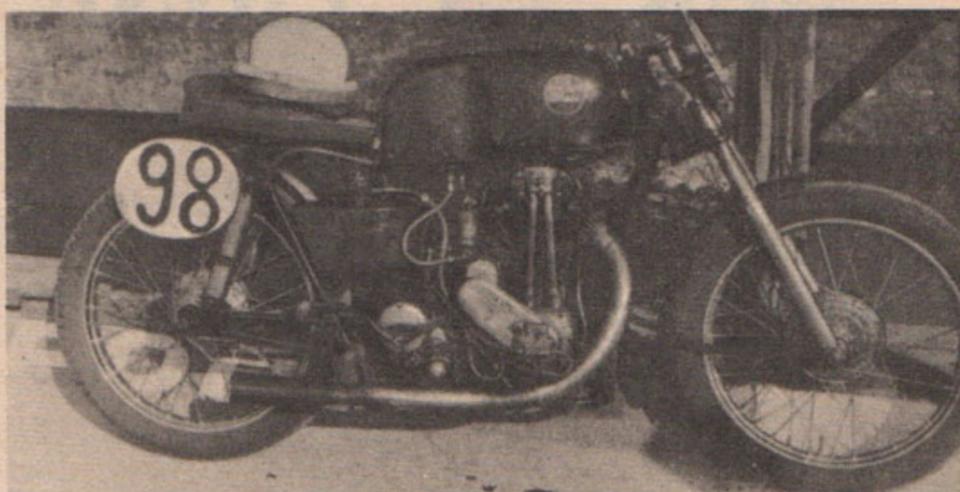
Mais attention, le problème du transport est ici primordial car il n'est pas question de se rendre au circuit par la route ; si cette éventualité demeure possible avec une machine sport — bien que déconseillée — elle est simplement impensable pour une machine de course.

L'entretien est plus compliqué et surtout plus onéreux : les pièces sont rares et valent très cher. La mise au point d'un moteur de course n'est pas à la portée du premier venu : ce genre de moteur est très sensible et s'accommode mal d'un réglage hâtif.

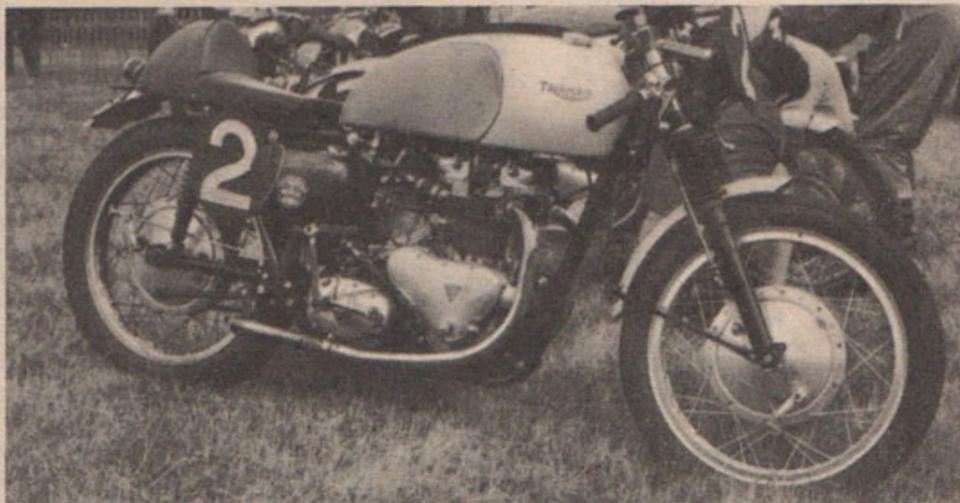
Enfin une 500 cm³ course bien réglée passe allègrement les 180 km/h, de même ses capacités d'accélération ne sont comparables à celles d'aucune autre machine de commerce : un motocycliste moyen quittant une 500 cm³ de tourisme (Speed Twin) pour enfourcher une Manx



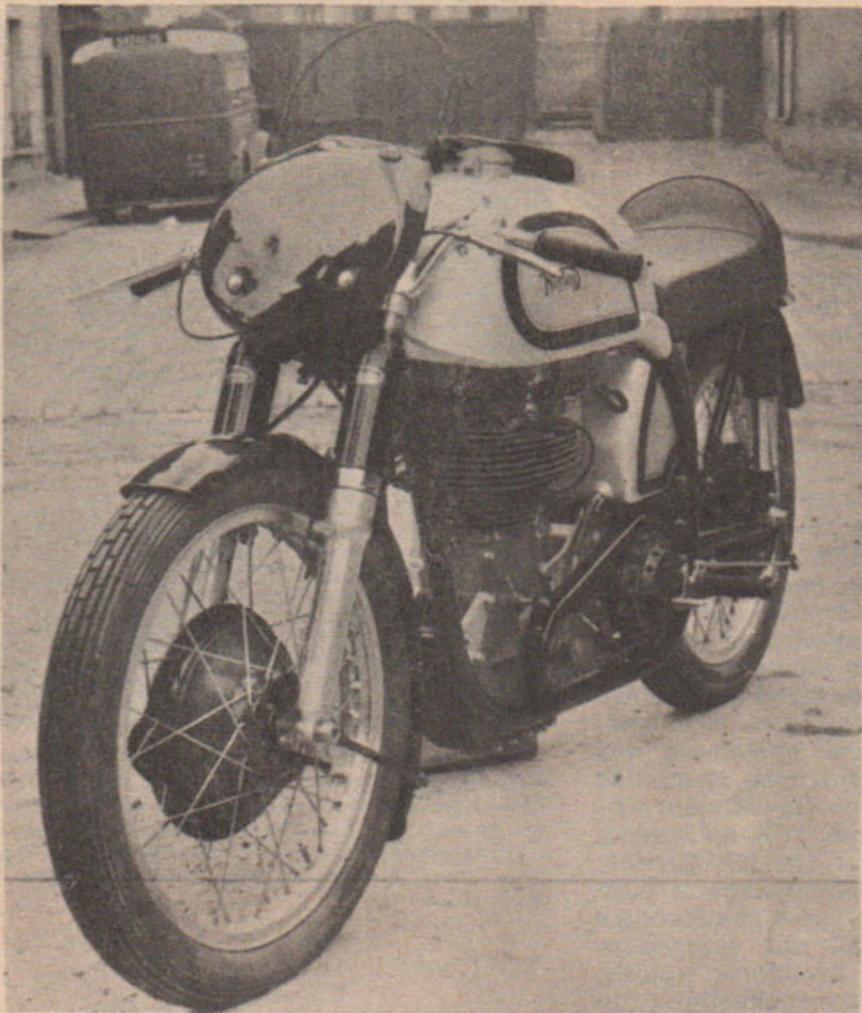
Il vaut mieux partir d'un modèle « valable »...



...plutôt que d'essayer de préparer un « piège » quelconque.



Le règlement de la formule sport permet d'effectuer de nombreuses transformations : témoin cette T100R. Et le prix de revient ?



Si l'on désire une machine de course, il faut se tourner vers le matériel d'occasion en raison du prix des machines neuves. En grosse cylindrée, on ne trouve pratiquement que des Norton « Manx ». Une « longue course » comme celle qui figure ci-contre vaut environ 2 000 NF. Suffisamment rapide, peu fragile, c'est la machine type du national débutant à moins d'acquiescer d'emblée une « carrée »...

aurait l'impression de descendre d'un percheron pour monter un pur-sang de Grand Prix.

LA VITESSE EN FRANCE

L'aspect financier.

Si l'achat et l'entretien du matériel représentent la majeure partie du budget consacré à la course, il ne faut pas perdre de vue les dépenses « annexes » qu'entraîne la participation à une épreuve. Précisons que nous parlons de la catégorie nationale qui intéresse au premier chef les débutants, mais aussi la majeure partie des pilotes français.

En effet, la vitesse en France connaît des conditions d'existence très particulières : peu d'épreuves (moins d'une dizaine pour la saison) dont les trois quarts se déroulent à l'autodrome de Montlhéry, ce qui a pour première conséquence de donner aux courses nationales une renommée dont les échos ne dépassent guère les limites de l'Ile-de-France.

Mais, fait plus grave, chaque coureur doit, pour participer à ces quelques épreuves, acquiescer un droit d'engagement dont le montant varie de 20 NF pour la côte Lapize à 200 NF pour le Bol d'Or. Voilà qui vient encore grever un budget suffisamment lourd.

Ne croyez pas que ces frais, auxquels s'ajoute encore l'achat du carburant et du lubrifiant, soient amortis en cas de victoire ou de places d'honneur ; non ! car les prix sont inexistantes. Le vainqueur se voit attribuer un diplôme attestant de sa performance ainsi qu'une coupe dont il vaut mieux ne pas chercher à connaître le prix de revient en fin de saison.

Les quelques pilotes qui courent sous contrat pour une marque d'huile, de bougies ou de chaînes, arrivent dans une certaine mesure à « limiter les dégâts »,

sauf si l'on s'aperçoit en démontant le moteur après l'arrivée que l'une des quelques pièces maîtresses a besoin d'être remplacée, auquel cas le bilan des comptes devient résolument déficitaire.

La situation est meilleure en catégorie internationale où existent primes de départ et prix à l'arrivée.

La réglementation.

Jusqu'à présent, il faut avouer que le marasme le plus complet régnait dans cette spécialité.

L'obtention d'une licence internationale était laissée au libre choix des intéressés, ce qui a permis de voir au départ de certains Grand Prix des coureurs dont la valeur et le matériel sont tout juste dignes de figurer en catégorie nationale et par opposition, de voir au départ de courses catégorie nationale des coureurs chevronnés ex-titulaires de licences internationales et disposant de machines du dernier modèle, quand ce n'était pas des machines d'usine. Nous n'en voulons pour preuve que le déroulement du Championnat de France national 1959 où dans les catégories 175 et 250 cm³, nous avons assisté à la promenade de deux machines ex-d'usine qui malgré les ans restent « intouchables » pour leurs concurrentes. Quant à la catégorie 500 cm³ elle a couronné le retour à la compétition d'un champion confirmé, disposant d'une mécanique sûre, en l'occurrence, puisque détentrice du Titre Inter 1959 dans la catégorie.

Si certains de nos confrères ont vu dans ce retour à la compétition le témoignage de l'amour que G. Monneret, puisque c'est de lui qu'il s'agit, porte à la motocyclette, nous y avons vu la preuve de la carence des règlements qui permettent de faire montre d'un tel attachement au sport, le seul jour où il y a un titre en jeu. La formule de l'épreuve unique est assez injuste en

soi pour que l'on exige au moins des postulants au titre de justifier d'une participation suivie et non épisodique.

De toute manière, M. Bouvet, l'actif président de la Commission des circuits a pris des mesures pour éviter la répétition de semblables faits : à partir de cette année, ne peut être Inter ou inversement ne peut redescendre National qui veut (voir dans notre numéro 217 le chapitre consacré au contrôle de la délivrance des licences dans notre rubrique « derrière le compteur »).

C'est un premier pas de fait vers la réorganisation de la vitesse et M. Bouvet s'emploie à compléter efficacement cette décision en assurant aux Inters nouvellement promus la possibilité de trouver des engagements dans tous les circuits et cela dans la proportion de 50 % du plateau. Peut-être ne verrons-nous plus des cas comme Moulins 1959, où quatre Français seulement furent admis à participer à la course des 500 cm³, soit un cinquième du plateau présenté ce jour-là !

Nous avons essayé de donner un bref aperçu des conditions dans lesquelles se déroulent les compétitions en France afin que le lecteur et éventuel candidat coureur sache à quoi s'en tenir. Quittons maintenant cet aspect administratif, si l'on peut dire, pour revenir aux nombreux problèmes pratiques qui se posent avant toute participation à une course. Parmi ceux-ci, citons en premier lieu l'habillement du pilote : ce facteur traité le plus souvent avec fantaisie n'en a pas moins une grande importance comme nous allons le voir.

LA TENUE TYPE DU COUREUR

Une mode ! Non, une nécessité !

L'habillement des coureurs semble obéir aux canons d'une mode qui tend à en standardiser le style, non en raison de considérations d'ordre esthétique comme on pourrait le croire, mais pour répondre avec le maximum d'efficacité aux exigences dictées par le pilotage aux grandes vitesses.

Cette standardisation est surtout visible dans les grands prix internationaux où tous les coureurs semblent sortir du même moule à quelques variantes près.

Chez les nationaux, il règne encore une certaine fantaisie due aussi bien à l'ignorance des intéressés qu'aux arguments financiers qui constituent un élément modérateur dans bien des cas. Malgré tout, nous assistons depuis plus d'un an à un relèvement du niveau dans la présentation et l'habillement des pilotes.

Examinons les différents articles qui composent l'équipement-type du coureur.

LA COMBINAISON

Pièce maîtresse de l'équipement, la combinaison de cuir a supplanté le deux-pièces avec juste raison il faut bien le dire. Inventée par les Anglais, popularisée par les Italiens qui sont passés maîtres dans la confection de ce « vêtement », la combinaison allie simplicité et efficacité ; comme il n'est pas question de faire venir à grand frais une combinaison d'Italie ou d'Angleterre, nous sommes obligés de nous tourner vers la fabrication nationale.

Les Etablissements Voguesport réalisent des combinaisons dont les prix varient suivant la qualité du cuir employé et se situent entre 250 et 500 NF. A notre avis, la qualité du cuir a moins d'importance



Voici une combinaison réalisée par les Établissements Voguesport. Prix 270 NF environ. Le cuir n'est sans doute pas de premier choix, il y a mieux mais c'est plus cher ; par contre, la coupe est bonne et cette combinaison épouse parfaitement la forme du corps. Quant aux petits « chaussons » Radaelli les trois vues ci-dessous permettent d'en voir la forme et la coupe rationnelles.



que la coupe qui doit permettre une totale liberté de mouvements tout en épousant étroitement les formes du corps. Un bon « cuir » fait gagner des kilomètres gratuits, ne l'oublions pas !

LES BOTTES

Complément indispensable de la combinaison, les bottes doivent être aussi ajustées que possible, tout en procurant une aisance totale. Dans ce domaine, signalons que les Établissements Couturier importent désormais les petites bottes italiennes Radaelli. Montant jusqu'à mi-jambe, munies d'une fermeture « éclair » judicieusement disposée à l'arrière, ces bottes valent environ 140 NF. La conception de ces bottes témoigne de l'expérience de Radaelli en la matière, témoin les semelles à profil antidérapant en caoutchouc cousues sur la semelle de cuir de ces bottes, afin d'éviter une malencontreuse glissade lors de la poussette. De même des petites lanières évitent une ouverture intempestive des fermetures « éclair ». Les Établissements Marcy présentent également des bottes souples qui, retouchées et munies d'une fermeture « éclair » conviennent parfaitement à l'usage que l'on en attend. Prix avec la retouche : 130 NF environ.

De même que la combinaison a supplanté le deux-pièces, les « chaussons » d'inspiration transalpine ont avantageusement remplacé les bottillons rigides, bottes lacées et autres réalisations du genre dont la rigidité et la mauvaise coupe ne pouvaient donner satisfaction.

LE CASQUE

Le casque sans bourrelet est adopté par la majorité des coureurs. La marque Geno commercialise son type Record qui répond aux conditions que l'on doit exiger d'un casque de compétition.

Le modèle le mieux conçu est évidemment le Cromwell. Malheureusement, il n'est pas importé en France.

— La jugulaire constituée par une large bande de cuir dont la fixation s'effectue à l'aide de pressions est doublée par une lanière mince dont la fixation est du classique type à boucle : sécurité !

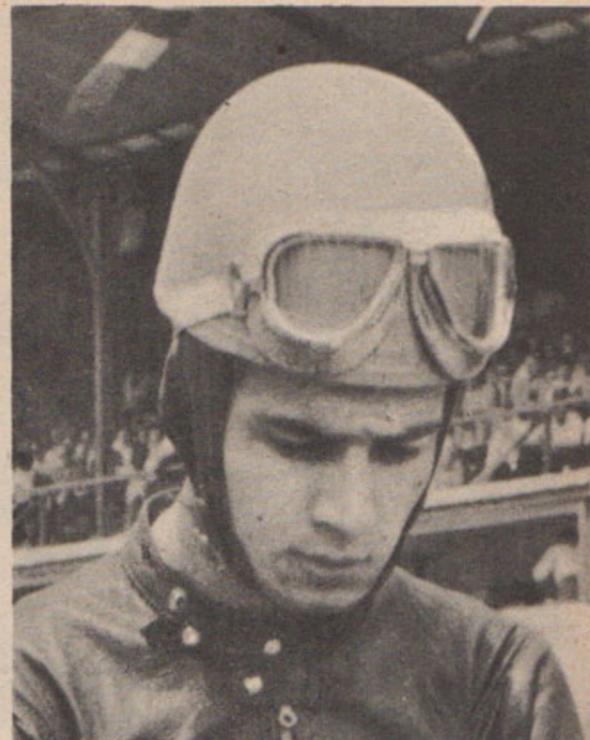
— La coiffe descend très bas sur la nuque ; elle est doublée intérieurement de suédine avec interposition d'une bande de mousse : la protection est accrue ainsi que le confort.

— Enfin la calotte très légère comporte une sorte de pointe à l'arrière afin de protéger le mieux possible le rocher, point vulnérable s'il en est.

Mis à part le Cromwell et le Geno Record cité plus haut, nous ne voyons guère de casque — surtout en France — convenant pour la compétition.

Terminons avec ce genre de casque en spécifiant qu'en aucun cas, il ne faut utiliser un modèle dont la calotte est réalisée en tôle : en cas de choc, la calotte peut se transformer en un magnifique étau. Attention à bien choisir la pointure adéquate : un casque trop grand aura tendance à « bouger » au gré des cahots, vous rendant aveugle par intermittence, tandis qu'un casque trop serré est une source sûre de maux de tête en particulier lors d'épreuves de longue durée type Bol d'Or.

Citons également les casques du type « Aviation » qui rencontrent un certain succès. Leur forme très enveloppante assure une excellente protection, mais par contre empêche les lunettes d'adhérer étroitement au visage.



Le casque le plus souvent adopté : le Cromwell. Quant aux lunettes, il s'agit ici des Franchini type Francor L 45 procurant un large champ de vision. Ces lunettes sont importées par les Établissements Couturier. Ci-dessous, la tenue type d'un acteur du Continental Circus ici Alan Trow.



LES LUNETTES

Aucun doute possible : les lunettes dites « panoramiques » ont vécu. La difficulté d'obtenir une adhérence au visage satisfaisante à grande vitesse et la fragilité de l'écran qui se rayait très facilement ne plaidèrent pas en leur faveur. Les lunettes du type « aviation » triomphent sur toute la ligne, qu'il s'agisse des lunettes anglaises à pans coupés du type Mark VIII ou des lunettes italiennes Franchini dont les types Trisvel T.T. 1 et Francor L. 45 sont adoptés par la majorité des pilotes de Grand Prix.

Les lunettes Franchini sont maintenant disponibles en France aux Etablissements Couturier (prix : 60 NF environ). Adhérent parfaitement au visage, faciles à supporter même durant des heures en raison de la peau de chamois collée sur leur face interne, ces lunettes sont dotées d'un système de ventilation très efficace qui évite toute formation de buée : avantage précieux en cas de pluie ou lorsque l'on porte déjà des lunettes optiques, ce qui est notre cas. Personnellement, nous utilisons le type Francor L. 45 qui procure un excellent champ de vision.

Les lunettes Franchini en haut le type Francor L 45 déjà mentionné, en bas le type Trisvel TTI à pans coupés procurant une bonne vision latérale. Notez sur les Francor les deux « prises d'air » cylindriques assurant une ventilation efficace ce qui évite toute formation de buée. Sur les Trisvel, les verres sont démontables permettant d'utiliser suivant la nécessité des verres blanc ou teintés.



LES GANTS

Ceux-ci doivent être le plus mince possible afin de pouvoir conserver une grande sensibilité tactile. Pas de crispins ou de boucles de serrage qui font perdre de précieux kilomètres. De simples gants de ville ou mieux des gants italiens à fermeture « éclair » vous donneront satisfaction : Etablissements Couturier (prix : 15 NF environ).



Une mentonnière en cuir assure une bonne protection ; deux boutons (ou pressions) suffisent pour assurer sa fixation au casque...

LA MENTONNIERE

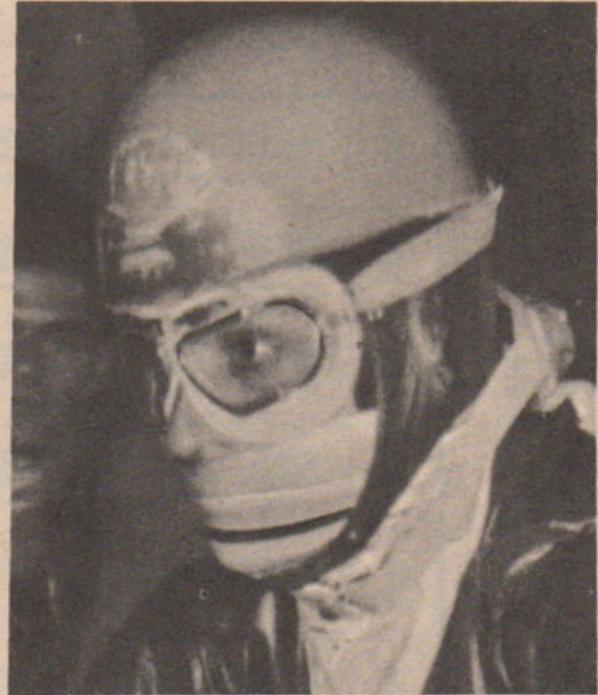
Adoptée par de nombreux coureurs, la mentonnière a autant de partisans enthousiastes que d'adversaires acharnés, on ne sait d'ailleurs trop pour quelles raisons, car son utilité est incontestable.

A grande vitesse, elle met le pilote à l'abri du contact direct avec l'air et procure la même sensation que si l'on conduisait derrière un saute-vent. Elle assure une protection efficace du visage contre les insectes, les graviers, le froid et surtout la pluie qui cingle avec violence à des vitesses supérieures à 160 km/h. Etant fixée au casque (boutons ou pressions), elle ne cause aucune gêne et permet une liberté totale de mouvements de la tête alors que le foulard noué autour du cou et pris dans la jugulaire du casque cause une certaine gêne et risque de s'en aller durant l'épreuve s'il est mal attaché.

Enfin la mentonnière permet de respirer librement sans éprouver la pénible sensation d'avoir la gorge sèche dès le second tour de circuit.

Les mentonnières n'existent pas dans le commerce : un morceau de cuir, deux boutons et un peu d'adresse, compensent aisément cette lacune.

J. C. BARGETZI.



...alors que le foulard cause une gêne certaine et on ne peut pas dire que cette solution soit particulièrement « aérodynamique ».

Ici se termine la première partie de cet article ; dans notre prochain numéro, nous aborderons les différents problèmes inhérents à la préparation de la machine, à la conduite et à la tactique en course. Avant d'aborder ces différents sujets, signalons une initiative intéressante du Motorcycle Club de France qui désire faciliter les débuts des jeunes coureurs en leur permettant de s'entraîner sous la direction et avec les conseils de professeurs compé-

tents puisqu'il s'agit de Pierre et de Georges Monneret.

Ces séances de perfectionnement dirigées par notre ami M. Renaud verront vraisemblablement le jour courant mars ; nous en reparlerons, mais d'ores et déjà, les candidats coureurs intéressés par cette initiative peuvent se renseigner soit au siège du Motorcycle Club de France, 73, boulevard Pereire, soit à la rédaction de **Motocycles et Scooters**.

CRÉDIT IMMÉDIAT

100 Motos : B.S.A., Triumph, A.J.S. Jawa, Puch, Royal-Enfield, B.M.W., Ariel, N.S.U., Ratier. - 50 Scooters : Vespa, Lambretta, etc. 15 Renault 4 cv : Dauphine, Citroën, Dyna. Garantie assurance, reprise, échange. Une visite s'impose et n'engage à rien B.F. 10, av. de Saint-Ouen, PARIS (18^e). Métro : La Fourche. Tél. EUR 79-90.

NORTON MANX 350 carrée, très rapide. Prête saison. P. VALENTIN, 6, rue Lamartine, LYON (Rhône).

Achète 150 VESPA, modèle 60. Couleur bleue. M. BLANC José, à LAURENS (Hérault).

Nombr. pièces dét. Isetta, Simca 5, Adler 6 ch, Zundapp K.S. 600-750 uniquement, B.M.W. 326, 11 ch. Parf. état. Ecr. Revue n° 1510.

Vends cause santé 350 cm³ VICTORIA, 4 temps, 2 cyl. en V avec side-car STUB, superbe. Sacrifié. 25 000 km. 1.900 NF. ALLEGRE, 4, rue Ravel, VALENTIGNEY (Doubs).

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



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

MARCHAND Frères

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

ON DEMANDE MÉCANICIEN MOTOGISTE COMPÉTENT. HAUT SALAIRE

Lisez les journaux corporatifs : ces annonces foisonnent. Mais

Attention! seul,

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

SUIVEZ NOS COURS SUR LES MOTOCYCLES

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

SPÉCIALISTE RECHERCHÉ et surtout BIEN PAYÉ

Préparation C.A.P. Mécanicien

Demandez **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 - BRUXELES

PETITES

ANNONCES



La ligne de 39 lettres,
signes ou espaces :

2 NF

payable à la commande

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

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.

CRÉDIT DE SUITE

Intérêt gratuit, 1/4 comptant Assurance comprise. GARANTIE.

200 Motos et Scooters

Ttes mques françaises et étrangères. 50 Vespa et Lambretta. ALAZARD, 47, av. de Clichy, PARIS (fond cour coté cinéma). Accès et parking dans la cour.

A vendre 250 BSA 1952. Prix 300 NF. Tél. GRE 99-53 après 20 h.

PUCH 250 S.G.S.S., 140 km/h chrono Monthléry, récente, 4 000 km, seule machine de ce type en Algérie et France, 2 carburateurs, etc., équipée d'origine pour tourisme, vitesse, cross, trial, splendide, à vendre cause santé. Prix intéressant : 3 000 NF fco dom. sur demande photos et renseig. CANOUI, 28, bd Carnot, ALGER.

Voiturettes ARDEX 125 cm³ 4 roues 2 places, capote, revues par constructeurs, depuis 1 250 NF. ARDEX, 9, rue Paul-Morin, NANTERRE (Seine).

NORTON 5 ch Twin culasse Alu, susp. oscillante 23 000 km, très belle. 2 600. Crédit possible. LECLERC, 17, rue Pajol, PARIS.

VENDS TWIN B.S.A. 52 et 53, 1 250 et 1 350 NF. 650 TRIUMPH oscillante 2 000 NF. 500 B.S.A. STAR twin 2 400 NF. 500 NORTON gros moyen 2 500 NF. 600 ZUNDAPP 1 700 NF. 500 B.M.W. 2 100 et 2 300 NF et 50 motos toutes marques. 50 moteurs neufs TERROT et ROYAL 100 NF. 750 HARLEY 150 NF. VALDEVIT, gare de Robinson, CORBEIL (S.-et-O.). Tél. 12-35.

Part. vds LAMBRETTA 58. Accessoires import. Prix à débattre. Tél. OPE 73-84.

A VENDRE 350 TERROT 1951 refaite à neuf. Moteur 100 km. Prix à débattre. J. CASTILLE, 30, rue de la Bretonnière, TOURLAVILLE (Manche).

A VENDRE RENE GILLET 750 et 1 000 cm³ tr. b. état. D.K.W. 500 cm³ BOULAY, 64, av. Jean-Jaurès, REIMS (Marne).

A. DUBOIS LEVALLOIS-MOTOS

Agent officiel
B.M.W. - B.S.A.
occasions vendues avec
garantie totale

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

Achats, échange, reprises aux meilleures conditions.

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

LAMBRETTA 55, 15 000 km. Excel. Accessoires. 550 NF. Tél. DID 74-44.

Vends HARLEY W.L.C. side bon état. pn. neufs. Saco. cuir. Batt. 24 A. Cause dble emploi. Ecr. VANLOO, 18, rue Volta, LILLE.

MOTOCONFORT 350, sup. cul. et nf 1 000 NF. MAHIN G., Bellevue, SULLY-SUR-LOIRE (Loiret).

MOTOS COURSE

NORTON 500 et 350 MANX 56, état impeccable. 500 avec ou sans side Watsonian carénage, remorque pour transport machines. Reprise belle machine tourisme. BESSE, à SILLINGY (Haute-Savoie).

Vends LAMBRETTA 125 Ld 1954, 20 000 km. Ecr. De LAMOUREYRE, 5, av. Gl-Leclerc (14^e).

Vends ou échange contre DYNA, 500 B.S.A. cross B. 34. Tout alu. Pièces rechange, 4 pneus, 3 pistons. A. HAZARD, rue de la Gare, BEAUMETZ-les-LOGES (P.-de-C.).

1 TRIUMPH OSCILLANTE
1 B.S.A. OSCILL. et coulis. impec.
1 NORTON 500 TWIN 19 000 km,
1 500 NF.

PUCH. 150 S.G.S. S.G. 175 dernier modèle.

4 JAWAS 1959 peu roulées équipées 1 700 NF.

MODERN MOTO, 16, rue J.-Guesde, LEVALLOIS-PERRET.

Vends SCOOTER MANHURIN 1958. Etat excellent. 7 000 km ts access. 550 NF. Tél. LON 01-41. YMONET, 340, bd G.-Clemenceau, NANTERRE (Seine).

Cherche B.M.W. ou HOREX récente. Ecr. NGO, Cité universitaire 514, TOULOUSE (Haute-Garonne).

ASSURANCES MOTOS SCOOTERS

Vous avez droit sans aucun frais d'adhésion 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

Jean MURIT

4 fois champion de France

10 fois recordman du Monde

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

15 MAI 1960

MOTO-CROSS

Extra National
LES ANDELYS

(250 cm³)

MOTO CLUB ANDELYSIEN

MATCHLESS

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

Importateur Sté ARIS
11, rue Labie, Paris (17^e). (ETO 08-66)
Catalogue détaillé 0,50 NF timb.

Au 1-4-8-10, rue des Acacias

IMBERNOTTE

Toujours présent

CONCESSIONNAIRE VELOSOLEX

DEPUIS 13 ANS

STATION SERVICE

OCCASIONS GARANTIES

★

AGENCES OFFICIELLES

Motocyclettes " TRIUMPH "

Motos-Scooters " MANURHIN "

" STURMEY - ARCHER "

Distributeurs Cycles " RALEIGH "

Scooters " Vespa-Lambretta "

★

TOUTES PIÈCES DÉTACHÉES D'ORIGINE

PNEUMATIQUES

ACCESSOIRES DE CHOIX

RÉPARATIONS • VENTE A CRÉDIT

Location de BICYCLETTES et VELOSOLEX

Ét. IMBERNOTTE

Maison fondée en 1890

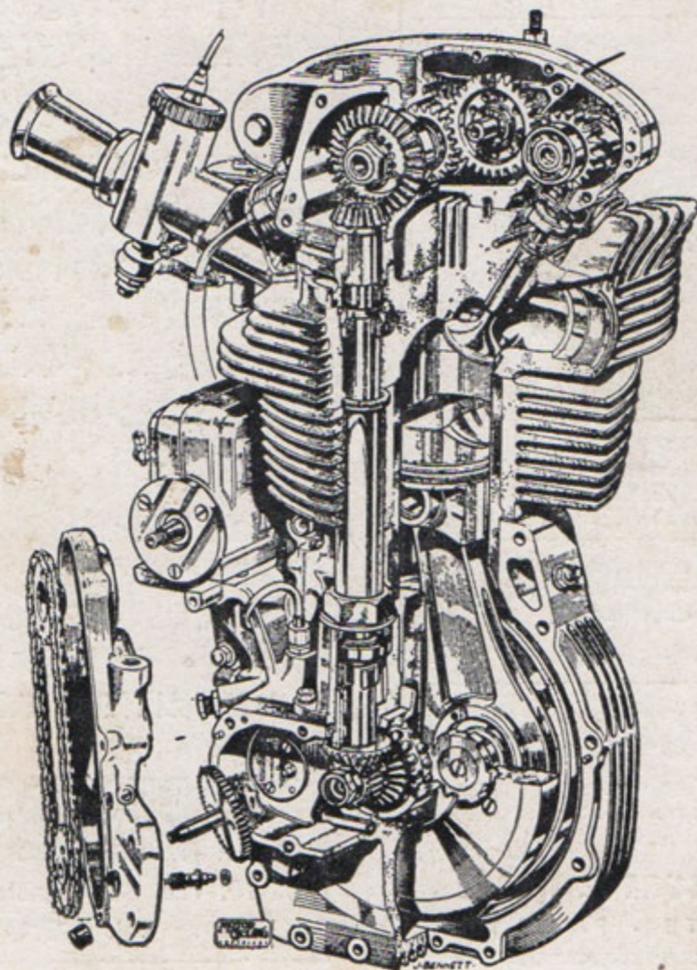
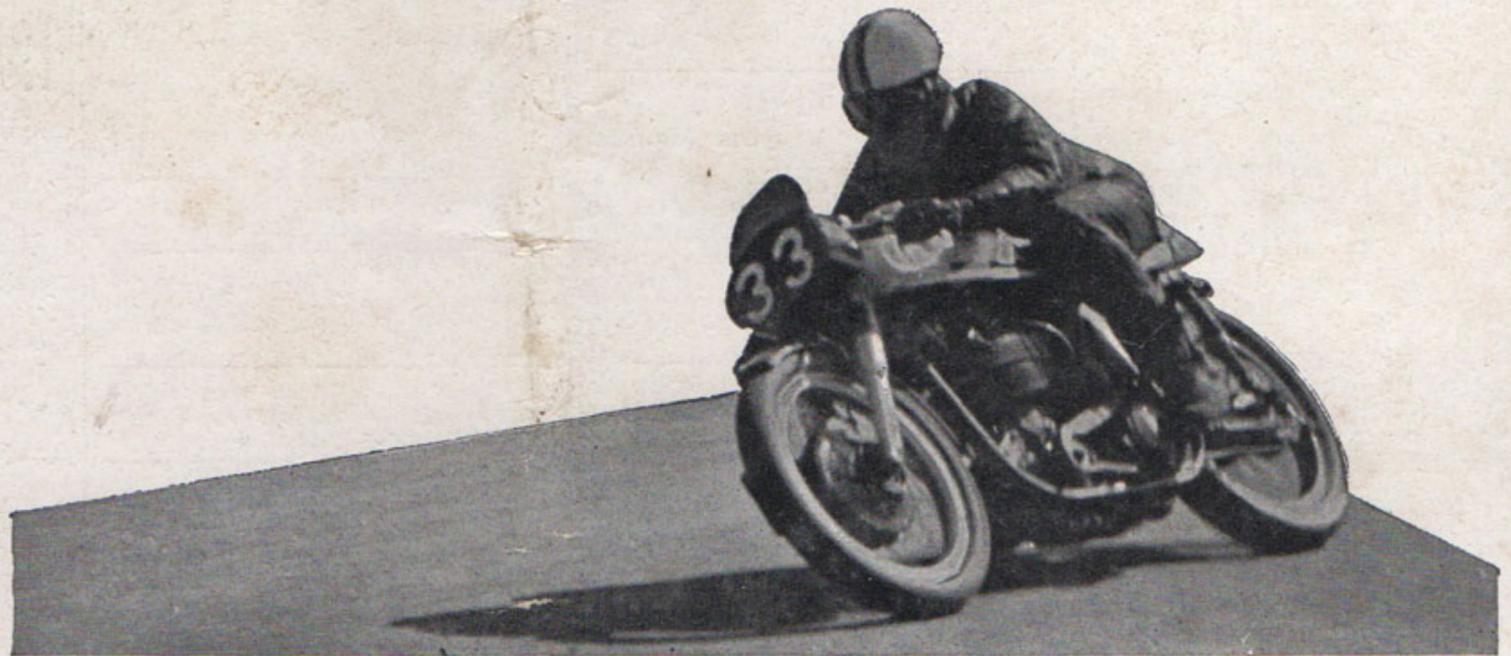
1-4-8-10, rue des Acacias

PARIS-XVII^e Tél. : ETO 26-52



TOURISME...

SPORT...



Technique...

MOTOCYCLES
et Scooters

LA PLUS IMPORTANTE REVUE MENSUELLE DU 2 ROUES