

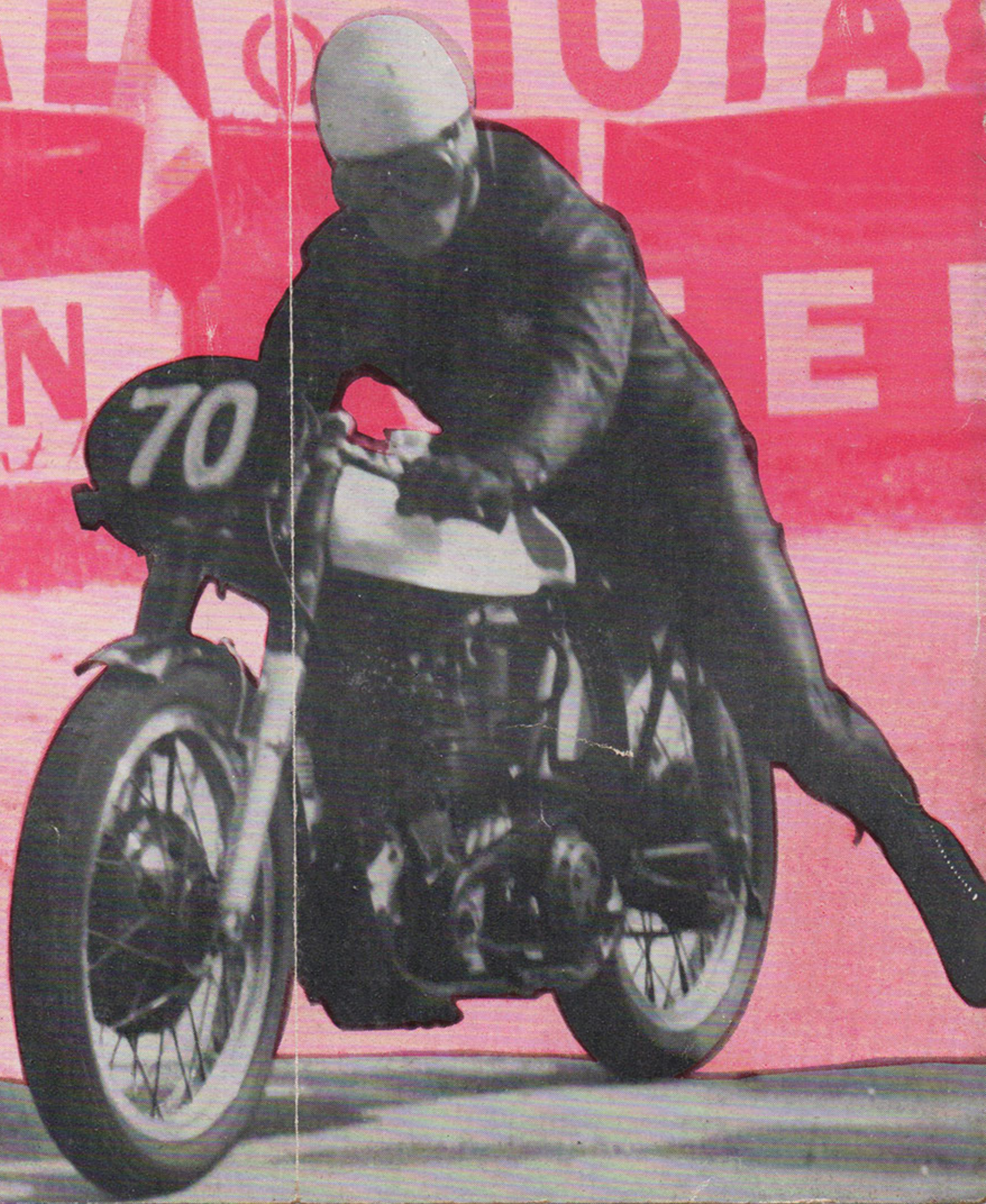
MOTOCYCLES et Scooters

N° 219 - AVRIL 1960
14^e ANNÉE
REVUE MENSUELLE
DIR. : MAX ENDERS
AD^r : M. LEGRAS
14, RUE BRUNEL - PARIS.

0,70^{NF}
MAROC
81^{FM}

SUISSE
1^{FR}
BELGIQUE
10^{FR}

dans ce numéro :
Essai du Vélo Vap





REPUBLIQUE FRANÇAISE
 CONSERVATOIRE
 DES ARTS ET MÉTIERS
 LABORATOIRE
 NATIONAL
 D'ESSAIS

292, RUE S...
 TÉLÉPH...

PROCES-VERBAL
 DE L'ESSAI N° 124 588

DEMANDE PAR

Compagnie des Transmissions S E D I S
 SEINE DOUBS ISERE

CHARENTON - (Seine)

C'est prouvé!

N°	Nombre de tours effectués par le pédalier	Longueur totale de la chaîne (à la mesure)	Allongement total, ramené par calcul à 100 maillons
N° 1 (chaîne avec traitement ordinaire)	0	475,54	1,73
	4 000	477,85	3,83
	10 000	481,46	7,16
	20 000	485,32	10,70
	30 000	489,36	14,41
	40 000	491,53	16,40
N° 2 (chaîne avec traitement Δ)	0	475,43	0,56
	4 000	474,02	1,02
	10 000	474,52	1,79
	20 000	475,36	2,66
	30 000	476,31	3,38
	40 000	477,09	3,85

la Spéciale Cyclo

A TRAITEMENT DELTA Δ

s'use 3 fois moins
 qu'une chaîne habituelle

POUR LE MÊME PRIX
 une chaîne qui en vaut 3

la chaîne française



de qualité

BSA STOCKIST

D^r J. CHARRIER, International de Moto-Gross

MOTOS ET PIÈCES DISPONIBLES

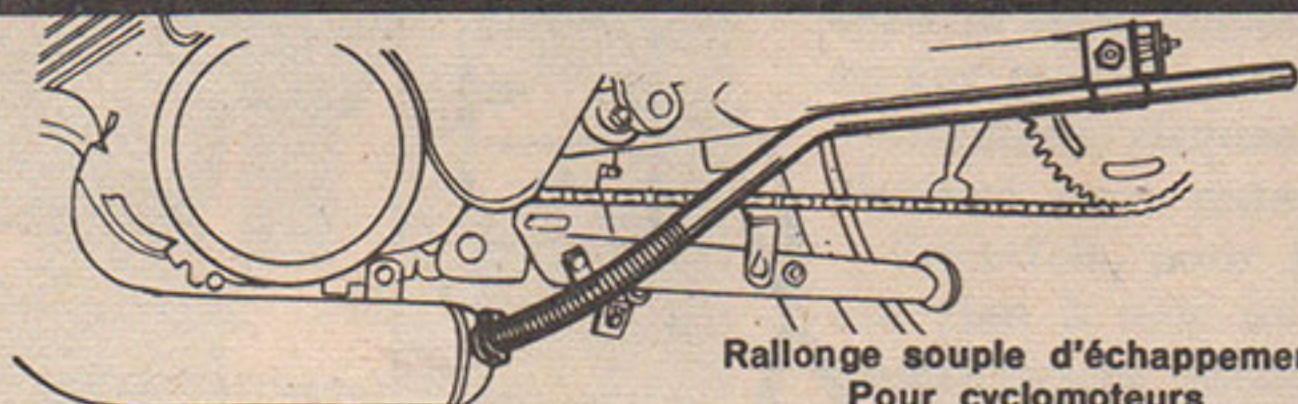
ENVOI CONTRE REMBOURSEMENT * OCCASIONS AVEC CONTRAT DE GARANTIE

RAPID'MOTO

Réparation soignée toutes marques — Vente à crédit

6, Rue Dailly, SAINT-CLOUD (S.-&-O.) * Tél. : MOL. 21-29 * C.C.P. Paris 10.36203

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

IDÉALO

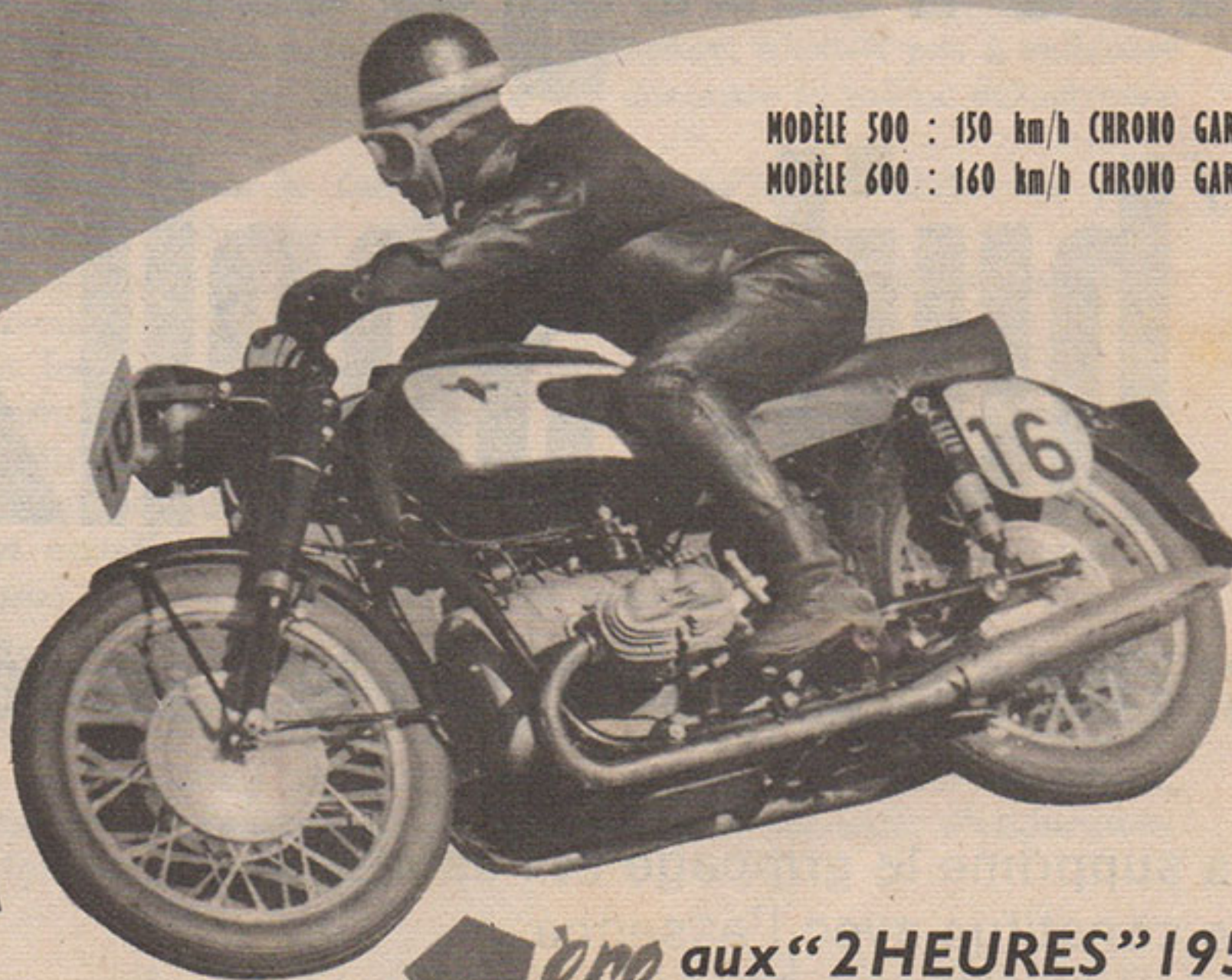
PRODUIT TEINTURE IDÉALE

impermeabilise
TOUS TISSUS

RATIER

la Seule

GROSSE MOTO FRANÇAISE
DE CLASSE INTERNATIONALE



MODÈLE 500 : 150 km/h CHRONO GARANTIS
MODÈLE 600 : 160 km/h CHRONO GARANTIS

Brunel-Éditions

1^{ère} aux "2 HEURES" 1958
500 cm³ "Série" Moy. 109,507 km/h
aux "2 HEURES" 1959
500 "Sport" Moy. 124,579 km/h

Ets RATIER - 97, Avenue Pierre-Brossolette - Montrouge (Seine) - ALE 43-60

en boîtes en bidons ou au mélangeur, l'huile Shell



2T

est l'huile la plus sûre pour tous les véhicules à moteur 2 temps

Elle supprime le grippage et l'usure.
Elle constitue avec l'essence
un mélange intime homogène et stable.
Pour votre moteur
c'est une sécurité absolue dès le départ.



SHELL BERRE

MOTOCYCLES

CYCLOMOTEURS... ET COMPÉTITION!

A première vue, la participation des 50 cm³ aux compétitions de vitesse semble logique, et même souhaitable ; depuis longtemps, dans le sport automobile, on a progressivement réduit les cylindrées au fur et à mesure qu'augmentaient rendement des moteurs, vitesse des bolides, risques des coureurs ; et l'attrait du spectacle n'en a pas diminué pour autant.

Toutefois, pour nos 50 cm³, d'autres considérations, qui n'ont en fait rien à voir avec la course, peuvent entrer en jeu et avoir des conséquences fâcheuses sinon désastreuses pour cet autre 50 cm³ qu'est le cyclomoteur, dernier atout pour le constructeur, et, pour l'utilisateur, ultime véhicule motorisé non soumis à contraintes ni entraves.

Chat échaudé craint l'eau froide ! l'exemple du vélomoteur est assez présent à la mémoire pour inciter à la réflexion :

Terrassé en plein essor par le permis de conduire obligatoire et les assurances outrancières, on doute qu'il se relève jamais de toutes les mesures arbitraires qui ont causé, avec sa ruine, celle d'industries jusqu'alors prospères.

Si le 50 cm³ entre à son tour dans l'arène, n'est-il pas à redouter qu'en « haut-lieu » on ne réédite à son encontre la même désastreuse politique ?

Nous pressentons le fallacieux syllogisme qu'on élaborera pour justifier apparemment sa mise sous tutelle ; le voici :

— les 50 cm³ courent, donc ils sont rapides, les chronométrages le prouvent ;

— or les cyclomoteurs sont des 50 cm³ ;

— donc les cyclomoteurs sont rapides, par suite, dangereux et doivent être réglementés...

Cet argument est de toute évidence spécieux, mais comme ceux qui l'auront échafaudé peuvent trancher sans discussion ni appel, la cause sera jugée comme elle le fut pour le vélomoteur.

Alors, ne vaut-il pas mieux rester où nous en sommes ? Après tout, parmi les 4 ou 5 millions d'utilisateurs du cyclomoteur, bien rares sont ceux qui s'intéressent au 100 à l'heure ; l'immense majorité préfère de beaucoup les améliorations pratiques qui leur apportent, avec une vitesse raisonnable, toujours plus de sécurité, d'endurance, de confort et d'économie.

REVUE MENSUELLE

Administrateur : M. LEGRAS

Directeur : Max ENDERS

Rédaction — Administration
Publicité

14, rue Brunel, 14 - PARIS

★

RÉDACTION

J.-C. BARGETZI

G.-E. BERNARD

Enders Max.

ESSAIS *MOTOCYCLES*

V E L O V A P

La mise en place du réseau commercial de distribution du dernier né parmi les cyclomoteurs de grande diffusion étant maintenant terminée, il nous a semblé opportun d'en réaliser l'essai.

Le Vélovap dont nous présentons ici le compte rendu d'essai a été mis à notre disposition par la S.E.V.M.A. (Société distributrice du Vélovap en France).

La machine est équipée d'un compteur kilométrique qui totalise 1 587 km. C'est donc à un moteur rodé que nous avons affaire. Ceci nous facilitera la tâche, la période de rodage étant toujours une fastidieuse corvée que nous évitons volontiers.

Le Vélovap est classé parmi « les bicyclettes motorisées » : moteur à transmission par galet sur roue avant, cadre type utilitaire sans suspension.

Les moteurs à alimentation directe par le carter jouissent d'une réputation de gourmandise (en carburant bien sûr) aussi avons-nous décidé d'appliquer au Vélovap (doté précisément de ce système d'alimentation) notre nouvelle méthode d'essai. Elle consiste, rappelons-le à nos lecteurs, en quelques tests réalisés sur le parcours Paris-Chartres et au-delà par la N. 10 et la N. 23.

Assez peu accidenté, ce parcours comporte cependant quelques bons « raidillons » dans lesquels un moteur de 50 cm³ s'essouffle lorsqu'il transporte un usager de 85 kg.

Au départ du point O (N.-D. de Paris), nous complétons le niveau du réservoir dont la contenance totale vérifiée est de 1,4 l, mais 1,2 l sont seulement utilisables. Après la photo désormais traditionnelle, nous partons en suivant l'itinéraire déjà emprunté lors de notre précédent essai.

Le boulevard Saint-Michel est grimpé allègrement mais ceci n'est pas pour nous surprendre. Il y a bien d'autres passages en perspective où, en toute sincérité, nous envisageons déjà d'aider le moteur par quelques vigoureux coups de pédales.

Première surprise...

Après un arrêt au feu rouge, au bas de la côte de Châtillon-sous-Bagneux, nous relançons le Vélovap. Celui-ci à notre étonnement manifeste une singulière aptitude de grimpeur et atteint le sommet... sans notre aide.



Courte halte à une station Total pour compléter notre bidon de secours. Il faut songer au retour.

Suivie de bien d'autres...

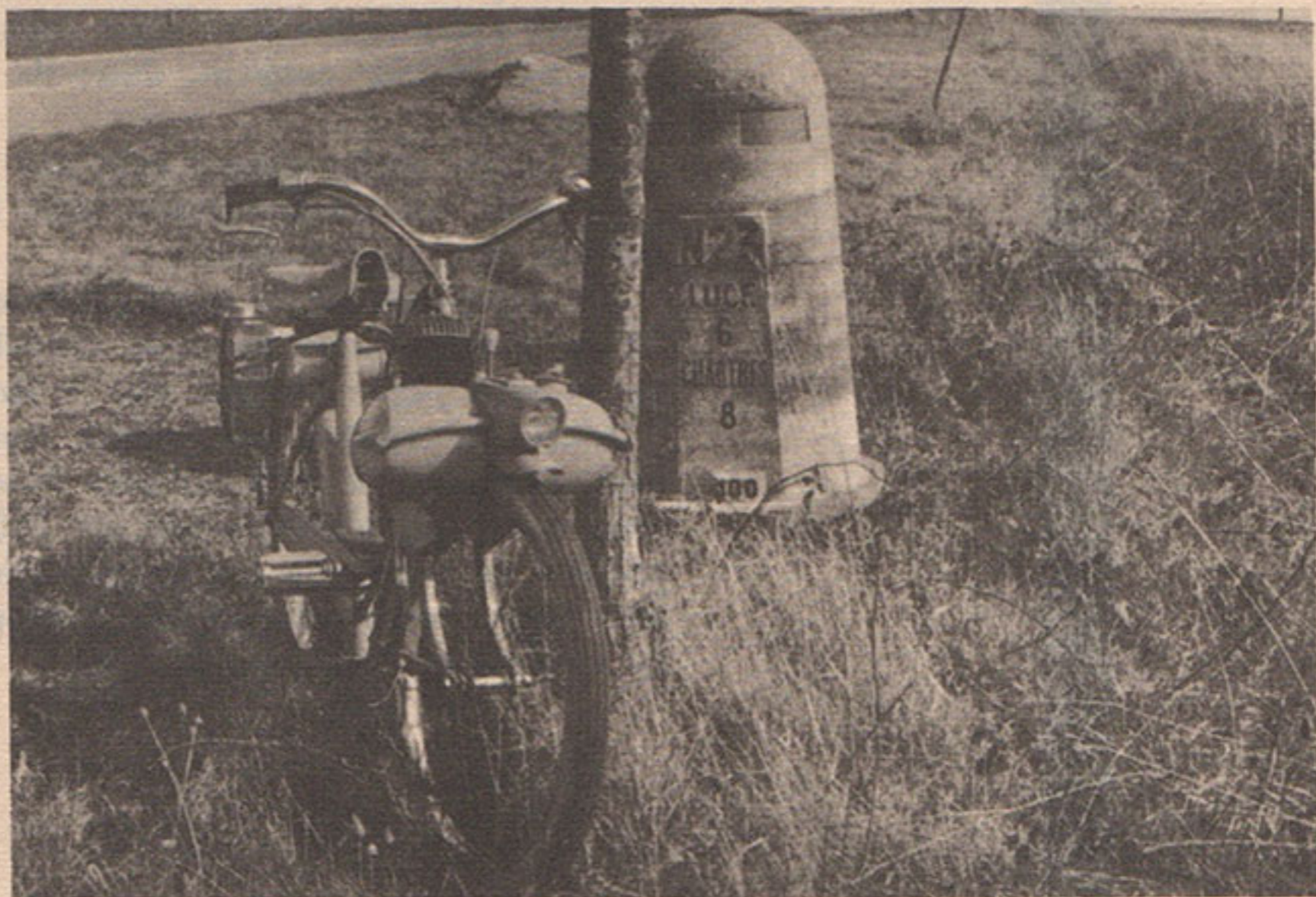
Nous poursuivons par Villacoublay, attendant impatiemment la fameuse côte située après un croisement (qui, sur la droite, mène à Versailles) et nous conduit vers Satory. Si le Vélovap est capable (départ arrêté) de nous hisser en haut de cette pente sans avoir à appuyer sur les manivelles, tous les espoirs sont permis. Malgré un sérieux ralentissement nécessité par la circulation intense, ce vaillant petit 50 cm³ nous entraîne à 20 km/h (compteur) jusqu'au sommet.

Désormais, nous sommes fixé, le Vélovap dans la formule de bicyclette motorisée constitue « l'exception à la règle ». Il monte les côtes sans l'aide des pédales. D'ail-

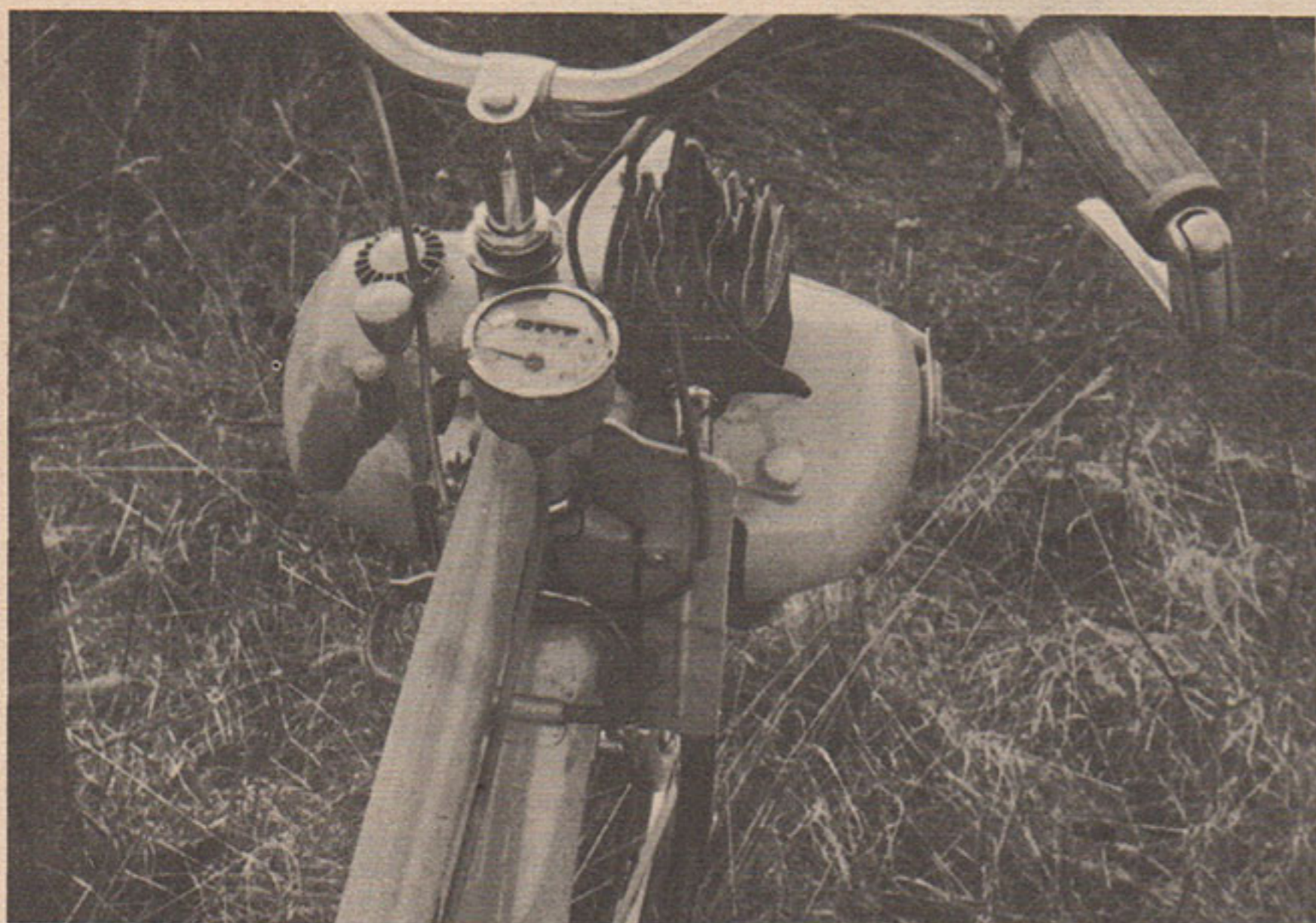
leurs, par la suite au cours de ce déplacement, il se passera totalement de notre aide, en côte.

Au passage de Trappes, une halte de 4' à la station TOTAL (carburant conseillé par le constructeur), nous permet de faire le plein du bidon de secours (fixé par deux attaches sur le montant du porte-bagages), car maintenant, nous allons constater jusqu'où le plein du réservoir peut nous mener. En outre, pour le retour, il faudra pouvoir à nouveau faire ce plein, même loin d'une station.

Précisons ici que tout au long de l'essai, la poignée des gaz est à fond de course (sauf en descente où le régime s'affole un peu).



Terminus ! Le réservoir est vide mais avec 1,200 l. de mélange à 40% nous sommes à 100 km de Paris N.-D.



On reconnaît l'écran de protection efficace en arrière du tuyau d'échappement. Les ailettes de refroidissement de la culasse sont très dégagées. Notons encore l'emplacement judicieux du compteur.

Les performances.

En palier, la vitesse (chrono) se maintient à 34,8 km/h.

La stabilité de la machine nous permet même cette fantaisie de lâcher le guidon pour déclencher le chrono, sans que la direction ne manifeste aucune tendance au guidonnage.

Au chapitre de la consommation.

Sur ce point, les techniciens responsables de la réalisation du Vélovap ont droit à tous les compliments. En effet, notre essai prendra fin face à la borne 100 sur la N. 23.

Nous avons donc consommé exactement 1,2 l pour parcourir 100 km. Mais cette consommation n'a pas été obtenue en recherchant l'économie de carburant. Dans le cas d'un régime économique, nous au-

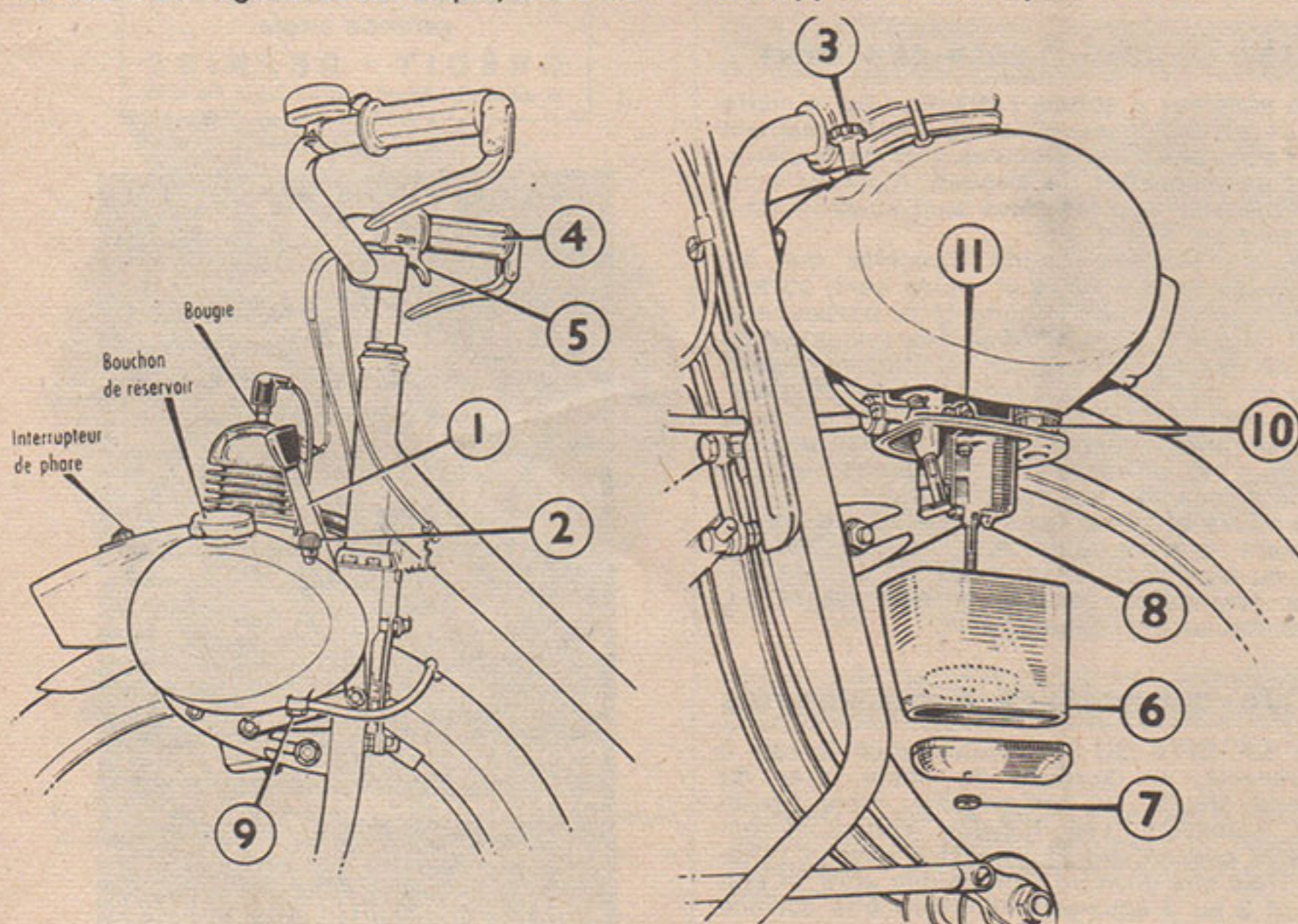
rions pu faire sans doute beaucoup mieux. Nos lecteurs savent aussi bien que nous qu'il existe quantité d'astuces pour réaliser des économies. Ici, bien au contraire, nous avons tout fait pour déterminer la consommation maximum.

Cet essai peut se résumer à quelques chiffres qui se passent aisément de commentaires :

100 km avec 1,2 l, à la moyenne réelle de 31,4 km/h.

En conclusion.

Sur tous les points, le Vélovap marque dans le domaine utilitaire une évolution certaine du cyclomoteur. Faible consommation et aptitude exceptionnelle en côte sont des qualités que les usagers sauront apprécier à leur juste valeur.



1. Levier basculeur. - 2. Commande du robinet d'essence. - 3. Commande du starter. - 4. Poignée tournante des gaz. - 5. Décompresseur. - 6. Silencieux d'admission. - 7. Ecroû inférieur. - 8. Gicleur. - 9. Raccord d'essence et canalisation réservoir-carburateur. - 10. Préfiltre, - 17. Vis de réglage du ralenti.

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES DU VÉLOVAP

Moteur.

Constructeur : A.B.G.-VAP.
Emplacement : sur la fourche avant.
Cycle : 2 temps.
Cylindre : vertical, alésage 40 mm, course 38 mm.
Cylindrée : 48 cm³.
Taux de compression : 6,3 à 1.
Régime de rotation :
— Maximum : 3 800 t/m;
— Correspondant au couple maximum : 2 000 t/m;
— Correspondant à la puissance maximum : 3 000 t/m.
Régulateur centrifuge, incorporé au vilebrequin.

Alimentation en carburant.

Réservoir : 1,4 l (capacité utilisable 1,2 l).
Carburant : mélange essence-huile dans la proportion de 4 % après rodage et 6 % pendant les 500 premiers kilomètres.
Carburateur : vertical à niveau constant.
Lubrifiant : Total 2 temps à 4 %.

Transmissions - Embrayage.

Embrayage : automatique centrifuge.
Transmission finale : par galet de friction en corindon.
Limiteur de vitesse : incorporé au vilebrequin.
Démultiplication : à 1 000 t/m, vitesse 8,5 km/h ; au régime maximum, 32 km/h.

Équipement électrique.

Allumage : Magnéclair A.B.G.
Point d'allumage : 1 mm avant PMH ou 17°.
Éclairage : Magnéclair A.B.G. :
— Projecteur de 60 mm à l'avant.
Lampe :
AV jaune 6 V 1 A.
AR 12 V 0,5 A.

Partie cycle.

Cadre : Monotube (41 x 45).
Fourches AV et AR : tôle emboutie.
Freinage :
— Frein avant à patins sur jante ;
— Frein arrière à tambour.

Dimensions et poids.

Empattement : 1 085 mm.
Longueur totale : 1 700 mm.
Poids : 32 kg.
Pression des pneus : AV, 2 kg ; AR, 1,8 kg.

G.-E. BERNARD.

Résultats d'essai.

Distance : 100 km.
Consommation totale : 1,2 l.
Itinéraire : Paris-Chartres et au-delà (N. 10 et N. 23).
Vitesse maximum : 34,8 km/h.
Heure de départ Paris N.-D. : 10 h 40.
Point d'arrêt : 100 km de Paris (N. 23) 13 h 59.
Arrêts en cours de route : deux de 4'.
Moyenne commerciale : 30,2 km/h.
Moyenne réelle : 31,4 km/h.

ÉCHOS * CLUBS * ÉCHOS * CLUBS * ÉCHOS * CLUBS

CONTRAVENTIONS

Depuis le 1^{er} mars, seuls les agents titulaires du « Brevet de circulation routière » seront habilités pour dresser contravention lors d'une infraction au Code de la Route, ce qui laisse entendre que les gardiens non spécialisés, les contractuels, les gardes-champêtres, ne pourraient plus relever ces mêmes contraventions.

Toutefois, les officiers de police judiciaire, les commandants, officiers et gradés de la Sûreté Nationale, de la Préfecture de Police et les gendarmes titulaires, seront, eux aussi, qualifiés pour dresser ces contraventions...

L'ACTIVITE DU S.M. NANTAIS

Le S.M. Nantais en nous faisant part de son annuelle manifestation d'amitié nous fait part de sa saison sportive.

Il ne pourra cette année organiser sur son terrain de la Chésyne qu'un extra-national en raison de travaux et d'aménagements sur ce circuit; par contre, il prépare pour le 12 juin une épreuve cyclo-moto-cross sur une piste modifiée.

NOUVELLES DISPOSITIONS DU CODE LISEZ BIEN CECI :

Depuis le 1^{er} mars, les nouvelles dispositions du Code de la route sont entrées en vigueur aussi bien pour les motos que pour les voitures :

Création de casiers de contraventions dans lesquels seront conservées les fiches des conducteurs coupables de contraventions pour fautes d'une certaine gravité. Attention! Vingt et un cas de contraventions graves sont prévus dont dix pourront donner lieu à la suspension du permis de conduire, dès la première faute, soit :

Refus de priorité, croisement à gauche, dépassement dangereux, chevauchement ou franchissement de la ligne jaune continue, changement important de direction sans avertissement, stationnement dangereux au sommet d'une côte ou dans un virage, l'éblouissement des autres voitures, défaut d'éclairage, défaut de signalisation de l'extrémité des véhicules utilitaires et enfin non-respect du signal « Stop ».

Pour les onze autres cas de contraventions, jugés moins graves, une récidive sera nécessaire pour entraîner le retrait du permis de conduire.

Les fiches seront automatiquement détruites au bout de trois ans en cas de non-récidive.

LUNETTES ANTI-ÉBLOUISANTES

Nous avons fait, dans un précédent numéro, allusion aux lunettes « Luminax » anti-éblouissantes contre les phares et le soleil. Nous devons ajouter qu'un de nos essayeurs les a expérimentées au cours d'une longue randonnée de nuit et qu'en toute objectivité, il a constaté leur indiscutable efficacité.

Nous avons d'ailleurs pu obtenir quelques précisions à leur sujet: il ne s'agit pas de verre simplement teintés; en effet la composition de ce verre a été étudiée scientifiquement et en particulier, tirée d'éléments parfaitement purs auxquels ont été ajoutés des sels de sulfite de cadmium.

Le but recherché est de permettre, malgré le filtrage des rayons lumineux, la perception de l'intensité la plus minime et d'augmenter le contraste ombre-clarté. On obtient ainsi une atténuation des couleurs et une augmentation des contours des objets sans éblouissements ni rayonnement de diffraction.

N'OUBLIEZ PAS VOTRE ADRESSE

Nous recevons chaque mois de nos lecteurs une bonne vingtaine de lettres auxquelles nous ne pouvons répondre, ces correspondants ayant omis de nous indiquer leur adresse. Nous insistons auprès de ceux qui nous écrivent de bien nous libeller lisiblement leur adresse, sur la lettre même et pas seulement sur l'enveloppe qui peut être égarée lors du dépouillement du courrier.

PROGRESSION SENSIBLE DU GROUPE A.B.G.-VAP

La fusion intervenue le 1^{er} octobre 1959 entre les sociétés Alcyon-Lucer et Rhonson a provoqué immédiatement une augmentation sensible du chiffre d'affaires de cette société.

En effet, le chiffre d'affaires de VAP (anciens Etablissements Alcyon-Lucer et Rhonson réunis), exprimé en anciens francs, s'est élevé en 1959 à 2 milliards 396 millions contre 1 milliard 443 millions en 1958 pour les deux sociétés Lucer et Rhonson.

De son côté, la maison mère, la Société A.B.G., a réalisé (toujours en anciens francs), un chiffre d'affaires de :

4 milliards 633 millions en 1959 contre 3 milliards 915 millions en 1958.

Pour 1960, les résultats obtenus pour les deux premiers mois laissent présager une production de :

70 000 cyclomoteurs et 130 000 moteurs.

MAINS SALES MAINS PROPRES

Coller une rustine n'est pas salissant, mais démonter la roue, l'enveloppe, sortir la chambre et replacer le tout, c'est une autre histoire, comme de changer une bougie, réparer une chaîne, etc. et il n'y a pas de lavabos sur nos motos; mais il y a un produit, en tube, qui permet de se nettoyer les mains, à sec et sans eau, après réparation; c'est le « Rustimain » qui vous refera les mains blanches, en douceur et sans irritation. C'est, ça se devine au nom, une spécialité Rustine dont la dissolution et les pièces à bords minces pour la réparation des chambres sont renommées.

ROULEMENT SEC A AUTOLUBRIFICATION MECANIQUE

C'est notre confrère L'Usine Nouvelle qui annonce ce nouveau roulement « sec » (telle est sa marque), de conception et de fabrication française et qui vient d'être lancé sur le marché.

C'est une pellicule autolubrifiante, constituée par un complexe solide — argent-bisulfure de molybdène — qui revêt la surface interne de ces roulements et autorise un fonctionnement sans huile ni graisse en améliorant les couples de frottement et réduisant l'échauffement.

Il est évident que de tels roulements trouveront de multiples applications, particulièrement là où se pose le problème d'étanchéité.

LES CAUSES D'ÉBLOUISSEMENT

Un sénateur a appelé l'attention du ministre des 3T sur les causes diverses d'éblouissement par l'éclairage des véhicules... et particulièrement par celui des deux-roues. Ajoutons pour être impartial que les vélos sont aussi incriminés que les motos.

Reconnaissons en toute franchise que les éclairages de ces vélos et motos sont, surtout en ville, assez souvent gênants et particulièrement ceux des bicyclettes et des cyclomoteurs qui ne possèdent pas la combinaison, ville, code et route, alors que les motos en sont pourvues. Mais cet inconvénient est en quelque sorte originel; l'utilisateur n'en est en rien responsable; c'est un problème technique dont la solution incombe aux fabricants.

Le même sénateur remarque en outre, objectivement que certains feux rouges arrière, stop ou signalisation, sont, surtout sur les voitures étrangères et malgré leur coloration, indiscutablement éblouissants.

BP VA S'INSTALLER A COURBEVOIE

La S.F. BP a fait l'acquisition d'un terrain à Courbevoie, en bordure de Seine, près du Pont de Neuilly, où son nouveau Siège Social sera construit. Les travaux commenceront dans le courant du 2^e semestre 1960 et dureront trois ans environ. L'immeuble aura 14 étages et 2 ou 3 sous-sols et offrira une surface utile de 35 000 m² de bureaux environ.

LES BONNES ADRESSES

DE
MOTOCYCLES et Scooters

MOTOBÉCANE

VANVES - SERVICE

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

Robert ADNET

Agent et Spécialiste

TERROT - ARIEL - TRIUMPH TOUS SIDE-CARS

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

FRANCE - AUTOS - LAMBRETTA -

Tous Scooters et 2 roues
ÉCHANGE STANDARD MOTEUR

265-269, avenue Daumesnil
PARIS-12^e DID. 96-934

LEVALLOIS - MOTOS

AGENCE OFFICIELLE

B.M.W. - B.S.A. - MOTOBÉCANE-TERROT

Grand choix de motos d'occasion,
garantie totale

CRÉDIT - REPRISE

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

* RUMI *

SCOOTERS NEUFS ET OCCASIONS GARANTIES

CRÉDIT : 20 % COMPTANT,
SOLDE 18 MOIS

PIÈCES D'ORIGINE, ACCESSOIRES
TOUTES RÉPARATIONS ET PEINTURE

PRIX SENSATIONNELS !!!

QUELQUES EXEMPLES :

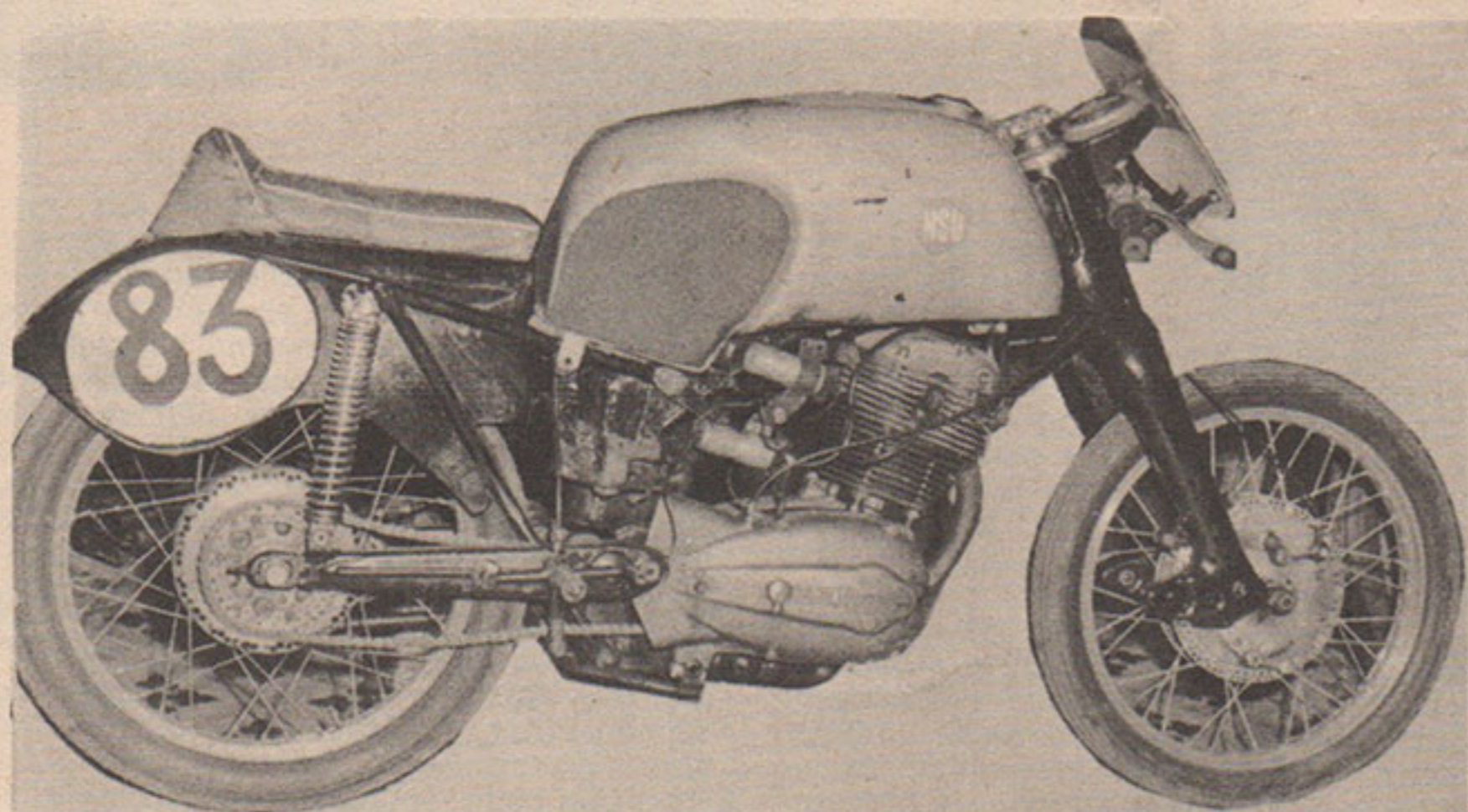
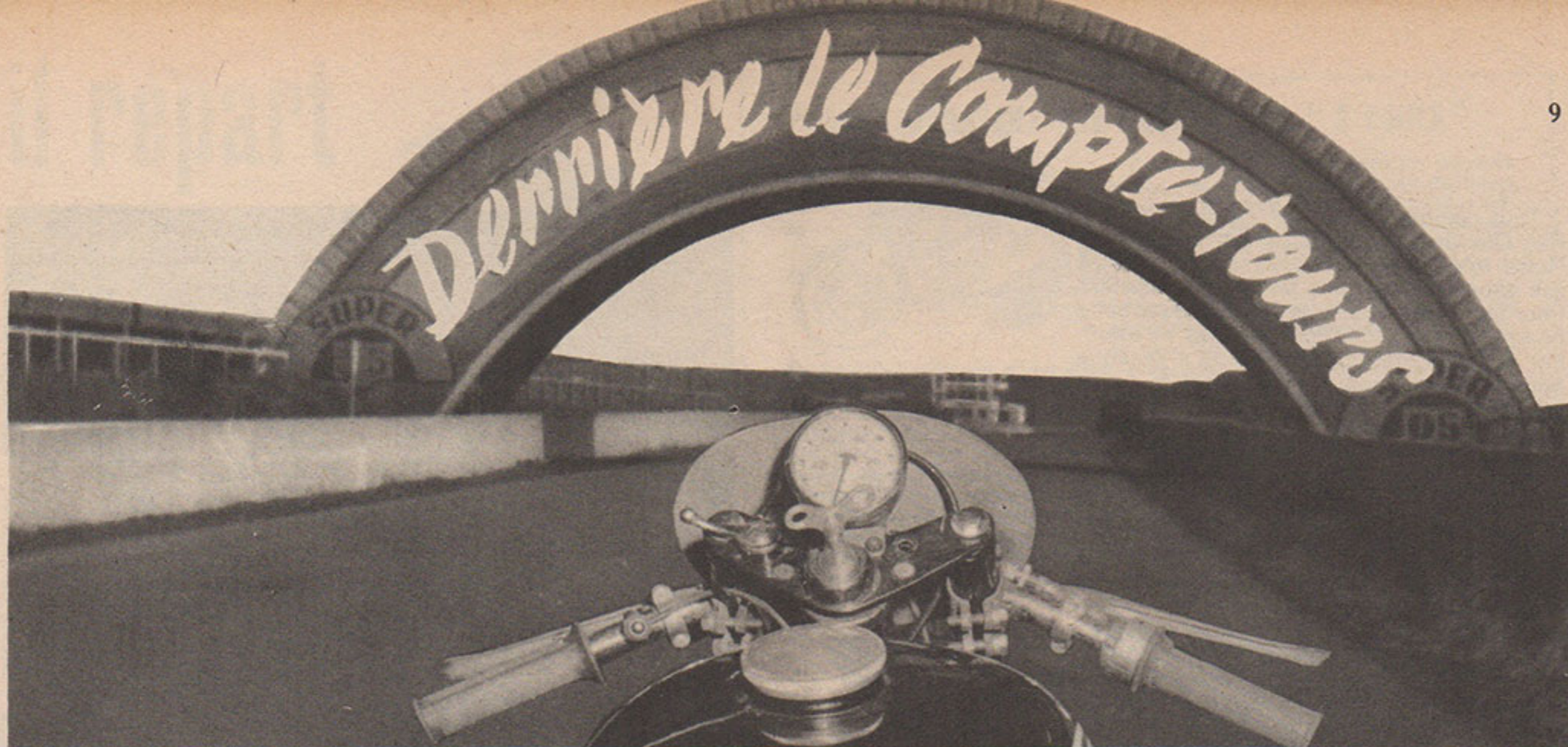
Echange standard	Moteur	350 NF
	Cylindres (av. pist. nfs) ..	70 NF
	Embiellage	99 NF
Main-d'œuvre pour chang ¹	Cylindres ...	55 NF
Echange standard	Embiellage ..	130 NF
	Fourche ..	50 NF

EXPÉDITION en PROVINCE

DYNAMIC-SPORT GUT 19-30

149, rue Montmartre - PARIS (2^e)

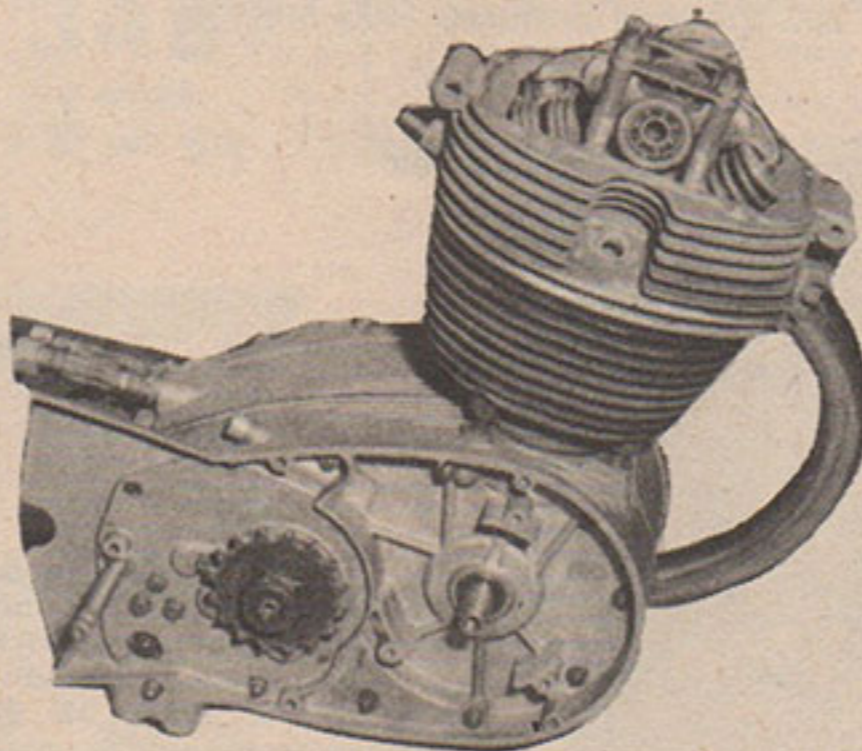
ACHAT FERME MOTOS ET SCOOTERS



La N.S.U. 307 cm³ se distingue par la transformation de la partie AR du cadre. Les deux bobines d'allumage sont également visibles.



Le frein d'origine a fait place à un double-cames B.M.W.



Valentin a revu la distribution de ce 250 cm³ Sport Max. Le ressort hélicoïdal de rappel de la soupape d'échappement a été préféré au ressort en épingle.

Comme chaque année la côte Lapize a marqué la reprise de la vitesse en France. Avec ses 800 m coupés d'un unique virage, la Lapize demeure plus le symbole du renouveau de la course où chacun aime à y retrouver de vieilles connaissances, qu'une compétition présageant de l'avenir de chaque concurrent pour la saison qui s'ouvre. Tous pronostics qui y furent basés se révélèrent fréquemment faux et ce sont les nouvelles qui affluent de toute part qui retiendront notre attention au seuil de cette saison de vitesse.

Les 50 cm³ ont acquis le droit de courir partout sauf sur le circuit de Montlhéry où l'U.T.A.C. sous les pressions que l'on devine aisément les interdit aux organisateurs qui espéraient les intégrer à leur programme. Aucun biais possible, l'U.T.A.C. est maître chez lui. Lorsqu'on vous fait mauvaise figure au sein d'une société, vous n'y remettez plus les pieds. Pourquoi donc s'obstiner à organiser à Montlhéry si les motos y sont des bêtes noires? L'Île-de-France ne manque pas de ressources; ce sont les organisateurs qui y font défaut.

**

Le mois dernier nous vous avons quitté sur une devinette que vous n'avez pas manqué de trouver.

Voici la réponse avec quelques clichés pris à Lyon où nous avons rencontré à la fois pilote, machines et metteur au point. Après une dernière intervention chirurgicale Casset pourra se servir de sa main et courir à nouveau. C'est à son attention que M. Valentin père, toujours dynamique avec ses cinquante-neuf ans, s'attachant toujours à pratiquer l'escrime, a préparé une N.S.U. Sport-Max de 307 cm³ qui appartient à Kassner. La partie AR du cadre a subi de profondes transformations, le réservoir est impressionnant. l'allumage est double et le frein AV double-came est signé B.M.W. Voici qui agrémentera les traditionnelles courses de Manx où parmi celles-ci cette N.S.U. a des chances sur les circuits très sinueux en raison des CV situés assez bas. Chez M. Valentin nous avons trouvé une autre N.S.U. en préparation. Cette dernière, de 250 cm³, a vu sa culbuterie modifiée. Nous suivrons avec intérêt la rentrée de Casset et le comportement de ces deux N.S.U., mais combien de fois la 250 cm³ pourra-t-elle courir en France si les épreuves pour cette catégorie ne sont pas plus nombreuses qu'en 1959?

Tout commença au G.P. de Belgique où Reg Dearden prêta une 350 cm³ à Insermini. Notre inter nous confia à Francorchamps ses espérances : deux Dearden pour 1960. Pour être franc nous n'osions partager cette perspective et préférons ne pas mentionner cette nouvelle. « Mea culpa » puisque nous avons vu les deux machines et avons même eu la rare occasion de converser en toute tranquillité chez Insermini avec Reg Dearden qu'accompagnaient Alan Trow (ex-officiel Norton), Dave Chadwick (officiel MZ) et Eric Jones, pilote qui se remet d'une mauvaise blessure qui l'écarte depuis deux ans de la compétition.

M. Reg Dearden que faites-vous sur ces Norton pour qu'elles aillent si vite? Quel en est le diagramme de distribution? C'eût été grotesque; autant demander à M. Dearden : quels sont vos secrets? Aussi nous nous sommes bien gardé de poser ces questions auxquelles vous attendiez une réponse. Reg Dearden retourne à son magasin de motos à Manchester avec ses secrets sans lesquels son titre de magicien serait vite perdu. Ne croyez pourtant pas que nous sommes resté béat d'admiration devant cet Anglais qui fut un pilote avant de devenir un fin metteur au point. Dearden a, c'est certain, quelques secrets, astucés et autres ficelles du métier, mais par-dessus tout une connaissance approfondie de la Norton et de ses points faibles et une préparation méticuleuse couronne le tout. D'autres Norton, en Angleterre, sont très rapides et ne sortent pas de chez Dearden, mais leurs pilotes remontent minutieusement leurs moteurs.

Dearden a chez Norton ses petites et ses grandes entrées, ce qui ne résout pas tout et c'est également l'avis de Alan Trow qui fut pourtant officiel de la marque. 14 Norton sont passées chez Dearden et sont plus particulièrement destinées à Alan Trow, Mike Hailwood, E. Crooks vainqueur du Manx G.P. Senior, Eric Jones, Rensen, Jacques Insermini et Dave Chadwick. Des pourparlers pourraient être engagés avec le vétéran Jack Brett; rien n'est encore certain. Des Reg Dearden pourraient également être confiées à un autre continental qu'Insermini, il s'agit de Pagani (fils); aucune décision n'a été prise son père devant des comptes à la M.V. dont il est pour cette firme le directeur de course.

Reg Dearden et Jacques Insermini; si le premier nommé semble être captivé par la conversation, le second est bien songeur : que réserve la saison 1960 ?



Au chapitre des projets le souriant Reg Dearden n'est pas resté muet. Nous avons la possibilité de voir la réalisation du premier qui s'y déroulera sur le sinueux circuit de Clermont-Ferrand où il espère pouvoir battre les M.V. C'est probablement la performance de Hocking l'an passé, qui l'a persuadé de cette idée, mais alors pourquoi ne pas espérer aussi la victoire à la Solitude, circuit réclamant, à notre avis, autant de doigté que celui du G.P. de France? Le second projet, vise le record mondial du kilomètre lancé, officiellement détenu par N.S.U. La tentative aurait lieu en août prochain à Bonneville évidemment. A cet effet Dearden a consacré une rondelette somme à la préparation d'une spéciale dans laquelle se loge un 1 000 cm³ Vincent « Lightning » alimenté par un compresseur. Le carénage est actuellement en préparation; le cigare en polyester excédera légèrement 5,12 m. Il sera testé dans la soufflerie de la « Bristol Air Corporation ». Dearden qui pilotera lui-même l'engin et qui depuis six ans s'acharne sur la question espère atteindre les 250 miles à l'heure (400 km/h)!

Reg Dearden tout attaché aux machines de course n'a guère d'avis sur le futur championnat d'endurance et sur les machines « sport » en général. A ce sujet signalons que Thruxton est devenu international et que le projet de Règlement de ce championnat a été déposé à la F.I.M. par M. Lurani. La papier sommeille sans doute sous le coude du Major Goode, secrétaire de la F.I.M. Dans cette discussion à bâtons rompus nous eûmes la satisfaction d'entendre dire par Reg Dearden, pour l'avoir précédemment souvent affirmé nous-même, que l'une des plus merveilleuses machines de ces dix années de Championnat du Monde fut la 350 cm³ monocylindre Guzzi. De plus nous pensons que cette machine aurait dû logiquement influencer la construction motocycliste actuelle qui sommeille sur des lauriers qui se fanent chaque jour; mais ceci est une autre affaire.

Il a fallu que nous puissions converser avec Alan Trow pour nous démentir. L'ex-pilote de Jet ne renonce pas à la course mais reconnaît que notre nouvelle fut un moment fondée. Pour l'instant, il s'adonne au cross avec une 175 cm³ Ducati pour se faire maigrir avant les premiers circuits dont ses préférés sont les sinueux tel Pau.

Dave Chadwick nous a confirmé son contrat avec la M.Z. pour laquelle il pilotera la 300 cm³, extrapolation de la 250 cm³ Twin dans tous les G.P. du Championnat à l'exception de l'Ulster et du T.T. Il aura Degner pour coéquipier et peut-être Hempleman ou Mike Hailwood. Dans les deux G.P. irlandais et britannique Chadwick pilotera une Norton spéciale d'usine vue toutefois par Dearden qui nous a affirmé que cette machine sera totalement différente des Manx actuelles.

Quant aux montes d'Insermini nous en reparlerons après qu'il aura pu les essayer en course. Nous savons pour l'instant qu'elles appartiennent à Alan Holmès qui enleva avec elles le Manx G.P. Nous souhaitons à Jacques Insermini un égal succès.

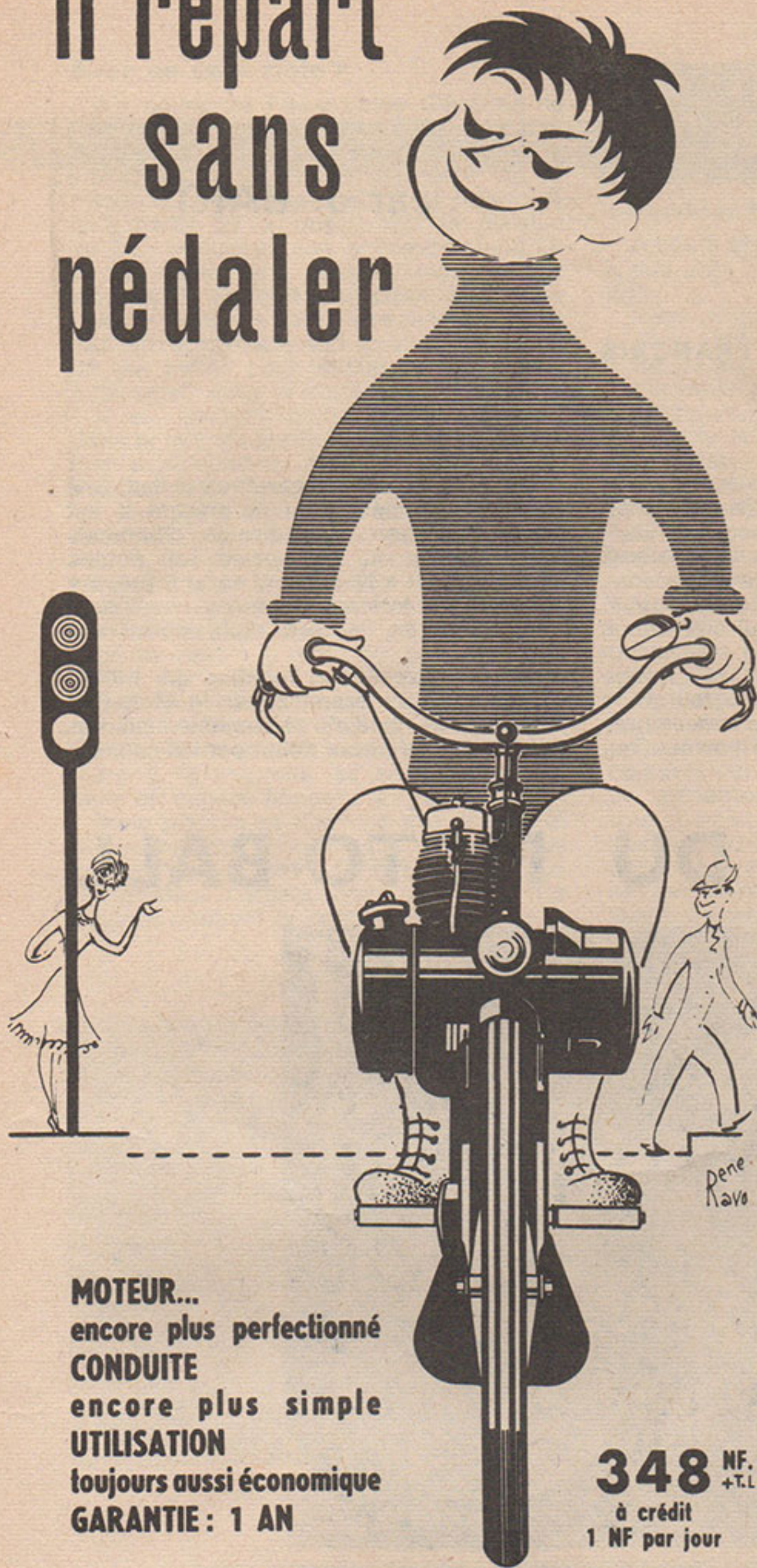
Sa première course fut Malaga avec ses propres Manx où, en 350 cm³, Ferbrache (A.J.S. 7R.) fut le vainqueur devant Gonzales, Bayle, Insermini et Purslow. Gonzales gagna la course des 500 cm³ qui fut contrariée par une pluie torrentielle.

Henri BIEL.



De gauche à droite: R. Dearden, J. Insermini, Eric Jones, Dave Chadwick et Alan Trow réunis autour d'une table où la boisson ne manquait pas... la bonne humeur non plus.

il repart
sans
pédaler



MOTEUR...
encore plus perfectionné
CONDUITE
encore plus simple
UTILISATION
toujours aussi économique
GARANTIE: 1 AN

348 NF.
à crédit
1 NF par jour

LE CYCLOMOTEUR DE SÉCURITÉ

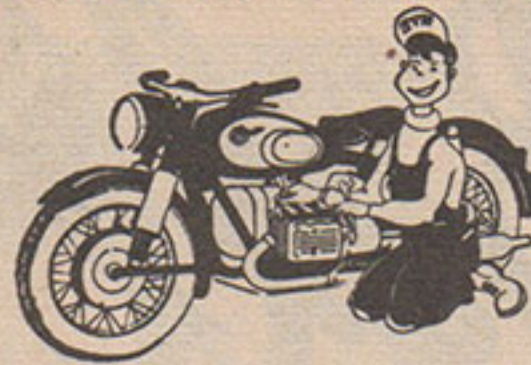
VELOSOLEX

EMBRAYAGE
AUTOMATIQUE
"COMPOUND"
Essayez le



DOCUMENTATION GRATUITE: VELOSOLEX, COURBEVOIE, SEINE-11

AVIS IMPORTANT AUX MÉCANICIENS "2 ROUES"



Pour connaître à fond tous les types de cyclos, scooters, motos, les meilleurs procédés d'entretien, de réglage (compétition comprise) de réparation, l'outillage spécial et son emploi, utilisez la Méthode ETN « 2 Roues » très illustrée et détaillée, véritable Manuel Général de Réparations, la plus récente méthode de perfectionnement professionnel chez soi, et mise au point par un professionnel.

En huit mois environ d'une étude attrayante et immédiatement utilisable à l'atelier, sans déranger vos occupations habituelles, pour moins de 1 NF par jour, vous deviendrez UN SPÉCIALISTE HAUTEMENT QUALIFIÉ, bien payé, capable de choisir sa situation. *Essai sans frais d'un mois. Satisfaction finale garantie.* Nombreux avantages pendant et après vos études; prêt de documentations techniques, mise à jour de la Méthode. Certificat de fin d'études. Organisation de placement. Vous qui voulez réussir vite et bien dans un métier où les vrais praticiens sont encore rares, demandez la notice explicative illustrée B 2 (sans frais ni engagement) à l'Ecole des Techniques Nouvelles, 20, rue de l'Espérance, Paris-13^e.

- 1^{er} AVRIL 1959 -
ASSURANCE OBLIGATOIRE
DES VÉHICULES 2 ROUES MOTORISÉS

*
ASSURANCES TEMPORAIRES
6 MOIS - 3 MOIS - 1 MOIS

*
Pour bénéficier des meilleures conditions adhérez à :

L'AMICALE DES DEUX ROUES

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

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

AGENCE OFFICIELLE :

28-30, rue de
Picpus
Tél. NAT 11-75



PARIS
XII^e

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

Moto-Ball

par J. BART

CAMARET : PHARE DU MOTO-BALL FRANÇAIS

Finaliste de la Coupe de France et deuxième au Championnat, Camaret s'est encore une fois vaillamment défendu!

Ce club fut créé en 1946 par un groupe d'amis assidus aux matches qui se jouaient en Vaucluse et qui décidèrent de monter à leur tour une équipe. Bientôt Camaret se classe parmi les meilleurs et remporte le championnat pour la première fois en 1951. Ce n'était qu'un début : en 1952, il remportait la Coupe de France, de même qu'en 1954, puis, l'habitude étant prise,

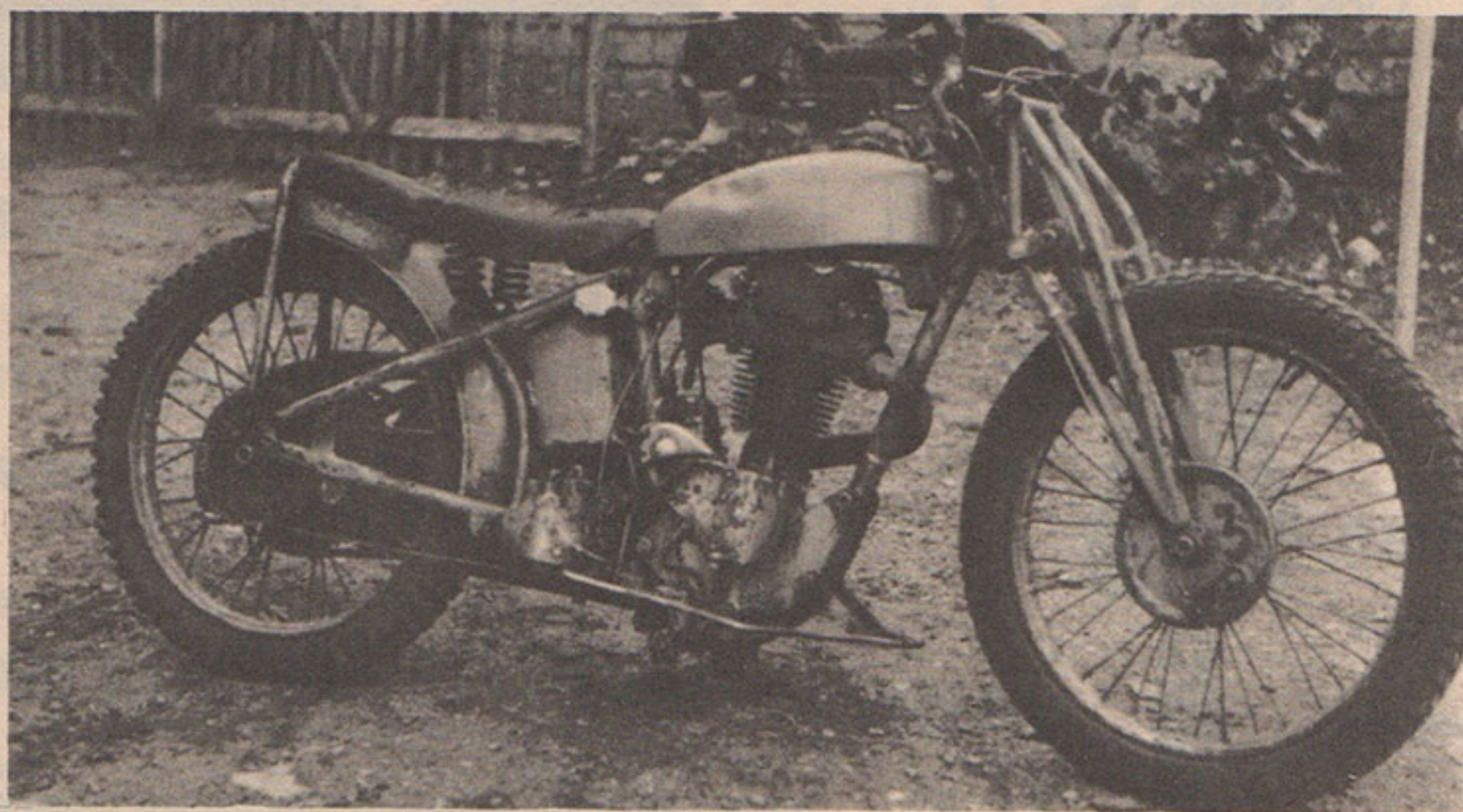
la conserva en 1955 et en 1956 et 1957 y joignit la première place au Championnat.

En 1958 Camaret était à nouveau vainqueur du Championnat; cela commençait à devenir fastidieux. C'est ce que pensa sans doute Valréas cette année en réussissant son doublé. La saison qui commence nous donnera certainement l'occasion d'assister à une belle lutte car les « Rouge et Bleu » sont bien décidés à fournir le maximum pour obtenir de meilleures places que celles, pourtant si enviées, qui furent leur lot en 1959.

Dans le passé Camaret s'est fait une solide renommée, pour le présent il fait toute confiance à la dizaine d'hommes expérimentés qui composent son équipe et à leur huit « Nougier », enfin il prépare l'avenir en formant lui-même ses nouveaux joueurs, à son club, parmi ses « jeunes ».

Voilà une excellente initiative qui mérite d'être citée en exemple car le Moto-Ball a besoin de joueurs convenablement formés et guidés dès le début par les conseils des vétérans.

ASPECT TECHNIQUE DU MOTO-BALL

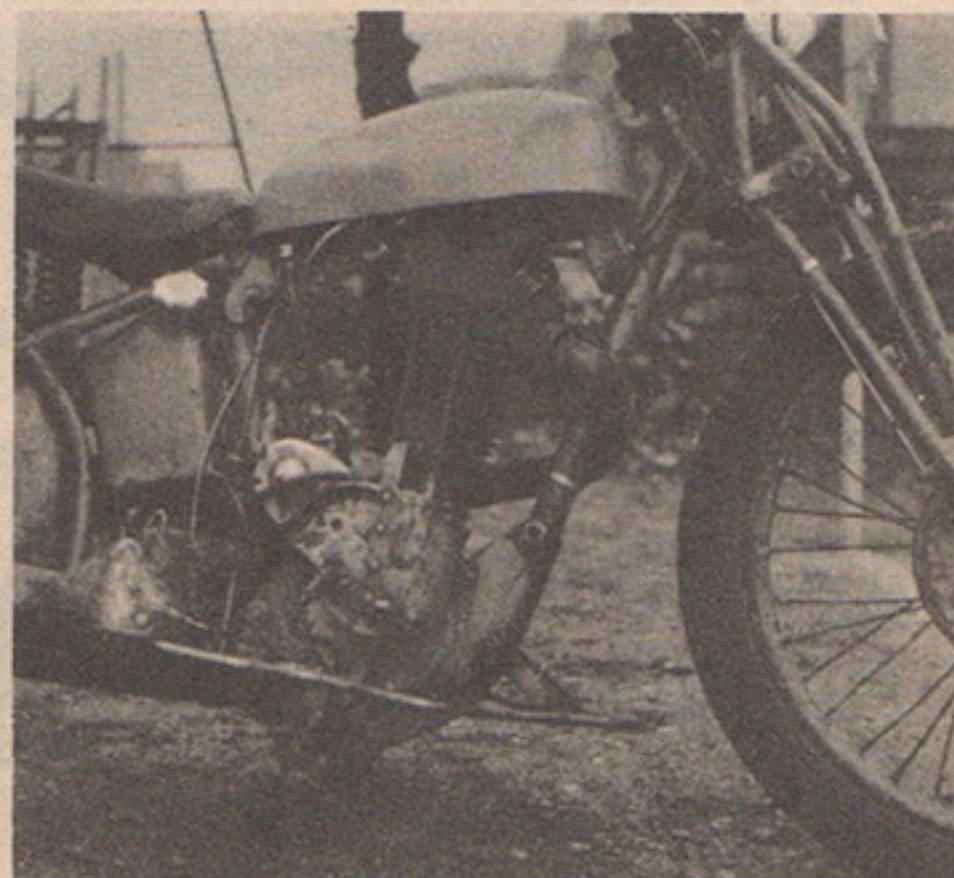
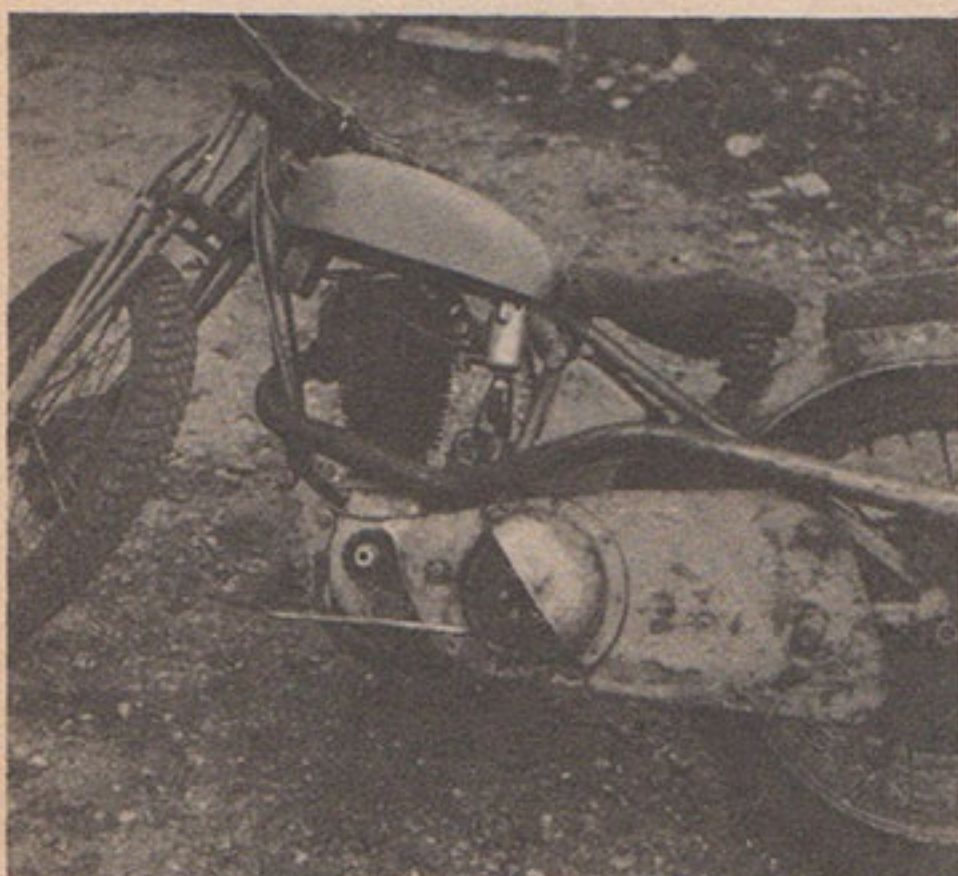


Nous vous présentons ce mois-ci la Monnet-et-Goyon 4 temps. Nous passerons sur les caractéristiques de cette machine qui n'est pratiquement plus utilisée.

Il importait toutefois de la mettre à l'honneur car elle participa pendant une longue période au développement du Moto-Ball, approximativement de 1938 à 1958, et bien que son règne soit terminé certains l'utilisent encore. C'est ainsi que Périgueux, club nouvellement créé, vient d'en acheter quatre à Courbevoie Sport.

Moteur 4 temps, soupapes en tête. A noter les ressorts à Pair, ainsi que tout le mécanisme de culbuterie. Le graissage est assuré par pompe avec réservoir d'huile séparé.

On voit ici le cadre simple berceau, la transmission par chaîne primaire à Pair et l'embrayage également à Pair. La roue avant est équipée d'un pneu Flèche d'or 300 - 19.



Avec ou sans moto ?

Au cours de l'Assemblée Générale de l'U.F.C.M.B. du 25 janvier 1960, le président, M. Violet, fit part de sa décision de s'attaquer de front au problème de la « moto du goal ». Pour cela il fut déterminé qu'à partir de la saison 1961 le gardien de but troquerait son encombrante draissienne contre une véritable machine sur laquelle il pourrait participer à l'action comme n'importe lequel des autres joueurs tout en conservant son droit de se servir de ses mains pour arrêter le ballon tant qu'il serait dans la surface de réparation.

Il est évident qu'un tel changement dans le rôle du gardien de but engendrera des modifications dans la conduite du jeu. L'attaquant pourra posséder un homme de plus qu'à l'heure actuelle si le goal, dans un raid audacieux, se joint à ses avants. Il reste un an pour mûrir cette idée et trouver une solution aux différents problèmes qu'elle pose. Pour donner un exemple de ceux-ci disons qu'il a été envisagé de nantir la moto du goal d'un dispositif tel qu'elle soit automatiquement « débrayée » lorsque son cavalier l'abandonne. Ce dispositif, d'ailleurs relativement simple, devra pouvoir s'adapter très rapidement à la machine de secours lorsque celle en service tombera en panne.

Mais nous n'en sommes pas encore là et rien ne sera changé cette saison : nous continuerons à voir ces sortes d'animaux bizarrement caparaçonnés auxquels nos équipes confient la garde de leur but.

MOTO-BALL 1960**Calendrier 1960.**

Jusqu'à présent le calendrier se révélait à peu près inutile tellement il était fantaisiste.

Nous n'ignorons pas que cet état de choses était principalement dû à la difficulté de se procurer un terrain à la fois convenable pour les joueurs et pour les spectateurs. Or, l'U.F.C.M.B. a décidé que cette année les dates seraient toutes respectées. Pour cela il est prévu que dans le cas où le club chargé de l'organisation du match n'aurait pas son terrain habituel, le club visiteur sera dans l'obligation d'aller jouer sur le terrain permettant le déroulement du match à condition qu'il soit à moins de 100 km du lieu habituel.

Nous ne sommes pas tellement sûrs que cela suffise à résoudre tous les problèmes mais l'expérience nous montrera si dans ce cas « nécessité fait loi ».

Quoi qu'il en soit nous en serions très contents car jusqu'alors il était impossible de présenter le calendrier aux lecteurs sous peine de se rendre ridicule ou de passer pour un plaisantin. Nous attendrons donc encore un peu pour voir comment se dérouleront les premières rencontres avant d'avancer des dates.

Forfaits.

M. Rion, lors de l'A.G. de l'U.F.C.M.B. a déclaré que l'étude qu'il a faite de la baisse des recettes prouve que celle-ci est due en grande partie aux regrettables forfaits de la saison 1959. Pour tâcher de remédier à ce mal, il est décidé que « tout club prenant part au Championnat de France première division s'engage à disputer les épreuves de ce Championnat sans aucune possibilité de se déclarer forfait, faute de quoi il sera exclu de toutes compétitions officielles et amicales. »

Saison 1960.

Championnat de France : rien de changé si ce n'est la possibilité d'avoir, deux remplaçants en cas d'accord écrit entre les Clubs.

Coupe de France : M. Rion, président de l'U.F.C.M.B., est nommé directeur de la Coupe de France; M. Cuvillier, président de la Ligue Nord et M. Livache, président de la Ligue Sud sont nommés respectivement directeurs-adjoints pour le Nord et pour le Sud.

Challenge Georges Landais : il sera, cette année encore, disputé entre les clubs du Nord de deuxième division.

Nouveau Trophée : une coupe sera attribuée en 1960 au club dont la saison aura été brillante sur le plan sport, sans accrochages administratifs de toutes sortes!

Jacques BART.

ÉCHOS

Sans doute pour tenter de pallier la défection forcée de certains de ses joueurs, Courbevoie vient d'équiper six motos spéciales Gnome-Rhône 200 cm³.

**

Cette année, Troyes engage deux équipes en Championnat : 1^{re} et 2^e division.

Le joueur Pugno quitte Courbevoie et vient à Saint-Denis où il s'occupera de l'entretien des motos. Souhaitons qu'il ne se consacre pas uniquement à ce rôle mais revienne au ballon car le Moto-Ball a besoin de joueurs.

**

Courbevoie Sports se rendrait en Angleterre pour rencontrer le Border Motor Club et le Worcester A.C. les 21 et 22 mai 1960.

**

Ferrand, le capitaine de Courbevoie, est obligé de retourner à Lyon pour ses affaires et jouera au Moto Club de Villefranche-sur-Saône.

Saint-Denis vient d'acheter en Belgique deux machines « Salira », moteur Villiers.

**

Un nouveau club s'est créé dans le Sud-Ouest; il s'agit de celui de Périgueux; un autre, celui de Saint-Cénon, est en formation, ce qui portera à six le nombre des clubs dans cette région.

**

M. Cuvillier a été nommé président de la Ligue régionale Nord de Moto-Ball. Souhaitons qu'il sache faire preuve de toute l'activité nécessaire à cette fonction.



**AGENCE
OFFICIELLE**

Jean MURIT

4 FOIS CHAMPION DE FRANCE
10 FOIS RECORDMAN DU MONDE

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



DYNAMIC-SPORT

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

Concessionnaire des marques :

JAWA, BSA, NSU, TERROT, PUCH,
HOREX, LAMBRETTA, BMW,
MANURHIN, RUMI, VESPA,
VELOSOLEX, 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 motos et scooters
Liste occasions contre 3 timbres

INFORMATIONS

SALON INTERNATIONAL DES PLASTIQUES

L'industrie des plastiques a pris en quelques années une extension formidable; il est peu de domaines qu'elle n'atteigne pas avec l'un des multiples articles qu'elle fabrique; sur vos motos de nombreux organes et équipements sont désormais réalisés dans l'une ou l'autre des mille compositions chimiques englobées sous le terme générique de plastique: nos vêtements de protection, une bonne part du matériel de camping, se sont améliorés et allégés grâce à ces produits; c'est pourquoi le Septième Salon International des Plastiques mérite notre attention.

Il se déroulera comme les années précédentes, mais dans des locaux considérablement agrandis, à Oyonnax, patrie en quelque sorte de cette industrie du 15 au 20 juin prochain.

LE VERRONS-NOUS ENCORE EN COURSE?

Le sympathique Agache qui, plusieurs années durant a animé avec son Ydral de multiples épreuves (dont plusieurs Bol d'or) en 175 cm³ et qui s'était rapidement imposé, semble avoir renoncé à la moto, tout au moins comme mécanicien, et se consacre actuellement au moteur Diesel dans un grand centre du Nord.

Renoncera-t-il pour autant à la compétition motocycliste? Si nous le revoyons en piste, il y figurera en tout cas comme dilettante.

MOTO-CLUB D'AVIGNON ET DU VAUCLUSE

Le MC Avignon nous communique les catégories retenues pour le circuit National du 18 septembre 1960.

Catégorie Course. — 50 cm³, 125 cm³, 175 cm³; side-cars 500 cm³.

Catégorie Sport : 500 cm³.

NOS DEUILS

Nous avons appris le décès, le 11 février de M. Constant Bianco, à l'âge de soixante-treize ans. M. Bianco a été un actif agent motociste, bien connu, même au-delà d'Issy-les-Moulineaux où il exerçait depuis longtemps son activité. Agent des grandes marques il fut durant les heures sombres de l'occupation un remarquable « dépanneur »; il était assez rare qu'il ne puisse procurer aux motocyclistes en difficulté la pièce ou l'accessoire indispensable. Tous ceux à qui il a rendu service seront, avec nous, tristement surpris de sa disparition.

LA PRODUCTION DE JANVIER

Les constructeurs ont entamé l'année 1960 en produisant en janvier 77.273 motocycles soit : 72 467 cyclomoteurs, 696 vélomoteurs, 3 927 scooters (dont 1 262 de plus de 125 cm³), et 183 motos (178 en 175 et 5 en 350 cm³).

On doit remarquer la nette prédominance des scooters de plus de 125 cm³ sur les motos de toutes catégories, presque le double. Les statistiques précédentes accusaient déjà cette prépondérance; ce n'est donc pas un fait exceptionnel, mais une confirmation certaine qu'au scooter 150 cm³ correspond une clientèle constante. Les marques citées dans cette catégorie sont, dans l'ordre d'importance du chiffre : Vespa, Lambretta, Motobécane et Peugeot.

BREF MAIS ELOQUENT...

Voici le communiqué que nous venons de recevoir du Moto Scooter Club Nice-Côte-d'Azur et qui semble prometteur :

Motocyclistes... Scootéristes... Cyclomotéristes... **18 et 19 juin 1960 :**

NICE

Centenaire du Rattachement 1860-1960.
7^e Grande concentration internationale scootériste et motocycliste.

UN PROGRAMME SENSATIONNEL

PAQUES A ALBI

(le 17 avril).

Sur le nouveau terrain permanent d'Albi — Le Séquestre — aura lieu le jour de Pâques, le VIII^e Moto-Cross International (Grand Prix de la Ville d'Albi) avec la participation des sélectionnés, Anglais, Suédois, Finlandais, Belges, toutes les écuries officielles. Catégorie 500 cm³ nationaux et internationaux, sur un circuit rapide à visibilité totale, aux portes d'Albi. Six courses avec deux manches et une finale par catégorie.

MOTOCYCLE CLUB DE FRANCE

Le doyen de nos Clubs Motocyclistes « le Motocycle Club de France » a tenu son assemblée générale, le 14 février.

Après exposé et approbation du compte rendu moral et financier, il a été procédé à l'élection des membres du Comité, limité à quinze, dont ci-après la composition :

Président : Renault, René.

Vice-présidents : Dhôme Marcel, Jean Goupy et Gaston Heuland.

Secrétaire général : Collin, Jean.

Trésorier : Thibault, Robert.

Trésorier adjoint : Bramari, René.

Secrétaire adjoint : Dury, Jacques.

Administrateurs : Charroy, Roger; Hais, Claude; Hais, Jean-Henri; Herranz, Marcellin; Perrot, Jean; Schmit, Michel; Veniel, Victor.

Le calendrier sportif 1960 est prévu comme suit :
8 mai. — Premier Pas Motocycliste et Trophées BP-Dunlop.

11 septembre. — Criterium de vitesse sur l'autodrome.

25 septembre. — Coupes de Paris motocyclistes à l'Autodrome.

20 novembre. — XXVI^e coupe de l'Armistice. Réunions amicales et sportives les 3^e jeudi du mois à 21 h au siège du Club : 73, boulevard Péreire, Paris (17^e).

Adhésions à la « Mutuelle du Front des Deux Roues », tous les jours à la permanence au siège du Club.



AGENCE
OFFICIELLE :



- **BSA** - **TERROT**

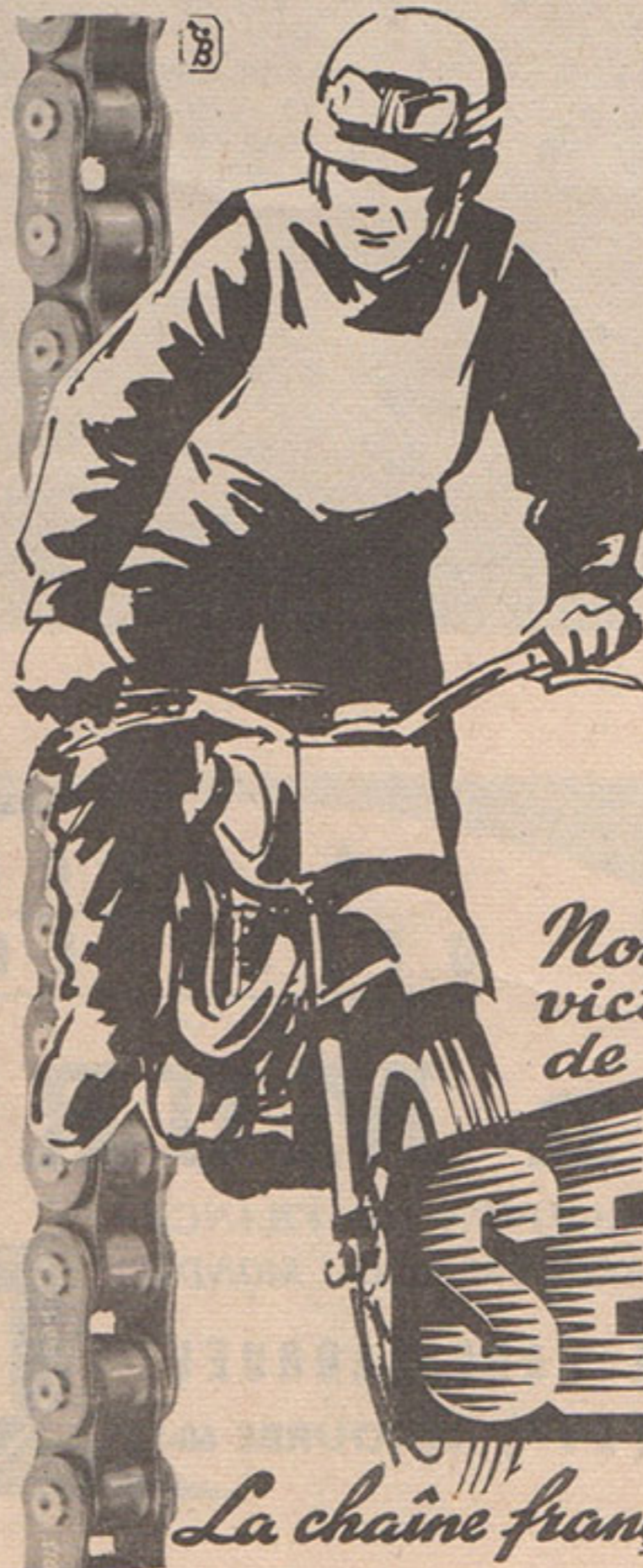
GRANDS CHOIX DE MOTOS NEUVES ET D'OCCASION
RÉPARATIONS ET MISE AU POINT DE TOUTES MOTOS

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



TRIAL de SUCY

1^{er} Claude PEUGEOT
sur 175 cc Peugeot

TRIAL de CLAMART

1^{er} Claude DELAUNE
sur 200 cc
Motobécane

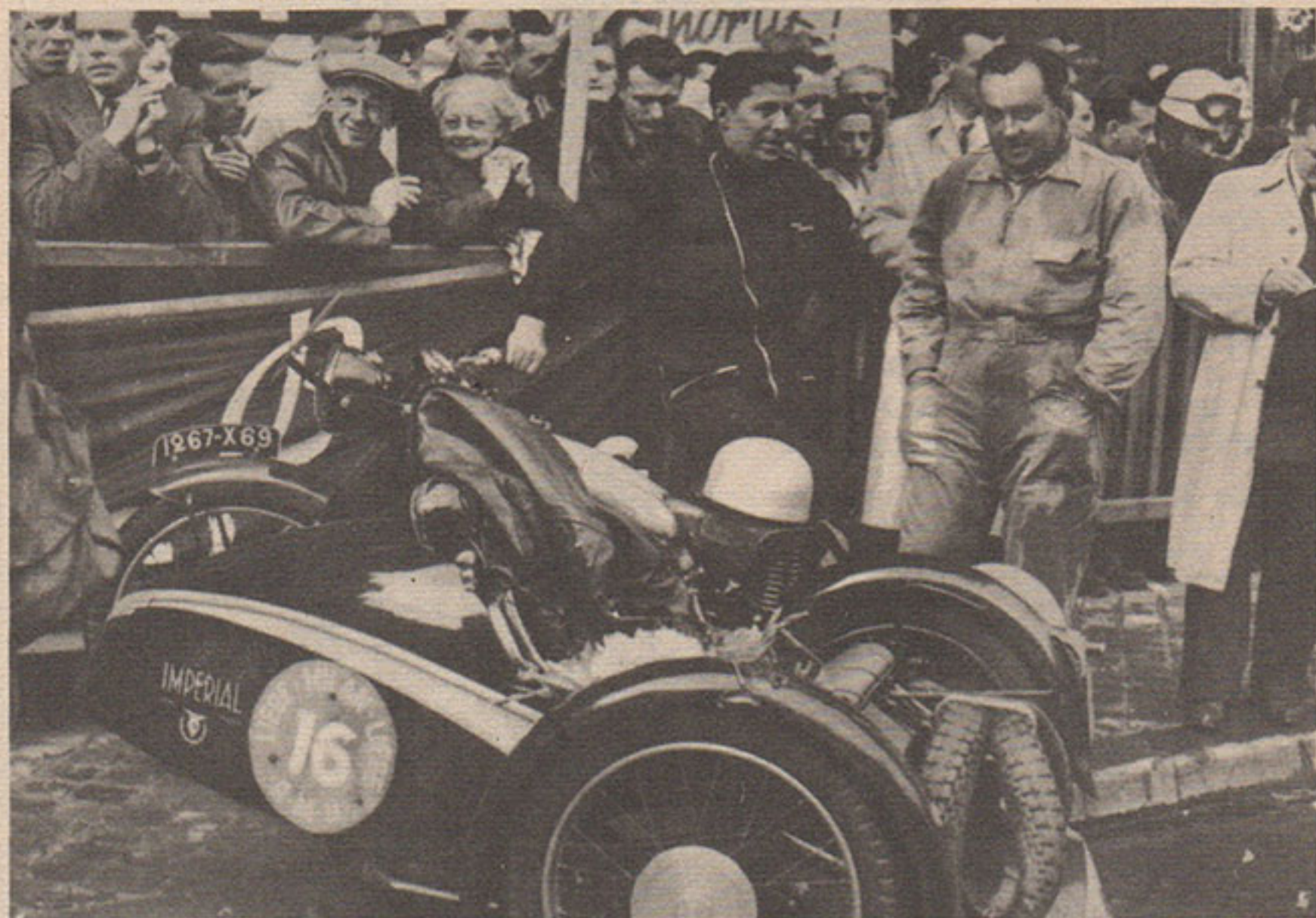
Nouvelle
victoire
de

SEBS

La chaîne française de Qualité

Connaissez-vous

Rogliardo ?



Liège-Milan-Liège 1952!



En 1952, Rogliardo remporta Liège-Milan-Liège avec une Norton Dominator 7 attelée à un sidecar Impérial. Qui s'en souvient ? Mais Rogliardo excelle également pour tout ce qui touche à l'art culinaire. Ses nombreux diplômes et une halte avenue Félix-Faure permettent de s'en rendre compte. Ci-dessous Rogliardo au guidon de la Terrot d'usine durant le Trophée International 1953.

S'il nous était donné de voter pour l'élection du meilleur sportif motocycliste de l'année 1959, comme cela se fait dans d'autres pays, nous donnerions notre voix à Jo Rogliardo.

Ce n'est pas tant pour le titre de Champion de France international qu'il a remporté sans contestation possible mais plus pour l'ensemble des résultats obtenus tout au long de la saison, pour sa volonté, son mordant, son soin à préparer sa machine donnant là, sans s'en rendre compte, avec ses quarante-cinq ans une belle leçon à bien d'autres concurrents, ses cadets.

Nous les entendons ses cadets : il a la machine et du temps. Du temps ? Bien moins que beaucoup d'autres car si Rogliardo a quelques diplômes motocyclistes, des parchemins ayant trait à l'art culinaire lui valent une réputation certaine auprès d'une clientèle de fins gourmets qui connaît bien le restaurant du 48 de l'avenue Félix-Faure à Lyon qui absorbe beaucoup notre champion sidecariste.

Quant à la machine, pas davantage que les succès, elle n'est tombée du ciel.

Il n'existe pas d'hommes nés champions, et si parfois il arrive de croire que des coureurs possèdent subitement la science infuse du pilotage, une porte entrouverte sur leur passé nous ramène à la réalité. La vérité est plus terre à terre, tant qu'un homme ne s'est pas distingué il demeure dans l'oubli, mais au premier succès chacun se plait à le faire subitement émerger de la masse.

Ainsi Jo fit ses débuts de touriste sur une 175 cm³ Terrot en 1931. En 1950, il s'essaye dans les rallyes avec une 600 cm³ Saroléa. Il persiste et en 1952 il est vainqueur absolu, catégorie sidecar, sur une Norton Dominator de Liège-Milan-Liège. Vous vous en souvenez ? Nous pas, pourtant Milan-Liège n'est pas facile mais tout le monde a les yeux tournés vers la vitesse et le Championnat du Monde. L'année suivante c'est le Trophée international de Monaco avec une Terrot prêtée par l'usine. Rogliardo, pilote d'usine, vous ne vous en souveniez pas non plus ! Puis ce sont les victoires dans le Paris-Nice, dans le Paris-Saint-Etienne.



Trophée International de Monaco 1953!

Et là, en 1955, Rogliardo tourne une page. Avec une Manx, il débute en course. Ce n'est plus la même chose, les places sont moyennes. Après ces premières classes préparatoires la Norton est dotée de petites roues et allant toujours de l'avant Rogliardo prend la route de Saint-Wendel; il en revint avec une place de septième. 1957 : c'est l'année noire, la passe à vide, les ennuis mécaniques.

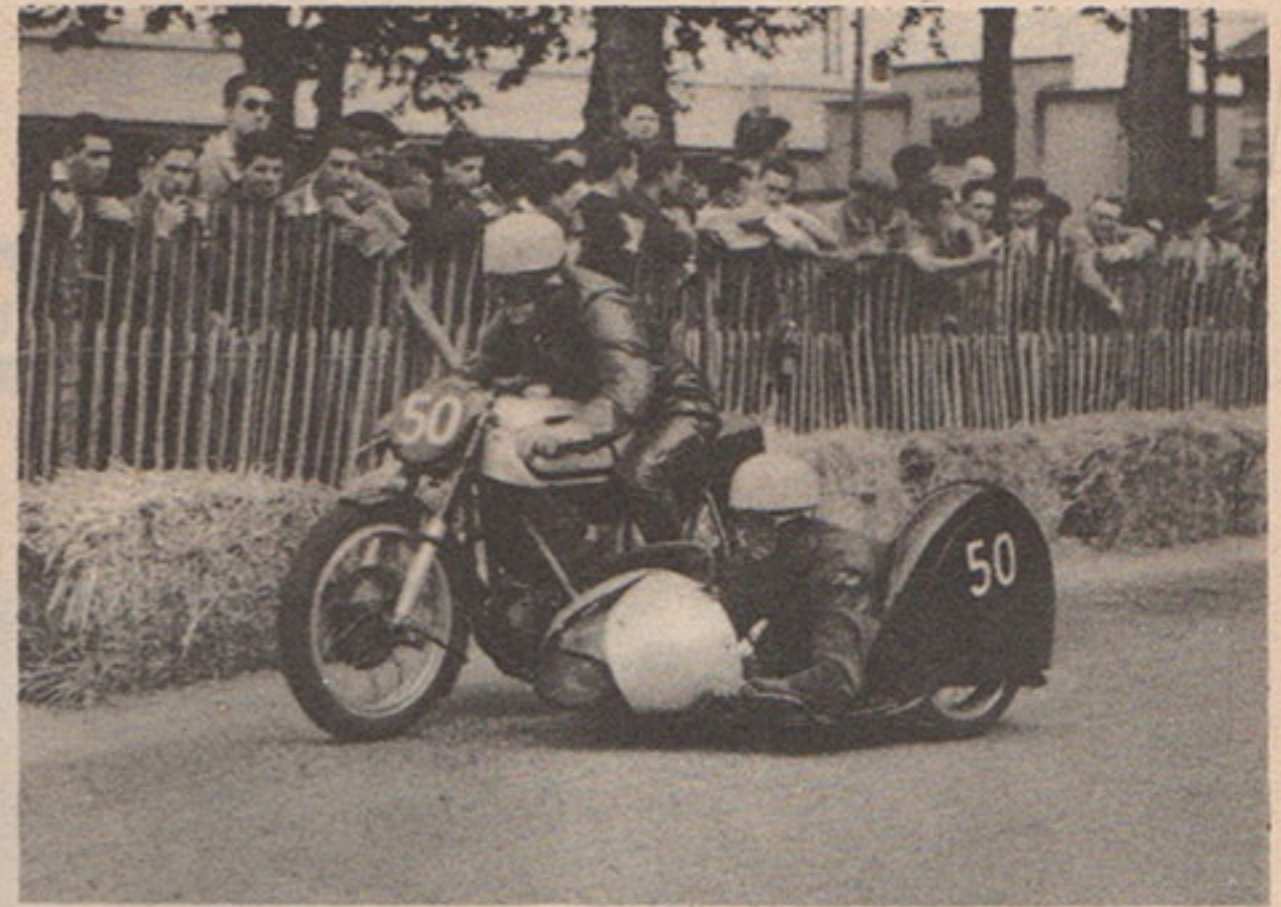
En 1958, il acquiert une BMW RS, mais il faut s'y adapter d'autant plus que la machine ne l'est guère aux exigences du sidecarisme et pour la saison qui suit, Rogliardo a fait le nécessaire (chasse, roues, carénage) pour être dans le coup. Sur le plan français, la course est ouverte entre Beauvais, Duhem et lui. Dès l'ouverture à Bourg, il s'affirme le meilleur. Au G.P. de France il est notre meilleur représentant. Les circuits étrangers, les G.P. où les concurrents les plus sévères sont au départ ne le rebutent pas. De Barcelone, il saute à Saint-Wendel; on le retrouve au G.P. de l'Adriatique. Tout comme à celui d'Allemagne, à Mettet comme à Pernes, à Obernai comme à Brno et pourtant devant lui sur la grille du start se rangent les Camathias, les Schneider, Scheiddeger; il ne se décourage pas, prépare minutieusement son matériel et s'accroche.

Telle est l'ascension de celui qui a succédé aux Betemp, Drion, Murit avant de devenir Champion de France.

Plus que le championnat le palmarès international est à nos yeux bien plus élogieux pour être et de loin le meilleur de tous ceux de l'année des pilotes français, aussi lorsqu'à Rogliardo nous avons posé la rituelle question : Quelle est la meilleure satisfaction de votre vie sportive ? Nous nous attendions à : Le championnat ou bien ma deuxième place au G.P. de Belgique. Et non, en fait, nous fîmes répéter : ma première victoire en rallye; et alors Jo nous précisa : vous savez la compétition, je pratique cela pour le sport.

Henri BIEL.

En 1955, Rogliardo passe aux choses sérieuses et à la Norton modèle 7 succède une Norton Manx; avec cet attelage Rogliardo se classe 7^e à Saint-Wendel au G.P. de la Sarre 1957.



ÉCHOS

GRANDE-ARMÉE MOTOS FÊTE SON SOIXANTENAIRE

Fondée en mars 1900 par M. Prévost cette agence est sans doute parmi les plus anciennes non seulement de l'avenue de la Grande-Armée, mais de toute la région parisienne.

A ses débuts, c'était un magasin de vélos, de la marque Clément, puis dès 1911 les premières motos y apparurent; c'étaient également des Clément équipées du moteur Mag d'origine suisse et qui en bicylindre s'illustra dans de nombreuses courses.

M. Jacques Prévost, d'abord collaborateur de son père, puis directeur de l'affaire exerce lui-même depuis quarante ans. Successivement D.F.R., puis de Rovin et quelques marques anglaises se succédèrent dans ce magasin, puis dès 1923 date de l'apparition de Motobécane, MM. Prévost se consacrèrent, on peut dire, exclusivement à cette marque à laquelle M. Jacques Prévost est demeuré fidèle. Autre activité de la maison, la représentation du pneu allemand Continental de réputation bien établie.

Souhaitons à l'occasion de cet anniversaire, longue vie et prospérité à la Grande-Armée Motos.

NOS DEUILS

LE COUREUR LUXEMBOURGEOIS ANDRÉ NENNIG N'EST PLUS

André Nennig, le meilleur coureur luxembourgeois est mort à quarante-neuf ans dans une clinique de Strasbourg. On attribue son décès aux suites d'une chute au cours du dernier Bol d'Or, chute qui à première vue, semblait sans conséquences graves.

Nennig était un coureur de classe internationale. Son palmarès s'orne de nombreuses victoires dans les compétitions les plus diverses : circuits, kilomètres lancés, courses de côte, moto-cross, etc.; rallies tels que Liège, Milan-Liège, Liège-Monaco-Liège, Bruxelles-Prague-Bruxelles.

En 1957 sur B.M.W., il obtenait à Monthéry lors du Bol d'Or la Coupe du ministre français des Sports.

Une de ses plus remarquables performances sur route fut un Luxembourg-Paris, Luxembourg, 700 km en 7 h 30, battant sur le même trajet le train express de 2 h 30 dans chaque direction.

Sa disparition prématurée est déplorée de tous les sportifs français et étrangers.

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.)

ACTIVITÉS

Lors d'une réunion qui se tint à Lyon chez Rogliardo en février, il fut décidé que MM. Dupuy, Monaco, Combres et Barlet s'attacheront dorénavant à donner un nouvel essor à la section de la région lyonnaise. Les B.M.Wistes des départements du Rhône, de l'Ain et de l'Isère trouveront toutes indications utiles auprès de M. Monaco, téléphone 72-41-40, à Lyon, ou par courrier auprès de M. Dupuy.

Vous regretterez certainement de n'avoir pu participer à la sortie d'Obernai. Décidez-vous, il est peut-être encore temps, mais n'oubliez pas d'en informer le siège social le plus rapidement possible pour les réservations de chambres.

Si vous faites de la photo en couleurs, triezy, classez vos clichés, ils seront certainement très appréciés lors d'une future réunion qui sera consacrée à la projection.



Sous cet emblème se sont rapprochés depuis un an, des B.M.Wistes 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.

HISTOIRES DE CLÉS

Une sage précaution consiste à noter le numéro de votre clé Neiman d'antivol, vous pourrez ainsi vous en procurer facilement une autre en cas de perte.

Une fois cette clé engagée dans le canon de l'antivol, ne vous avisez pas de braquer complètement à gauche votre direction; votre clé en souffrirait et vous courez alors le risque de la casser.

Ayez toujours sur vous la clé de contact de secours. Très plate et légère, elle n'augmentera guère le poids de votre trousseau et peut vous être un jour fort utile.

Le coffre à outils contient tout juste la trousse et ne permet guère de loger d'autres menus objets. Laissez à la maison la grande clé plate de 36/41 destinée à desserrer la direction et les caches de pivot de suspension AR, elle risque fort peu de vous servir en cours de route; vous gagnerez ainsi une place appréciable qui vous permettra de loger une bougie, des ampoules ou tout autre objet souvent plus nécessaire.



Au cours de la réunion de Lyon, M. Dupuy (à l'extrême-gauche) et M. Monaco (à l'extrême-droite) s'entretiennent avec le Président.

M. Dumas de Vaulx, (debout) B.M.Wiste venu de Roanne parle de mécanique avec M. Valentin, tandis que les représentants de la section lyonnaise élaborent des projets.



Ce carénage de fabrication britannique est signé Avon. Il est ici simplement posé sur une B.M.W. et non monté.

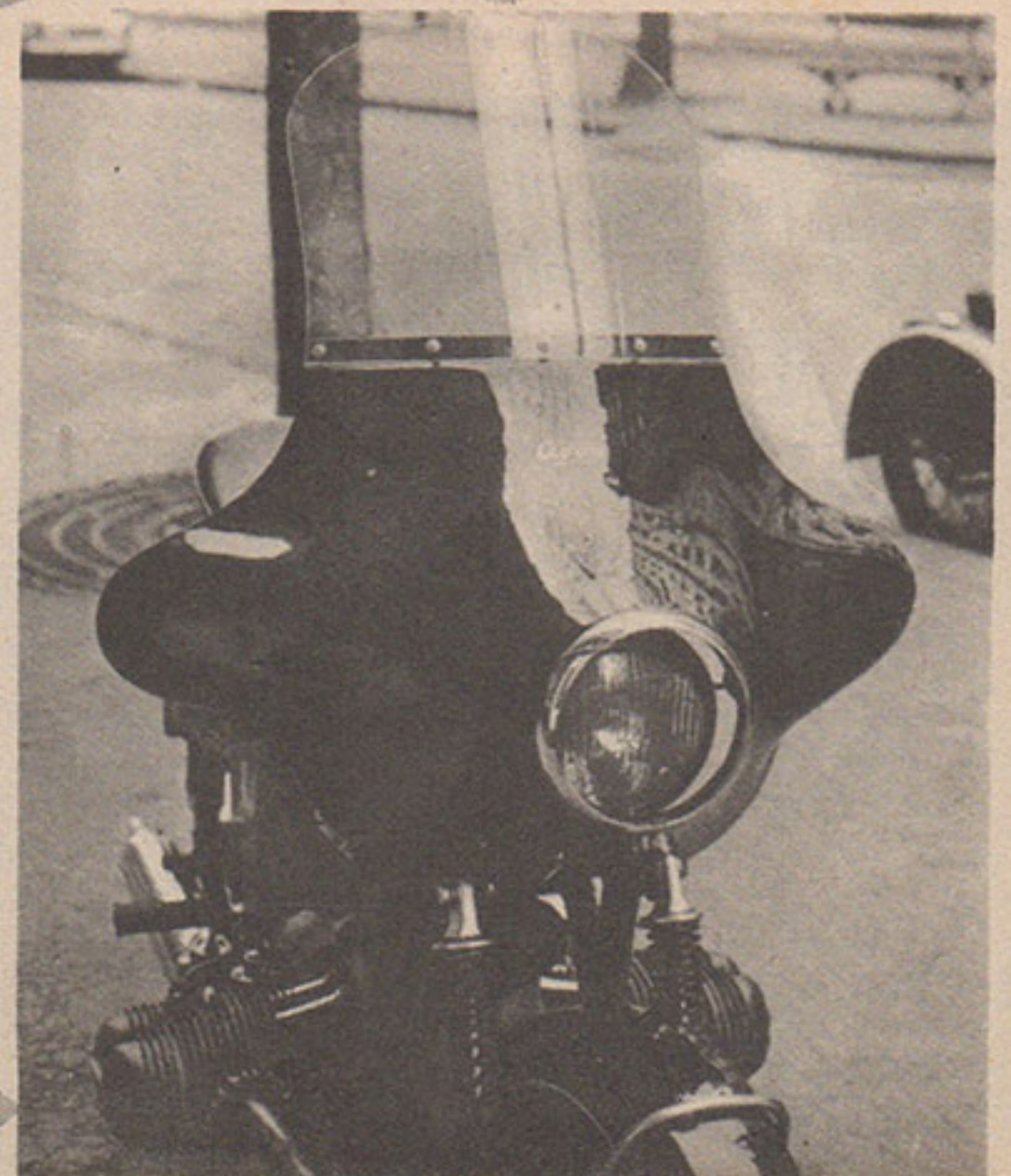
AUTOUR DE MA B.M.W.

Votre machine vous a été livrée avec des valves de chambre à air munies de bouchons faisant office de clé de valve. Lors d'un arrêt à une station service, le pompiste complaisant vous a fait remarquer: méfiez-vous ces bouchons sont très recherchés. Un B.M.Wiste averti en vaut deux!

Aucun graisseur n'apparaît sur votre monture; avez-vous profité de l'inactivité hivernale pour graisser vos roulements de roues et d'axes de suspensions?

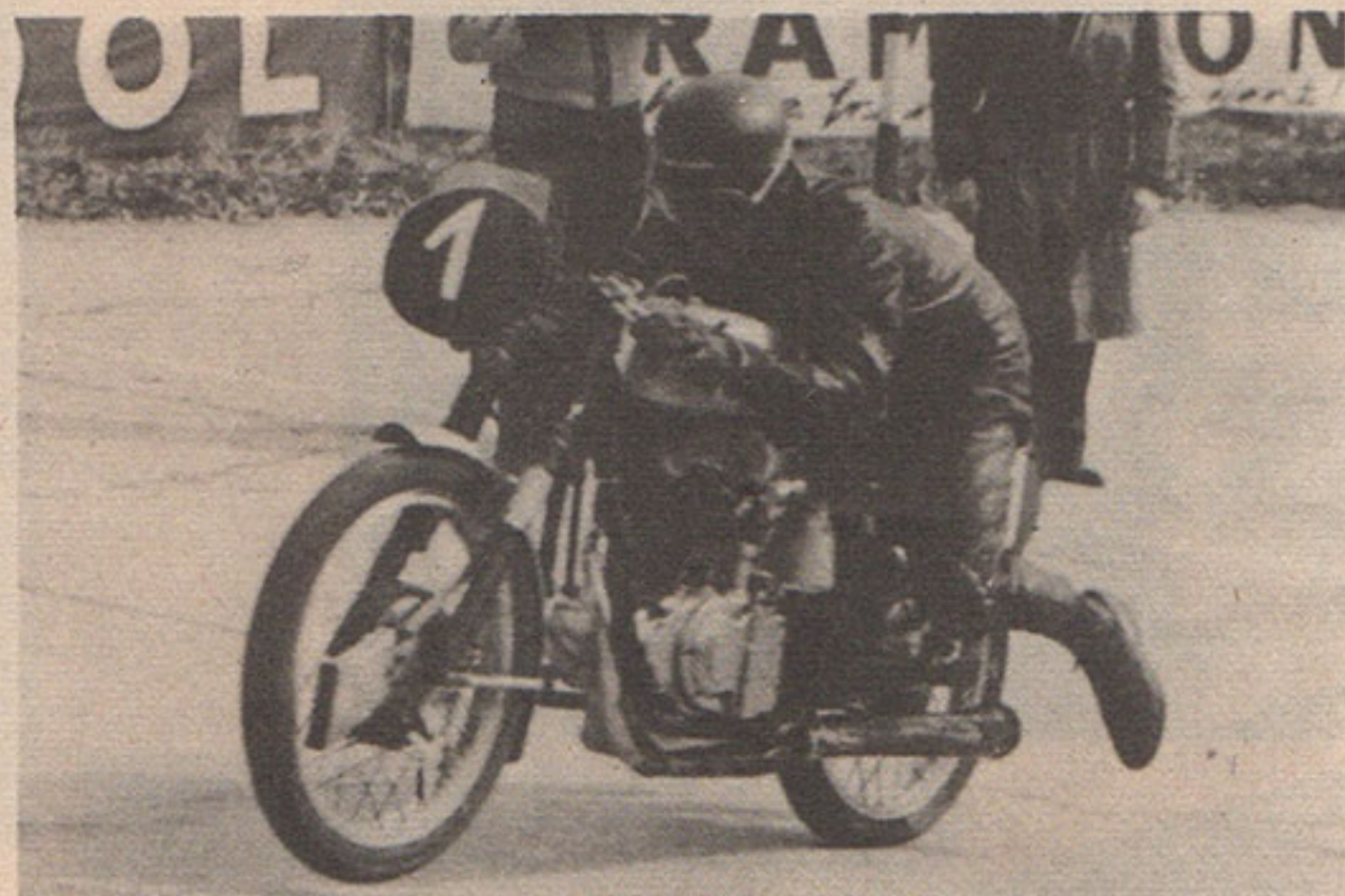
Les câbles d'embrayage et de frein pas plus que la pompe ne vous reprocheront jamais les quelques gouttes d'huile que vous voudrez bien leur accorder.

Nous avons remarqué pour vous ce carénage partiel (photo n° 6). Réalisé en polyester teinté, le pare-brise est d'épaisseur respectable; son inclinaison est réglable. Il reçoit la portière et l'ensemble optique du phare. Cet habillage de fabrication britannique est signé Avon et est importé en France.

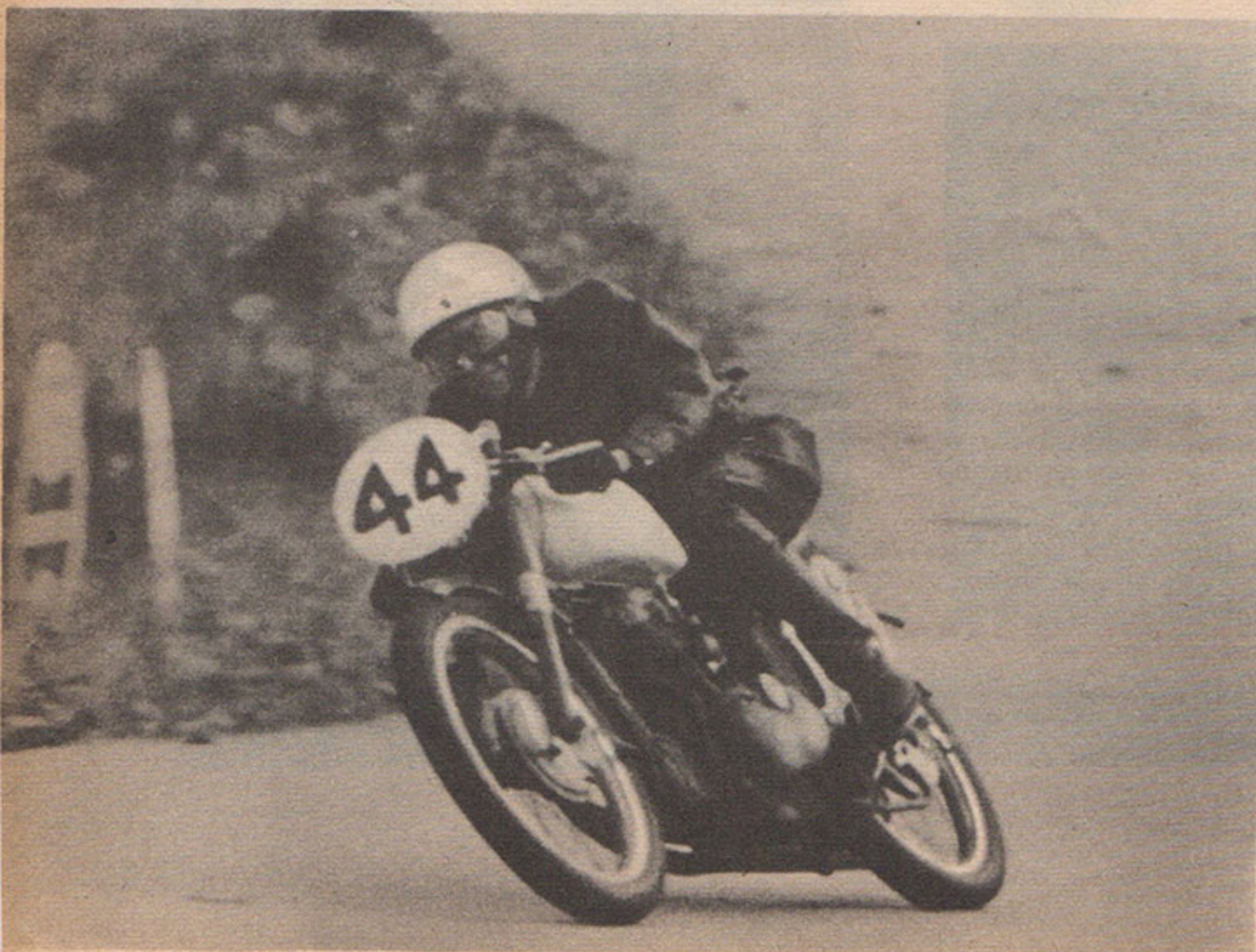




Rogliardo qui s'adjuge trois records dans les classes 500, 750 et 1200 cm³ course. Voilà un début de saison prometteur ! Ci-contre, Savoye qui a racheté la 125 cm³ Mondial de Jacquier Bret bat le record de la catégorie avec une montée en 33" 8/10.



La grosse surprise en petite cylindrée fut le temps réalisé par Serre qui établit le nouveau record pour la catégorie 175 Sport avec 30" 6/10. Un Settebello bien au point, une bonne ligne et surtout beaucoup de risques ont permis un tel résultat.



La Côte Lapize

Temps frais mais magnifique pour cette avant-première de la saison 1960. Un public de connaisseurs pour la plupart, nombreux engagés, chronométrage électrique et sonorisation assurée par J.-M. Landureau ont contribué au succès de cette journée.

RÉSULTATS

125 cm³ course : 1. Savoye (Mondial), 33" 8; 2. Rittaud (Puch), 37" 6; 3. Ottobriani, 41" 9.

125 cm³ sport : 1. Landureau (Jonghi), 38" 7; 2. Offenstadt (Rumi), 39" 3; 3. Baptiste (Gnome-Rhône), 41" 9.

175 cm³ course : 1. Couturier (Morini), 30" 2; 2. Barone (Ducati), 32" 6; 3. Descoureaux (Gnome-Rhône), 35" 2.

175 cm³ sport : 1. Serre (Morini), 30" 6; 2. Herranz (Morini), 31" 4; 3. Couturier (Morini), 31" 6.

250 cm³ course : 1. Savoye (Mondial), 31" 7; 2. Roca (Puch), 35" 2; 3. Bastogne (Puch), 35" 9.

250 cm³ sport : 1. Bargetzi (Royal Enfield), 33" 2; 2. Sorbier (Royal Enfield), 34" 3; 3. François (Zundapp), 35" 8.

350 cm³ course : 1. Jacques Insermini (Norton), 29" 3; 2. Bouillard (Norton), 31" 2; 3. Montagne (Norton), 32" 2.

350 cm³ sport : 1. Leteure (B.S.A.), 33" 3; 2. Michaut (Peugeot), 35" 8; 3. Valdevit (Jawa), 36" 4.

500 cm³ course : 1. Insermini (Norton), 27" 1; 2. Bernagozzi (Norton), 28" 3; 3. Montagne (Norton), 28" 8.

500 cm³ sport : 1. Manteau (B.M.W.), 30" 3; 2. Broquet (Triumph), 30" 4; 3. Vasseur (B.M.W.), 30" 6.

750 cm³ sport : 1. Maucherat (B.M.W.), 30" 8; 2. Florence (B.S.A.), 31" 1; 3. Defaix (B.M.W.), 31" 8.

1.000 cm³ course : 1. Souvrain (Vincent), 34" 4.

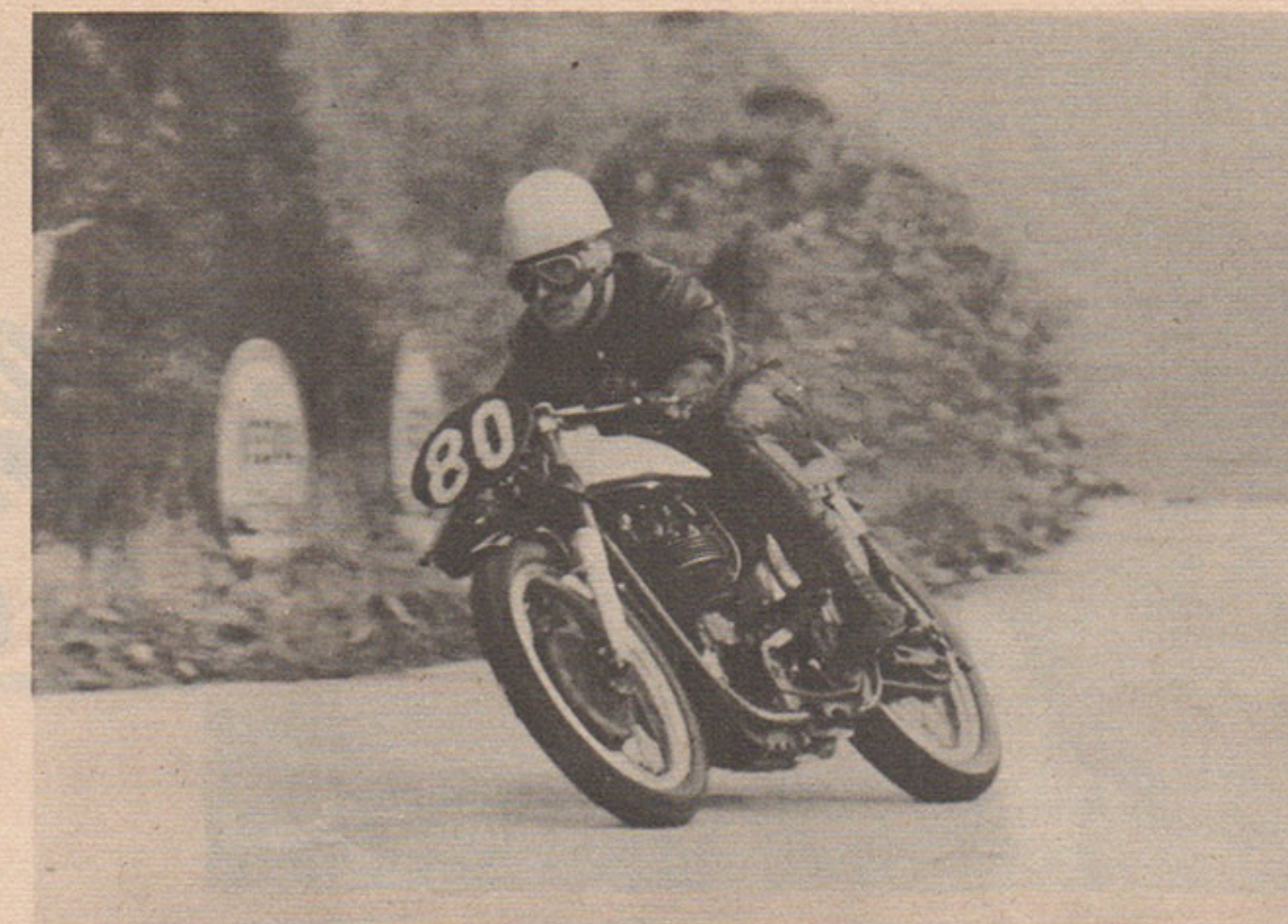
CATÉGORIE SIDECAR

500 cm³ course : 1. Rogliardo (B.M.W.), 30" 1.

750 cm³ course : 1. Rogliardo (B.M.W.), 29" 5; 2. Adnet (S.N.), 38" 3.

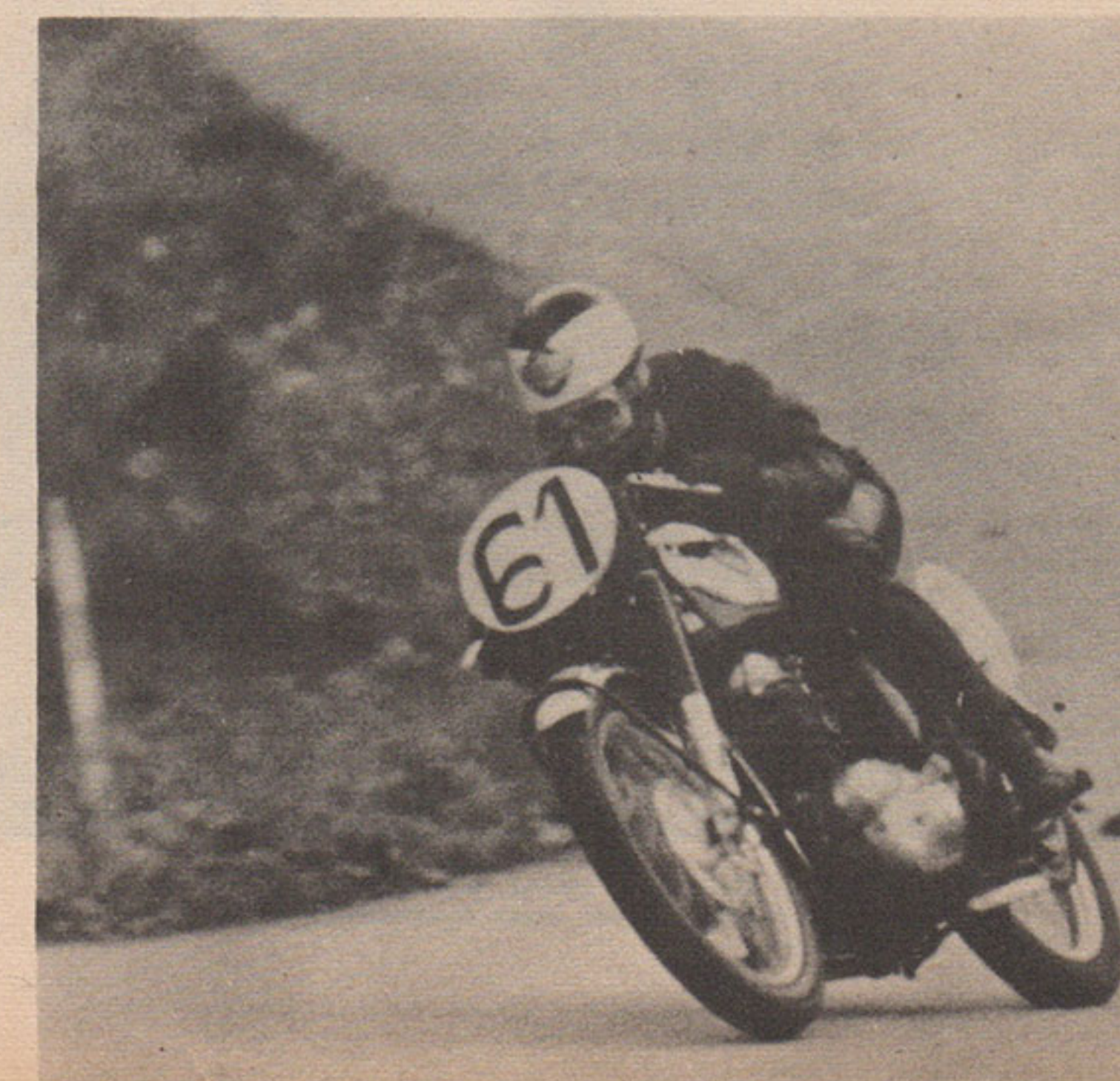
750 cm³ sport : 1. Lenormand (B.S.A.), 35" 3; 2. Barthélémy (B.S.A.), 36" 7.

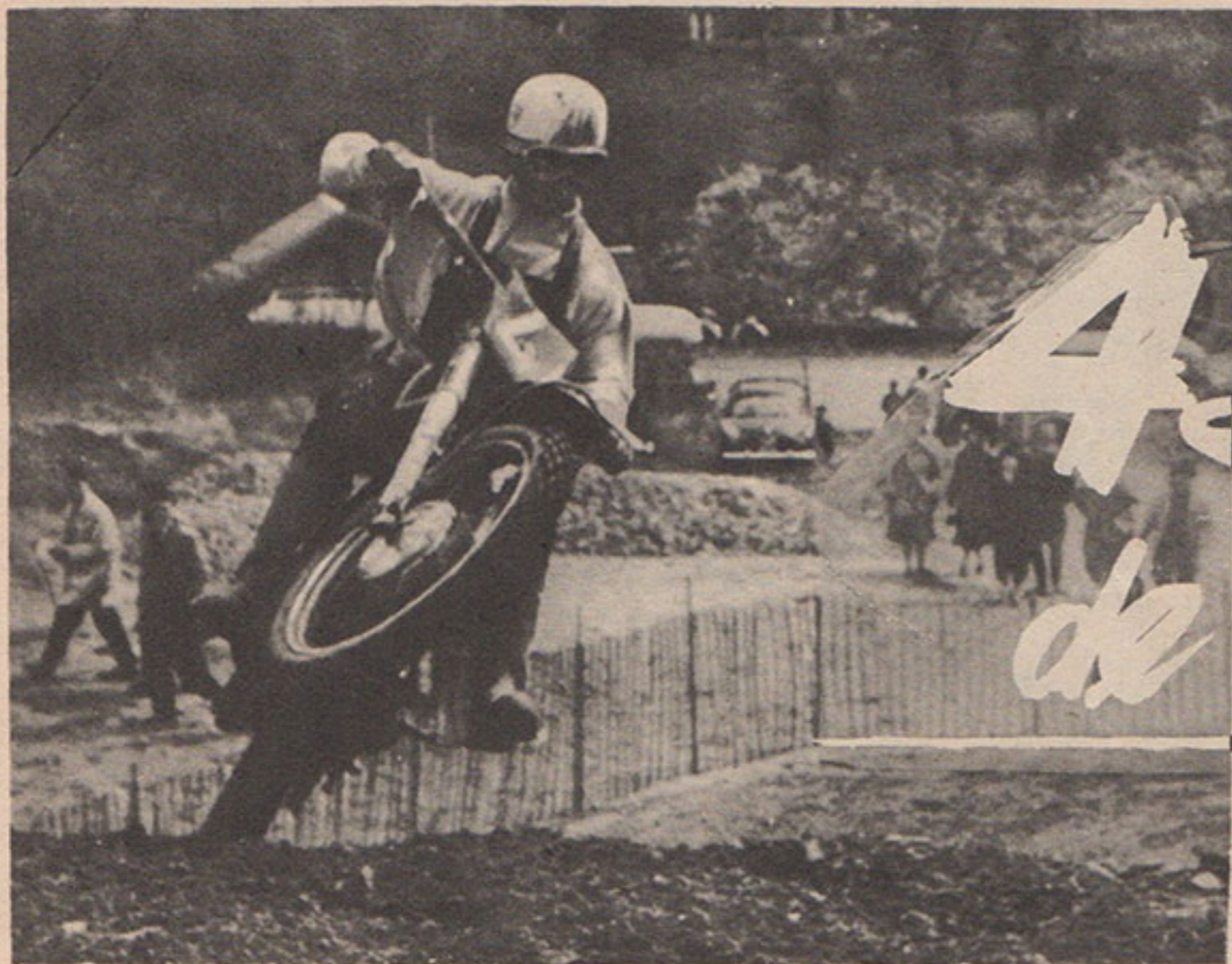
1.200 cm³ course : 1. Rogliardo (B.M.W.), 29" 2.



Dans les catégories solo grosses cylindrées la vedette était évidemment Jacques Insermini qui étreignait les deux montes préparées par Reg Dearden. Victoire dans les deux catégories à quelques dixièmes des records de P. Monneret. Ci-contre, Couturier qui égale le record des 250 cm³ détenu par P. Monneret (N.S.U. Sport Max) et Jacquier Bret (Mondial) avec 30".

La Royal-Enfield Crusader Sport renoue avec le succès pour 1960 semble-t-il. Plus rapide, plus légère et moins fragile que la version 1959 cette 250 cm³ permit à J.C. Bargetzi de battre son propre record établi avec une 250 Matchless Cross modifiée.





4 Semaines de CROSS

Le cross d'Ermenonville ayant été annulé, ce fut sur Montargis que se concentra l'intérêt le 6 mars dernier.

C'est donc où se déroula, il y a deux ans une des épreuves du Championnat International, sur le terrain du Haut-Lancy, que s'est levé le rideau sur cette saison 1960. Là, au long d'un tracé de 1 500 m au sol sablonneux et sec se disputaient deux courses : l'une, le Grand Prix Hutchinson, Internationale 500 cm³ et l'autre Nationale, même cylindrée; chacune comportait trois manches, le classement étant obtenu par addition de points.

A la première manche des 500 Inter le Hollandais Albert Dirkx part en tête, mais peu à peu Burton, officiel B.S.A., remonte de la quatrième à la deuxième place et passe enfin Dirkx, le distançant largement à l'arrivée.

La seconde manche voit l'accident du Belge Scaillet qui, la cuisse déboîtée, ne remontera plus en selle. Cette fois, c'est Burton qui se trouve en tête, d'abord talonné par Gérard Ledormeur qui décroche bientôt tandis que Albert Dirkx, toujours lui, prend le relais. Hazianis qui n'avait pu terminer la première manche à cause de déboires avec sa roue arrière reprend dans le cours de celle-ci. L'empoignade continue entre Burton et Dirkx qui cette fois prend sa revanche à la fin des douze tours.

Pour gagner la belle il reste quinze tours à l'Anglais qui laisse partir Albert Dirkx, restant dans sa roue, mais au douzième tour, le Hollandais casse un repose-pied et Burton fait le tour remportant à la fois la manche et le Prix.

500 CM³ INTERNATIONALE

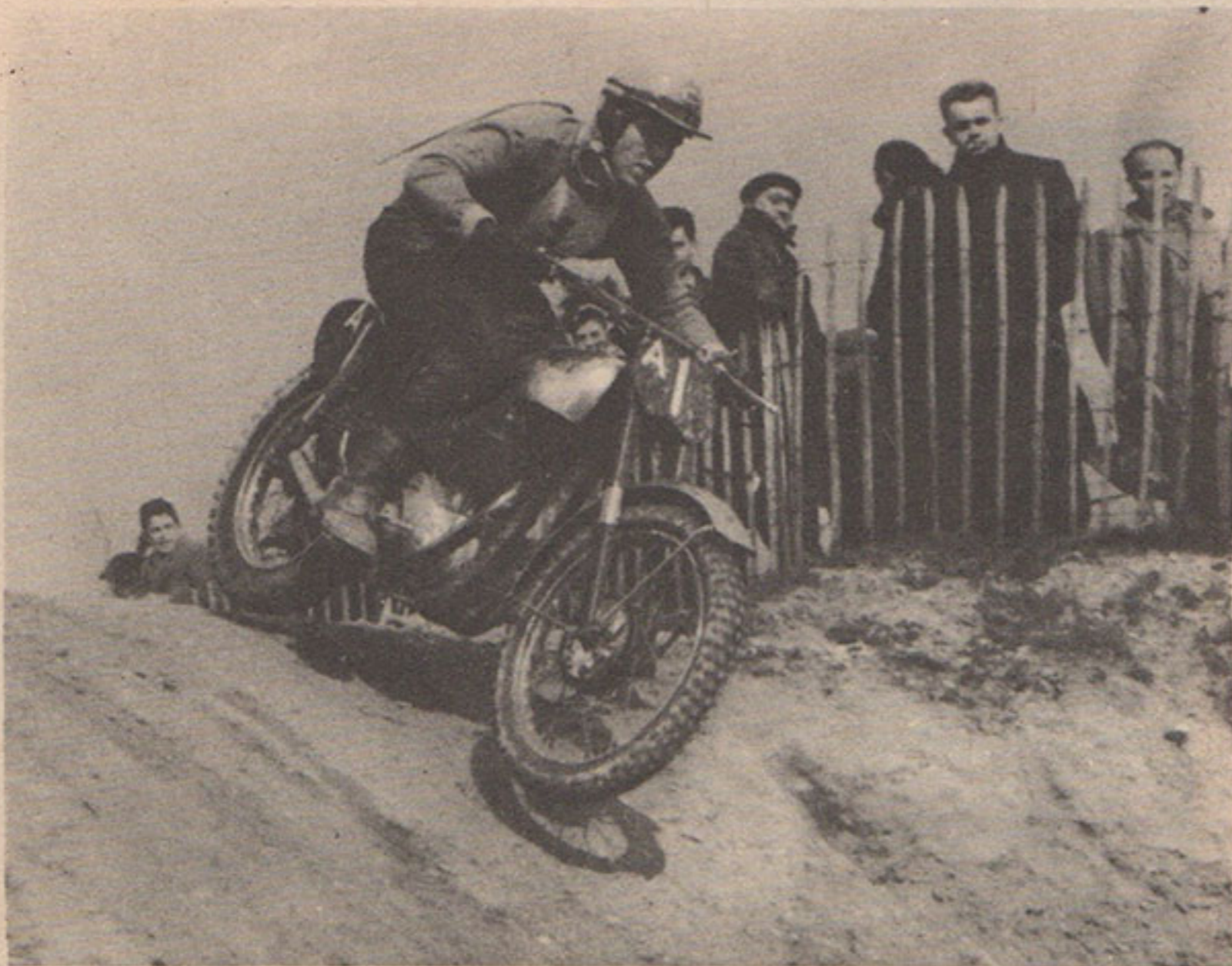
1^{er} Burton (G.B.), B.S.A.; 2^e Dirkx, Albert (Holl.), B.S.A.; 3^e Baeten (Belg.), A.J.S. 7R; 4^e Ledormeur, Gérard (F.), B.S.A.; 5^e Drobecq (F.), Triumph; 6^e Rasmussen (Danem.), Matchless; 7^e Hansen (Danem.), B.S.A.; 8^e Harry (G.B.), B.S.A.; 9^e Beaumard (F.), B.S.A.; 10^e Hazianis (F.), B.S.A.; 11^e Braun (All.), B.S.A.; 12^e Scaillet (Belg.), B.S.A.; 13^e Rombauts (Belg.), B.S.A.; 14^e Ledormeur, Guy (F.), B.S.A.; 15^e Dirkx, Broer (Holl.), B.S.A.

Tout comme dans le Grand Prix Hutchinson où il semblait n'y avoir que deux hommes, dans la course Nationale, la lutte se circonscrit entre Vidal et Marchadier; les trois manches virent les hommes se distribuer les places à peu près de la même façon excepté Dugas qui récolta en première manche une douzième place pour être sorti de la piste au début, alors qu'il se classait troisième dans les deux autres. Bertrand, lui, prenait successivement la septième, la sixième et la cinquième place, sans doute pensa-t-il qu'il manquait quatre manches à cette épreuve? Pendant celle-ci, Vidal et Marchadier faisaient « cavaliers seuls » l'homme du M.C. Marseillais remportait les deux premières manches. A la troisième, Mosconi partait rapidement faisant le trou avec Marchadier, mais, à mi-course, ce dernier passe Mosconi qui a des ennuis de machine et termine devant Vidal, trop tard hélas pour remporter le prix.

Si le M.C. Montargois a su rassembler assez d'excellents éléments internationaux pour ouvrir d'une belle manière la saison de cross en France, il y manquait toutefois beaucoup d'autres grands noms pour ceux qui étaient venus à Montargis en vue d'y prendre la température.

Nous avons pu cependant remarquer que de nombreux concurrents tant étrangers que Français manquaient, en ce début de saison, de résistance, notamment dans les dernières manches.

Si Harry ne nous a pas étonnés, son coéquipier Burton a surpassé ses adversaires, non seulement en gagnant, mais aussi par son style coulé.



John BURTON, officiel B.S.A. vainqueur à Montargis premier cross international de la saison.



Albert Dirx (7) fut l'adversaire le plus valable pour Burton. On le voit ici talonnant l'Anglais. A droite : Vainqueur des deux premières manches, 2^e dans la troisième le Marseillais Paul Vidal gagne à Montargis. Que fera-t-il dans le championnat ?



Albert Dirx fut combattif à souhait. Baeten nous montra ce qu'il pouvait faire avec un moteur d'A.J.S. 7R qui ne semblait pas l'avantager.

Quant aux Français, compte tenu de leurs côtes respectives, c'est Drobecq qui nous fit la meilleure impression avec son Twin Triumph monté dans une partie cycle B.S.A.

Jean BÉRANS.

500 CM³ NATIONAL

1^{er} Vidal, M.C. Marseillais ; 2^e Marchadier, M.C. Montargois ; 3^e Lucas, M.C. Castres ; 4^e Malbec, M.C. Nièvre ; 5^e Dugas, M.C. Pernois ; 6^e Bertrand, M.C. Aube ; 7^e Mosconi, M.C. Bordelais ; 8^e Thomas, M.C. Charentais ; 9^e Rambour, M.C. Nord ; 10^e Violon, M.C. Montargois ; 11^e Guillot, M.C. Jonzac ; 12^e Postigo, M.C. Montargois ; 13^e Startchenko, M.C. Montargois.

LES VINGT INTER-EXPERTS ET LEURS RÉFÉRENCES

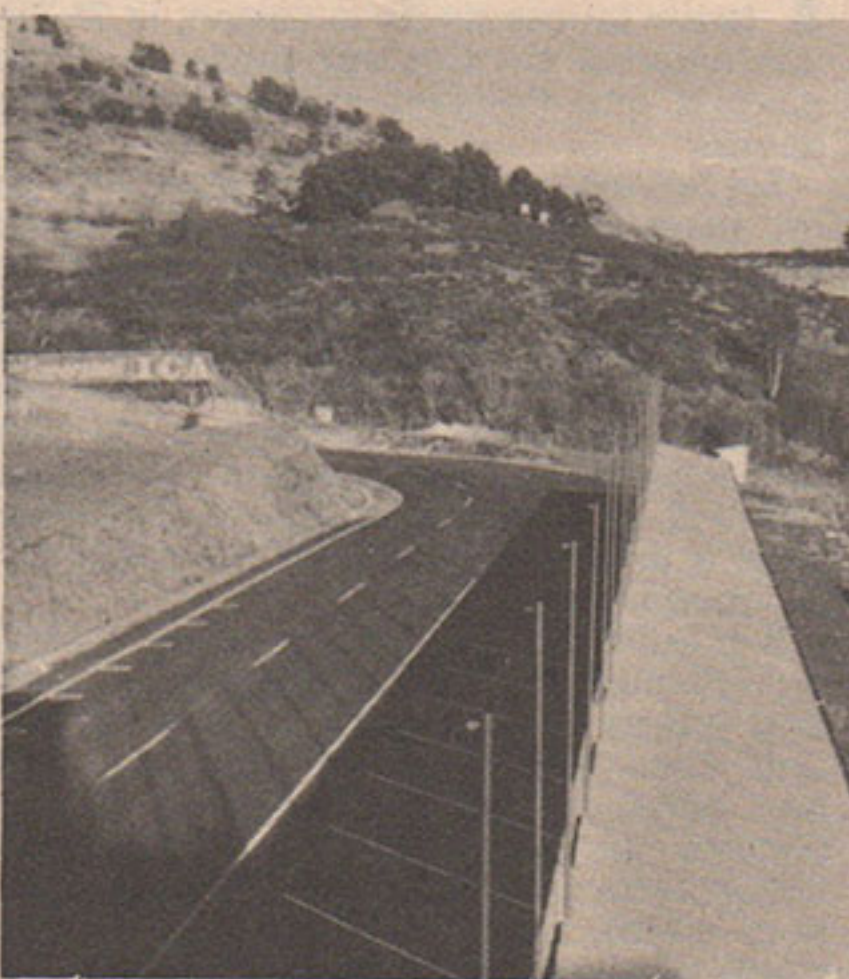
1^{er} (*) Hazianis Jean, Champion International 1959 ; 2^e Bertrand Guy, Champion National 1956 ; 3^e Godey Paul, 3^e au Championnat International de 1959 ; 4^e Ledormeur Gérard, 3^e au Championnat International de 1957 ; 5^e Chuchart André, 5^e au Championnat International de 1959 ; 6^e Julienne Rémy, Champion National 1957 ; 7^e Vouillon Paul, 7^e au Championnat International 1959 ; 8^e Beaumard Guy, Champion National 1958 ; 9^e Cros Jean, 5^e au Championnat International 1958 ; 10^e Klym Robert, Champion International 1958 ; 11^e Drobecq Roger, 11^e au Championnat International 1959 ; 12^e Charrier Jacques, 12^e au Championnat International 1959 ; 13^e Klym René, 3^e au Championnat International 1958 ; 15^e Combes René, 4^e au Championnat International 1958 ; 16^e Mélioli Jacques, 16^e au Championnat International 1959 ; Delpeyrat Georges, Champion National 1959 ; Tiarcelin Jean, 2^e au Championnat National 1959 ; Rambour Henri, 3^e au Championnat National 1959 ; Mosconi, 4^e au Championnat National 1959 ; Ledormeur Guy, 5^e au Championnat National 1959.

(*) Le numéro qui précède les coureurs indique la place à laquelle ils terminèrent le Championnat International 1959. Le 14^e était Schmid qui abandonne le cross.

BIENTOT LE GRAND PRIX DE FRANCE DE VITESSE



La tour de contrôle



et l'alignement des stands

Dans un peu plus d'un mois, le 22 mai exactement, se déroulera le Grand Prix de France de Vitesse organisé par le Moto-Club d'Auvergne, ce G.P. qualificatif pour les Championnats du Monde comprendra comme l'année dernière les catégories 350 et 500 cm³ solo ainsi que les 3 roues (cf. sidecars). En lever de rideau, le M.C. d'Auvergne organisera une course Nationale réservée à la catégorie 500 cm³ Sport. De même, aura lieu une course Internationale catégorie 175 cm³ à laquelle par dérogation spéciale, les coureurs français titulaires d'une licence nationale pourront participer. Voici d'ailleurs le programme détaillé de cette journée de sport motocycliste :

— Catégorie Nationale 500 cm³ Sport. Départ 9 h 30 : 12 tours, soit 96 km.

— Catégorie Internationale 350 cm³. Départ 11 h : 19 tours, soit 153 km.

— Catégorie 175 cm³ Internationale. Départ 13 h 15 : 12 tours, soit 96 km.

— Catégorie Internationale 500 cm³. Départ 14 h 45 : 25 tours, soit 200 km.

— Catégorie Internationale 3 roues. Départ 17 h : 13 tours, soit 104 km.

Entraînement libre le vendredi 20 mai, entraînements officiels et chronométrés le 21 mai.

Rappelons que ces courses se dérouleront sur le magnifique circuit de la Montagne d'Auvergne qui de l'avis même de nombreux pilotes compte parmi les plus beaux circuits du monde.

Ce circuit d'une longueur de 8 055 m ne comporte pas moins de 52 virages et la rampe maximum atteint 10 % ; aussi est-il inutile de préciser que le pilotage joue un rôle prépondérant et qu'il ne suffit pas de disposer d'une machine rapide pour prétendre aux places d'honneur.

Cette année, des modifications ont encore été apportées à l'aménagement, témoin la tour de contrôle et les stands de ravitaillement « en dur » qui ont remplacé les baraquements provisoires que nous avons connus l'an dernier.

Grâce à l'amabilité de M. Cornet, président du M.C. d'Auvergne et du secrétaire de l'Automobile-Club d'Auvergne nous avons pu visiter cette installation et prendre les clichés qui figurent sur cette page.

Pour tous renseignements s'adresser au Moto-Club d'Auvergne, 77, boulevard de Gergovia, Clermont-Ferrand (P.-de-D.).



Dans les Zones



Claude Delauné nous fait involontairement admirer le double berceau qui reçoit sa Motobécane. Vainqueur à Clamart, il sut être à la hauteur de son titre de champion.



La zone chrono se composait d'une série de chicanes délimitées par des piquets et par des arbres, tel un slalom à skis. Ici Thibault franchit une porte.



Là où Delauné fut désarçonné bien d'autres subirent le même sort et ce sera le cas de ce concurrent suisse dans la seconde qui suit; la roue AV est déjà décollée.

Plaque tournante de la saison, le 7^e Trial international de Clamart attise le Championnat que Peugeot semblait déjà avoir acquis.

En fait tout reposa sur un pied, non pas un pied à terre, mais un pied blessé; celui précisément de Peugeot. Handicapé dans cette longue épreuve qui ne comptait pas moins de quatorze zones réparties sur les 25 km à parcourir deux fois, Peugeot s'attarda et additionna de nombreux points de pénalisation qui s'ajoutèrent à ceux des non-stop et finalement c'est à la sixième place (4^e Français) qu'il se classa.

Il a suffi de cela pour relancer l'intérêt du Championnat, pour affermir le moral des autres concurrents et pour donner une chance à Delauné qu'il ne laissa pas échapper en s'imposant à tous, y compris les étrangers. Quant à Peugeot, si l'on retranche les 32 points qu'il récolta pour retard, les 46 points écopés dans les zones prouvent qu'à Clamart comme dans les épreuves précédentes, il fut le meilleur pour franchir les zones.

Néanmoins, il reste que cette journée peut être fatale pour le titre qu'il était en mesure de convoiter.

A ce sujet et pour le compte final de points qui servira à déterminer le cham-



Dans la même section Adnet qui lui aussi est venu à la Motobécane n'ira pas plus loin.



Quant à Peugeot il sera l'un des rares à la franchir sans pénalisation et avec les applaudissements d'un nombreux public de plus en plus qualifié.



Avec précision Bohec négocie cet angle sous les regards admirateurs.



De plus en plus à l'aise sur sa Triumph le jeune Baj a tout l'avenir devant lui.



Charrier semble avoir perdu l'aisance qu'on lui connaissait les années passées. La montée des jeunes lui a-t-elle fait perdre le moral ?



L'Allemand Schlicht...

pion, il est probable que la commission rencontre quelques difficultés. Il suffit pour s'en persuader de lire attentivement l'article 8. « Pour être classés les concurrents devront participer au moins à la moitié plus une des épreuves organisées dans chaque catégorie. » Avec Nemours et Maisse, 9 épreuves B auront été organisées soit 5 à retenir, mais en catégorie A une seule s'est tenue à Coullons. Une seule justement que Peugeot n'a pu disputer. Peugeot ne peut-il donc pas être classé ? La commission sera probablement dans l'obligation de faire une dérogation.

Le M.C. Châtillonnais avait tout mis en œuvre pour faire une épreuve d'envergure tenant toutefois à équilibrer le plateau d'étrangers en fonction de la force de nos tricolores; aidé d'un soleil printanier la réussite de cette épreuve qui s'acheva dans les salons de la mairie de Clamart fut totale.

Avec Delauné, François et Bohec devancèrent le premier étranger, le Belge Colson, tandis que Baj tant soit peu essoufflé par l'effort à fournir dans cette épreuve se classa 13^e derrière un Vallée très en forme.

La victoire dans la catégorie cyclomoteurs revint au Belge Samo, tandis que Barraud s'imposait chez les juniors devant un autre Belge Collard.



Le Suisse Van Ark...

H. B.



Et Sensburg (All.) ne se départagèrent que de quelques points.



Les Luxembourgeois pratiquent aussi le trial. Voici Jaeger franchissant la zone chronométrée.



Ecarté des premières épreuves, Laurent réapparaît avec sa F.N. dotée d'une suspension AR oscillante.

RÉSULTATS

Experts.

1^{er} Delauné (F.), 50 points; 2^e François (F.), 67 points; 3^e Bohec (F.), 68 points; 4^e Colson (B.), 70 points; 5^e Wasen (Suède), 77 points; 6^e Peugeot (F.), 78 points; 7^e Wyss (Suisse), 79 points; 8^e Dehousse (B.), 86 points; 9^e Ahlqvist (Suède), 86 points; 10^e Lehner (All.), 90 points; 11^e Hirsch (Suisse), 95 points; 12^e Vallée (F.), 98 points; 13^e Baj (F.), 103 points; 14^e Schlicht (All.), 105 points; 15^e Van Ark (Suisse), 106 points; 16^e Sensburg (All.), 116 points; 17^e Charrier (F.), 120 points; 18^e Krahenbuhl (Suisse), 123 points; 19^e Haller (Suisse), 126 points; 20^e Fidler (Suisse), 132 points; 21^e BouSSION (F.), 136 points; 22^e Wassink (Holl.), 145 points; 23^e Van der Sluis (Holl.), 147 points; 24^e Auroux (F.), 148 points; 25^e Terrioux (F.), 151 points; 26^e Dotterweich (F.), 151 points; 27^e Charpentier (F.), 171 points; 28^e Jeunesse (F.), 181 points; 29^e Gapin (F.), 188 points; 30^e Dabat (F.), 211 points; 31^e M^{lle} Blaise (F.), 221 points; 32^e Schooman (F.), 226 points; 33^e Adnet (F.), 308 points.

Juniors.

1^{er} Barraud (F.), 26 points; 2^e Collard (B.), 35 points; 3^e Lepage (F.), 35 points; 4^e Beaumarié (F.), 36 points; 5^e Bevin (F.), 41 points; 6^e Rousseau (F.), 48 points; 7^e Nowack (F.), 51 points; 8^e Doussot (F.), 51 points; 9^e Goll (F.), 52 points; 10^e Métier Michel (F.), 53 points; 11^e Masson (F.), 55 points; 12^e Bouttemy (F.), 56 points; 13^e Fabry (B.), 56 points; 14^e Prigent (F.), 58 points; 15^e Tornare (Suisse), 59 points, etc.

Cyclomoteurs.

1^{er} Samo (B.), 27 points; 2^e Rivière (F.), 52 points; 3^e Sylvère (F.), 56 points; 4^e Berthuel (F.), 62 points; 5^e Schwanberger (F.), 62 points; 6^e Morphyre (F.), 76 points; 7^e Bernardin (F.), 78 points.



Trial après trial, Kotolevsky se rode à la grosse cylindrée.

SUR LA LIGNE DE DÉPART !



Dans la première partie de cet article, nous avons parlé des formalités administratives concernant la participation aux compétitions, de la situation actuelle de la vitesse en France, ainsi que de l'équipement du pilote. Aujourd'hui nous poursuivrons avec la préparation de la machine, la conduite et la tactique à observer en course selon les circonstances.

J. C. BARGETZI

LA PRÉPARATION DE LA MACHINE

Nous laisserons volontairement de côté tout ce qui concerne la préparation, le gonflage ou la mise au point du moteur, car chaque machine pose un problème particulier et un numéro complet de **Motocycles** serait insuffisant s'il nous fallait publier les caractéristiques, réglages et astuces de gonflage de toutes les machines que nous voyons au parc. Par contre, un certain nombre de détails contribue au parfait fonctionnement d'une machine.

La position du pilote a une très grande importance : on doit pouvoir s'effacer au maximum pour offrir le moins de résistance possible à l'air tout en conservant, j'insiste sur ce point, un contrôle facile et constant de la machine. La gymnastique à laquelle se livrent certains pilotes pour passer des repose-pieds arrière aux commandes de frein et de vitesses, outre qu'elle fait perdre de précieuses secondes, n'est pas sans représenter un danger certain. Il suffit d'examiner certaines réalisations pour se rendre compte que le problème n'est pas insoluble. A ce sujet, nous avouons être en désaccord avec les règlements de la catégorie sport qui ne permettent pas d'effectuer des modifications portant sur l'emplacement des commandes. Un guidon à bracelets, moins dangereux que certaines réalisations torturées nécessitant un bon mètre de tube pour leur confection, et un sélecteur à renvois n'ont jamais fait gagner des kilomètres-heure, mais procurent par contre une position rationnelle et la sécurité désirée.

Pour une machine de course, le problème est identique ; prenons si vous le voulez bien l'exemple d'une Manx. Un pilote du gabarit de Vasseur et votre serviteur devront apporter, chacun de leur côté, des modifications leur permettant d'être à l'aise : rallonger ou raccourcir la selle, position et orientation des bracelets, réglage des pédales de frein et de sélecteur qui doivent tomber « sous les pieds ».

Les commandes doivent être douces, sans jeu. Un morceau de « mousse » judicieusement placé sur le réservoir évitera un magnifique direct au menton lorsque « ça chahute » à grande vitesse. Pour notre part, nous conservons un souvenir ému des Deux Heures 1958 où nous nous sommes à moitié assommé sur le bouchon du réservoir en passant au Goulet Nord.

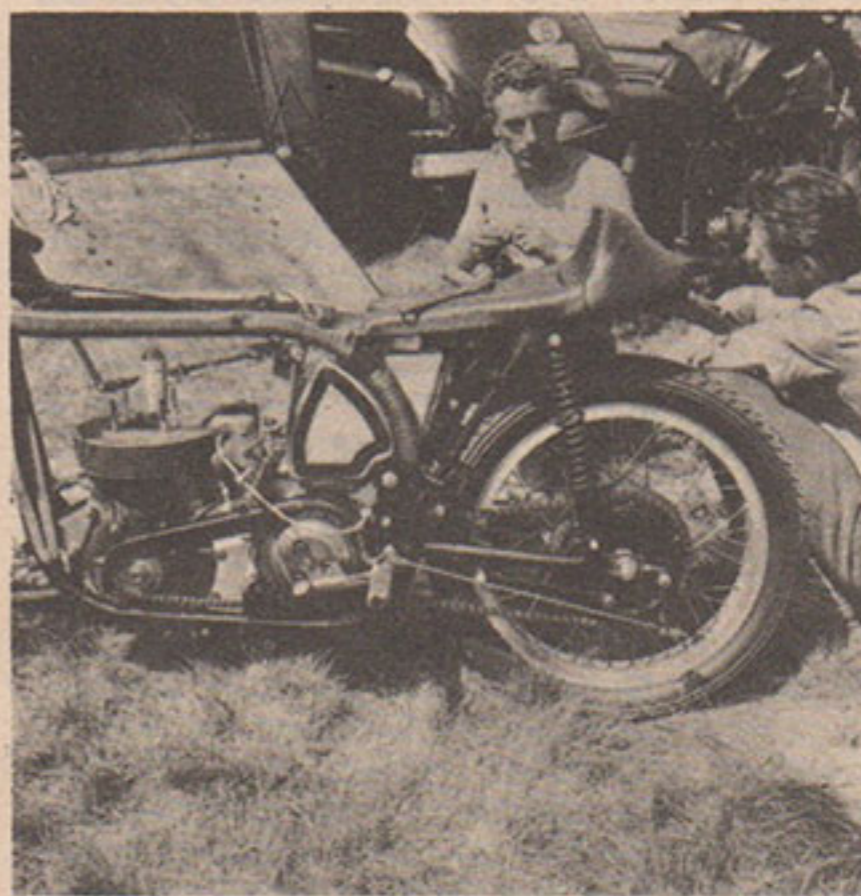
Les roues devront tourner librement et l'on veillera à ce qu'elles soient parfaitement équilibrées car le moindre ballant se fait ressentir aussi bien à grande vitesse que lors des freinages.

Toute la boulonnerie devra être freinée, soit avec des rondelles-freins ou mieux avec des écrous « Simmons ».

De nombreux coureurs ont appris à leurs dépens que la course soumet les machines à rude épreuve. Nous n'en voulons pour preuve que les plaques, dynamos, batteries, couvercles de cuve de carburateur, béquilles et autres accessoires qui abandonnent lâchement leur propriétaire au moment où l'on a pourtant bien besoin d'eux.



Un bon coureur c'est également un bon mécanicien. Il ne faut négliger aucun détail : on peut perdre une course pour une simple goupille mal fixée.



La préparation du moteur nécessite parfois des démontages imprévus. Les acteurs du Continental Circus sont des spécialistes de la mécanique de dernière heure dans le parc.

LA MISE AU POINT

Votre machine est montée, vous êtes engagé, vous allez courir : êtes-vous sûr qu'elle donnera son maximum ? Ou bien faudra-t-il parfaire la mise au point ? Dans ce domaine, il faut reconnaître que les coureurs résidant dans la région parisienne sont particulièrement « gâtés », puisqu'ils ont à leur disposition un magnifique terrain de travail : l'anneau de vitesse de Linas-Monthéry qui constitue le test de vérité. Une vérité bien amère parfois, car telle machine créditée d'un bon 180 km/h au coin de l'établi « pointerà » tout juste à 165 km/h sur la piste. Par contre, un bon chrono sur l'anneau est une garantie, surtout que la plupart des courses nationales ont lieu sur le 6 km, circuit rapide s'il en est ! Mais attention : les gicleurs, bougies et braquets valables pour un essai sur l'anneau où la vitesse maximum doit être maintenue sur plus de 2 km **sans couper** ne conviendront pas toujours pour une course, d'autant plus que les conditions atmosphériques varient entre temps, d'où l'importance des entraînements.

LES ENTRAÎNEMENTS

Lors des entraînements, le coureur a trois problèmes à résoudre : reconnaissance du circuit, choix du braquet, réglage de la carburation.

Reconnaissance du circuit, que l'on effectuera à faible vitesse tout d'abord afin de se rendre compte du profil général. Monter une bougie chaude : vous éviterez l'encrassement et vous permettrez à votre moteur d'atteindre sa température (mais ne pas oublier de remettre une bougie froide avant de « tirer »).

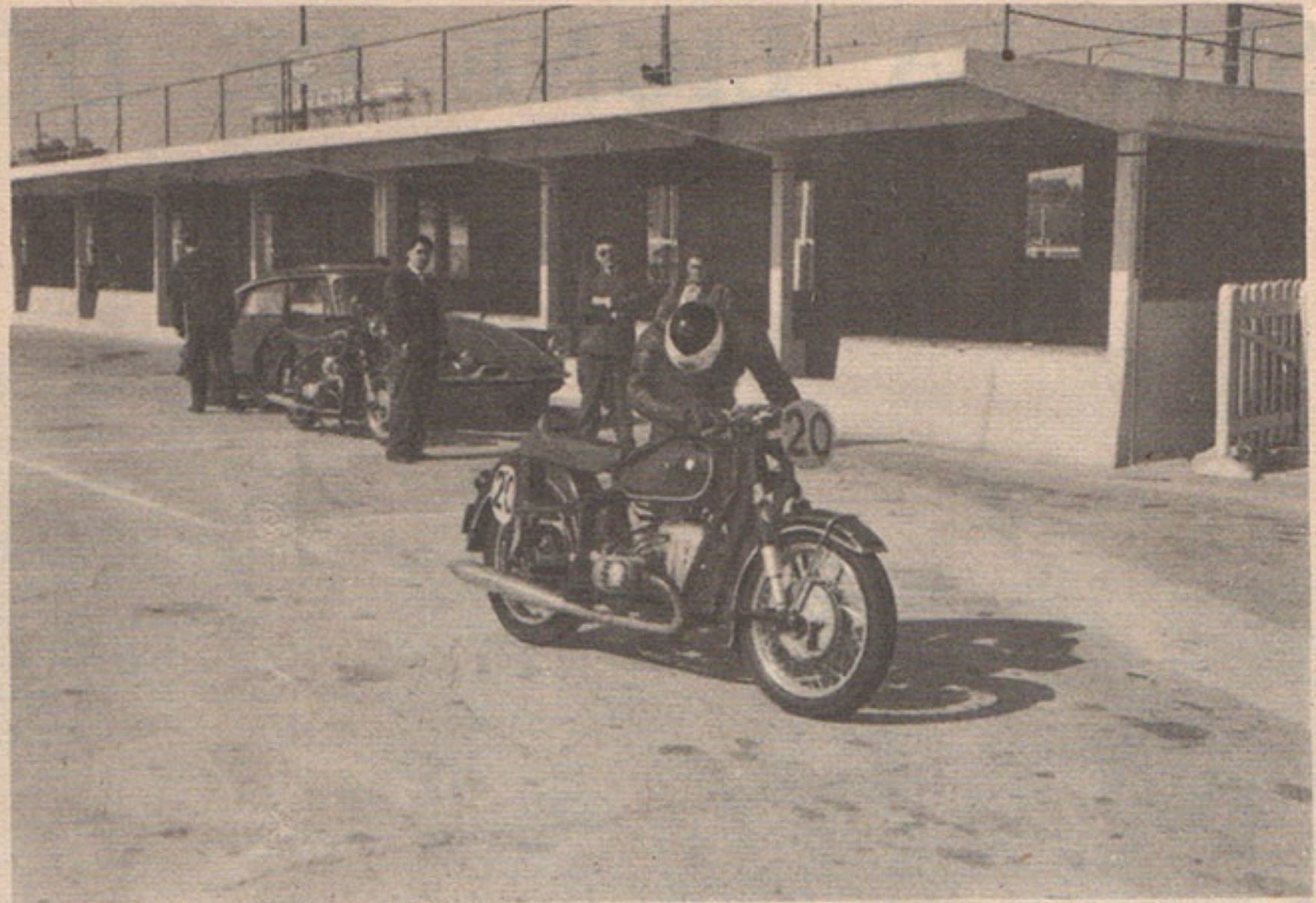
Ensuite, quelques tours effectués assez vite permettront de prendre des repères pour les freinages, ainsi que la recherche de la trajectoire dans les virages. Un examen attentif du revêtement procure de précieuses indications ; sans entrer dans une énumération fastidieuse car il y a souvent une exception qui confirme la règle, on peut distinguer quatre sortes de revêtements : revêtement clair ou sombre d'une part, et brillant ou mat d'autre part.

Si les revêtements de couleur sombre ou mate peuvent être considérés dans l'ensemble comme « accrocheurs », il y a lieu de se méfier des revêtements clairs ou brillants.

A titre d'exemple, sur le circuit de 6 km de Monthéry, le revêtement — du Goulet à l'endroit de la passerelle Dunlop jusqu'au Goulet Nord — réalisé en termacadam noir et mat, « accroche » particulièrement bien. Par contre, l'anneau de vitesse et son ciment clair réservent bien des surprises. De même, le virage de la côte Lapize est beaucoup plus glissant que la ligne droite le précédant et que le haut de la côte.

Une parfaite connaissance du circuit contribue à mettre toutes les chances de son côté.

Réglage de la carburation. — Par ce réglage, on entend non seulement le choix du gicleur principal en fonction de la longueur du circuit (on réglera plus riche si on a une ligne droite de 3 km qu'avec une ligne droite de 600 m), mais aussi la position de l'aiguille qui joue un rôle important lors des accélérations en sortie de virages : trop haute, donc trop riche, on encrasse ; trop basse, donc trop pauvre, le moteur reprend mal, cliquette ou bien encore, on a un magnifique « trou » de carburation. Le



L'anneau de vitesse de Monthéry est l'endroit idéal pour mettre une machine au point.

choix de la bougie est intimement lié au réglage de la carburation. Sur un circuit rapide, comportant de longues lignes droites, il faudra mettre une bougie froide en tenant compte naturellement de la plage thermique tolérée par chaque moteur. Sur un circuit sinueux ne comportant presque pas de lignes droites, il faudra monter une bougie légèrement plus chaude.

Choix du braquet. — C'est un problème important et très difficile à résoudre.

Sur un circuit, le principe de base, c'est que l'on doit utiliser tous les rapports. A titre d'exemple, prenons le cas d'un circuit ne comportant qu'une ligne droite comprise entre deux épingles, le restant du parcours étant composé de courbes ou de virages : on devra utiliser un braquet permettant de passer les quatre rapports et d'atteindre le régime de puissance maximum sur le plus grand rapport dans cette ligne droite en tenant compte de la distance du freinage terminal.

Bien entendu, il s'agit là d'un exemple très simple et en fait, de nombreux facteurs entrent en jeu ; si la ligne droite est courte (moins de 1 km) on pourra tirer un peu court, car même si l'on atteint le régime maximum en quatrième avant la fin de la ligne droite, la période durant laquelle on sera à fond est très courte. Par contre, si la ligne droite la plus longue du circuit fait 4 km, on a intérêt à tirer un braquet juste et même légèrement long afin de ne pas risquer de sursrégimes. La durée de la course intervient également dans le choix du braquet. C'est ainsi qu'entre les Deux Heures de Monthéry où, à 140 km/h de moyenne, la distance à parcourir sera d'environ 280 km, et les Trophées BP disputés sur le même circuit mais sur 96 km, il y a une différence dont il convient de se souvenir en choisissant le braquet.

En outre, un circuit ne comporte pas que des lignes droites et, sans perdre de vue ce que nous venons d'énoncer, il convient de se souvenir que le choix du braquet a son importance dans les virages. C'est ainsi que l'on peut être amené à choisir un braquet en fonction de la plus longue ligne droite du circuit mais qu'une succession de virages ou la présence d'un S ou de deux épingles vous obligeront à modifier votre choix, car il faut également avoir le rapport adéquat sur les intermédiaires afin de pouvoir « sortir » des virages.

A titre d'exemple, le cas s'est posé pour nous sur le circuit de 3,33 km avec double chicane (Coupes de Paris 1959). Ayant choisi notre braquet en fonction de la plus grande ligne droite (ici la partie de l'anneau comprise entre la chicane du Goulet Nord et la chicane des tribunes), nous nous sommes aperçu que nous ne « sortions » pas de la portion représentée par la succession des Deux-Ponts et de la Ferme avec le « punch » désiré : nous avons tiré plus court le jour de la course. Résultat : beaucoup plus à l'aise sur les intermédiaires dans les Deux-Ponts et la Ferme, mais légère tendance à passer en sursrégime sur l'anneau, ce qui n'était pas grave étant donné la faible durée pour laquelle nous étions « à fond » en quatrième.

Le problème se complique avec le tracé du circuit. Le choix du braquet pour Clermont-Ferrand ou le Nurburgring ne doit pas s'effectuer sans une bonne méditation !

★

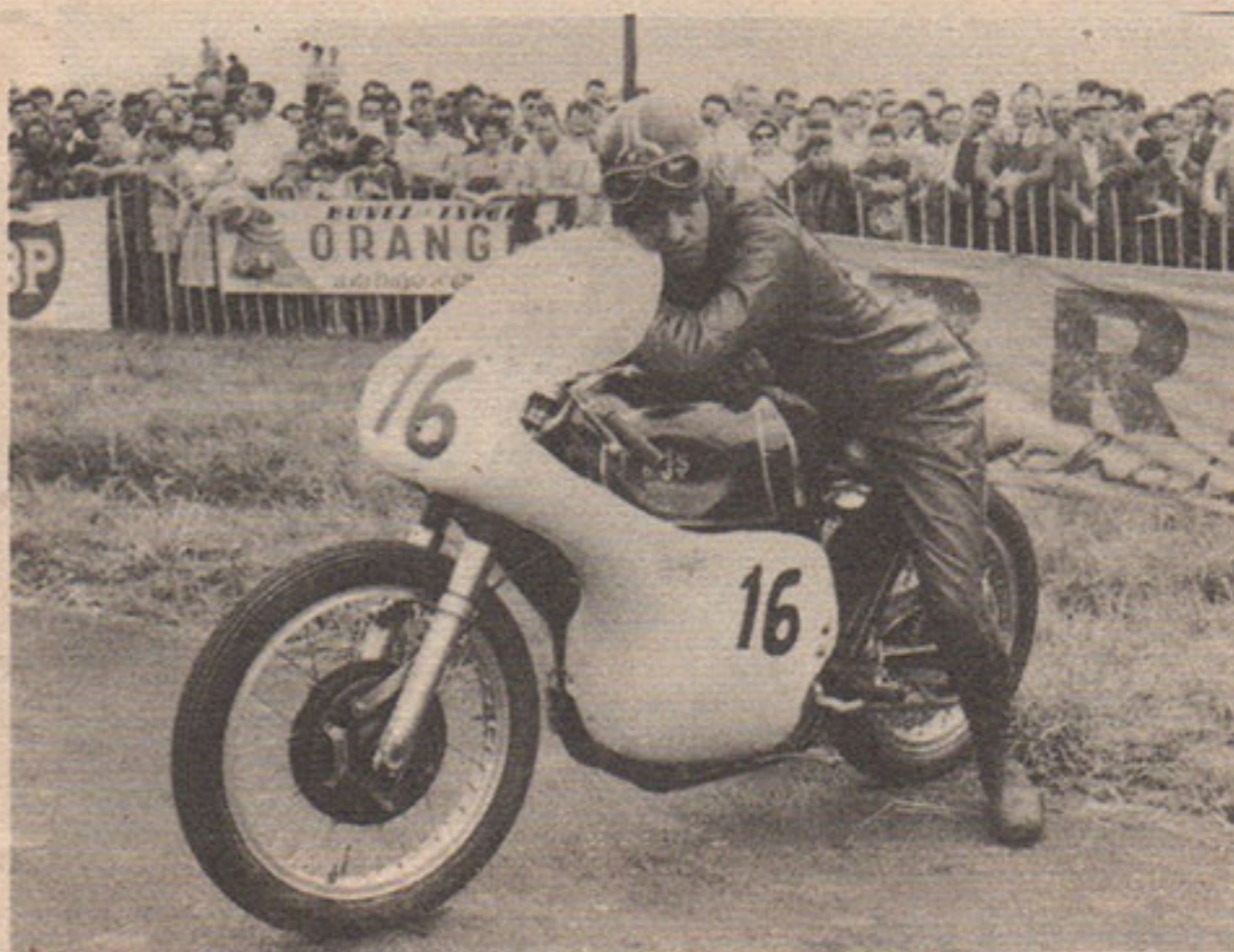
Si les entraînements sont éliminatoires ou si les temps réalisés servent à l'attribution d'une place sur la première ligne, il faudra « ouvrir en grand » d'abord pour voir ce que ça donne par rapport aux autres, ensuite pour être placé en première ligne : nous allons voir pourquoi. Mais avant d'en terminer avec ce chapitre, n'oubliez jamais que les entraînements doivent être réduits au strict minimum et que vous devez réintégrer le parc dès que vous êtes sûr du braquet et du réglage de carburation, car les tours que vous effectuez à l'entraînement sont autant de tours en moins le jour de la course.

LE DÉPART

Le directeur de la course a agité son drapeau, les moteurs se sont arrêtés les uns après les autres, maintenant c'est le silence... Une minute! la phrase rituelle vient de retentir à vos oreilles. Une dernière fois, vous faites l'inspection : le moteur est sur la compression, la première est enclenchée (la seconde avec une machine sport nantie le plus souvent de rapports de boîte tourisme), l'avance est correctement réglée, l'embrayage décolle parfaitement (c'est primordial). Trente secondes ! vous ajustez vos lunettes...

Quinze secondes !... il est temps d'ouvrir l'essence (sur certaines machines, il est nécessaire d'appeler l'essence, sur d'autres c'est inutile). Au début, on a toujours tendance à ouvrir l'essence prématurément de peur de l'oublier. C'est une erreur ! car s'il vous arrive que le flotteur soit bloqué sans que vous vous en aperceviez, vous raterez irrémédiablement votre départ en noyant la bougie (nous parlons en connaissance de cause). Dix secondes ! contact (si la machine en comporte un)... Ne pas mettre le contact trop tôt non plus, car les bobines chauffent. 5, 4, 3, 2, 1. Frein avant serré, moteur débrayé, vous exercez une poussée sur la machine. Partez ! Vous lâchez le frein avant : l'énergie « emmagasinée » en quelque sorte aide au départ, tandis qu'avec l'aisselle vous exercez une pression sur le réservoir en lâchant le débrayage. Ne pas sauter sur la machine, car si le moteur cale, tout est à refaire, alors qu'en courant à côté, on conserve une petite chance en attendant que le moteur allume. Ne sauter que lorsque l'on ne peut plus courir à côté, et se mettre immédiatement à plat.

« Relax, relaxez-vous » c'est le titre d'une chanson, c'est aussi le conseil que l'on peut donner aux coureurs. Bien sûr, il subsiste toujours une certaine appréhension fort compréhensible d'ailleurs ; de toute manière, avant d'afficher le flegme de Pauson il faut avoir une certaine expérience ou bien être Anglais.



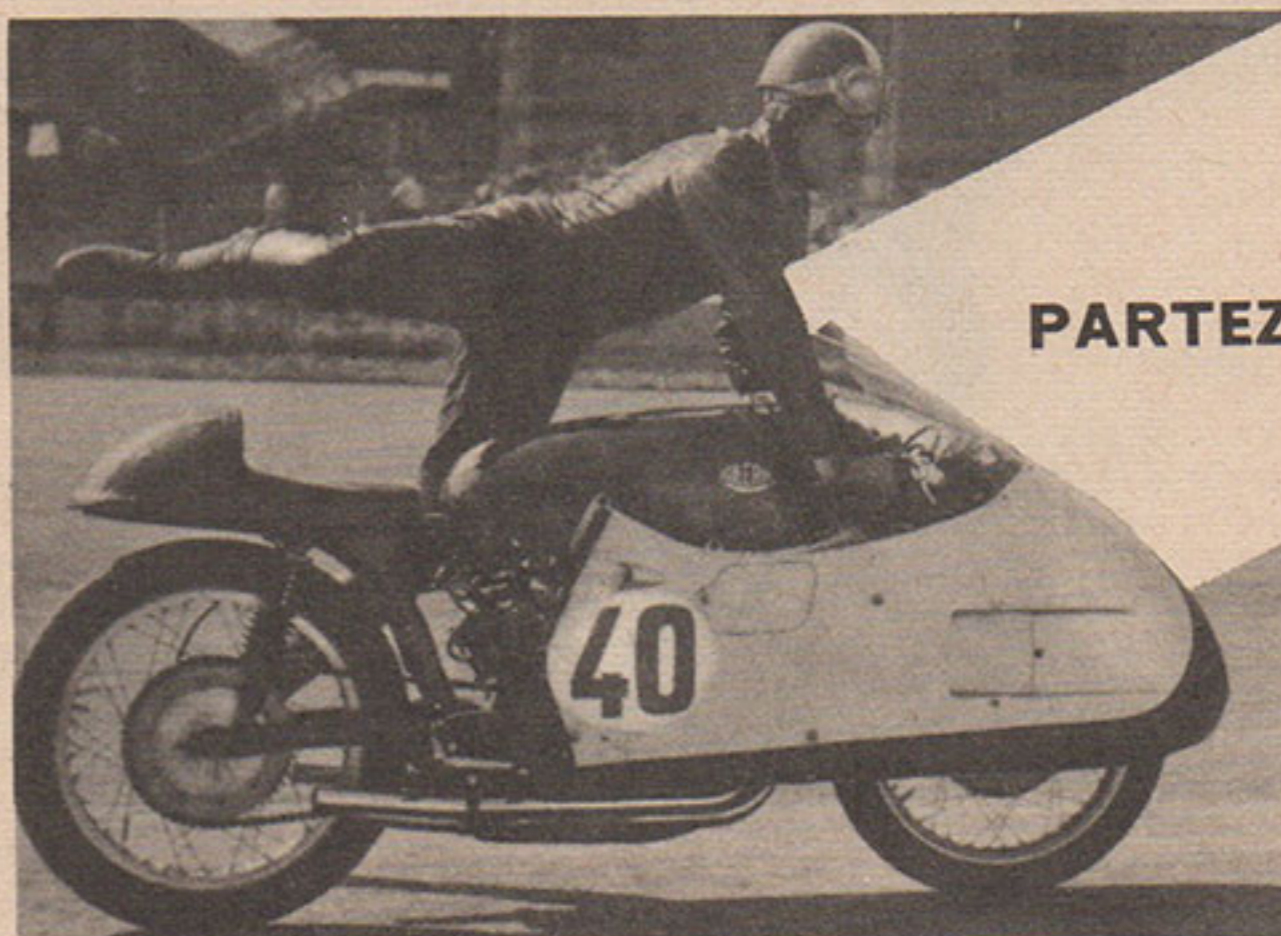
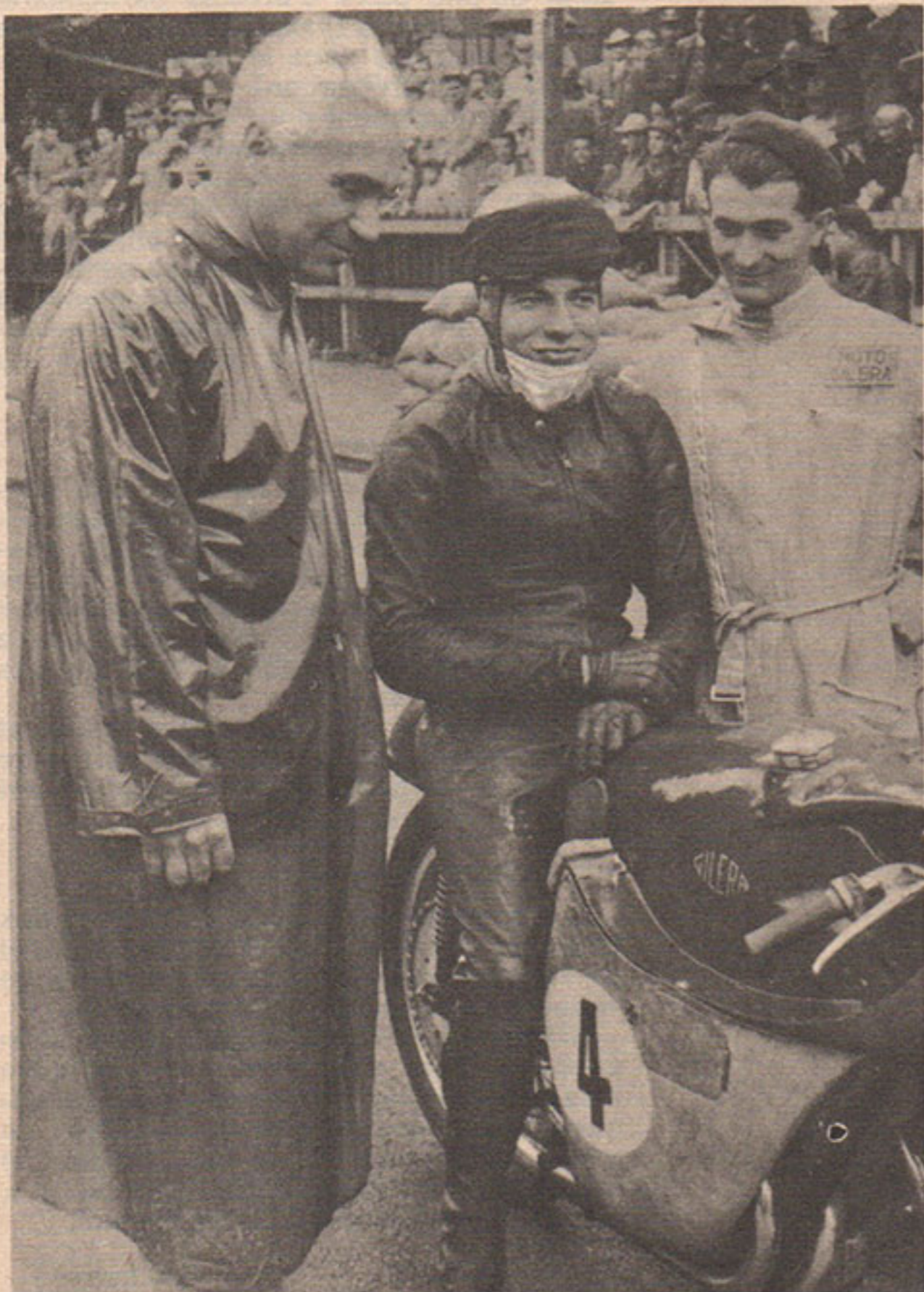
Prendre un bon départ, c'est mettre un atout sérieux dans son jeu :

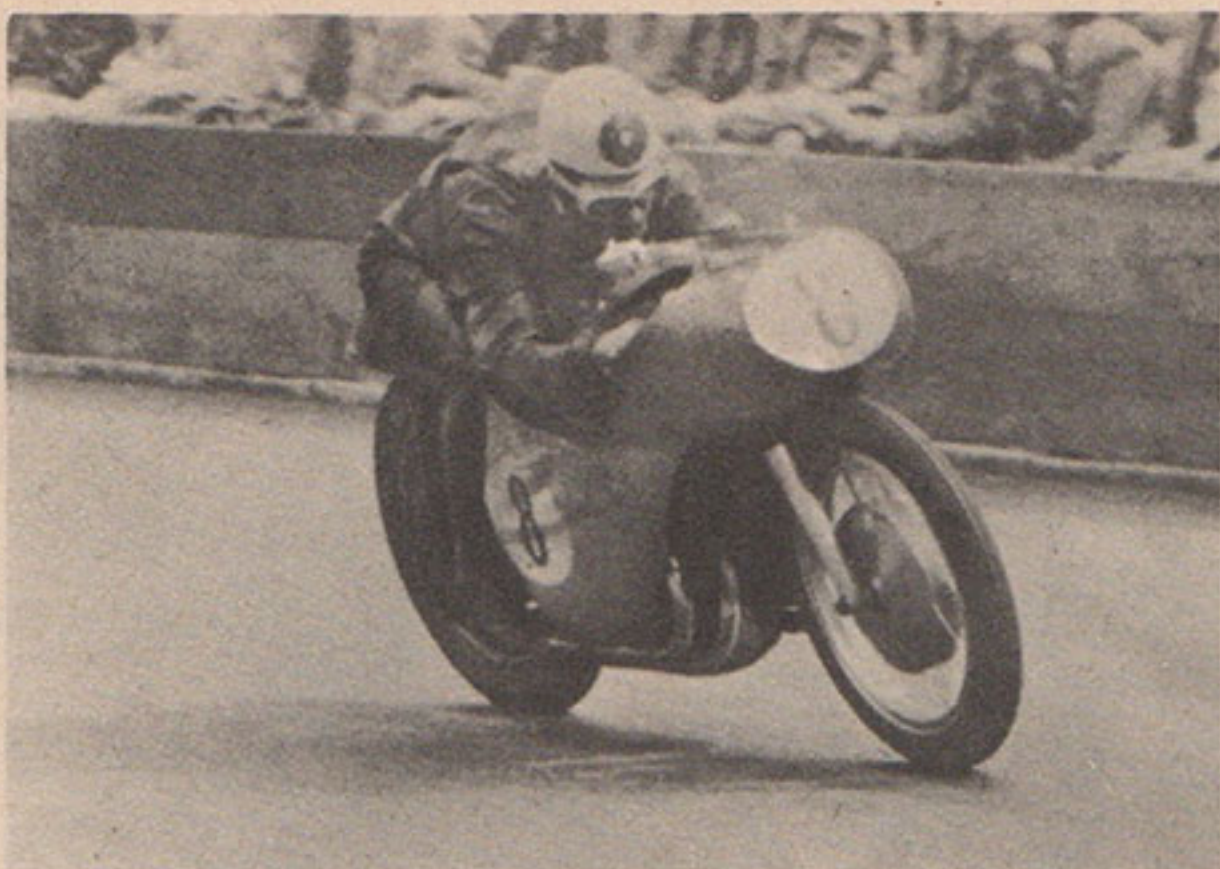
— On ouvre le circuit sans être gêné par d'autres concurrents ;

— On évite « l'embouteillage » classique du départ, le slalom entre les concurrents moins vites, et la queue au premier virage avant de pouvoir enfin se dégager ;

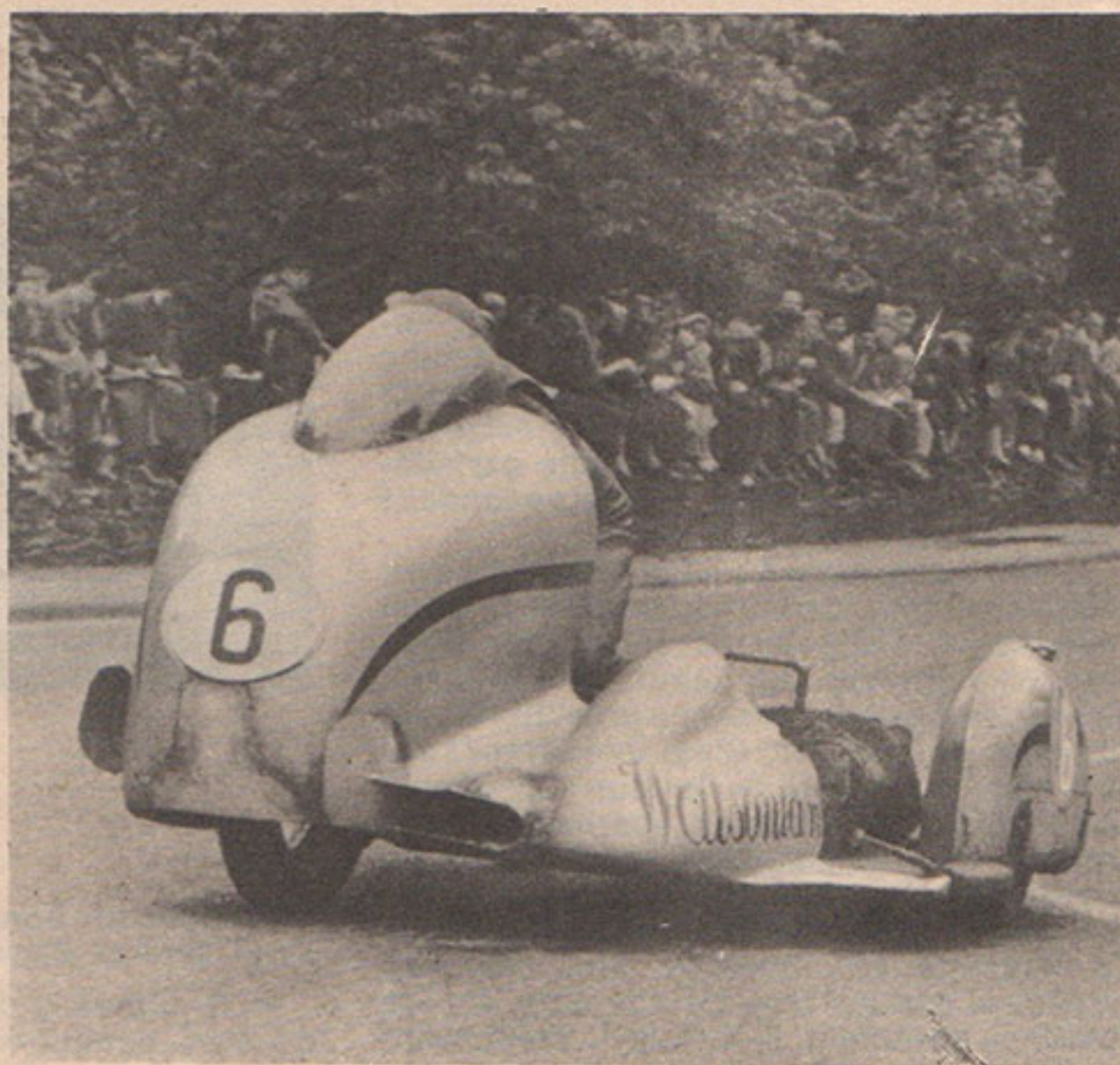
— A machine égale, il faudra prendre de grands risques pour rejoindre un adversaire qui s'est détaché au départ ; la réciprocité est d'ailleurs vraie et si vous « faites le trou » au départ, vous allez obliger vos adversaires à forcer pour vous rejoindre, ce qui risque de les faire casser tandis que vous tournez « à votre main ».

Avant le départ, ne négliger aucun détail comme le montre le document en bas de la page à gauche où nous voyons le linge protégeant les lunettes de P. Monneret avant le départ de cette course disputée sous la pluie. Quant au départ proprement dit, il faut distinguer le départ de la course du départ effectué au stand après un ravitaillement. Par exemple ci-dessous, notez le plat ventre du pilote alors que la machine est encore pratiquement arrêtée. En bas une manière peut orthodoxe de mise en route : la fin justifie les moyens. A ne pas conseiller aux débutants !





Toujours à plat...

**EN COURSE**

La conduite en course exige de la part du pilote une très grande concentration d'esprit pour faire face aux problèmes qui se posent à tout instant.

Le pilote idéal devrait posséder trois paires d'yeux :

- Une pour le circuit ;
- Une pour le compte-tours ;
- Une pour voir où se trouvent les adversaires ;

ainsi qu'une paire d'oreilles particulièrement développées (l'expression « avoir une oreille qui traîne dans le moteur » trouverait ici sa concrétisation).

Malheureusement pour le sport motocycliste et heureusement pour l'esthétique, un tel phénomène n'existe pas encore, aussi il ne faut pas être étonné de voir qu'une course exige un effort physique et nerveux très important en raison de la multitude et la simultanéité des mouvements à exécuter : surveillance du circuit, des adversaires, de la machine, signalisation du stand, etc.

Toujours à plat...

Un bon plat-vent, ce sont des kilomètres-heure gratuits qu'il ne faut pas négliger. Aussi faut-il se mettre le plus possible à plat. Les genoux et les coudes collés au réservoir, le menton reposant sur la bande de mousse, il faut s'appliquer à bouger le moins possible afin de ne pas offrir de prise au vent.

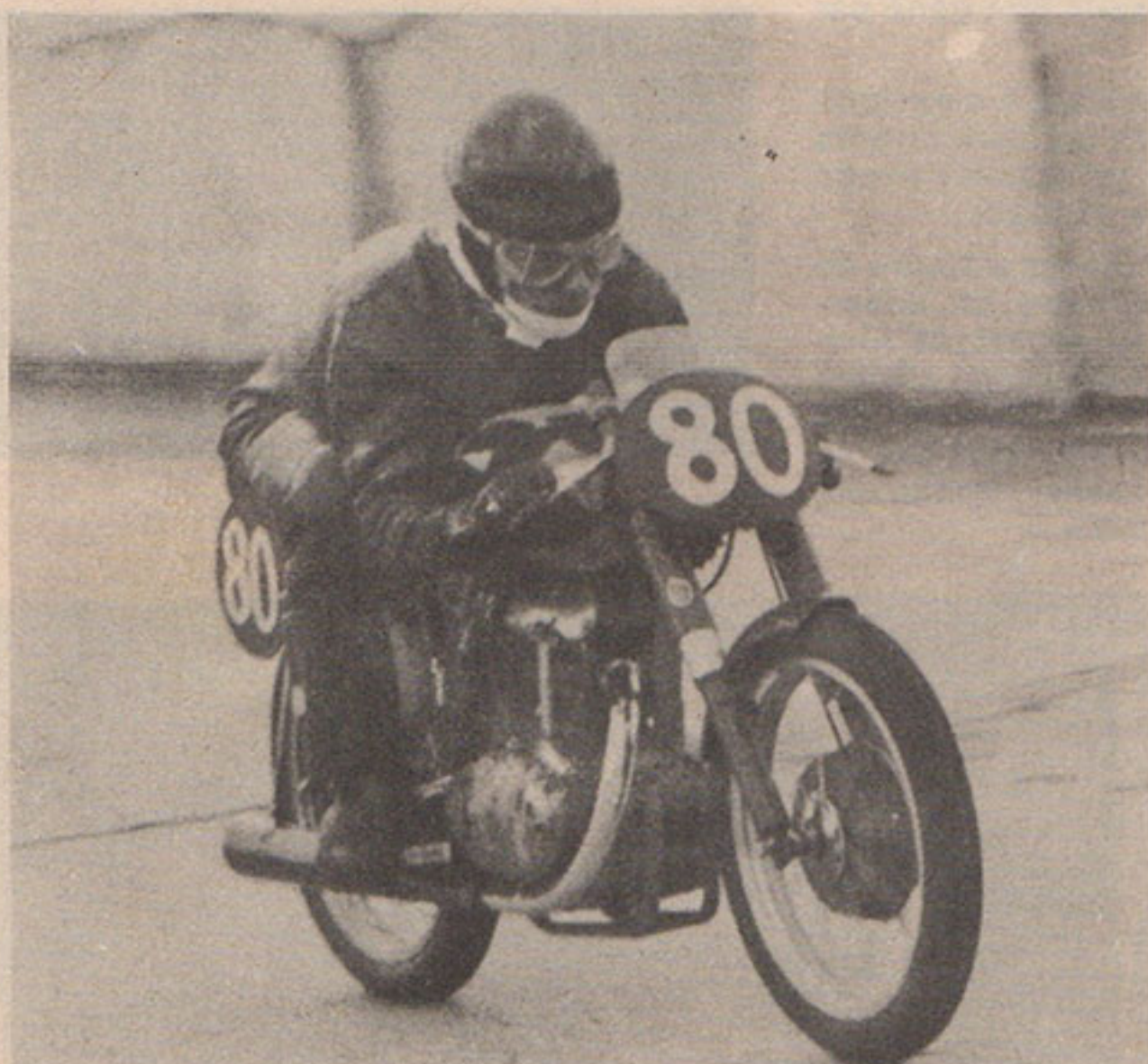
Il suffit de regarder les Provini, Ubbiali et autres pilotes transalpins pour se rendre compte de la perfection à laquelle on est arrivé dans ce domaine.

... même au freinage.

Il y a quelques années, la plupart des coureurs se relevaient lors des freinages et se remettaient à plat-ventre en sortie de virage à l'accélération : c'est une erreur !

Si le fait de se relever augmente le maître-couple et peut aider dans une très faible mesure au freinage, il a surtout pour conséquence de déséquilibrer la machine ; de même, à l'accélération, si l'on se recouche brutalement au moment où l'on « ouvre », on risque de déraiper plus facilement.

(A suivre.)



... au freinage...



... comme en courbe...

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

Numéros à 0,50 NF.

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

Numéros à 0,60 NF.

- 192 Isetta « Velam ».
- 193 Goggomobil « Isard » T. 300.

- 194 350 Peugeot 356 TB ;
600 Ratier à Montlhéry ;
Cyclomoteur Peugeot BB 1 GL ;
Essai Routier 175 Maïco SS.
- 195 175 Maïco SS.
- 197 600 Matchless G 11.
- 198 175 Mochet CMS.
- 199 175 Morini Settebello.
- 200 175 Terrot Rallye.
- 202 Goggomobil « Coupé » T 400.
- 203 175 Ydral « Spécial-Agache ».
- 204 Messerschmitt K R 200.
- 205 500 Royal-Enfield « Minor » carénée.
- 206 125 Terrot « Ténor ».
- 207 125 Cimatti « Turismo ».

Numéros à 0,70 NF.

- 208 250 B.S.A. « Star ».
- 209 250 Norton « Jubilee ».
- 210 250 Royal-Enfield « Crusader Sport ».
- 212 Moped Puch M.S. 50 et V.S. 50.
Peripoli « Giuletta G.S.S. ».
- 213 175 Motobécane Z 23 C
- 214 B.M.W. R.50 Sport.
- 215 Peugeot BB 2 L
N.S.U. « Prinz 30 ».
- 217 N.S.U. « Cavallino ».
- 218 Vélosolex « 1700 ».

Numéros Salon à 2 NF.

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

ENVOI CONTRE LA SOMME INDIQUÉE PAR NUMÉRO DEMANDÉ

En écrivant à nos annonceurs

recommandez-vous de

MOTOCYCLES - SCOOTERS

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

Destinée à Larivière

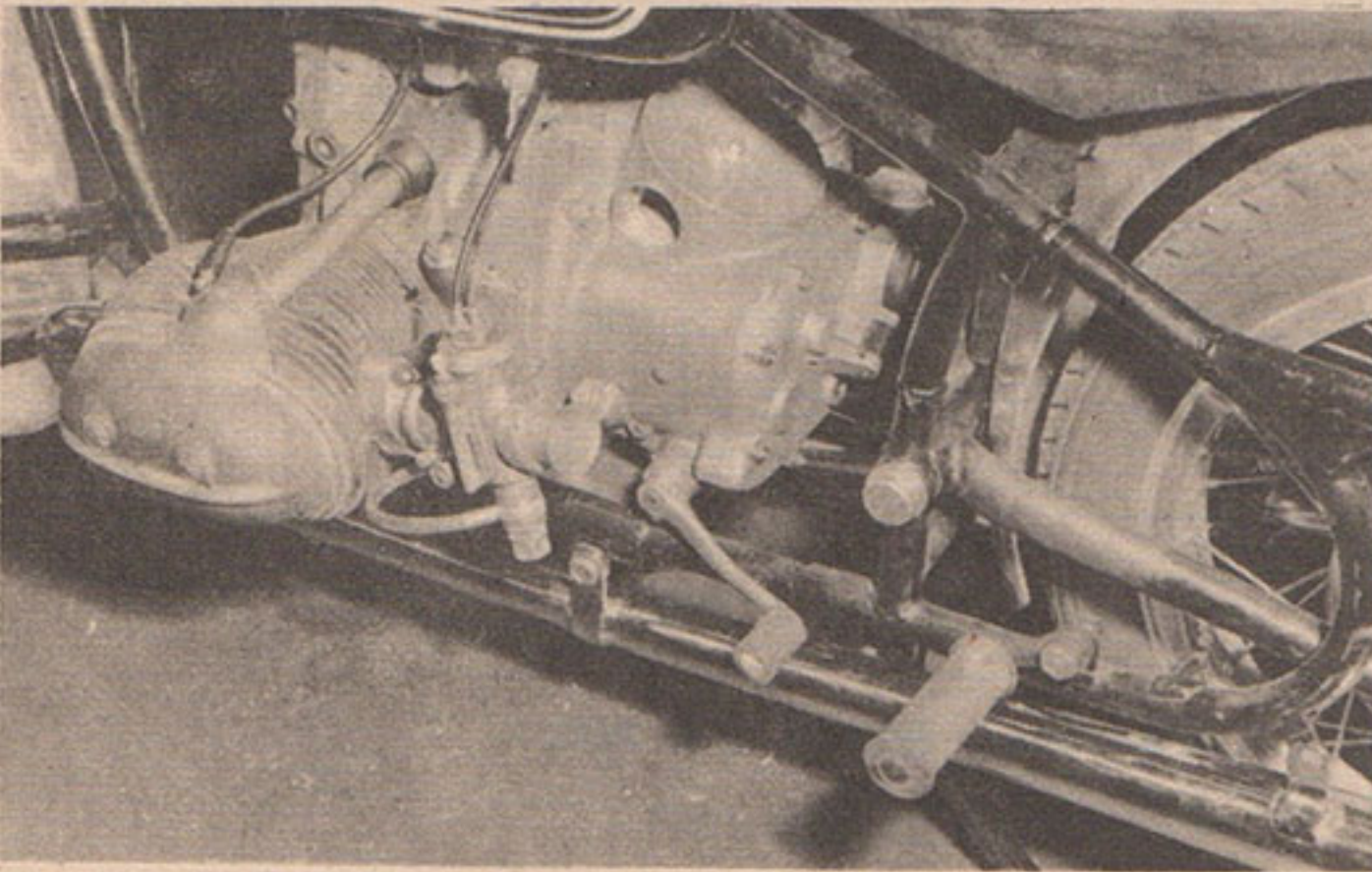
La 500^{cm³} Spéciale

réalisée

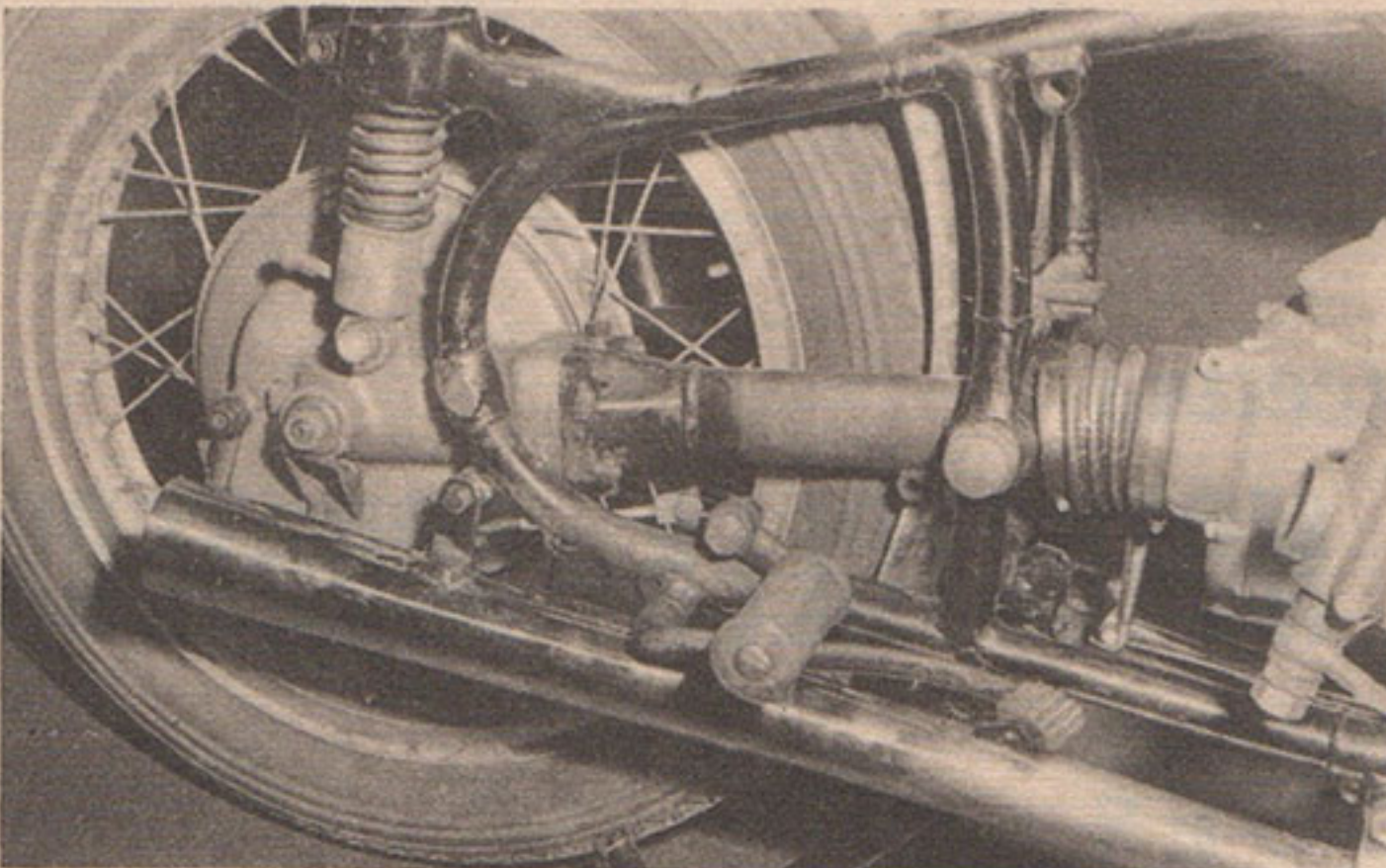
par J. Murit



Sur le classique frein AV double-came de la R. 50, identique quant au diamètre du tambour et à la largeur des garnitures à celui de la Renn Sport, une prise d'air a été aménagée...



Derrière le flat-twin R.S. s'accouple parfaitement une boîte de R. 50 et...



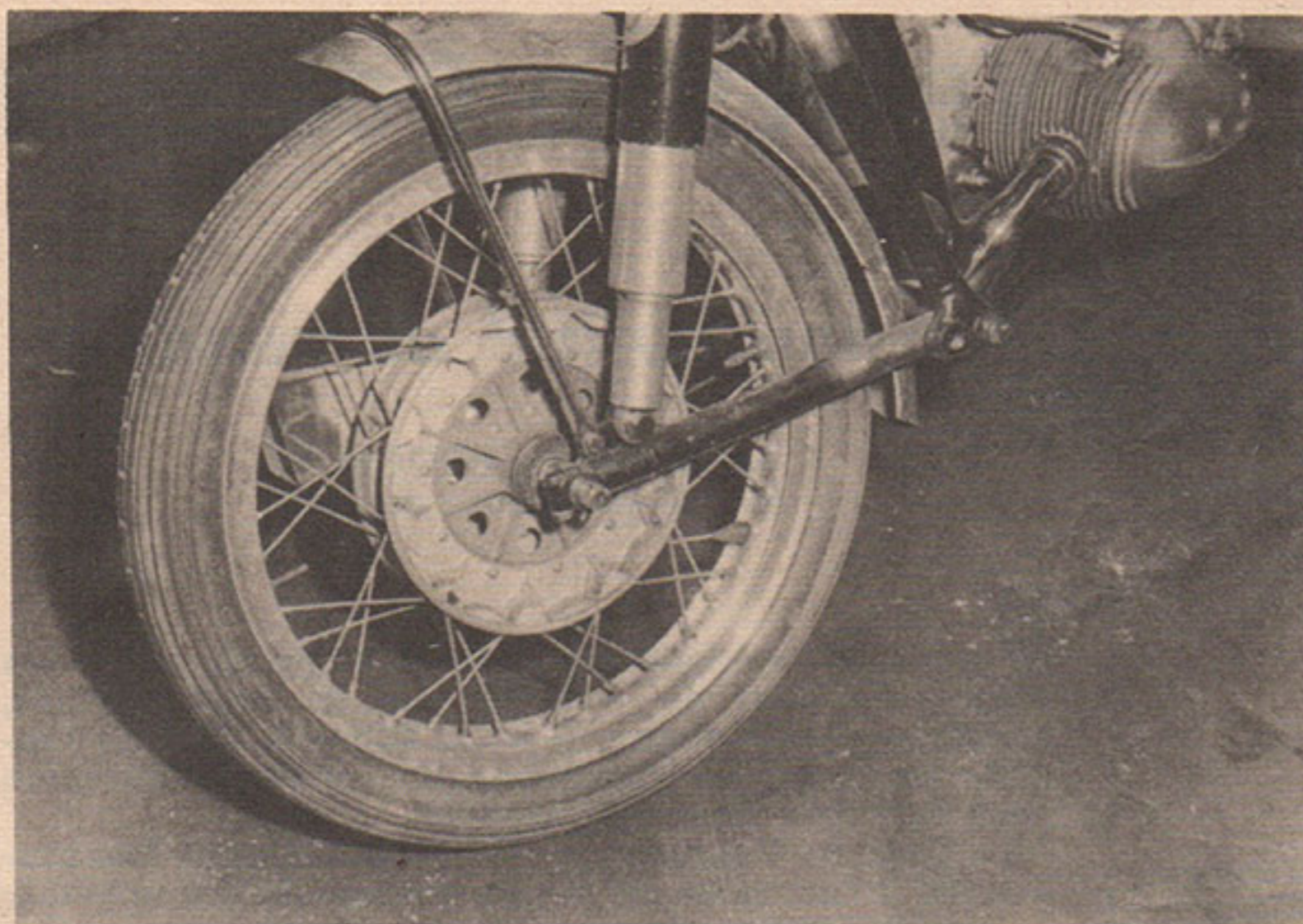
Jusqu'au couple AR y compris, la transmission est assurée par des organes propres aux B.M.W. de tourisme. Le débattement de la suspension oblige à adopter une commande de frein AR par câble.

Les machines de course ne sont pas si variées pour qu'une nouvelle venue demeure inaperçue; première raison d'en faire mention. Noyées parmi un lot de Norton seules deux B.M.W. R.S. sont aux mains de pilotes français, Rogliardo et Duhem; une troisième venant grossir ce couple est une raison supplémentaire pour vous en entretenir et puisqu'en fait il s'agit d'un Bitza, cette 500 cm³ méritait une présentation.

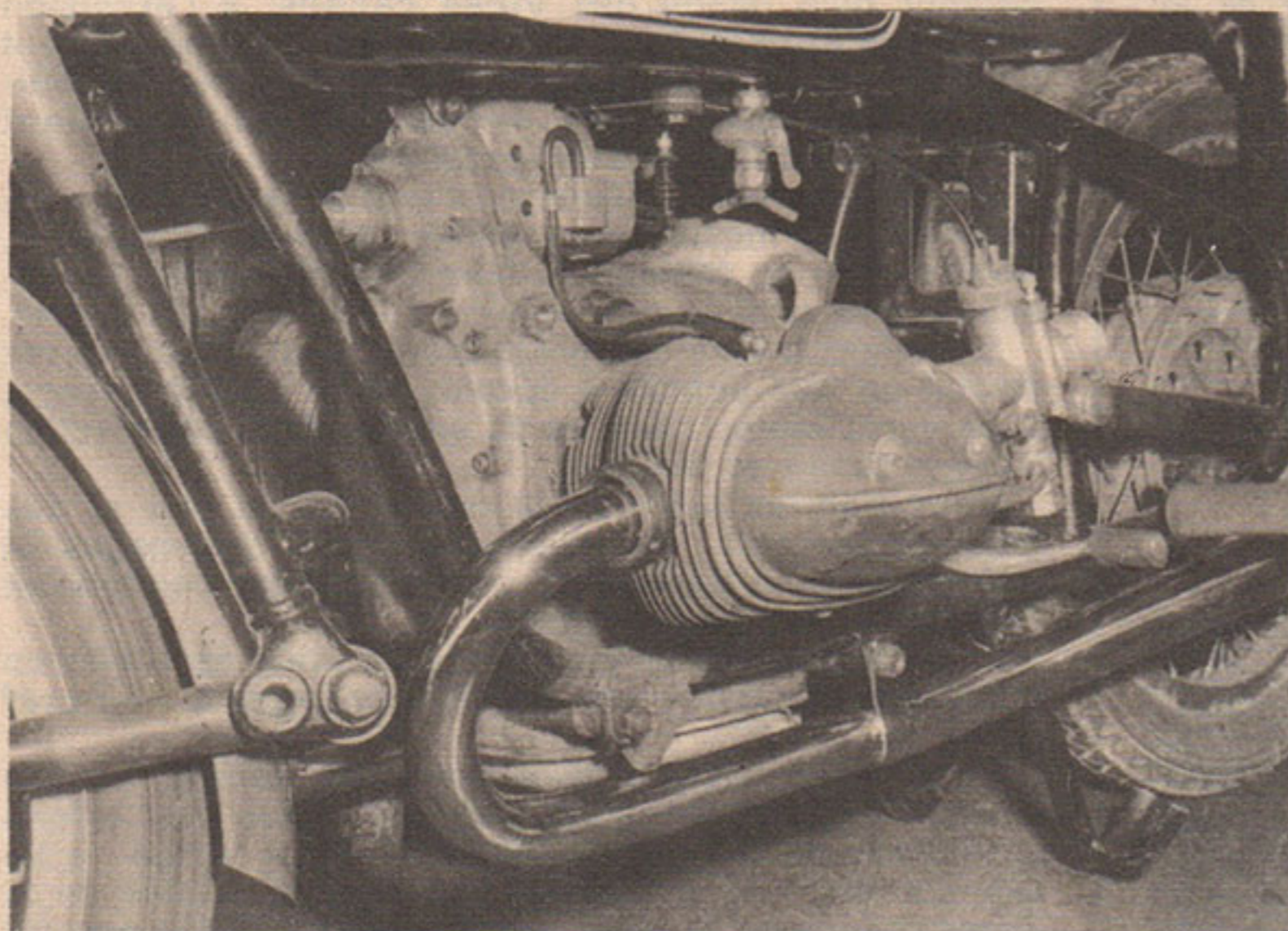
Bitza, le mot est peut-être gros pour cette machine composée d'un moteur et d'une partie cycle d'une même marque que nous n'avons pas l'habitude de voir aussi étroitement unis. Mariage illégal entre frère et sœur puisque les deux parties portent le même nom: B.M.W. Et c'est là que le mot Bitza est impropre mais reprend sa valeur quant aux prénoms, Renn Sport pour le moteur, R. 50 pour la partie cycle.

Les courses ne sont pas fort nombreuses mais il est tout de même regrettable de laisser sommeiller un moteur R.S. si difficile à se procurer. Telle est l'idée maîtresse qui conduisit à monter ce dernier dans un cadre de R. 50, disponible sur le marché.

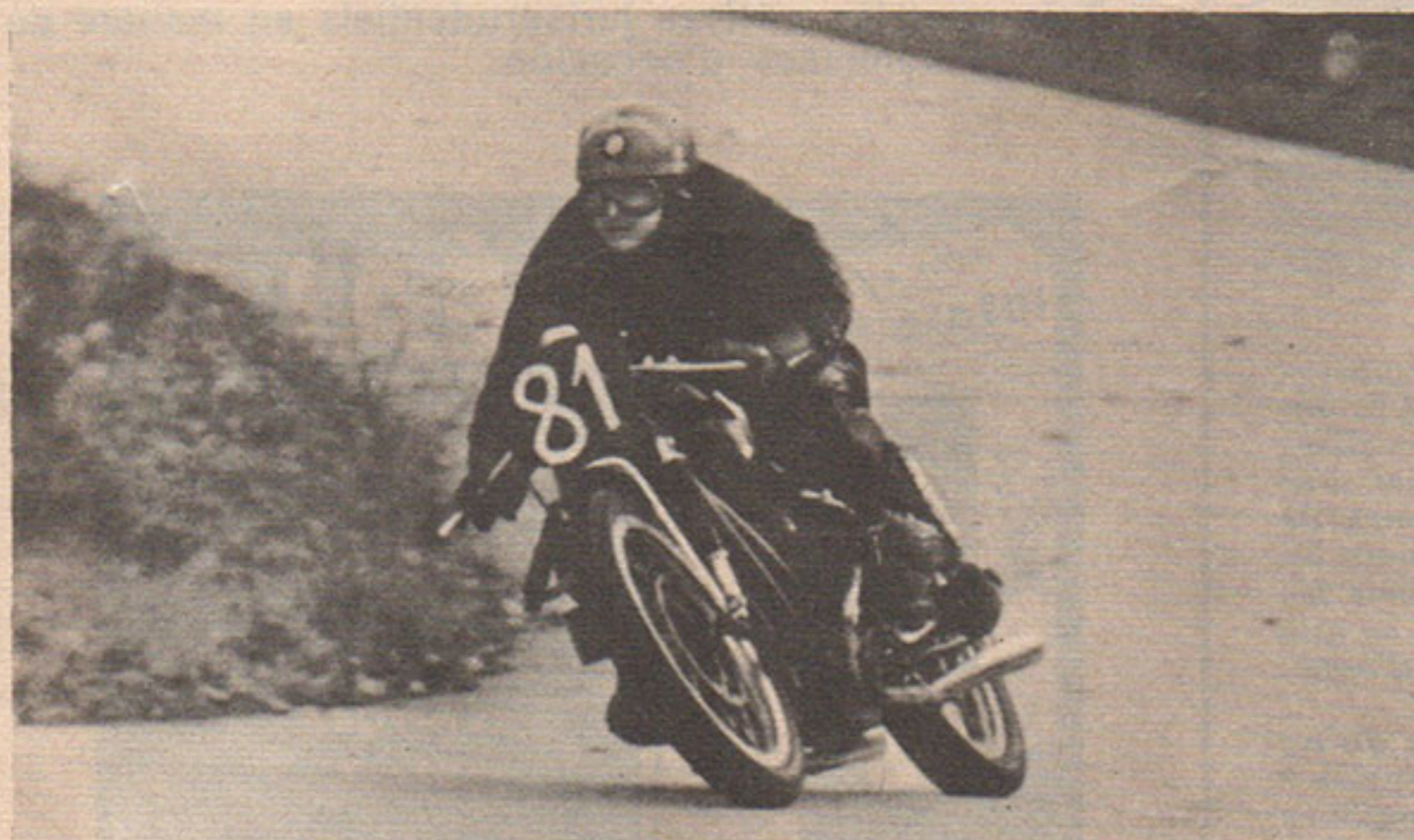
Nous ne reviendrons pas sur le R.S. connu de tous, celui-ci date de 1953, et nous soulignerons simplement le sens de rotation du vilebrequin, celui des aiguilles d'une montre étant en selle, soit identique à celui des B.M.W. de tourisme. Particularité propre aux premiers R.S. construits pour les cadres à suspension AR coulissante (les plus récents tournent en sens inverse) qui a son importance et qui obligèrent Jean Murit à utiliser une boîte de R. 50.



Tandis qu'à gauche l'évacuation de l'air est facilitée par des orifices.



Voici le seul élément purement course de cette machine, le célèbre moteur R.S. à A.C.T. On y remarque la magnéto avec sa commande d'avance et la prise de mouvement du compte-tours.



Premier pas : la côte Lapize

Larivière à qui cette machine est destinée aurait préféré utiliser la boîte de la R.S. On sait que cette dernière possède deux arbres tandis que celle de la R. 50 en comporte trois. Bon gré, mal gré, il fallait se contenter des rapports de la R. 50, abandonnant l'étagement serré de la R.S. si l'on voulait faire tourner la roue motrice dans le bon sens.

En résumé nous trouvons donc un moteur R.S. suivi d'une classique transmission de R. 50 de la boîte au pont AR en passant par le cardan ; dur banc d'essai pour ces organes. Les carburateurs sont des Fischer-Amal de 30 mm de passage.

Le cadre, nous l'avons vu, est celui d'une R. 50 et n'a reçu aucune modification hormis les pattes d'attache. Les suspensions sont également celles des B.M.W. de tourisme. Comme les R.S. solo, des jantes de 19 pouces équipent cette 500 cm³. Les freins ont reçu quelques attentions quant au refroidissement. La pédale de sélecteur a simplement été retournée mais le recul de la pédale de frein AR obligea à quelques modifications de cette commande qui s'effectue maintenant par câble. Réservoir plus volumineux, garde-boue dural, guidons à bracelet, compte-tours et petite selle sont les attributs classiques qu'une machine de course doit recevoir et que nous retrouvons sur celle-ci.

Jean Murit a-t-il voulu démontrer quelque chose en mettant à l'épreuve de la course tous ces organes de la R. 50 que nous retrouvons sur cette machine de circuit ? Nullement, il a simplement, à partir d'un moteur inutilisé, procuré une moto de course à Larivière afin que l'orléanais puisse s'essayer en catégorie course.

Quelles sont donc les chances de cette machine en catégorie nationale ? Elles sont avant tout liées au talent du pilote qui n'a pas une grande expérience dans cette catégorie. Quant aux possibilités de la machine, souvenons-nous qu'il s'agit d'un des tout premiers R.S., moins puissant et moins bien alimenté que ceux qui sont aux mains de nos inters et des étrangers. Son poids doit excéder légèrement celui d'une véritable Renn Sport (cadre, pont, boîte, freins, réservoir plus lourds). Ce ne sont que les chronos qui nous laisseront supposer des possibilités de cette machine car si nous savons que ce R.S. respire moins bien que ceux actuellement en course (carbus, passage de gaz, soupapes, cames), il faut encore compter avec les pertes internes de cette transmission de série probablement supérieures à celles de la transmission des R.S. Avec Larivière, qui ne tient pas à brûler les étapes, cette machine est appelée à se cantonner en catégorie nationale et devrait faire merveille dans les longues épreuves.

Henri BIEL.

Des circonstances indépendantes de notre volonté ne nous ont pas permis de présenter l'essai chronométré à Montlhéry dans ce numéro c'est donc dans le prochain numéro que nos lecteurs trouveront l'essai anneau et routier effectué par J.C. Bargetzi.

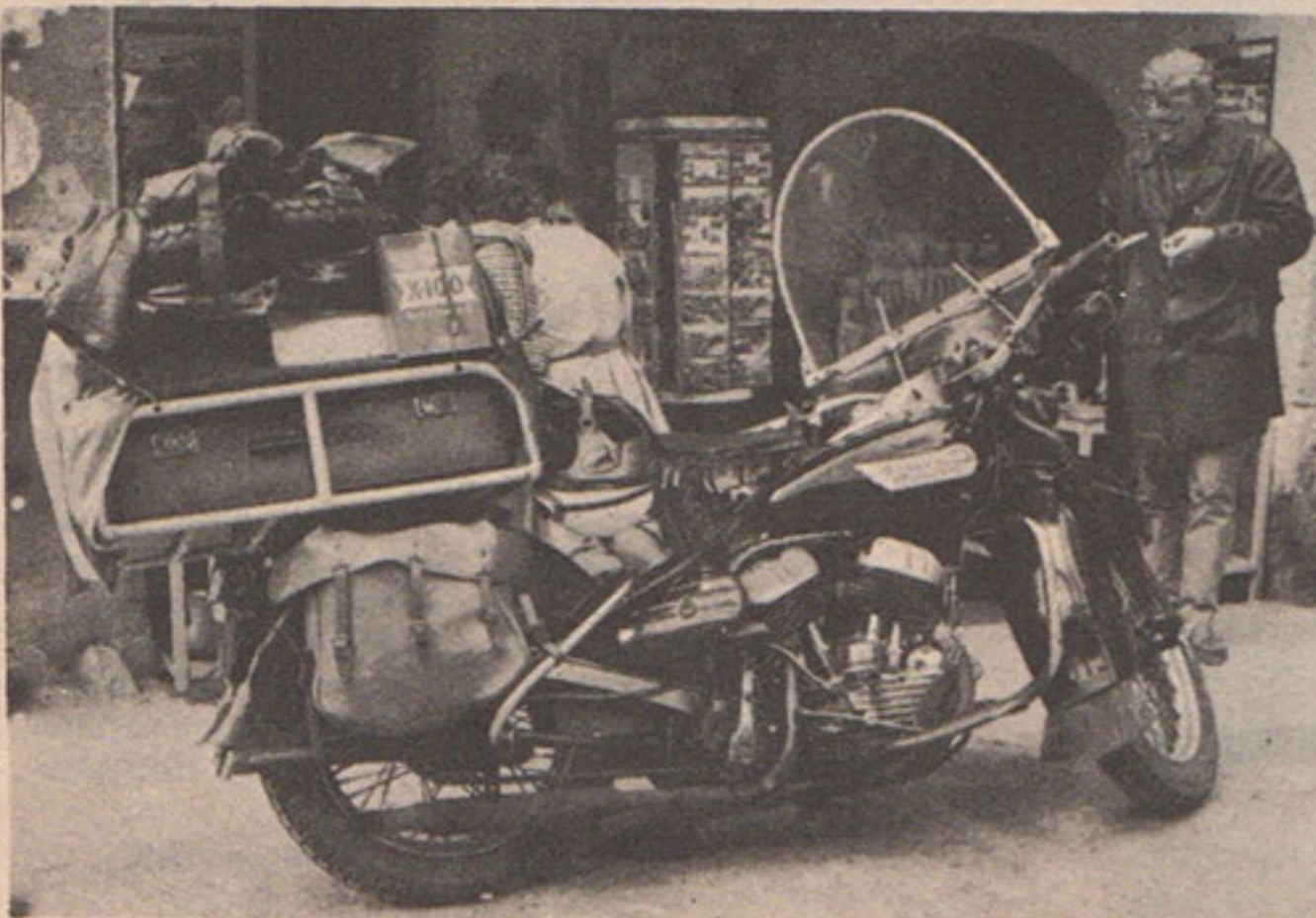
Par delà mon guidon

par Henri BIEL.

Le genou sur le couvercle de la valise tandis que les mains cherchent à verrouiller les fermoirs; tel est le cliché commun à tous les vacanciers qui empruntent le chemin de fer. Si pour le motocycliste, la méthode diffère, la scène est tout aussi amusante; il tournera plusieurs fois autour de sa machine pour savoir où il pourra finalement arrimer la dernière sacoche ou sac de plage.

Le possesseur de l'Harley Davidson ci-dessus, rencontrée sur les routes ensoleillées de cet été n'y est pas allé par quatre chemins et je vous laisse juge d'apprécier les qualités et les défauts de ce porte-bagages.

Il y aurait beaucoup à dire sur le problème que posent à nous motocyclistes, les bagages; ou plus exactement peu de chose car peu de constructeurs se sont attachés à le résoudre, laissant aux accessoiristes le soin d'y pallier par des solutions qui ne s'avèrent pas toujours heureuses, loin s'en faut. Las, le motocycliste fait faire à façon un porte-bagages ou un porte-sacoches rationnel au détriment de son portefeuille ou finit par voyager avec le strict minimum dans lequel le nylon joue un très grand rôle.



Royal-Enfield peut livrer ses machines équipées d'un porte-sacoches, Velocette également en ce qui concerne sa LE. Un accessoiriste britannique commercialise des sacoches-valises bien conçues et fixées d'une manière rationnelle. Il est vrai que ce fabricant pratique la moto, non quelques tours de pâté de maisons comme le font les constructeurs mais en parcourant l'Europe chaque été; il a ainsi vite compris les difficultés que posaient les bagages. Rien d'étonnant à ce que son nom, Craven, soit devenu en Angleterre synonyme d'équipements de grand tourisme.

Plus récemment Ariel en dessinant sa Leader pensa qu'un coffre pouvait être utile. Est-ce le signe d'une évolution? Peut-être, mais pour le moment le motocycliste doit toujours se résoudre au bricolage à moins que ce soit encore là l'un des charmes du motocyclisme!

VENTES D'OCCASION

Responsabilité du vendeur

par M^e Robert BROCHUT,
Avocat au Barreau de Paris.

Devant le développement de la vente de véhicules d'occasion, tant de voitures que de motocyclettes, scooters, cyclomoteurs, il nous apparaît utile de rappeler dans quelles conditions un vendeur d'occasion peut être tenu pour responsable.

La Cour de Cassation s'est de nombreuses fois prononcée à l'occasion de litiges qui opposaient acheteur et vendeur d'occasion.

Les principes sont les suivants: le vendeur ne doit garantir qu'à raison des **vices cachés**, à l'exclusion des **vices apparents** et ces derniers sont généralement définis comme étant « **ceux qu'un homme de diligence moyenne aurait découverts en procédant à des vérifications élémentaires** ».

De ce principe, il résulte que tout acheteur doit contrôler dans la mesure du possible les dires du vendeur, vérifier l'état du véhicule et faire tous les essais nécessaires pour se faire une opinion sur le véhicule acheté.

Si malgré toutes ces précautions, vous vous trouvez devant un vice difficile à déceler, si ce n'est à l'usage, vous aurez toutes chances de succès dans votre action lancée contre le vendeur.

Vous pourrez solliciter la restitution du prix et des frais de la vente; éventuellement, des dommages et intérêts si vous démontrez que le vendeur connaissait l'existence des vices cachés.

Enfin, observons qu'en matière de vente de véhicules d'occasion, la procédure doit être engagée à **très bref délai**.

Pour savoir jusqu'à quel point les défauts cachés peuvent être opposés au vendeur, nous rapportons un attendu de la Cour de Cassation ainsi rédigé: « Le vendeur est tenu à garantie des défauts cachés de la chose vendue qui la rendent **impropre à l'usage auquel on la destine** ou qui **diminuent tellement cet usage que l'acheteur ne l'aurait pas acquise ou n'en aurait donné qu'un moindre prix s'il les avait connus**. »

Tels sont les critères jurisprudentiels en matière de vente de véhicules d'occasion.

IDÉALO
imperméabilise
TOUS TISSUS
PRODUIT
TEINTURE
IDÉALE

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

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

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

MARQUES	cylindrée ou type	1953	1954	1955	1956	1957	1958	1959	MARQUES	cylindrée ou type	1953	1954	1955	1956	1957	1958	1959
ARIEL	350 cm ³	750	850	950	1 150	1 200	1 500	1 700	PEUGEOT	Bima	70	90	100	130	170	190	220
	500 mono	800	900	950	1 050	1 150	1 500	1 550		BB 1 L	—	—	—	—	250	270	320
	500 twin	1 050	1 300	1 600	1 800	1 900	2 350	2 400		BB 2	—	—	—	—	—	—	—
B.M.W.	650 twin	—	1 600	1 750	1 950	2 250	2 600	2 850	BB 2 sport	—	—	—	—	—	—	—	450
	250 cm ³	1 150	1 650	1 900	2 000	2 200	2 400	3 000	Scooter	—	—	—	450	550	650	700	750
	500 cm ³	1 650	2 050	2 900	3 100	3 300	3 750	4 300	125 St ^a	250	300	400	400	450	450	650	750
B.S.A.	600 normale	1 550	1 950	2 950	3 100	3 400	3 750	4 400	125 select.	—	—	—	500	600	650	700	900
	R 68	—	2 650	3 050	3 900	4 050	4 550	5 200	175 cm ³	—	—	—	500	650	800	900	1 000
	R 69	—	—	—	—	—	—	—	250 cm ³	—	—	—	—	600	800	900	1 000
D.K.W.	175 cm ³	550	650	850	1 000	1 300	1 400	1 550	TN	—	—	—	—	—	—	—	—
	250 cm ³	900	1 000	1 150	1 200	1 400	1 480	2 000	PUCH	400	700	900	1 100	1 250	1 350	1 450	1 450
	350 cm ³	950	1 050	1 150	1 100	1 300	1 600	2 100	125 SV	—	600	900	1 100	1 300	1 400	1 500	1 500
HOREX	500 monocyl.	1 150	1 450	1 750	1 750	1 950	2 300	2 850	175 SVS	350	600	1 000	1 150	1 350	1 450	1 500	—
	Startwin	1 250	1 500	1 800	1 800	2 000	2 350	3 450	250 TF	—	450	1 050	1 250	1 350	1 550	1 700	—
	Golden	—	1 750	1 850	1 900	2 350	2 700	3 500	250 SG	—	—	1 050	1 250	1 500	1 600	1 700	—
I.F.A.	Road Rocket	—	—	—	—	2 650	3 000	—	250 SGS.	—	—	1 050	1 250	1 500	1 600	1 700	—
	125 cm ³	—	—	—	—	—	—	—	ROYAL ENFIELD	—	—	—	—	—	—	—	—
	250 cm ³	—	—	—	—	—	—	—	Crusader	—	—	1 750	1 900	2 050	2 300	2 650	—
JAWA	350 cm ³	—	—	—	—	—	—	—	Crusader sport	—	—	—	—	—	—	—	—
	Regina	—	—	—	—	—	—	—	Bullet 350	—	—	—	—	—	—	—	—
	Imperator	—	—	—	—	—	—	—	Bullet 500	—	—	—	—	—	—	—	—
LAMBRETTA	125 LD	—	—	—	—	—	—	—	Bullet cross 350	—	—	—	—	—	—	—	—
	150 LD	—	—	—	—	—	—	—	Bullet cross 500	—	—	—	—	—	—	—	—
	Fourgon bâché	—	—	—	—	—	—	—	Twin 500	—	—	—	—	—	—	—	—
MANURHIN	Fourgon tôlé	—	—	—	—	—	—	—	Minor 500	—	—	—	—	—	—	—	—
	75 cm ³	—	—	—	—	—	—	—	Meteor	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	Super Meteor	—	—	—	—	—	—	—	—
MATCHLESS-AJS	G 3	450	600	800	1 050	1 200	1 400	1 500	Constellation	—	—	—	—	—	—	—	—
	G 16	550	800	1 100	1 300	1 450	1 600	1 800	RUMI	—	—	—	—	—	—	—	—
	G 80	—	—	—	—	—	—	—	Formichino	—	—	750	950	1 100	1 300	1 500	—
MOTOBÉCANE	G 20	—	—	—	—	—	—	—	Form. sport	—	—	700	900	—	—	—	—
	G 31	—	—	—	—	—	—	—	Junior	—	—	—	—	—	—	—	—
	G 12	—	—	—	—	—	—	—	SIMSON (Anc AWO)	—	—	—	800	950	1 050	1 150	—
MOTOBÉCANE	AV 32 S	—	—	—	—	—	—	—	TERROT	—	—	—	—	—	—	—	—
	AV 51	70	100	120	150	180	220	250	Terromatic « ville »	—	—	—	120	180	220	250	—
	AV 78	100	140	160	200	250	280	320	« luxe »	—	—	—	180	260	280	320	—
N.S.U.	D 45	250	350	400	500	550	600	650	ETM	—	350	450	500	550	—	—	—
	Moby.	—	—	—	—	—	—	—	ETD	—	—	—	500	550	—	—	—
	Montagne	—	—	—	—	—	—	—	ETDS	—	—	—	600	700	—	—	—
NORTON	Z 46	—	—	—	—	—	—	—	EDV	—	—	—	—	—	—	—	—
	Z 54	—	—	—	—	—	—	—	EDL	—	—	—	—	—	—	—	—
	Z 2 C	—	—	—	—	—	—	—	Tenace	—	—	—	—	—	—	—	—
NORTON	Z 23 C	350	450	550	600	700	750	800	Fleurion	—	—	—	—	—	—	—	—
	350 cm ³	—	—	—	—	—	—	—	Ténor sport	—	—	—	—	—	—	—	—
	Quickly	—	—	—	—	—	—	—	Tournol	—	—	—	—	—	—	—	—
NORTON	125 cm ³	—	—	—	—	—	—	—	Rallye	—	—	—	—	—	—	—	—
	250 cm ³	500	800	1 000	1 200	1 700	2 000	2 400	350 cm ³	350	500	500	850	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	500 cm ³	550	650	750	—	—	—	—	—
NORTON	16 H	—	—	—	—	—	—	—	TRIUMPH	—	—	—	—	—	—	—	—
	88	—	—	—	—	—	—	—	Speed twin	—	—	—	—	—	—	—	—
	99	—	—	—	—	—	—	—	T 100	—	—	—	—	—	—	—	—
VELOSOLEX	Daytona	—	—	—	—	—	—	—	Thunderbird	—	—	—	—	—	—	—	—
	Inter 30	—	—	—	—	—	—	—	T 110	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	VELOSOLEX	60	80	100	140	180	200	240	—
VESPA	125 cm ³	—	—	—	—	—	—	—	VESPA	300	400	550	650	800	900	1 200	—
	150 cm ³	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	750	850	900	950	1 300	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

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

B.S.A., ARIEL, B.M.W., NORTON,
SUNBEAM.
Achats, échange, reprises aux meilleures
conditions.
58, rue A.-Briand, Levallois-Perret. Télé-
phone PER 19-73.

A vendre 125 cm³ GNOME ET RHONE
type R 4 S, Pneus neufs. 17.000 km.
Ligne italienne. Présent. impecc. Access.
Prix intéressant. Ecr. ou voir M. RUSSEIL
Robert, coiffeur, à St-ANDRÉ-de-LIDON
(Charente-Maritime). Tél. 11.

MORINI SETTEBELLO 175 cm³
1 500 km en cours rodage. Cause santé.
LANGLES, motoriste, à St-Jean-de-Luz
(B.-Pyr.).

Scooter **MOTOBÉCANE** 124 cm³ 1955
à vendre cause achat autre neuf. RATIS.
M. QUESNEL, 27, bd. de la République,
EAUBONNE (S.-et-O.).

Vends **PUCH 250 SGS**. Et. neuf
24 000 km 1 500 NF. DRACHE, 10, rue
Moreuil, ALBERT (Somme).

Vds **LAMBRETTA** 125. Mod. 56,
access. tr. b. état. Petit prix. Ecr. RIVIERE,
C.C.F. BP 53, LIBOURNE (Gironde).
Tél. 55.

Vends 350 cm³ D.K.W. 1944. Entier. rem.
neuf. Etat Impecc. 47.000 km. 500 NF.
CROUAN, 62, rue du Chantier, EVREUX
(Eure).

ON DEMANDE MÉCANICIEN MOTO- CISTE COMPÉTENT. HAUT SALAIRE

Lisez les journaux corpora-
tifs : ces annonces foison-
nent. Mais

Attention! seul,
le mécanicien ayant de soli-
des connaissances techniques
sera retenu. Voulez-vous être
candidat avec toutes chan-
ces 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

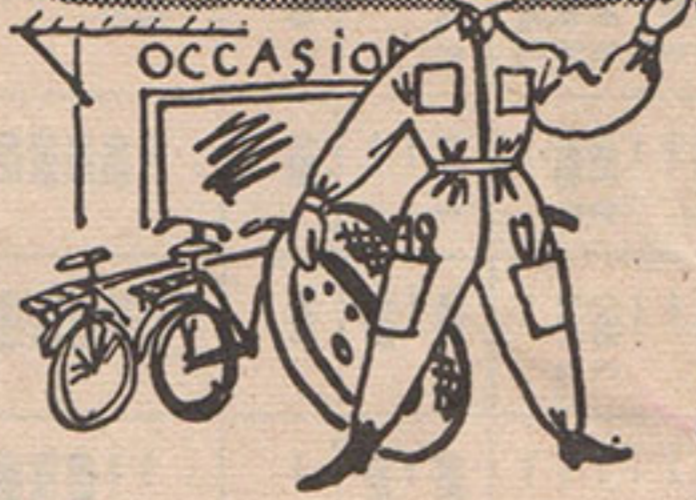
Demandez **AUJOURD'HUI**
MÊME notre documentation gra-
tuite N° 14. Grandes facilités de
paiement accordées.

ÉCRIVEZ :

COURS TECHNIQUES AUTOS
Pour la France : SAINT-QUENTIN
(AISNE)

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

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.

Jean MURIT

4 fois champion de France
10 fois recordman du Monde

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

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

Part. vds 2 CV CITROËN 1957 gde glace,
parf. ét. Prix ARGUS. Radio et Acces-
soires facultatifs. Cl. BAHUAND, 16, rue
Ledru-Rollin, IVRY-S-SEINE ou SAB
94-53, heure déjeuner, sauf samedi et di-
manche.

Vends état neuf : 175 Puch 58 : 110 NF.
175 Peugeot et A.G.F. 58 : 600 NF.
250 Peugeot 57 : 700 NF. 250 B.S.A. Prin-
cess : 1 200 NF. 350 Jawa 58 : 1 600 NF.
500 B.S.A. twin 53 : 1 300 NF. 600 Zun-
dapp : 170 NF. 500 B.M.W. R 513 :
2 300 NF. 500 Norton oscill. 57 : 2 500 NF.
650 Triumph 57 : 2 000 NF. En neuf dis-
ponible : Triumph, Jawa, Poch, Rumi.
Crédit reprise.

Vends neufs : moteurs 350 Terrot et
Royal : 120 NF. 750 Harley : 150 NF. Bas
prix pièces neuves Terrot, Royal et Harley.
40 % remise sur pièces neuves B.S.A. 250
et 350 et Lucas. Compteurs nfs. Schmitt
50 NF. VALDEVIT, à CORBEIL-ES-
SONNES (S.-et-O.). Tél. 12-35.

Vends **HARLEY** 750. Et. Impecc. 2.200
NF. Tél. heures bur. ELY 42-61.

Vends 350 cm³ JAWA modèle 1958,
1 500 NF. Visible, 117, av. des Minimes, à
TOULOUSE (Haute-Garonne).

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.

Vends **MOBY 56**, bon état. 11 000 km.
GESLOT, Impasse de la Garenne, à VIL-
LECRESNES (Seine-et-Oise).

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.

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.

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 côté
cinéma). Accès et parking dans la cour.

Vends belle occas. 250 **JAMES** impecc.,
équipée pneus neufs. Prix intér. Ecr.
TASSE, 15, rue Pavé-Neuf, à MORET-
sur-LOING (S.-et-M.).

250 S. T.W.N. 350 **BOSS**. 250 **B.D.G.H.**
Side STEIB. Gar. Totale. Créd. Agence
Off. ZUNDAPP T.W.N. — FRANÇOIS,
88, rue des Rosiers, ST-OUEN (Seine).

Vds Scooter **LAMBRETTA** 150 L.D.
1956, 7 000 km, tr. b. état av. pare-brise et
sacoche. J. GRINDES, 30, rue J.-Guesde,
BORDEAUX (Gironde).



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

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

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

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 assu-
rance, reprise, échange. Une visite s'im-
pose et n'engage à rien B.F. 10, av. de
Saint-Ouen, PARIS (18^e). Métro : La
Fourche. Tél. EUR 79-90.

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.

MAISON LECLERC PARIS

Remise 40 % sur motos neuves 3 CV,
ALCYON Zurich 1960 garant. 6 mois, et
125 A.M.C. Disponib. Occasions. Plus-
ieurs NORTON TWIN, ALCYON,
GILLET HERSTAL, Vente à crédit.
18 mois.

1^{er} versement au gré du client.
17, rue Pajol (18^e).

250 B.S.A. C 11 équipée. 450 NF. WOJ-
TASINSKI, 4, pl. Eglise, FONTENAY-
AUX-ROSES.

Beau **SIDE MOTO FN** 4 cyl. ancienne
300 NF. Echange contre cyclom. 2 vitesses
récent. RENAUDIN, av. du Four, LA
BAULE-LES-PINS (Loire-Atlantique).

15 MAI 1960

MOTO-CROSS

Extra National
LES ANDELYS

(250 cm³)

MOTO-CLUB ANDELYSIEN

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

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.

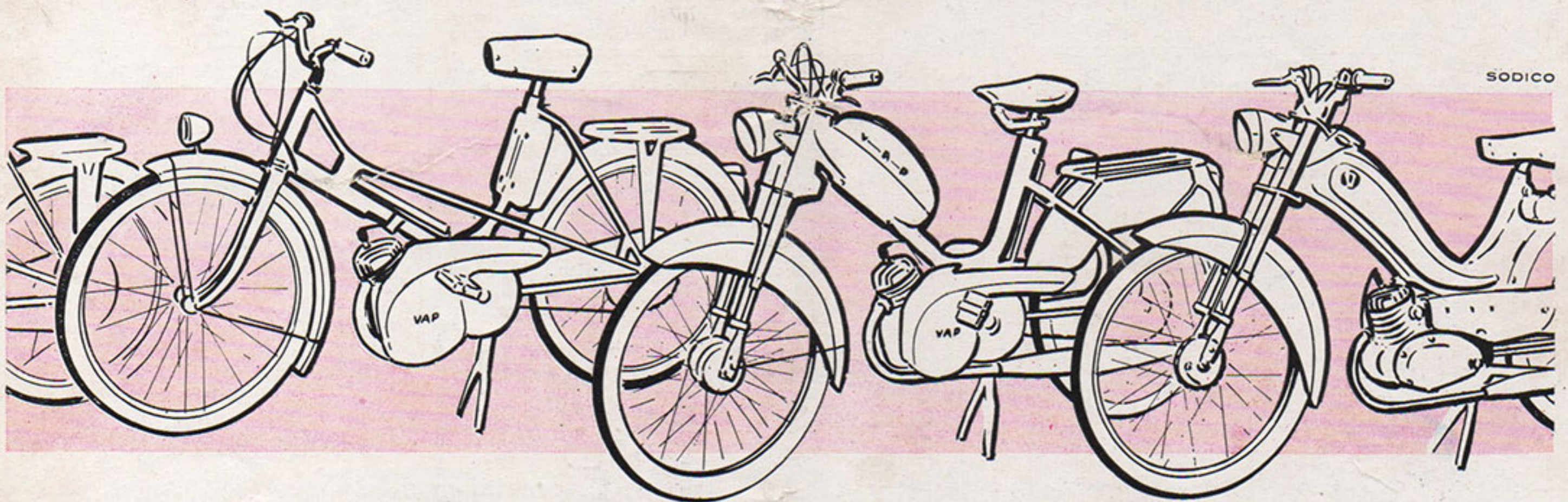
Un Service Commercial souple et rapide

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

Un Service Après-Vente important et bien rodé

... quelle sécurité pour vous et votre clientèle !

P. J. F. Franchini

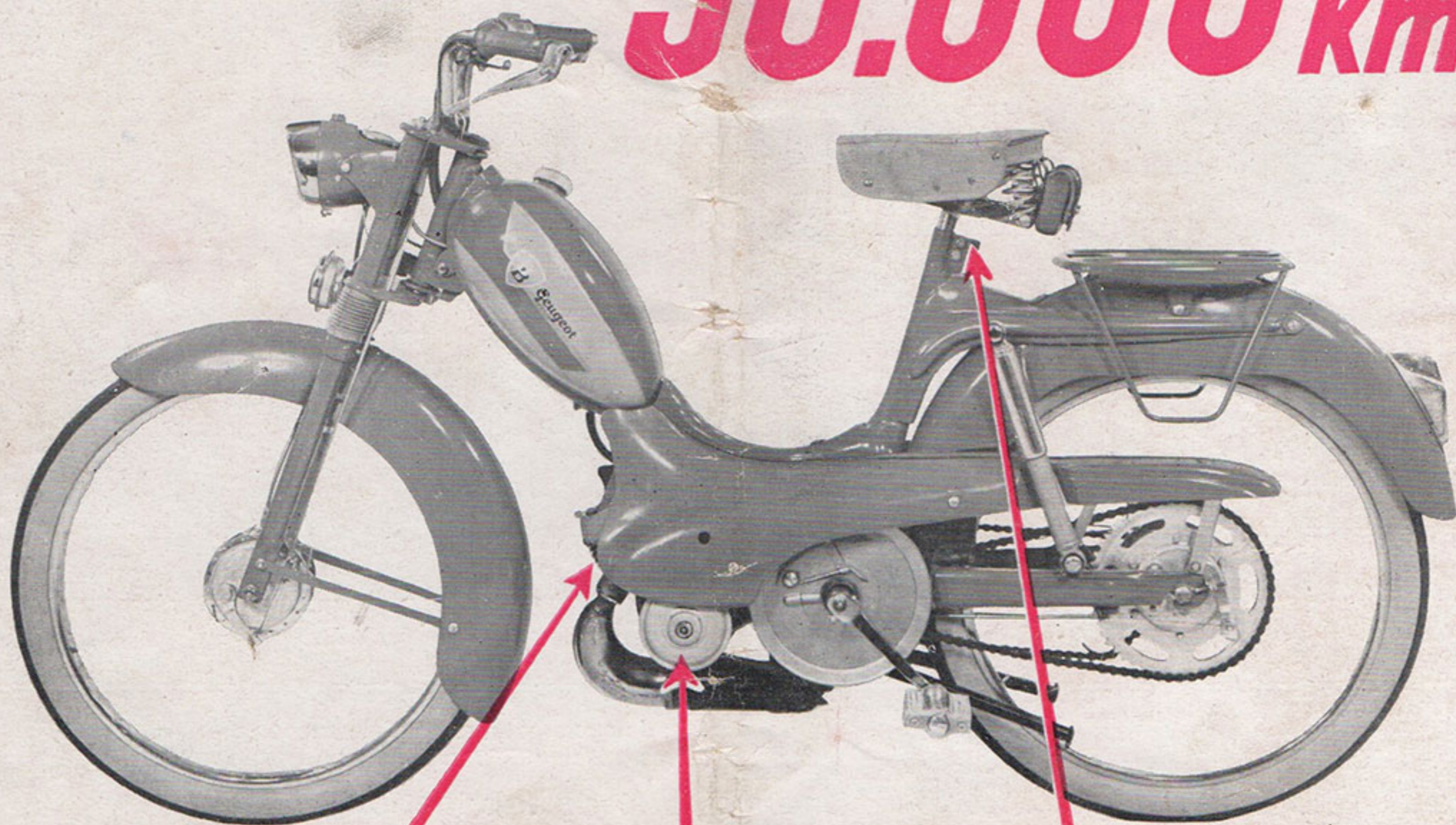


SODICO

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

toujours vaillant après

50.000 km



**CYLINDRE
INUSABLE**
en
ALU CHROME

Le cylindre en alliage léger est parfaitement refroidi. L'huile de mélange, déposée sur les parois chromées "direct" ne chauffe pas et garde ses qualités lubrifiantes. Après 50.000 km, la couche de chrome présente encore les 4/5 de son épaisseur initiale.

**COUPLEUR
INDESTRUCTIBLE**
à poudre
métallique

Le coupleur Peugeot Centri utilise comme moyen d'embrayage automatique une poudre métallique indestructible, quels que soient le régime et le patinage qu'on lui fasse subir.

**AIR
PROPRE**
aspiré en zone
non poussiéreuse

L'air filtré comme dans une voiture, est aspiré dans une zone éloignée de la poussière ce qui assure la bonne conservation du moteur.

L'embellage à galets, largement dimensionné, fonctionnant dans un milieu sans poussières abrasives, est assuré d'une longévité exceptionnelle.



Peugeot
CENTRI

**une mécanique
"increvable"**

Vente à crédit sans formalités à partir de 35 NF par mois

Nous préconisons le mélange ENERGOL

