

MOTOCYCLES et Scooters

N° 220 - MAI 1960
14^e ANNÉE
REVUE MENSUELLE
DIR. : MAX ENDERS
AD^r : M. LEGRAS
14, RUE BRUNEL - PARIS.



ESSAIS :

L'ISARD T 700 - "KOMBI"

LA 600 RATIER C 6

0,70 NF
MAROC
81 FM

SUISSE
1 FR
BELGIQUE
10 FR

DERNIÈRE HEURE CYCLOMOTEURS

Une grande
marque
de moteurs

Trois grandes
marques
de cycles

A.B.G.

ALCYON
LUCER
RHONSON

5 usines, 2.000 ingénieurs, techniciens, ouvriers.

**...rassemblés
pour construire
les cyclomoteurs**

VAP

La gamme la plus complète !

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

Une sécurité de fabrication imbattable !

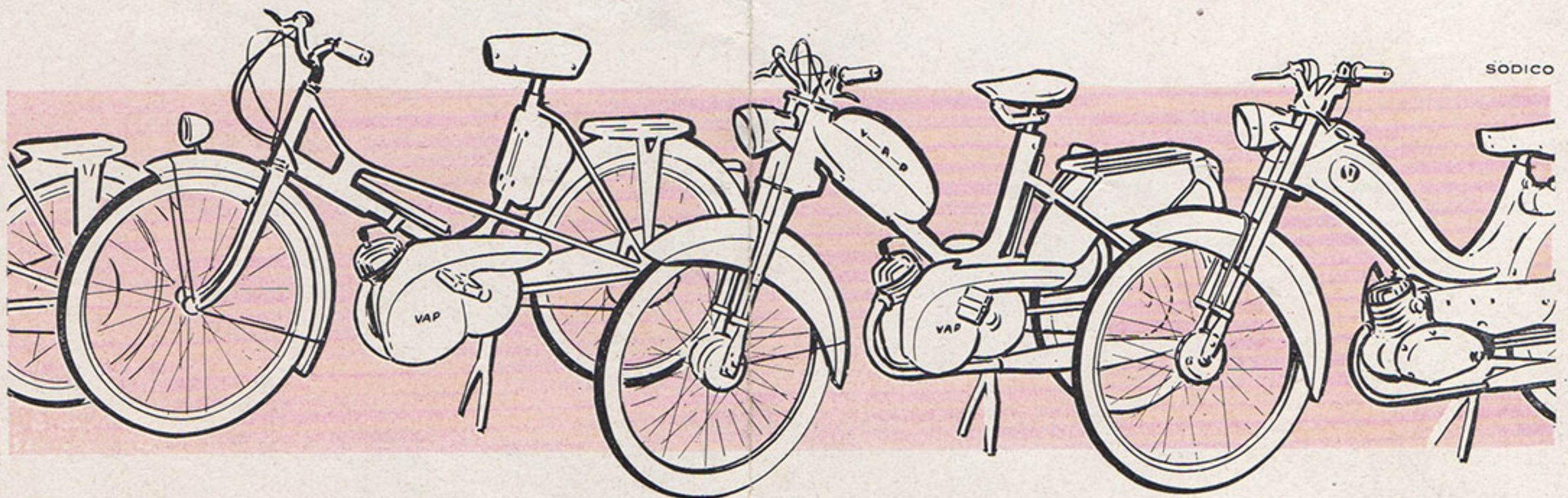
... grâce à la puissance industrielle du nouveau groupe,
qui rassemble une élite de techniciens dans ses 5 usines
de Paris, Courbevoie, Hazebrouck, Lyon, Blaye.

Un Service Commercial souple et rapide

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

Un Service Après-Vente important et bien rodé

... quelle sécurité pour vous et votre clientèle !



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

BSA STOCKIST

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

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

- 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

POMPES MISTRAL

POUR
MOTORISÉS
SCOOTERS
MOTOS

Dimensions de
300x24 à 300x28
et 400x24 à 400x28

Pompe LUXE n° 991
Pour motos

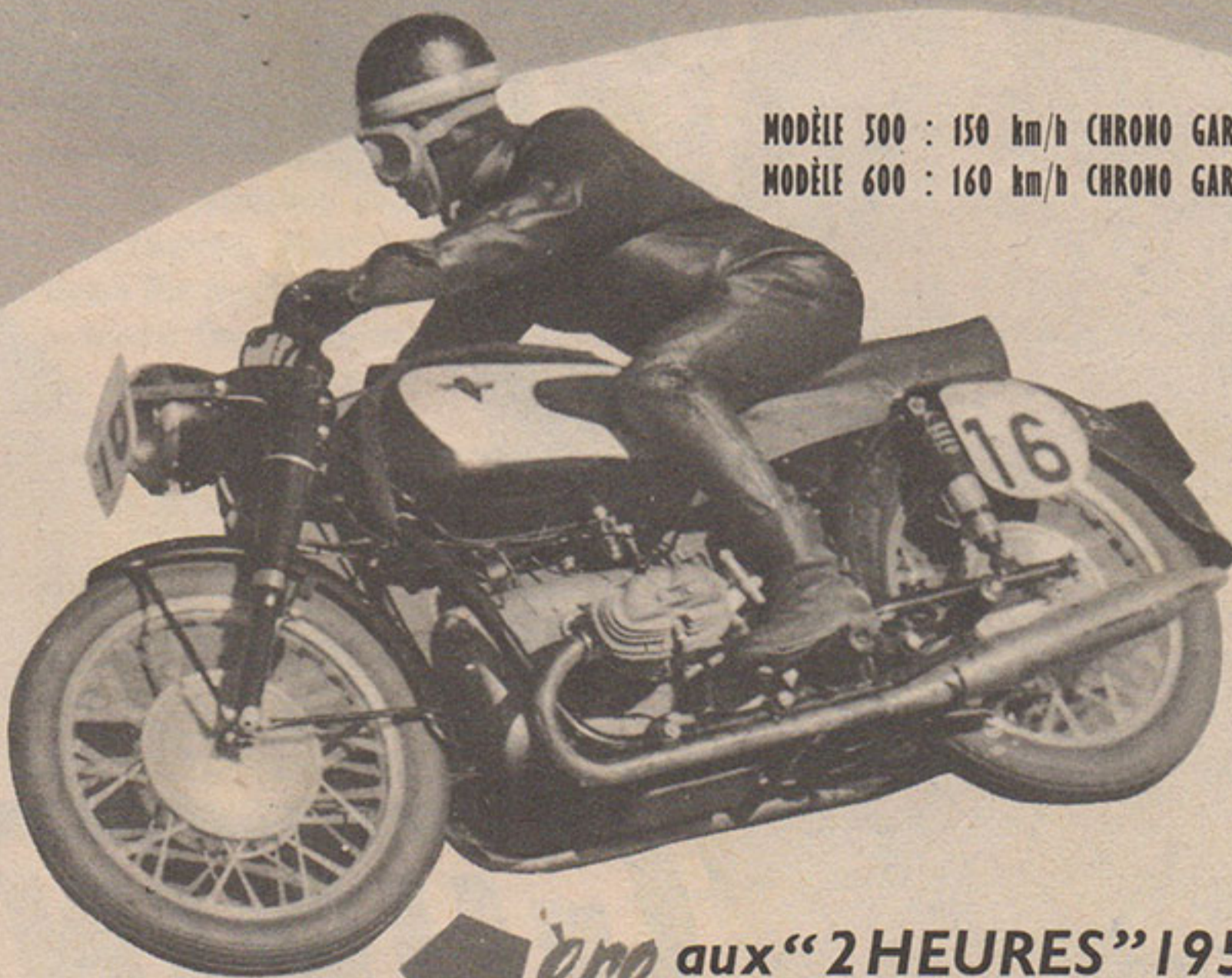
Tout en Laiton chromé sur nickel brillant

ET^S J. DUNOIS et FILS - B.P. 51 VINCENNES (Seine)

RATIER

la Seule

GROSSE MOTO FRANÇAISE
DE CLASSE INTERNATIONALE



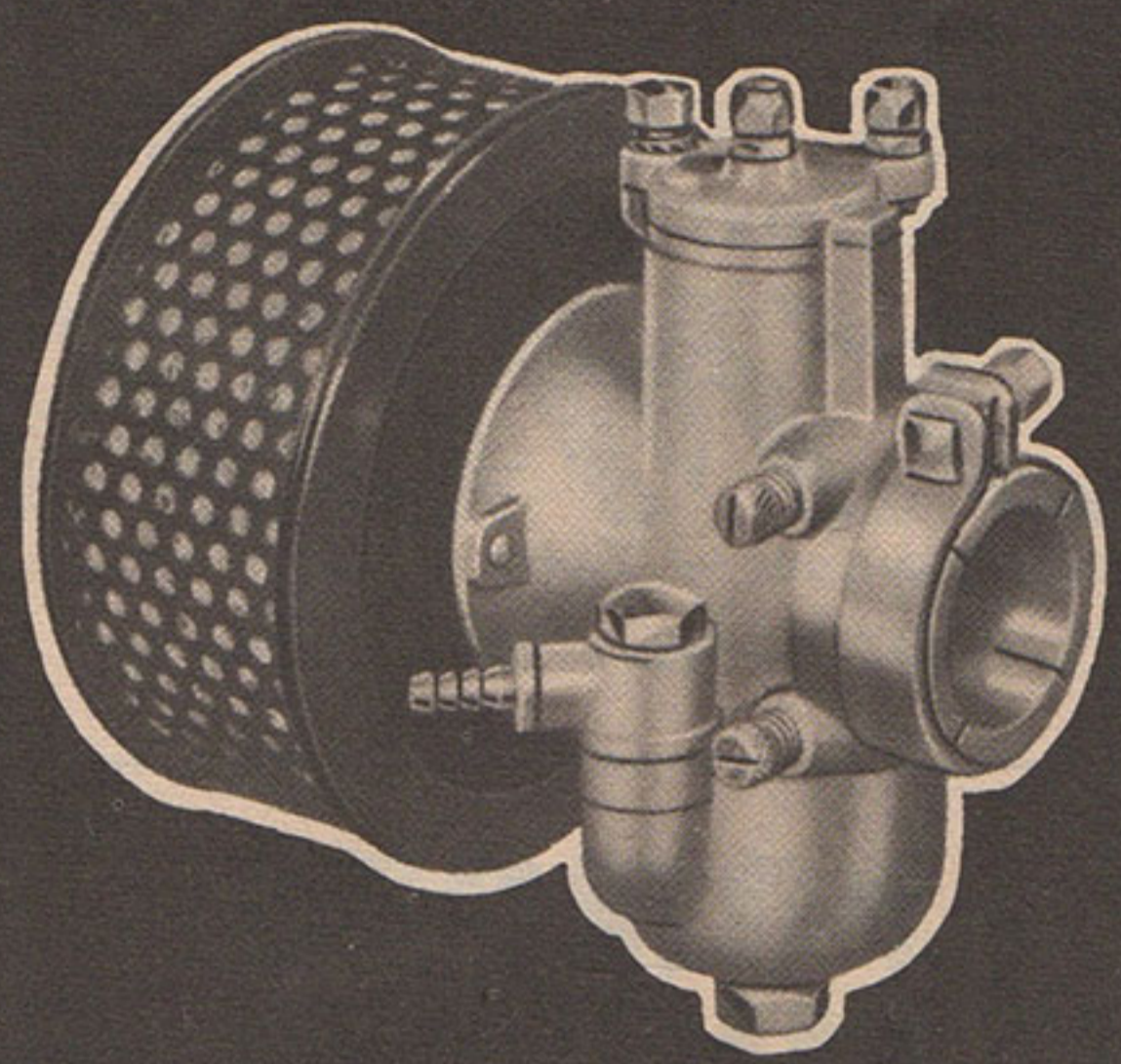
MODÈLE 500 : 150 km/h CHRONO GARANTIS
MODÈLE 600 : 160 km/h CHRONO GARANTIS

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

MAUBEN-LEGAY



*Le maximum de puissance
pour le minimum
de consommation*



GURTNER

36 bis, RUE GUERSANT - PARIS-17°

MOTOCYCLES

QU'EN PENSER ?

Un grand journal sportif a publié, début avril, le compte rendu d'un débat, entre personnalités qualifiées, sur le « 100 à l'heure Robert Buron ».

Parmi les interlocuteurs, le porte-parole de ce quotidien a dit, pour étayer son argumentation : « Il y a en France 50 % des accidents qui sont *provoqués* ou *causés* par des deux-roues... » S'agit-il de l'ensemble des motos et des vélos, il ne l'a pas précisé, ce qui n'a d'ailleurs, dans le cas présent, qu'un intérêt relatif.

Sans vouloir revenir sur ce 50 % bien souvent contesté par des personnes et des organismes non sujets à caution, ce qui nous heurte une fois de plus ici, c'est ce mélange, aveugle ou conscient, entre coupables et victimes ; tant qu'on n'aura pas officiellement fait la discrimination entre les uns et les autres, nous nous élèverons contre des assertions aussi discutables.

On se demande d'ailleurs ce que viennent faire nos cyclomoteurs, vélomoteurs et 175 cm³ dans l'entre-tuerie des « plus de 100 à l'heure », les motos susceptibles d'atteindre ou de dépasser cette vitesse n'étant plus, chez nous, en nombre suffisant pour influencer la statistique des sinistres ; les accidents, pour nos modestes engins, se produisent bien plus souvent dans les agglomérations, ou à leurs abords, que sur les grandes routes ; de toute façon, ils n'accumulent pas les cadavres à chaque meurtrière rencontre comme le font entre eux les automobilistes.

Tout cela a déjà été dit et redit en maintes occasions. Mais, cette fois-ci, n'est-il pas déconcertant qu'un confrère de notre bord, donc par vocation défenseur de la moto, fasse chorus avec ceux qui s'acharnent à la desservir ?

REVUE MENSUELLE

Administrateur : M. LEGRAS

Directeur : Max ENDERS

Rédaction — Administration
Publicité

14, rue Brunel, 14 - PARIS

★

R É D A C T I O N

J . - C . B A R G E T Z I

G . - E . B E R N A R D

Enders Max.

MOTOCYCLES

Echos

PRIX DES CARBURANTS SPÉCIAUX : DEUX-TEMPS

Le bulletin officiel du Service des prix du 5 mars a publié l'arrêt relatif au prix de vente des carburants essence-huile, pour moteurs deux-temps, livrés à la pompe :

« Le prix limite de vente au consommateur, à la pompe, des carburants composés d'un mélange d'essence et d'huile minérale préparés pour l'alimentation des moteurs à deux-temps est fixé comme suit : Prix au litre de l'essence auto majoré de 24 F. » Il s'agit de francs anciens, bien entendu.

DES CHIFFRES

L'épluchage mensuel des statistiques de production ne révèle pas de renversement d'une situation depuis longtemps acquise : en février, la production des cyclomoteurs a été de 75 740; celle des vélomoteurs de 753; des scooters de toutes cylindrées de 4 292; des motos, enfin de 149, toutes en 175 cm³; il n'est pas fait mention des autres catégories.

Pourquoi les scooters dominent-ils à la fois, et de manière magistrale, les vélomoteurs et les motos ?

C'est une question qui mérite une enquête auprès des constructeurs, des détaillants et des usagers; nous allons nous en occuper.

ET LES MOTOS ?

Notre production s'étant cantonnée dans les petites cylindrées, on pourrait croire que cette politique favoriserait l'introduction en France des motos étrangères de plus de 175 cm³; or si l'on s'en réfère aux chiffres officiels, on constate que les importations de motocycles de plus de 50 cm³ n'ont pas excédées, au cours de l'année 1959, un total de 1 583 machines.

Décidément la moto de moyenne et grosse puissance tente de moins en moins le Français sportif, alors qu'elle jouit toujours d'une grande vogue en Grande-Bretagne et en Italie, alors que, comme chez nous, elle est en nette régression en Allemagne.

L'IVRESSOMÈTRE ?

C'est un appareil destiné à repérer les conducteurs en état d'ivresse; il se présente sous la forme d'un ballon en plastique contenant des cristaux de bichromate de sodium et dans lequel on invite à souffler le conducteur sus-

pecté d'avoir trop bu; suivant la dose d'alcool absorbée, les cristaux se colorent plus ou moins en vert... trop de verres font trop de vert et voilà comment l'on est pris.

Mais on peut être ivre sans avoir bu d'alcool, c'est notre confrère L'Officiel des Transporteurs qui le révèle en précisant à titre d'exemple que les médecins d'un hôpital londonien avaient traité 9 « ivrognes » qui n'ayant jamais bu d'alcool, s'enivraient en absorbant quantité d'eau, ce qui a paraît-il pour effet d'avoir sur le cerveau et le comportement la même influence que l'abus de l'alcool.

ANTIPARASITAGE ? VOUS AVEZ LE TEMPS...

Un arrêté publié au J.O. stipule l'obligation de doter les moteurs de motocycles, toutes catégories, d'un système agréé d'antiparasitage, mais... l'obligation joue à partir du 1^{er} janvier 1961 pour les véhicules neufs et du 1^{er} avril 1961 pour ceux en circulation.

Les dispositifs acceptés, quoique non encore agréés pour l'automobile, ne sont pas reconnus comme adaptables aux motocycles; donc, ne changez rien à vos machines, tant qu'on n'aura pas officiellement désigné les antiparasites autorisés pour vous, ceux qui sont indiqués pour l'automobile pouvant ne pas être reconnus pour la moto.

Alors pas de zèle, vous êtes en règle, ne modifiez rien et attendez qu'on vous donne des ordres en vous fixant un délai. D'ici le 1^{er} avril 1961, il peut passer pas mal de poissons sous les ponts.

BREVET SCOLAIRE ET CONCOURS NATIONAL SCOLAIRE DE LA PRÉVENTION ROUTIÈRE.

La Prévention Routière organise actuellement, sous le patronage du Ministère de l'Éducation nationale, un Concours national scolaire.

Ce Concours a pour but de favoriser dans les écoles l'enseignement du Code de la Route prévu par la loi du 26 juillet 1957, le décret du 28 novembre 1958 et l'arrêté du 31 juillet 1959.

Les élèves devront rédiger pendant les heures prévues pour l'enseignement du Code de la Route un devoir sur les règles de circulation et répondre à un questionnaire sur le Code de la Route. Ceux d'entre eux dont les connaissances auront été jugées satisfaisantes se verront décerner le Brevet scolaire de La Prévention routière.

Des demi-finales d'Académie et une finale nationale sont, en outre, prévues.

Ce Concours est doté par la Prévention Routière de plus de 80 000 NF de prix (plus de 8 millions de francs légers). Le Maître et l'élève classés 1^{er} recevront, chacun, une voiture Renault « Dauphine ».

RÉUNION DU BUREAU PERMANENT INTERNATIONAL DU MOTOCYCLE

Le Bureau Permanent International des Constructeurs de Motocycles s'est réuni le 14 mars 1960 à Genève, à l'occasion du 30^e Salon International de l'Automobile, de la Moto et du Cycle.

Étaient présents les délégués de l'Allemagne, de l'Autriche, de la Belgique, de l'Espagne, de la France, de la Grande-Bretagne, de l'Italie, des Pays-Bas et de la Suisse.

La séance a été présidée par M. Eugène Peugeot, président, assisté de M. Henri Cochar, secrétaire général.

L'assemblée a pris connaissance des résultats de l'enquête faite par le Bureau International sur les diverses prescriptions techniques imposées à la bicyclette à moteur ou cyclomoteur dans les différents pays représentés au Bureau International, et exprimé son inquiétude devant certains projets tendant à aggraver les prescriptions actuelles. Le délégué de l'Autriche a soumis des propositions qui seront examinées à la prochaine réunion.

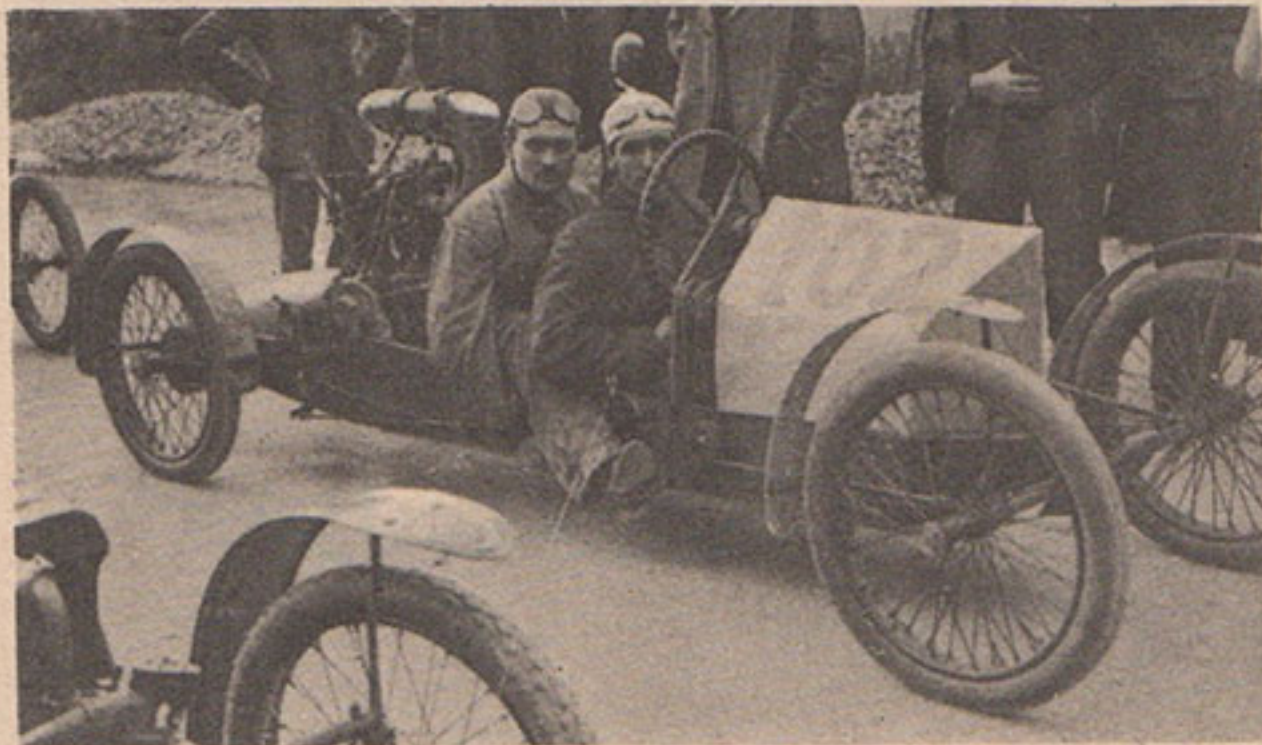
Examen a été fait ensuite du projet de définition de la catégorie A (motocycles) par distinction avec la catégorie B (automobiles), établi par le Groupe de Travail de la Prévention des accidents de la circulation routière de la C.E.E.

Le Bureau Permanent International des Constructeurs de Motocycles estime que doit être considéré comme motocycle tout véhicule ayant moins de quatre roues.

L'assemblée a décidé, d'autre part, de réviser la réglementation adoptée par le Bureau international en 1950 au sujet de la participation aux expositions et foires internationales.

Elle a ajouté au calendrier des expositions et foires internationales autorisées pour 1960 la Foire de Valence ouverte du 1^{er} au 20 mai et la Foire de Saragosse le 10 octobre.

Elle a décidé, en outre, en attendant la révision de la réglementation, de considérer comme libre la participation aux expositions et foires internationales organisées dans des pays non représentés au Bureau International.



Les précurseurs du Go-Kart

En voici deux parmi ceux qui ont vu le jour en France, bien avant qu'on ne redécouvre la formule



A droite le Enders Jack de 1909.

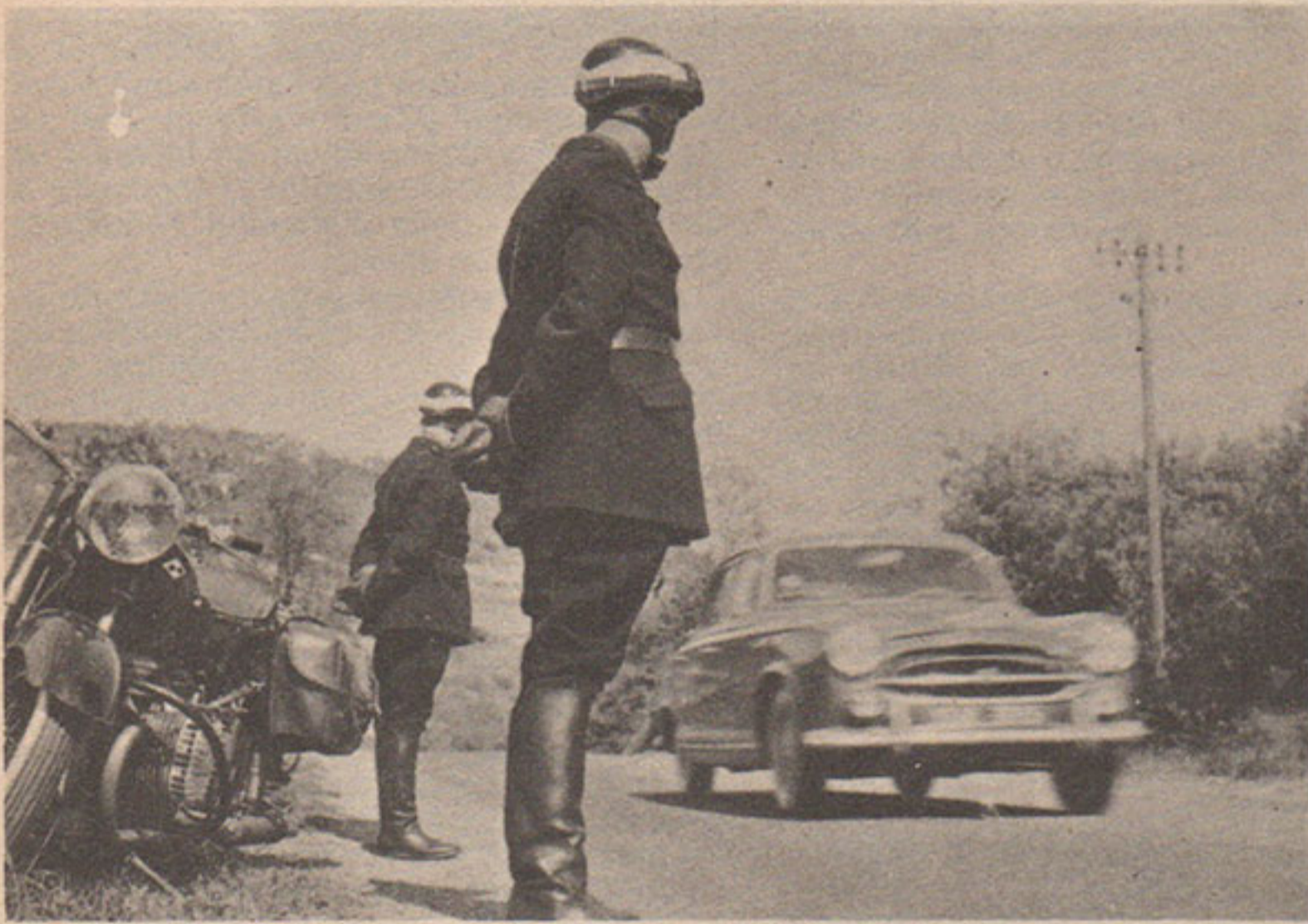
A gauche l'Elfe du regretté Mauve, Président de l'A.M.C.F. et créateur du Bol d'or Motocycliste.

Une journée avec les motards

des compagnies républicaines de sécurité

par HERVÉ

Faisant suite au reportage paru dernièrement dans "MOTOCYCLES" sur les Compagnies Motocyclistes de la Préfecture de Police, nous publions aujourd'hui le compte-rendu de notre collaborateur HERVÉ qui, pour nos lecteurs, a vécu à nouveau une journée avec des motocyclistes professionnels. Dans le cas présent, il s'agit des motards C.R.S. assurant la police routière.



Les patrouilles motocyclistes veillent sur plus de six millions de kilomètres de routes.

« Allô, P.C., Allô P.C., Ici Vauban XY. Deux voitures accidentées entre Rocquencourt et Triangle. Aucun blessé. Envoyez dépanneuse. A vous, P.C., parlez. »

Cinq minutes à peine seront nécessaires à la voiture-dépanneuse stationnée sur le Pont de Vaucresson pour se trouver sur les lieux de l'accident. Et lorsqu'elle arrivera, les motards auront déjà déblayé l'autoroute et rétabli la circulation.

Grâce à la liaison-radio dont dispose chaque équipe de motards, les secours peuvent être portés aux accidentés dans les délais les plus brefs.

— Le prochain « Boum » vous venez avec moi, me dit le brigadier-chef.

Nous restons quelques minutes auprès du camion-radio qui constitue le P.C. du Pont de Vaucresson.

Le lieutenant bondit : « Accident à 1 km vers le tunnel. Allez voir. La circulation est arrêtée. »

Je pars, collant la roue avant de ma 500 Matchless à la roue arrière de la 600 Rattier du « chef ». Les voitures sont bloquées sur trois files. Nous passons sur l'acco-

tement, comme des trialistes, debout sur les repose-pieds.

Trois voitures, tôles froissées, obstruent toute la largeur de l'auto-route. Une équipe de motards est déjà sur les lieux. C'est elle qui a alerté le P.C. Une autre équipe passant sur la voie montante vient prêter main-forte.

Il n'y a que des dégâts matériels et, à nous six, la route est rapidement dégagée.

Retour au P.C.

« Voyez-vous, me dit le brigadier-chef, voilà le cirque. Et c'est comme ça tous les dimanches à partir de 5 heures du soir. Si cela vous amuse, revenez nous voir. »

Il y a des gens que ce spectacle semble intéresser et même passionner. « Ce sont des habitués, me dit-on. Ils viennent chaque dimanche à l'heure de pointe. » L'un d'eux, grand, la cinquantaine, coiffé d'une petite casquette type collégien britannique, porte des jumelles suspendues à son cou.

« Il faut le voir lorsqu'il y a des blessés, me confie le lieutenant. Ses jumelles braquées vers le lieu de l'accident, il se délecte littéralement. »

Sa ration de sang hebdomadaire lui est sans doute aussi nécessaire que l'est le petit verre matinal à l'alcoolique.

* *

« Mais l'autoroute de l'Ouest n'est qu'une infime partie de l'immense domaine où les motards de la Police Routière exercent leur action.

» Depuis 1953, les Pelotons Motocyclistes de la Police Routière (c'est leur nom officiel) sont rattachés aux Compagnies Républicaines de Sécurité, plus connues sous leurs initiales C.R.S. Leurs attributions concernent, en tout premier lieu, la surveillance des grands itinéraires. Sur ces grands itinéraires, les motocyclistes des C.R.S. doivent également assurer les escortes d'honneur pour les personnalités officielles. Ces escortes sont faites généralement de ville à ville par les unités spécialisées cantonnées dans toute la France. Il y a aussi les missions dites de sécurité destinées à préparer, surveiller et accompagner les transports exceptionnels : engins spéciaux, mille-pattes, etc. Il existe enfin d'autres missions de sécurité telles que l'escorte d'une ou plusieurs voitures transportant des fonds et la surveillance des routes au moment des grandes épreuves cyclistes. »

C'est un samedi matin à la Caserne des Coches de Versailles que me sont données ces précisions par le capitaine qui dirige le peloton motocycliste versaillais. Motocycliste lui-même, le capitaine est bien connu dans nos milieux sportifs par ses succès à la Coupe de l'Armistice, aux Audax, au Rallye International de la Police motorisée à Pavie (Italie), etc.

« En 1935, poursuit-il, apparurent à Versailles les premières Brigades Routières Départementales de la Préfecture de Seine-et-Oise, au milieu desquelles évoluaient quelques motos.

» Il faut attendre 1945 pour arriver à la mise en place des Brigades Routières Motocyclistes cantonnées à Versailles (100 motos), Orléans, Rouen, Saint-Quentin, etc., où on trouvait de 20 à 30 motos.

» Et enfin, il y a sept ans, comme déjà dit, les B.R.M. furent rattachées aux C.R.S.

» Nos machines ? Vous pensez bien qu'en vingt-cinq ans nous en avons vu défiler. Pour ne parler que des quinze années écoulées depuis la fin de la guerre, nous avons eu successivement des Indian 500 cm³ bicylindres provenant des surplus. Puis des 500 cm³ Motobécane et des Terrot R.G. (c'est-à-dire sans suspension

arrière). Puis vinrent les 600 cm³ Cemec, aujourd'hui Ratier, que nous utilisons actuellement. Notre parc est constamment renouvelé et, d'ici quelques mois, nous toucherons en assez grande quantité des nouvelles 600 cm³ Ratier à soupapes en tête et suspension arrière oscillante.

» Les motos dont nous disposons à l'heure actuelle — il faut bien le reconnaître — ne brillent pas par une vitesse de pointe élevée. Mais l'expérience nous a appris que la poursuite, en fin de compte, n'était nullement payante. Le motard, lancé à plus de 110 à l'heure derrière un contrevenant, prend des risques que le résultat final ne justifie nullement. Aujourd'hui une machine sur deux est équipée d'un appareil émetteur-récepteur de radio. Le motard qui a constaté une infraction signale, par radio, à son P.C. ou à un autre motard placé plus loin sur la même route, les caractéristiques et le numéro d'immatriculation de la voiture fautive et celle-ci, fatalement, est interpellée, arrêtée et le conducteur puni. »

*
**

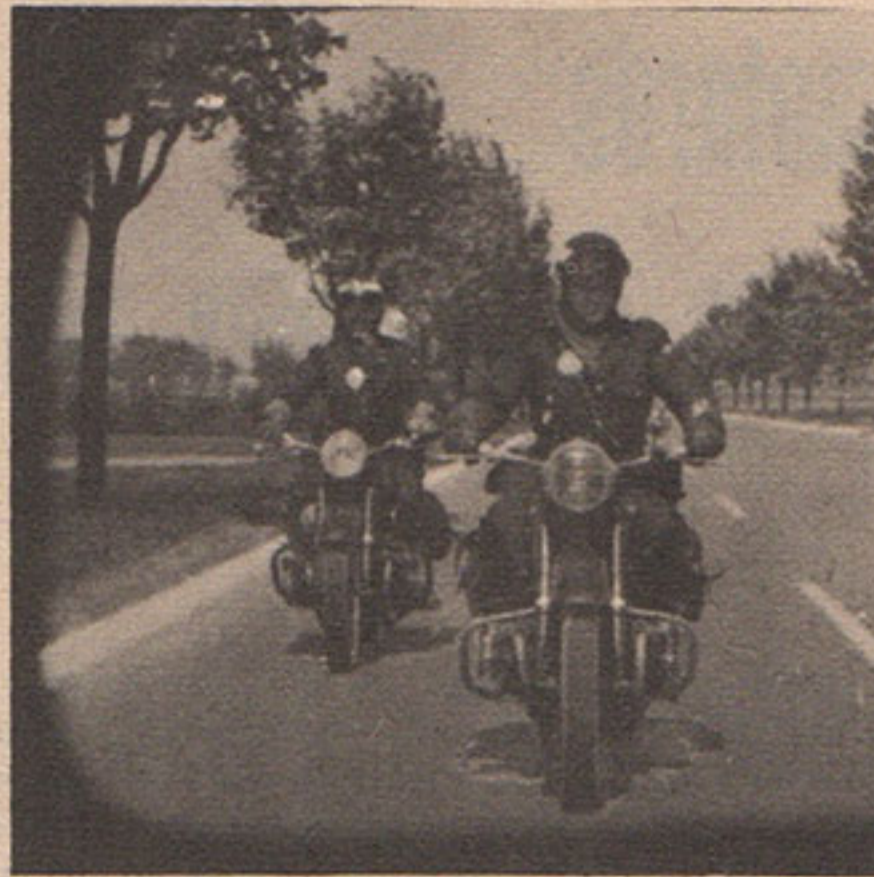
Dans un bureau attenant à celui où nous bavardons, se trouve une importante installation radio. C'est de là que le capitaine appelle le poste de police situé à l'entrée du tunnel de Saint-Cloud. Il demande que deux motards soient envoyés au Pont de Vaucresson où je les retrouverai pour ma première mission sur l'autoroute de l'Ouest.

Un quart d'heure plus tard, je patrouille du côté du « triangle » (bifurcation de l'autoroute vers Chartres d'une part et vers Rouen d'autre part) en compagnie de deux 600 cm³ Ratier, dont une équipée de radio.

Travail de routine : En cours de route, nous trouvons une 2 CV sur le bas-côté. Le conducteur explique qu'il est en panne d'essence. Il verse dans son réservoir le contenu d'un bidon de secours, emporté par précaution, et repart aussitôt.

Nous nous plaçons au raccordement des deux routes vers Chartres et vers Rouen. Il est près de 11 heures du matin. Le week-end s'annonce ensoleillé. Il y a de nombreux départs.

Une Dauphine, conduite par une femme, s'engage vers Rouen et, à la dernière



La seule vue des casques rend plus sages les usagers.

seconde, se rend compte de son erreur. Sans allumer ses feux de changement de direction, elle oblique brusquement vers Chartres. La conductrice a de la chance, sa manœuvre maladroite n'a pas eu de conséquences car aucun véhicule ne se trouvait à ce moment derrière elle. L'un des motards lui demande ses papiers et se borne à lui faire un petit cours de morale automobiliste.

Dix minutes plus tard, c'est une 2 CV, conduite par un homme d'un certain âge, qui s'engage résolument vers Rouen en tenant scrupuleusement sa droite. Même manœuvre. Mais sa voiture est déjà tellement engagée qu'il doit effectuer une marche arrière pour reprendre la route de Chartres. Une catastrophe n'est évitée que grâce aux bons freins d'une 403 qui survient à plus de 100 km/h et au sang-froid de son conducteur. Une Aronde est obligée de louvoyer dangereusement. Elle passe de justesse. Le monsieur de la 2 CV a droit à sa petite « facture ».

La circulation devient tout à coup moins dense. Il est près de midi.

« Ce sera sérieux à partir de 2 heures », me dit un des motards.

Retour à Versailles où je fais honneur à la « popote ».



C'est avec la plus grande correction que se présentent les motards.

Nous dégustons le « jus » au bar, en compagnie du capitaine, lorsque cinq motocyclistes entrent dans la cour de la caserne.

« Voilà vos deux équipes », me dit-il.

En effet, ce sont deux équipes de motards (chacune avec une moto-radio) placées sous les ordres d'un brigadier.

Mission : surveillance de la route nationale 12 entre Versailles et Houdan de 14 heures à 19 heures.

Consigne pour les deux équipes : opérer comme d'habitude.

Le brigadier me fournira les explications nécessaires tout au long de la journée.

Les deux équipes démarrent aussitôt. Le brigadier et moi partons deux minutes plus tard.

Arrêt à Saint-Cyr-l'École. Une 203 stationne du mauvais côté. Simple avertissement. Le propriétaire de la 203 demande au brigadier quelques renseignements concernant l'antiparasitage de son véhicule. Toutes explications lui sont données.

Un peu avant Trappes, une Dauphine arrêtée sur l'accotement. Crevaison. « Où est donc la roue de secours », demande le conducteur. C'est la voiture de papa et je ne la connais pas. Le « fiston » doit friser la quarantaine. (C'est d'ailleurs tout ce qu'il « frise ». Crâne boule de billard.) Le brigadier dépanne aussitôt le monsieur à qui « papa » a omis d'indiquer l'emplacement de chaque chose.

A l'entrée de Pontchartrain, nous retrouvons et dépassons une équipe arrêtée au sommet de la côte. L'autre équipe, que nous rejoignons, se trouve à la sortie de Pontchartrain.

Appel radio. C'est la première équipe qui nous alerte : « Arrêtez DS 19 n° XYZ. A franchi la ligne jaune en doublant un groupe de voitures. »

Coup de sifflet. C'est la DS en question. Le conducteur reconnaît avoir commis l'infraction. L'un des motards rédige le P.V.

« L'avantage de la liaison-radio, m'explique le brigadier, n'est pas seulement de pouvoir rattraper un contrevenant. On évite ainsi d'autres inconvénients. Supposez que les motards de la première équipe aient sifflé cette DS au moment où elle se trouvait en infraction. Le conducteur aurait pu freiner brutalement, se rabattre sur sa droite, en provoquant peut-être un accident, sûrement une perturbation dans la circulation qui est intense. Ici, nous l'avons arrêtée alors que toutes les voitures roulaient en file indienne à 50 km/h qui est la vitesse maxi autorisée dans la traversée de Pontchartrain. »

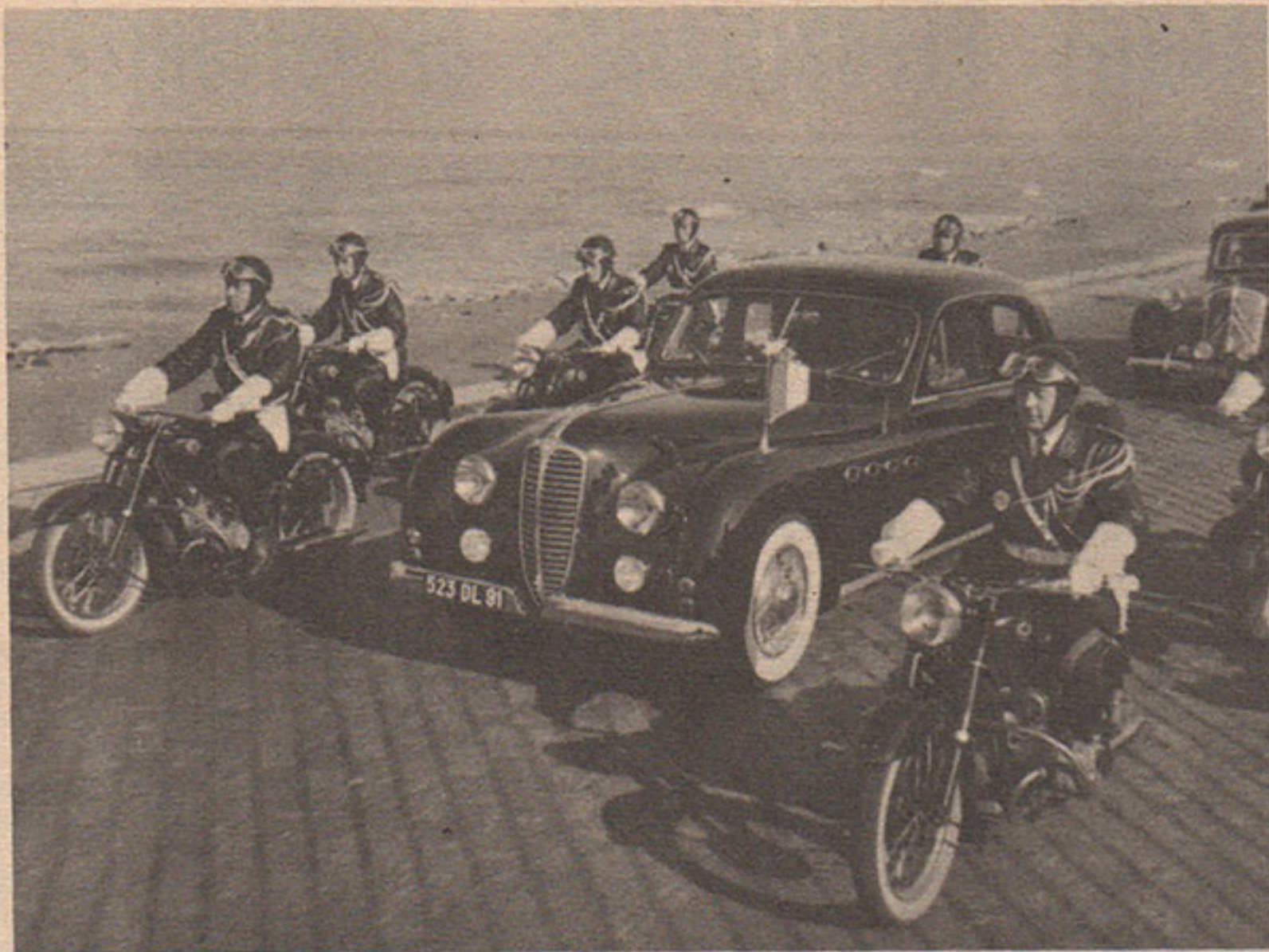
Nous continuons notre route. Les équipes s'arrêtent ou roulent. Chacun est évidemment tenu d'observer une certaine discipline, mais liberté entière est laissée à chaque motard de se déplacer ou de stationner où bon lui semble.

Entre Houdan et La Queue-les-Yvelines, nous nous retrouvons tous les six à la sortie d'un virage se trouvant au sommet d'une faible côte. L'endroit est stratégique. Nous nous y arrêtons.

C'est le moment que choisit une 403 pour prendre à environ 95 km/h le virage complètement sur sa gauche, et, ce, sans y avoir été obligée par un dépassement ou toute autre raison.

Le conducteur déclare : « C'est vrai. J'ai tort. Je ne sais ce qui m'est arrivé. Je pensais à autre chose. »

Un camion venait précisément en sens inverse, se trouvant alors à une centaine de mètres. Quelques secondes plus tôt ou plus tard et c'eût été la catastrophe.



Dans toutes les régions, les pelotons motocyclistes des C.R.S. assurent l'escorte des voitures officielles.



Un P.C. installé « quelque part » en France.

Sur le chemin du retour, les équipes nous ont distancés. Entre Pontchartrain et Trappes, le brigadier et moi roulons à 100/110. Devant nous une 203 file bon train. Brusquement, sans indiquer son changement de direction, elle se met à doubler une 4 CV qui, elle-même, dépasse une 2 CV. Troisième position. La 203 soulève le gravier du bas-côté situé à sa gauche. Des voitures venant en sens inverse doivent ralentir sérieusement. Un petit coup de 120 au compteur et le brigadier dépasse la 203 en lui faisant signe de s'arrêter.

La conductrice déclare :

— Je n'ai vu personne dans mon rétroviseur. Je n'ai pas jugé utile de mettre ma flèche.

— Mais j'étais pourtant à une cinquantaine de mètres derrière vous, déclare le brigadier. Vous auriez dû me voir.

— Vous pensez bien que si je vous avais vu, je ne me serais pas mise en contravention.

On ne peut pas parler avec plus de franchise.

* *

« Voyez-vous, me dit le brigadier avant de nous séparer, nous, les motards des Pelotons de la police routière des C.R.S., nous jouons un rôle ingrat. Nous savons que la prévention vaut mille fois mieux que la répression. Mais vous avez pu constater que chaque fois que nous avons agi, notre action était parfaitement justifiée. Il y a beaucoup trop d'accidents. La plupart seraient évités si tous les conducteurs observaient scrupuleusement les règles de la conduite, si tous les usagers appliquaient le Code de la Route. »

En effet, au cours de cette journée, j'ai pu voir les motards dresser une dizaine de contraventions. Mais en réalité ils auraient pu en récolter dix fois plus. Dans bien des cas, ils se sont bornés à faire signe de serrer à droite, de ralentir à l'entrée d'une agglomération, de ne pas « mordre » sur la ligne jaune, etc.

La seule présence d'une équipe de motocyclistes de la Police Routière suffit quelquefois à « calmer » certains automobilistes. Bien que n'étant nullement en faute, à la vue des casques, ils relèvent le pied ou serrent davantage à droite ou simplement redoublent d'attention. Dès qu'ils se trouvent hors du champ visuel des représentants de l'autorité, le naturel revient au galop. Et c'est souvent, trop souvent, l'accident.

* *

De l'avis des chefs C.R.S. l'utilité des Pelotons Motocyclistes de la Police Routière est indéniable. Aucun véhicule ne peut présentement remplacer la motocyclette pour les tâches qui lui sont confiées.

La moto passe partout, quelles que soient les conditions d'utilisation, quelle que soit la densité de la circulation, quel que soit l'état de la route. Et la moto est économique, très économique en regard des immenses services qu'elle rend.

Du point de vue humain, le policier motocycliste est un fonctionnaire sérieux, aimant son métier. C'est un élément sûr. Il connaît à la perfection tous les problèmes de la circulation et il sévit seulement à bon escient. Pour parfaire son éclectisme, chaque motard, au moins une fois par semaine, par roulement, patrouille une route au volant d'une des voitures de la compagnie.

Comment sont recrutés, sélectionnés et entraînés les motards des C.R.S. ?

Cette question fera l'objet d'un prochain reportage.

HERVÉ.

DANS NOTRE PROCHAIN NUMÉRO !

La 2^{me} partie de ce reportage

ADOPTÉE PAR LES COMPAGNIES RÉPUBLICAINES DE SÉCURITÉ

La 600 Ratier C 6

Grosse cylindrée française de classe internationale !

par J.-C. Bargetzi.

Il y a déjà longtemps qu'il n'existe plus de machine française de 500 cm³ ou plus et les amateurs de grosses cylindrées rapides, comme les différents services administratifs, étaient obligés de se tourner vers les machines anglaises ou allemandes. Aujourd'hui, grâce à la persévérance des Etablissements Ratier plus connus jusqu'à présent pour leurs réalisations dans le domaine aéronautique, nous disposons d'un « gros cube » de fabrication nationale capable de rivaliser avec les meilleures productions étrangères.

Cette machine de classe internationale a retenu l'attention des Services publics et une commande de 300 machines a été passée pour le compte des Pelotons motocyclistes de la Police Routière des Compagnies Républicaines de Sécurité.

La mise au point de cette machine s'est poursuivie dans des conditions les plus sévères; entre autres, l'usine Ratier n'a pas hésité à s'aligner dans les compétitions, avec succès il faut le dire si l'on considère les victoires acquises par notre ami Nebout aux Deux Heures 1958 et 1959 ! D'autres essais de vitesse ou d'endurance (dont nous parlerons dans cet article) se sont déroulés sur l'autodrome de Montlhéry et sur les parcours routiers les plus divers pour arriver à la commercialisation du modèle C 6 que nous vous présentons aujourd'hui.

Il s'agit de la machine destinée aux C.R.S., aussi trouvons-nous un guidon large et relevé, une selle monoplace, des protège-cylindres ainsi qu'un avertisseur de route particulièrement sonore. Un modèle équipé d'un poste émetteur-récepteur radio est également fourni aux services administratifs. (Voir *Motocycles*, n° 215.)

La position est reposante, néanmoins nous aurions préféré un guidon moins haut et plus étroit mais ne perdons pas de vue qu'il s'agit d'une machine destinée à une utilisation bien déterminée n'ayant qu'un lointain rapport avec la conduite sportive.

La vitesse de croisière oscille entre 130 et 140 km/h compteur. A cette vitesse, on dispose encore d'une réserve appréciable pour doubler. Le confort est remarquable, sur notre machine nous avons fait monter des ressorts plus doux, car avec le tarage de ressorts convenant au poids moyen du C.R.S. équipé, nous volions au-dessus de la selle. D'ailleurs, Nebout dont le poids est approximativement identique au nôtre, utilisait également ce type de ressorts.

PREMIER CONTACT

« Notre » Ratier, sobrement émaillée noir avec les panneaux de réservoir chromés nous attend dans la cour de l'usine. L'allure générale rappelle évidemment les flat-twin germaniques dont la disposition des commandes a été conservée. Essence ouverte, il fait appeler l'essence à chaque carburateur, un coup de kick, contact, au premier coup de kick le moteur tourne.

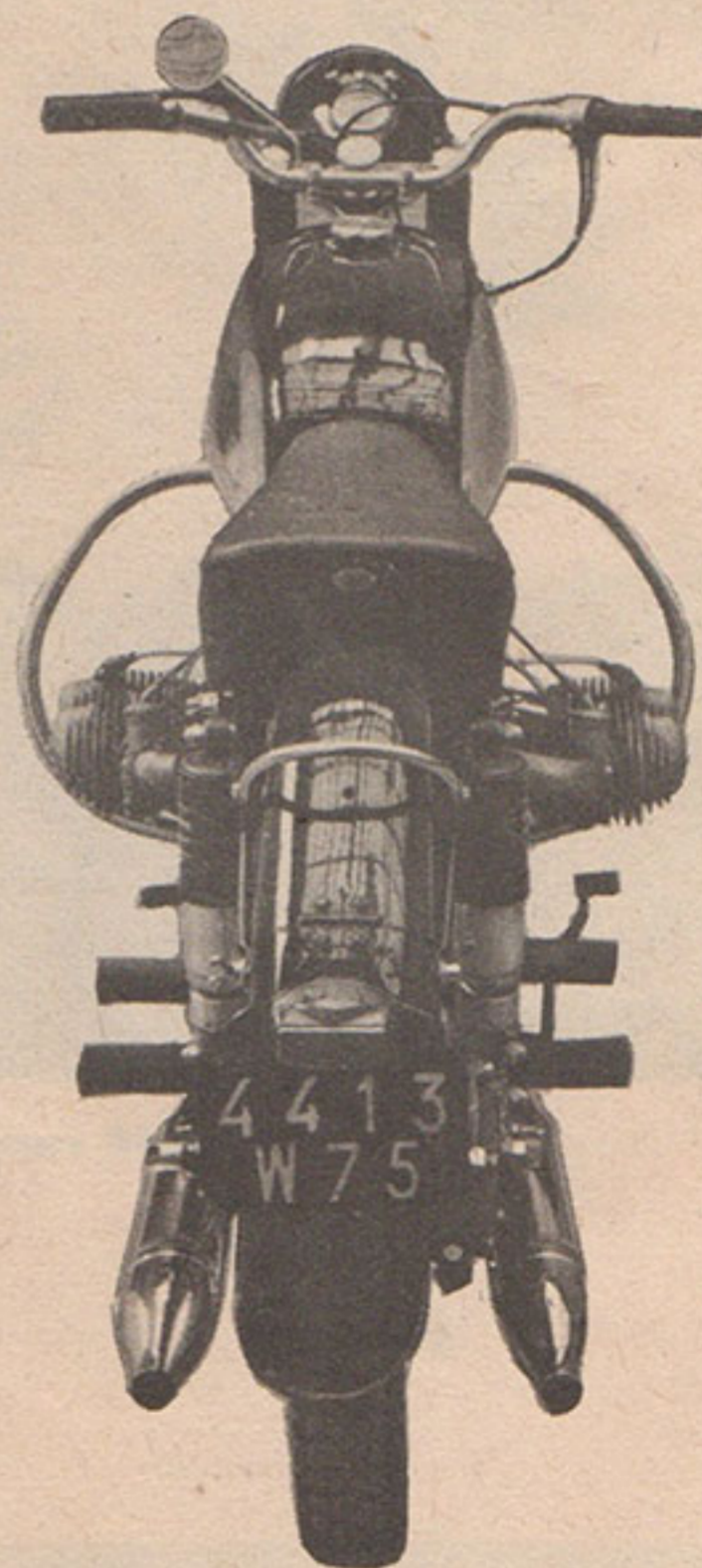
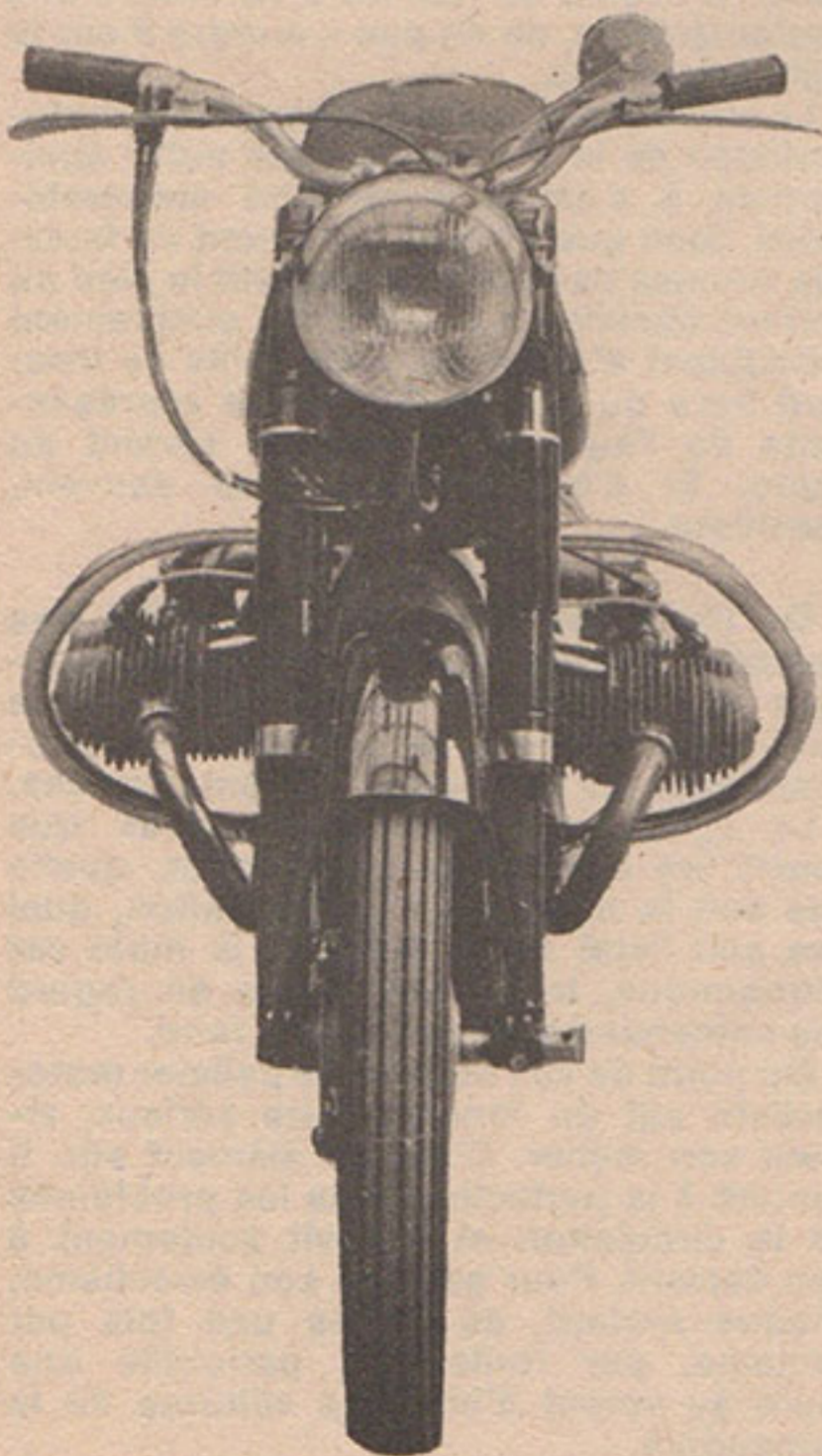
Première en bas, nous retrouvons le claquement sec des Zündapp et autres B.M.W. et nous sortons au pas de l'homme en première sans toucher à l'embrayage et sans que le moteur ne manifeste une quelconque réprobation : idéal pour l'escorte à l'extrême ralenti !

Par contre, dès que l'on s'occupe un peu de la poignée des gaz, les chevaux sont là surtout avec une poignée à tirage rapide. Diable, cette 600 cm³ accélère vraiment. La boîte fonctionne parfaitement avec cependant le claquement caractéristique à chaque changement de rapports. La maniabilité est étonnante pour un si « gros cube » et c'est un jeu d'enfant que de se faufiler entre les voitures en jouant sur les accélérations et sur le freinage efficace.

En cas de poursuite, il est impossible de semer une Ratier en ville car elle se conduit comme un vélo... mais quel vélo !

Une routière sensationnelle !

C'est évidemment sur la route que l'on juge une telle machine et dans ce domaine la C6 n'a rien à envier à ses sœurs étrangères. En solo comme en duo (oui, malgré la selle monoplace), on laisse tout le monde sur place, sauf les quelques DS ou voitures de sport bien menées que l'on peut rencontrer.



PARIS-CHARTRES EN 4 HEURES !

Oui, vous n'avez pas rêvé : 93 km en 4 heures c'est effectivement la moyenne réalisée au cours de notre essai d'escorte où, par un matin froid et humide avec nappes de brouillard, nous avons accompagné G.E.B. durant son essai de Vélosollex ; nous en conservons d'ailleurs un souvenir ému.

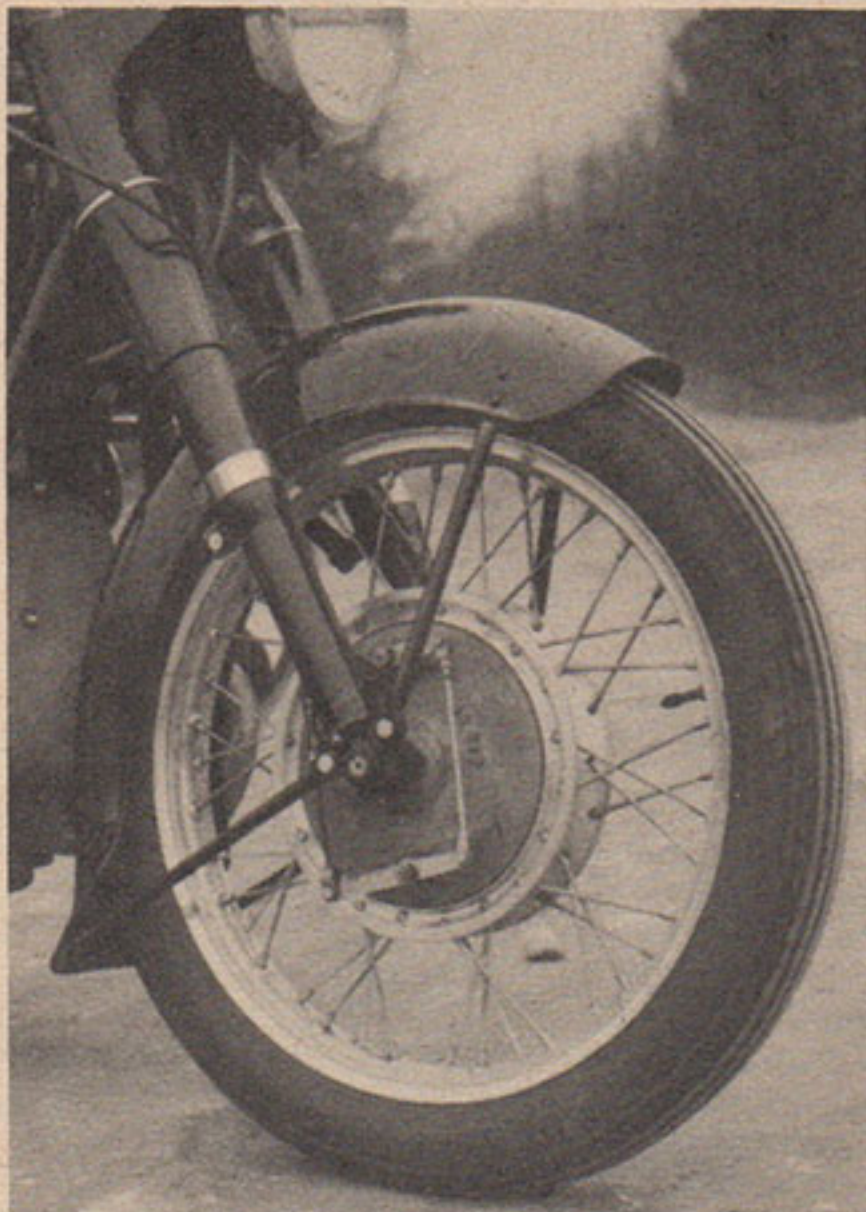
Cet essai nous a permis d'apprécier la souplesse et le silence de cette machine que nous avons menée 4 heures durant à 20-25 km/h sans échauffement anormal ou encrassement. D'ailleurs, pour nous venger, nous sommes revenus en 42', abandonnant lâchement G.E.B. à son sort.

OUI, MAIS LE TOUR D'ANNEAU EN 56" 4/10 !

La C6 peut aller doucement, elle l'a prouvé, mais elle peut aussi aller très vite, car 162,653 km/h avec grand guidon, selle monoplace, et la position qui en découle, peu de 600 cm³ de série sont capables de le faire sur l'anneau. Ces performances sont dignes d'un modèle sport ! Et ne croyez pas que notre machine était neuve ou spécialement mise au point, non ! Elle avait déjà effectué un essai de longue durée anneau-routier aux mains de Nebout et d'Insermini et la seule modification apportée était le changement du pneu arrière vraiment trop usé pour affronter notre essai de vitesse.

En position assise, la Ratier est encore créditée d'un tour en 1'02", soit une moyenne de 147,962 km/h. Là encore, la machine frisant le 150 km/h chrono position assise ne courent pas les rues.

Quant au routier, notre meilleur tour a été réalisé en 5'06" 2/10, à la moyenne de 107,945 km/h. La présence de graviers dans les Biscornes et une partie du circuit humide ne nous ont pas permis de descendre au-dessous de 5', mais dans les meilleures conditions nous pensons que l'on peut attendre les 110 km/h de moyenne. Sur le 9 km, c'est une référence.



Le moyeu frein avant double came de la Ratier. La commande de la seconde came s'effectue par un renvoi comme sur la RS officielle alors que sur les flat-twin allemandes de série le câble tire et la gaine pousse.

L'ÉPREUVE DE VÉRITÉ

COMPTE RENDU DES ESSAIS
DES 18 ET 19 DÉCEMBRE 1959
A MONTLHERY

MOTO C 600 à suspension oscillante

Programme prévu :

Piste. — 6 heures avec changement de pilote chaque heure, et dans chaque heure, 50' à 140 km/h et 10" à 150 km/h.
Routier. — 3 heures à 85 km de moyenne, changement de pilote chaque heure.
2 heures à 90 km.
1 tour à vitesse max. possible.
30' à vitesse d'escorte 10 à 15 km/h.
1 tour de routier ensuite.

Facultatif : en fin des essais, et si la piste le permet, vitesse max. sur l'anneau. En dehors du ravitaillement, il ne sera plus touché à la machine qui sera examinée ensuite à l'usine par les Services techniques de l'Intérieur.

Pilotes : MM. Nebout et Insermini.

Réglages de carburateurs :

Carburateurs BING de 26, gicleurs de 135 aiguille au cran 2.

Pour la piste, en raison de la durée de l'essai en vitesse dépassant 1 h, **bougies 33 RR Marchal.**

Pour le routier, **bougies Marchal 34 S** (livrées avec la machine).

Essence : Super Azur. Huile normale BP SAE 40.

Assistaient aux essais :

Min. Int, Sce Transp. : MM. Morhain ; Balestre.

Etat-Major C.R.S. : Lieut. Lacroix.

Commandement de Groupement. C.R.S. N° 1 : Commandant Lecocq.

1^{re} Brigade de C.R.S. : Vendredi : Lieutenant Sniegocki. Samedi : Capitaine Perroy.

Ratier : MM. Cabantous ; Tribouilloy.

RÉSULTATS DES ESSAIS

I. — Piste.

Matin. — Pilotes : Insermini 1^{re} et 3^e heure, Nebout 2^e heure.

Conditions atmosphériques :

	8 h 45	10 h 45
Baromètre...	743,7	744,5
Température.	4°	5° 8
Vent	S.-O. 7,5 m	O. 9/12 m/s rafales
Hygrométrie.	88 %	82 %

Temps total des 3 heures d'essai : 3 h 5' 40" comprenant 3 démarrages et 3 arrivées au poste de contrôle et deux ravitaillements de 1'48" et 1'12".

Temps net de marche y compris départs et arrivées : 3 h 2' 40".

Distance parcourue : 170 tours, soit 433,160 km.

Vitesse moyenne : 142,275 km/h.
Consommation : 10 l + 10 l + 13,50 l = 33,500 l soit 7,600 l aux 100 km.
Huile : non mesurable à la jauge.

Après-midi. — Pilotes : Nebout 1^{re} et 3^e heure, Insermini 2^e heure.

Conditions atmosphériques :

	14 h	16 h
Baromètre...	745	746
Température.	8°	7°
Vent	O. 10/15 m/s	O. 10/15 m/s
Hygrométrie.	74 %	92 %

50 tours de la dernière heure sous la pluie.

Temps total des 3 heures d'essais : 3 h 6' 31" comprenant 3 départs, 3 arrivées, 2 ravitaillements de 1' 9" et 1' 34".

Temps net de marche, y compris arrivées et départs : 3 h 3' 48".

Distance parcourue : 170 tours, soit 433,160 km/h.

Vitesse moyenne : 141,350 km/h.
Huile : environ 1/6 de litre y compris l'épreuve du matin, soit environ 0,200 l aux 1 000 km.

II. — Routier.

Tour : 9,18137 km.

Matin. — Pilotes : Insermini 1^{re} et 3^e heure, Nebout 2^e heure.

Conditions atmosphériques :

Baromètre...	753
Vent	O./S.-O. 2 à 4 m/s.
Température.	3°
Hygrométrie.	100 %

Temps total des 3 heures d'essai : 3 h 6' 12" départs et arrivées (arrêtés), 2 changements de pilotes sans ravitaillement : 56" et 19".

Temps net, y compris départs et arrivées : 3 h 4' 58".

Distance : 29 tours de circuit, soit : 266,259 km.

Vitesse moyenne : 86,350 km/h.
Consommation d'essence : 14,500 l, soit 5,45 l aux 100 km.

Après-midi. — Pilotes : Nebout 1^{re} heure, Insermini 2^e heure.

Temps total des 2 heures d'essai : 1 h 58' 51" dont un changement de pilote 17".

Temps net : 1 h 58' 34".

Distance 20 tours de circuit, soit : 183,626 km/h.

Vitesse moyenne : 92,976 km/h.
Consommation essence : 12,250 l soit 6,7 l aux 100 km.

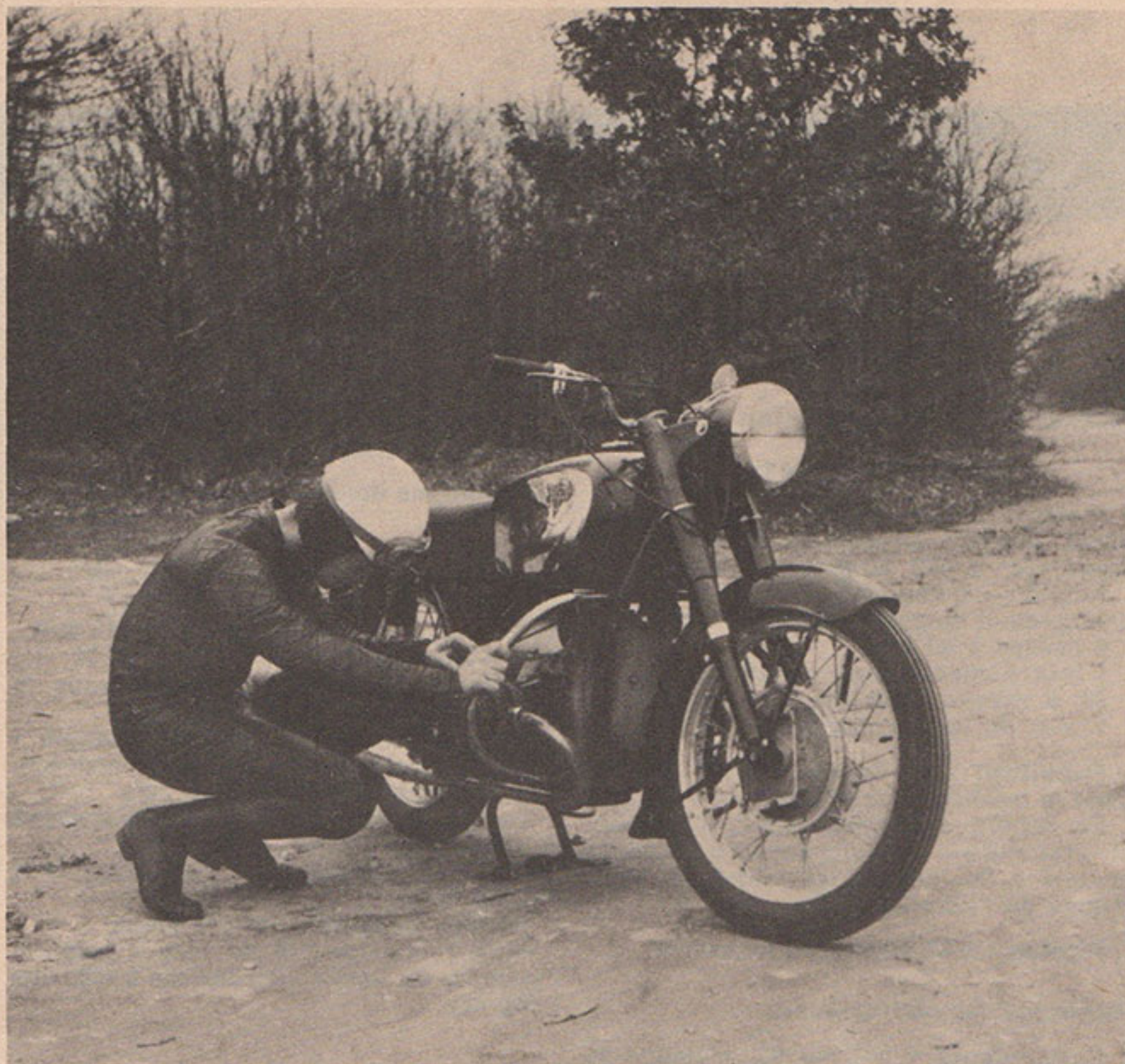
Essai de vitesse lente pour escorte à 10/15 km/h.

La Frégate du Capitaine Perroy est accompagnée sur le circuit de 4,451 km.

Temps : 30' 2".

Vitesse moyenne : 8,900 km/h.
Pas d'échauffement anormal des cylindres.

L'examen des bougies (34 S) montre un léger noircissement (normal après cette épreuve de ralenti).



ÉCHOS...

AU MOIS D'OCTOBRE 30 NATIONS ENVERRONT LEURS EXPERTS EN MATIÈRE DE CAOUTCHOUC A BERLIN.

Le caoutchouc de synthèse et les fibres synthétiques pour l'industrie caoutchoutière feront l'objet principal de la réunion traditionnelle du Congrès International du Caoutchouc qui aura lieu cette année du 4 au 7 octobre dans la « Kongresshalle » de Berlin. 30 nations y seront représentées par leurs experts les plus qualifiés en matière de caoutchouc et fibres synthétiques, spécialistes qui profiteront de cette occasion pour échanger, sur un plan international, leurs expériences relatives aux progrès scientifiques les plus récents. Le programme du Congrès prévoit entre autres des discussions sur des problèmes chimiques, physiques et technologiques qui sont d'une actualité particulière dans le secteur du caoutchouc synthétique ainsi que sur les activités entreprises dans le domaine des fibres synthétiques pour la fabrication d'articles de caoutchouc et sur les différentes méthodes d'essais. La Deutsche Kautschuk-Gesellschaft, association scientifique de chimistes, physiciens et ingénieurs, qui s'est proposée notamment de développer les recherches en matière de caoutchouc s'est chargée de l'organisation de cette manifestation.

Une exposition qui sera organisée dans le cadre du Congrès international du Caoutchouc à Berlin et à laquelle participeront d'importants fabricants allemands et étrangers montrera des machines utilisées pour le travail et l'essai du caoutchouc. D'autre part, l'exposition donnera pour la première fois une vue d'ensemble sur les tendances internationales s'esquissant dans le développement des fibres synthétiques qui présentent un si grand intérêt pour le travail du caoutchouc.

QUE LUI REPROCHER ?

Pas grand-chose à vrai dire :

La commande d'éclairage est mal conçue et en ville il est très difficile de faire rapidement des appels code : un bouton-poussoir ou un commutateur quatre positions pallieraient ce petit défaut.

Les commandes sont mal placées à notre goût, mais là encore il fallait tenir compte que les C.R.S. pilotent avec de grosses bottes et qu'ils ne chaussent pas tous du 40.

Enfin, les bruits mécaniques sont assez importants et couvrent même celui de l'échappement à basse vitesse.

Dernière critique, mais malheureusement elle n'est pas d'ordre mécanique : le prix trop élevé, plus de 7 000 NF, qui limitera la diffusion de cette 600 cm³ pourtant séduisante à bien des points de vue.

... ET CLUBS

M.C. OBERNAI ET TOURISME EN ALSACE

Surtout connu par l'organisation de son circuit international de vitesse qui cette année aura lieu le dimanche 26 juin, le Moto-Club d'Obernai tient également, en plus du sport, à servir la cause du motocyclisme dans ses activités touristiques.

A cet effet le Moto-Club d'Obernai informe tous les clubs motocyclistes et autres groupes touristiques qu'il se tient gracieusement à leur disposition pour organiser des visites, des excursions, des séjours en Alsace et leur faciliter ainsi le tourisme à moto dans cette région qui ne manque pas d'attrait.

Tous renseignements peuvent être demandés au Moto-Club d'Obernai, 10, rue du Marché, à Obernai (Bas-Rhin).

RÉSULTATS D'ESSAIS

Vitesse maximum anneau de vitesse de Monthéry.

Couché : 56" 4/10; moy. 162,653 km/h.

Assis : 1'02"; moy. 147,962 km/h.

Routier : 5' 06" 2/10; moy. 107,945 km/h.

Accélération :

100 m : 6" 6/10; moy. 54,6 km/h.

200 m : 10" 4/10; moy. 69,3 km/h.

300 m : 13" 4/10; moy. 80,6 km/h.

400 m : 16" 3/10; moy. 88,4 km/h.

500 m : 19"; moy. 94,6 km/h.

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

600 Ratier C 6

Moteur.

Flat-twin transversal, quatre temps, distribution à soupapes en tête, tiges et culbuteurs.

Aléage : 72 mm.

Course : 73 mm.

Cylindrée : 594 cm³.

Puissance (en sortie de boîte) : 32 cv.

Régime : 6 500 t/m.

Taux de compression : 7,9 à 1.

Contenance du carter moteur : 2 l. SAE 40 été, SAE 30 hiver.

Transmissions.

Embrayage monodisque à sec.

Boîte en cascade à quatre rapports commandés par un sélecteur au pied.

Rapports internes de boîte : 1,30 — 1,70 — 2,27 — 3,60 à 1.

Rapport de pont : 3,66 à 1.

Rapports finaux : 4,75 — 6,22 — 8,30 et 13,19 à 1.

Carburateurs. Marque Bing.

Diamètre de passage des gaz : 26 mm.

Gicleur principal : 130.

Gicleur de ralenti : 35.

Position d'aiguille : 2° cran.

Allumage. Batterie bobine avec dynamo 75W en bout de vilebrequin.

Calage de l'avance : 16° avant P.M.H. (plein retard).

Bougies : 14 mm Ø. 34 S usage ville. RR 33 usage sport Marchal.

Partie cycle.

Cadre double berceau en tubes d'acier. Suspension avant : fourche télescopique munie d'amortisseurs hydrauliques simple effet.

Suspension arrière : oscillante à éléments de suspension séparés à dureté réglable, munis d'amortisseurs hydrauliques.

Freins : moyeux-freins centraux en alliage léger de Ø 200 mm. Roues interchangeables.

Frein avant : double came; largeur des garnitures : 35 mm.

Frein arrière : simple came; largeur des garnitures : 25 mm.

Jantes : en alliage léger de 19".

Pneus : AV 3,25 — 19 ribbed.

AR 3,50 — 19 pavé.

Réservoir évidé d'une contenance de 24 l. Robinet muni d'une position réserve.

Poids : 195 kg.

Moto-Ball

par J. BART

EN FRANCE

La saison de Moto-Ball a débuté en mars et avec le printemps a commencé le Championnat de France. En zone Nord, les matches se sont déroulés normalement mais les intempéries qui ont sévi dans le Midi ont obligé de reporter de nombreuses rencontres. C'est ainsi que La Seyne qui était dispensée au premier tour a eu deux matches reportés et n'en a par conséquent disputé aucun. Notons encore le cas de Valréas qui, devant Cavaillon, se fit marquer un but d'entrée. Cavaillon joua ensuite avec deux arrières et cette tactique lui permit de n'accorder aucun but à ses adversaires jusqu'à la quatrième période qui dut être arrêtée à cause de la pluie qui rendait la poursuite impossible. Et Valréas fut déclaré vaincu, du fait du règlement qui veut que lorsqu'une partie est interrompue après la fin de la deuxième période par suite d'une intempérie imprévisible, le match puisse rester acquis.

RÉSULTATS

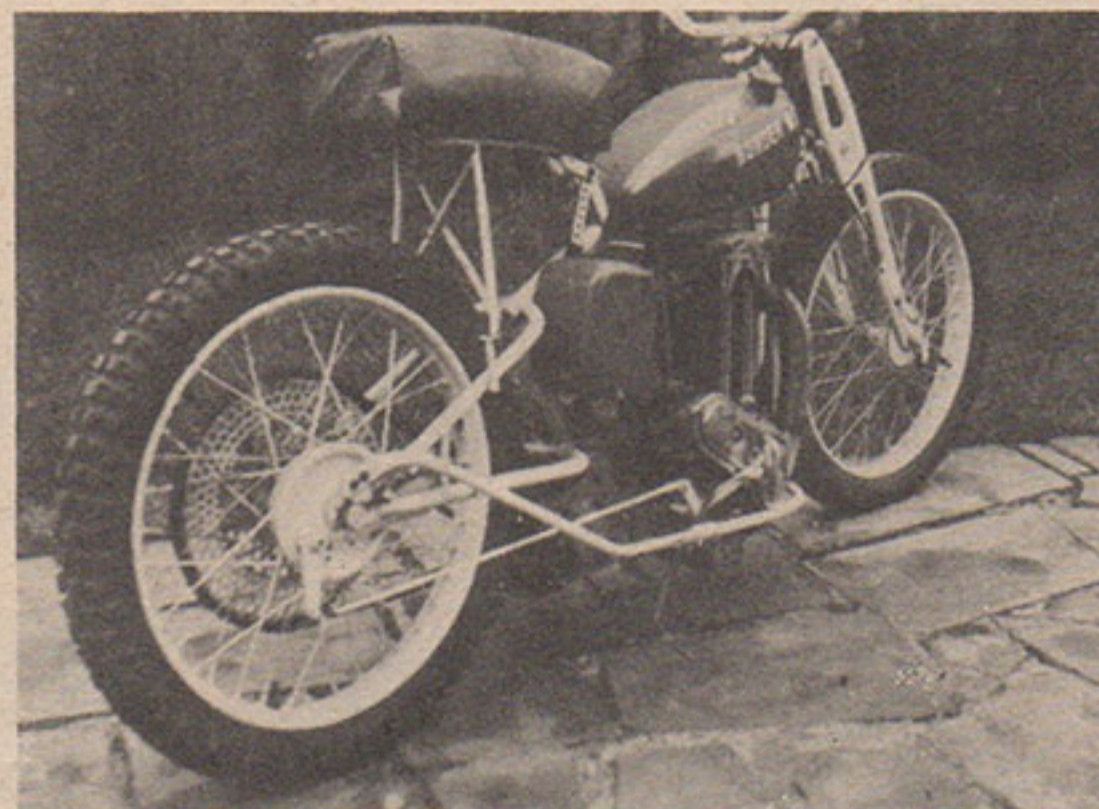
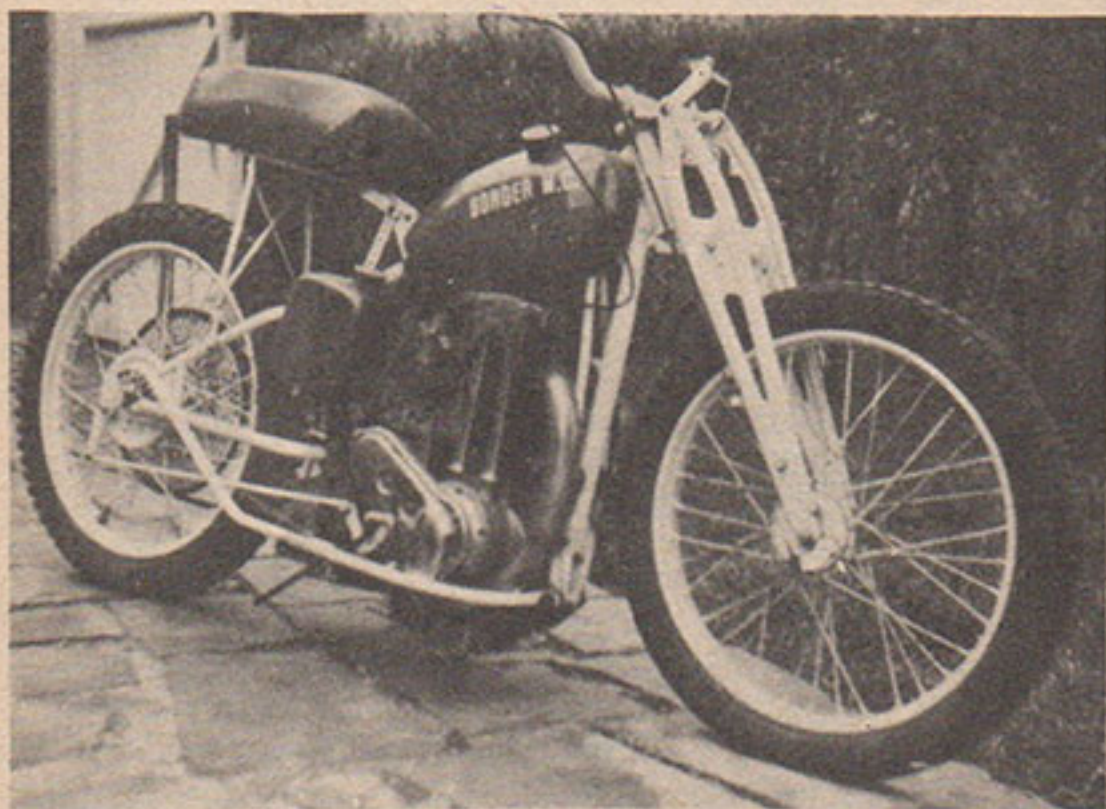
CHAMPIONNAT DE FRANCE ZONE NORD
Orly, 6 points; Troyes, 5 points; Vitry, 5 points; Courbevoie, 5 points; Saint-Denis, 4 points; Houlgate, 3 points; Villefranche, 2 points; Métro, 2 points. Chaque équipe a joué 2 matches.

CHAMPIONNAT DE FRANCE ZONE SUD

1^{er} Bollène, 9 points (3 matches); 2^e Valréas, 7 points (3 matches); 3^e Marignane, 6 points (2 matches); 4^e Camaret, 5 points (2 matches); 4^e Cavaillon, 5 points (3 matches); 6^e Carpentras, 3 points (2 matches); 6^e Caladois, 3 points (3 matches); 8^e Grenoble, 2 points (2 matches); 8^e La Seyne.
Challenge Georges Landais : 1^{er} Troyes; 2^e Drancy.

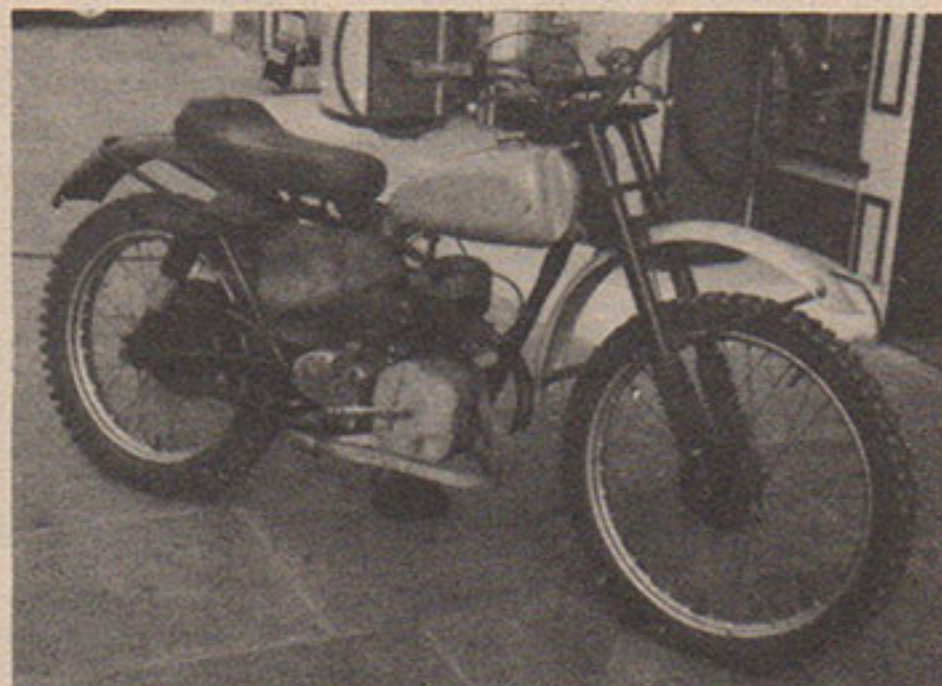
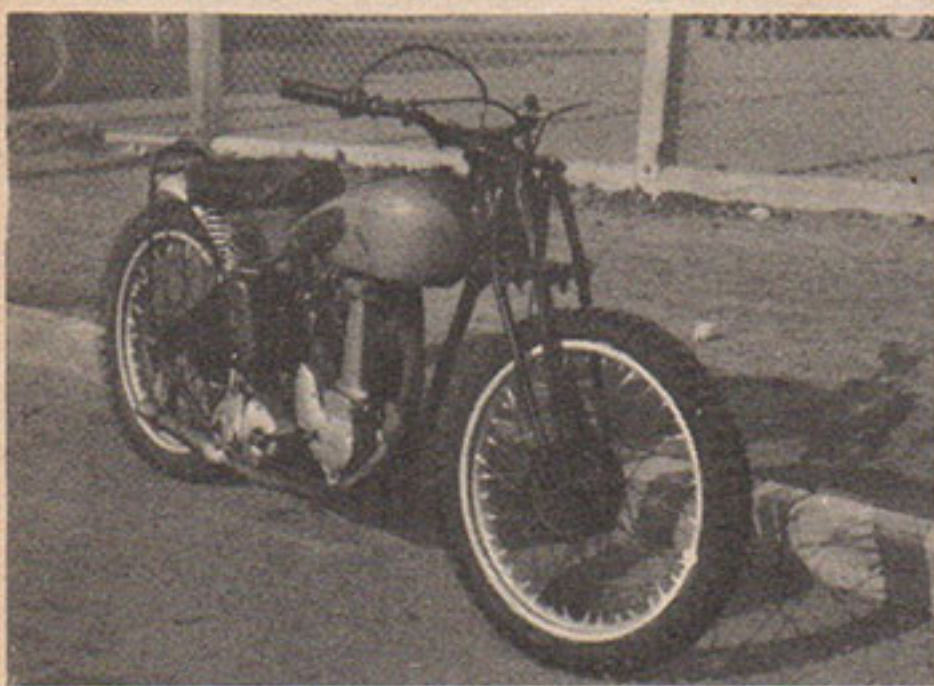
Jacques BART.

ASPECT TECHNIQUE DU MOTO-BALL



Après les machines françaises et comme complément à notre article sur les clubs d'Outre-Manche, nous vous présentons maintenant quelques-unes des motos qu'ils utilisent. Il s'agit le plus souvent de matériel ancien, acquis à bon marché par chaque joueur qui le rénove ensuite et l'adapte à sa nouvelle destination. Chacun résout le problème à sa manière, apportant les modifications qui lui semblent préférables. Celles-ci consistent, en général, à réduire le rayon de braquage, à alléger le cadre, à raccourcir les repose-pieds, à enlever tous les accessoires inutiles, etc.

La cylindrée n'étant pas limitée à 250 cm³ comme chez nous, les moteurs font 250 ou 350 cm³. Il n'existe pas de machine identique à la Nougier, c'est-à-dire spécialement conçue pour le Moto-Ball. Les photos vous montrent les solutions adoptées par quelques joueurs.



REGARDS SUR L'ANGLETERRE

La France est à l'heure actuelle la souveraine incontestée dans le domaine du Moto-Ball et possède une forte avance sur les autres pays. Pour combler leur retard les équipes étrangères doivent s'entraîner très sérieusement, mais surtout étudier le jeu français pour trouver les causes des victoires de nos joueurs et déceler leurs

faiblesses afin de les battre un jour sur leur propre terrain; c'est ce que les clubs voisins ont compris et ils cherchent, dans la mesure de leurs possibilités, à rencontrer nos équipes; ils y parviennent moins souvent qu'ils le désireraient mais on peut espérer que les rencontres internationales seront de plus en plus nombreuses, ce qui

ne peut être que profitable au développement du Moto-Ball et à la progression de la technique du jeu.

Parmi les équipes anglaises, il en est qui feront cette année un réel effort dans ce sens : il s'agit de deux des meilleurs clubs d'Outre-Manche, le Border Motor-Club et le Worcester Auto-Club.

LE BORDER MOTOR-CLUB

Ce nom est familier à nos lecteurs car le Border est une des équipes étrangères qui a le plus souvent rencontré nos joueurs. Il commença à pratiquer le Moto-Ball en 1955 et depuis cette date le « team » aux maillots à quartiers vert et blanc a sans cesse progressé et se comporte de mieux en mieux lors de ses matches contre nous.

Neuf joueurs : Den Brown, Den Carey, George Hallam, John Harrington, Jimmy James, Cyril Jarvis, Stan Orchard, Alan Smith et John Sullivan; chacun possède sa machine et même parfois deux, soit environ une douzaine au total, il s'agit de vieilles motos à quatre temps, de marques diverses : B.S.A. Triumph, Ariel, et de 250 ou 350 cm³ de cylindrée, choisies pour des raisons d'économies et sur lesquelles ont été effectuées seulement quelques petites modifications, telles que l'allègement par la suppression de tout ce qui est superflu pour le jeu, l'adjonction d'un guide-balle, le raccourcissement des repose-pieds, l'adoption de pneus « Cross », etc.

Comme beaucoup de clubs, le Border a quelques fortes difficultés à surmonter. Ses recettes ne couvrent pas toujours ses frais et il n'a pu disposer d'un terrain dans sa localité, l'opinion publique étant peu favorable aux motos et au bruit qu'elles font; ce qui l'empêche de s'entraîner comme il le souhaiterait et oppose un obstacle à l'un de ses plus chers désirs : le recrutement et la formation de jeunes joueurs.

Malgré tout cela le Border M.-C. est un des Clubs les meilleurs et les plus actifs d'Angleterre. En 1959, il a disputé dix matches nationaux, il en a gagné six, perdu trois et obtenu le nul pour l'un d'eux. Cette année il jouera à l'étranger contre la Belgique et la France.



L'équipe de Moto-Ball du Border Moto-Club lors de son match contre Courbevoie-Sport (Le Luart, 1959).

De gauche à droite :

D. BROWN, Capitaine - D. CAREY, Goal - J. WOOLLANDS, Arrière - J. SULLIVAN, Avant - A. SMITH, Avant - J. HARRINGTON, Avant - C. JAMES, Réserve.

LE WORCESTER AUTO-CLUB

Ce Club, qui outre le Moto-Ball, exerce tous les sports motocyclistes, a la chance de ne pas connaître les difficultés rencontrées par le Border. Il a en effet ses quartiers à Perdiswell où il y a neuf terrains de football et il s'en trouve toujours un disponible! Pas de problèmes financiers non plus.

Les machines utilisées sont de vieilles motos de tourisme, deux et quatre temps, acquises à bon marché, puis rénovées et mises au point par les joueurs qui en sont propriétaires. Là encore, de nombreuses marques sont représentées : Royal Enfield, B.S.A., Rudge, Ariel, Francis Barnett et Vélocette.

Le Capitaine de l'équipe est Rég. Lambourne, un « vieux de la vieille », c'est un des membres fondateurs du Worcester A.C.; les autres joueurs sont Fred Lewis (vice-captain), Gordon Bowkett, Tony Jones qui pratiquent tous trois le trial et le cross, Don Williams qui remporta plusieurs succès en vitesse et particulièrement au T.T. de l'île de Man ainsi qu'une médaille d'or dans le I.S.D.T., Bill North (Trial) et le goal Brian Awford (Cross).

Les maillots sont rayés en long, bleu et blanc. Le W.A.C. forme de jeunes joueurs; une fois par semaine ils s'entraînent pendant environ une heure en jouant des matches contre les « anciens » qui se maintiennent ainsi en forme.

Au cours de l'année 1959 le W.A.C. a disputé treize matches et en a gagné douze n'en perdant qu'un, contre le Border M.C.

En 1960 le Worcester A.C. rencontrera Courbevoie Sports en juin et celui-ci lui rendra sa visite en août. J. BART.



Le car utilisé par le Worcester A.C. pour le transport des machines et des joueurs. Il y a douze sièges; les autres ont été enlevés pour faire de la place aux motos. Le car appartient à l'un des équipiers, les autres payant leur « écot » à chaque voyage.

De gauche à droite :

Don. WILLIAMS, BILL NORTH, BRIAN AWFFORD.

LE V^e CONCOURS TECHNIQUE INTERNATIONAL DE LA PETITE CYLINDRÉE

Le Moto-Club des Cheminots Sportifs de Paris organise pour la cinquième fois le Concours technique international de la petite cylindrée dont les différentes épreuves se dérouleront à Noisieu (S.-et-O.), les 4, 5, 6 juin 1960.

Le concours est placé sous le patronage de la Fédération Française de Motocyclisme (Ligue Motocycliste de l'Ile-de-France) et réalisé avec la participation des services techniques officiels de :

— La Préfecture de Police (laboratoire de mesure du son);

— Etablissements Cibié (test d'éclairage);

— Commissariat général au Tourisme.

Cette manifestation est réservée aux cycles à moteur d'une cylindrée maximum de 50 cm³.

LES DIFFÉRENTS TESTS :

Test d'éclairage.

Afin de départager uniformément et équitablement les constructeurs, l'éclairage sera produit par des lampes jaunes. Ce test est préparé avec le Concours des services techniques des Etablissements Cibié (France).

Le changement de lampes est autorisé.

Le départ sera donné par un chronomètre et individuellement. Le temps sera pris entre le départ et l'arrivée. Le départ et l'arrivée se jugent à cheval sur la ligne.

Intensité lumineuse et test d'éblouissement.

Deux mesures de l'intensité lumineuse seront effectuées; l'une à hauteur du phare (H) qui devra donner 2 lx maximum; l'autre à hauteur (H²) l'intensité lumineuse devra être au moins de 5 lx. Il sera attribué 10 points de bonifications par lux supplémentaires et 5 points de pénalisation par lux ou fraction de lux en moins.

Il ne pourra être attribué de bonifications aux éclairages ayant encouru une pénalisation au test d'éblouissement (2 lx max.).

Départ à froid.

Les machines devront rouler à vélo ou être portées du Parc au point de départ du test. Tout mouvement si petit soit-il de la part du piston **ANNULE** ce test, s'il ne sert à autre chose qu'au départ réel. Le pilote prend son départ à sa guise, en selle, en poussant sa machine. Le départ sur place du moteur ne peut se concevoir que par kick ou par pédale faisant fonction de kick.

Les mouvements de kick correspondant à une zone sont de l'ordre suivant : 2 pour la zone 0 point; 1 par zone pour les suivantes.

1 5 m 10 m 15 m 20 m

Hors Zone
0 point 50 points 100 points 150 points

Aptitude en côte.

Le départ aura lieu en bas de la montée et individuellement : moteur lancé-départ arrêté; arrivée lancée.

Le temps d'exécution sera chronométré. L'allure sera libre. Le pédalage est libre. Un seul essai sera toléré.

Endurance et consommation.

La vidange étant faite par le concurrent et contrôlée par un commissaire, on procédera à la charge en carburant avant le départ du test. Le carburant gracieusement

offert par la **Firme B.P.** sera distribué (mélange pour les deux-temps et essence pure pour les quatre-temps) par fraction de 1 litre indivisible. Le pourcentage d'huile reste libre. La quantité de carburant qui reste également libre, sans trop charger, sera portée sur un registre avec émarginement du pilote, ainsi que sur sa carte de participation.

Le carburant étant celui du commerce, aucun additif ne sera toléré. Aucun changement de gicleur n'est admis : son choix étant fait une fois pour toutes lors du pesage. Sa référence en sera portée sur la carte et sur la feuille d'engagement. Il pourra être vérifié en fin du test.

Le pédalage est admis en côte.

Le pilote ne devra avoir aucun rapport avec le public, sauf en cas d'accident.

Tout participant pris en défaut durant ce test, sera traduit devant la Commission Technique. Son élimination pourra être prononcée. Le test de consommation se déroulera conjointement avec celui de l'endurance.

Les vitesses horaires pour ce test seront de :

— Machines de la Catégorie « C ». — Bicyclettes motorisées : 18 km/h, pour un parcours en terrain varié de 50 km.

— Machines de la Catégorie « A » et « B ». — Utilitaires-Tourisme : 25 km/h, pour un parcours en terrain varié de 100 km.

— Machines de la Catégorie « A » et « B » Sport. — 30 km/h, pour un parcours en terrain varié de 100 km.

Les machines seront lancées individuellement dans le circuit et dans l'ordre de la réception des engagements. (1^{er} Sport. — 2^e : Utilitaires. — 3^e : Bicyclettes motorisées.) Si la moyenne définitive réalisée est **inférieure**, le pilote s'exposera à une pénalisation de 3 points par 100 m **au-dessous** des moyennes indiquées précédemment.

En cas d'erreur de parcours ou de non passage d'obstacle, le participant devra reprendre le circuit où il l'a quitté, faute de quoi il sera éliminé du test.

Après avoir parcouru le kilométrage imposé, le pilote sera arrêté au moyen d'un fanion et d'une plaque portant son numéro. Il sera alors procédé à la vidange de son réservoir par un commissaire désigné à cet effet.

Il est expressément défendu au pilote de toucher au bouchon de réservoir, au carburateur, au tube de durite de ce dernier, durant tout le test.

Les possesseurs de robinet à réserve devront le signaler au pesage.

Si la déclaration n'en est point faite et que le robinet soit découvert, la pénalisation infligée sera de 100 points. Suivant la consommation, les concurrents se verront attribuer un certain nombre de points de pénalisation qui interviendront dans le classement.

En cas d'ex aequo, l'avantage sera à la machine la plus lourde (pilote compris).

Le participant qui tombera en panne d'essence au cours de ce test devra obligatoirement rejoindre le poste de ravitaillement par ses propres moyens, sans pour cela quitter un seul instant le circuit.

Le sens à suivre est celui du parcours.

Pour toutes autres pannes, ils pourront dépanner sur place et sur les accotements des chemins.

Test de silencieux.

La mesure du bruit produit par le cyclomoteur sera effectuée, la machine étant disposée sur un banc à rouleaux, volet des gaz ouvert en grand, la vitesse

étant ramenée par freinage des rouleaux à 30 km/h.

Deux microphones seront placés à 1,25 m au-dessus du sol et à 7 m de distance de part et d'autre de l'axe de la machine, dans le plan perpendiculaire à cet axe passant par le moyeu de la roue arrière.

Test de freinage à 22 %.

Ce test est destiné au réglage et à l'efficacité des freins. La machine sera placée sur une planche à 22 % de déclivité. Le pilote sera placé sur le siège de la machine; il devra répondre aux ordres qui lui seront transmis par le Commissaire. Les freins seront lâchés ou freinés alternativement. Les roues ne devront à **aucun moment** faire un mouvement dans le sens de la pente. La pénalisation est de 75 points par frein. Le pilote sera aidé par deux commissaires qui assureront son équilibre.

Test de démarrage et de freinage.

Tout participant aura le droit d'effectuer deux parcours dont le meilleur sera retenu. Ces tentatives ne pourront être effectuées que sous l'autorité des commissaires et chronométreurs. L'épreuve se déroulera sur environ 100 m, départ arrêté. Le chronométrage s'effectuera entre le signal de départ et le contact de la roue **avant**, avec la zone matérialisée sur le sol par une bande de couleur de 15 cm de largeur (obstacle annoncé par deux panneaux). Le pilote devra immobiliser sa machine **le pneu avant entre les bords de cette bande**.

Zone chronométrée.

Le meilleur chronométrage servira de base. Les concurrents arrivant ensuite supporteront des pénalisations de l'ordre de 2 points par 1/5 de seconde. (Les bicyclettes motorisées seront chronométrées à part.)

Zone de freinage.

Indépendamment du temps chronométré, tout dépassement de la bande d'arrêt sera pénalisé tous les 10 cm ou fraction de 10 cm sur une distance totale de 5 m. Celle-ci sera divisée en 5 parties :

- 1^{re} partie : 10 cm = 1 point;
- 2^e partie : 10 cm = 2 points;
- 3^e partie : 10 cm = 3 points;
- 4^e partie : 10 cm = 4 points;
- 5^e partie : 10 cm = 5 points.

Couloir.

Un couloir de 1 m de large sera placé au centre de la zone de pénalisations et balisé par 12 quilles. Chaque quille renversée comptera pour 2 points de pénalisations.

L'arrivée se fera **moteur en marche**. Tout calage de moteur équivaut à 5 points de pénalisation. En cas de dérapage, indépendamment des pénalisations prévues ci-dessus, c'est la position de l'**axe** de la roue **avant** dans la zone de pénalisation qui sera prise en considération.

Il nous semble important de préciser que le Concours technique s'est déroulé précédemment au Havre, en Belgique, à Villeneuve-Saint-Georges et enfin en 1957 à Dijon. La présence de machines étrangères déjà engagées pour le V^e Concours technique devrait susciter l'émulation des constructeurs français de cyclomoteurs. Espérons que de nombreuses marques nationales seront présentes à Noisieu pour la Pentecôte.

G.B.

INFORMATIONS

LE 8 MAI A MONTLHÉRY

Le Motorcycle-Club de France organisera le 8 mai sur l'autodrome de Linas-Montlhéry avec le concours de la S.A. des Pneumatiques Dunlop et la Société Française des Pétroles B.P., six courses de vitesse. D'une part, le Premier Pas Motocycliste disputé dans les catégories 125 et 175 cm³ Sport, d'autre part, les Trophées «Dunlop» et « B.P. » pour motocyclettes Sport et Course catégories 125, 175, 250, 350 et 500 cm³.

Ces courses seront disputées sur le circuit de 3,33 km, agrémenté d'une chicane en S devant les tribunes et à l'entrée de la piste au Goulet Nord. Développement du circuit avec chicanes : 3,728 km.

Les courses auront lieu dans l'ordre suivant :

1^{re} course : Premier Pas, 125 cm³, sur 18 tours, soit 60,714 km; 2^e course : Premier Pas, 175 cm³, sur 24 tours, soit 80,948 km; 3^e course : Trophées, 125 cm³, sur 25 tours, soit 84,321 km; 4^e course : Trophées, 250 et 350 cm³, sur 27 tours, soit 91,066 km; 5^e course : Trophées, 175 cm³, sur 27 tours, soit 91,066 km; 6^e course : Trophées, 500 cm³, sur 30 tours, soit 101,185 km.

Rappelons que les coureurs autorisés à participer au Premier Pas ne devront jamais avoir été classés premier dans une épreuve de vitesse ou une course de côte en quelque catégorie ou cylindrée que ce soit.

Pesage et vérification le 7 mai, à l'autodrome.

Pour tous renseignements complémentaires s'adresser au siège du Motorcycle-Club de France, 73, boulevard Pereire, Paris. Tél. CAR 39-96.

COUREURS ! ceci vous intéresse

A l'occasion des Grands Prix de France, qui se disputeront sur le circuit des Monts d'Auvergne le 22 mai prochain, la Ligue Motocycliste de l'Île-de-France, en collaboration avec le « Motorcycle Club de France » ont mis au point un moyen de transport très économique pour leurs membres participant à ces Grands Prix.

Un camion sera mis à la disposition des intéressés pour le transport aller et retour de leurs machines de course : Paris - Clermont - Paris. Les machines seront chargées le jeudi soir 19 mai, pour être rendues à destination le vendredi 20 mai à midi, en temps et heure pour les premiers essais prévus l'après-midi. Retour le lundi et arrivée à Paris le lundi 23 mai après-midi.

Ce transport sera effectué à titre gracieux pour les licenciés concurrents appartenant à la L.M.I.F.

En outre un premier car pouvant transporter pilotes et supporteurs partira également le vendredi matin pour être à Clermont le midi et retour le lundi à Paris pour permettre la réception des machines.

Le voyage aller et retour dans ce car est fixé à la somme de 20 NF par place.

Renseignements et inscriptions au Siège du « Motorcycle Club de France », 73, boulevard Pereire, à Paris (17^e).

Si nécessaire un second car sera envisagé avec départ le samedi matin 21 mai, retour le lundi 23 mai.

Une réduction sur les entrées au circuit sera consentie pour les supporteurs inscrits au départ du car.

8 NF pour les places à 12 NF.
5 NF pour les places à 8 NF.

CONCENTRATION INTERNATIONALE D'OBERNAI ET CIRCUIT DE VITESSE

Comme chaque année c'est le dernier dimanche de juin, le 26, qu'aura lieu le circuit international d'Obernai. Cette épreuve étant devenue le rendez-vous des amateurs de vitesse, le Moto-Club d'Obernai a décidé de compléter cette manifestation par une concentration internationale dont le programme est le suivant :

Samedi 25 juin :

10 à 12 h : Arrivée des participants; 13 h : déjeuner; 15 h : visite de la Brasserie Mutzig avec bière d'honneur; 20 h : dîner; 21 h : fête folklorique.

Dimanche 26 juin :

8 h : petit déjeuner; 9 h : visite de Sainte-Odile et du château du Haut-Kœnigsbourg; 12 h : déjeuner; 13 h : circuit de vitesse; 18 h : vin d'honneur et distribution des prix.

Ce programme a été dressé tant pour satisfaire les sportifs que pour combler les touristes amateurs de régionalisme, d'art et de curiosités.

Par ses modernes aménagements touristiques, hôtels, terrain de camping avec piscine et village de vacances, Obernai est susceptible d'accueillir un grand nombre de motocyclistes.

Pour tous renseignements la correspondance doit être adressée au Moto-Club d'Obernai, 10, rue du Marché, à Obernai (Bas-Rhin).

PROPOS SUR LE MESSERSCHMITT KR. 200

A la suite de l'essai concluant, dans « Motocycles et Scooters » du Messerschmitt KR. 200, j'avais demandé à un concessionnaire, M. Wallet, s'il pouvait m'en procurer un d'occasion.

Servi à souhaits un mois plus tard, j'ai quitté la porte de Vanves, avant les heures de pointe, pour me faire la main et suis rentré à la maison pour une inspection ou plutôt une prise de contact avec les différents organes et la trousse à outils; je fus d'abord surpris de ne pas trouver de cric, en cas de crevaison pour m'apercevoir après examen plus approfondi que tout était prévu et qu'une crosse en tube, fixée derrière la roue de secours sous le capot arrière, permettait sans effort de lever une quelconque des trois roues.

Ainsi familiarisé, j'abordai la route en confiance et depuis, effectuée tous mes déplacements à bord de cet agréable véhicule, et sans histoire, tel un voyage de Paris à Toulouse en 14 heures de route avec 25 litres d'essence, avec une seule panne, d'ailleurs de ma faute, un encrassement de bougie par suite d'une dose excessive d'huile dans l'essence. Retour dans le même temps avec arrêt pour déjeuner à Limoges.

Depuis je rayonne constamment dans la région parisienne, Paris compris et j'apprécie la maniabilité et la faible encombrement qui permettent de se garer dans le moindre trou au long du trottoir.

Toutefois, et c'est un peu la raison de ce communiqué, j'ai jugé bon, à l'usage, d'apporter quelques petites modifications de détails qui facilitent l'entretien, les revisions ou augmentent l'agrément, sans rien changer à la structure.

Entre autres, j'ai réalisé deux petites aérations, avec prise d'air, type avion, à l'avant du capot, bien efficaces pendant la chaude saison et qui, les froids venus, s'obturent par des volets en plastique.

J'ai également imaginé un couvre-toit de teinte sombre qui protège du soleil et des réverbérations. Ayant voulu décalaminer après 15 000 km, j'ai dû y renoncer après avoir démonté une partie de la coquille de la soufflerie, un écrou restant inaccessible; ceci m'a amené à percer une fenêtre de 200 mm x 160 mm dans le dossier du siège arrière et face au cylindre, ce qui permet par cette ouverture d'accéder à la culasse sans difficulté et sans avoir à démonter le moteur de ses supports. Une porte fixée par quatre vis à métaux masque l'ouverture, l'opération terminée.

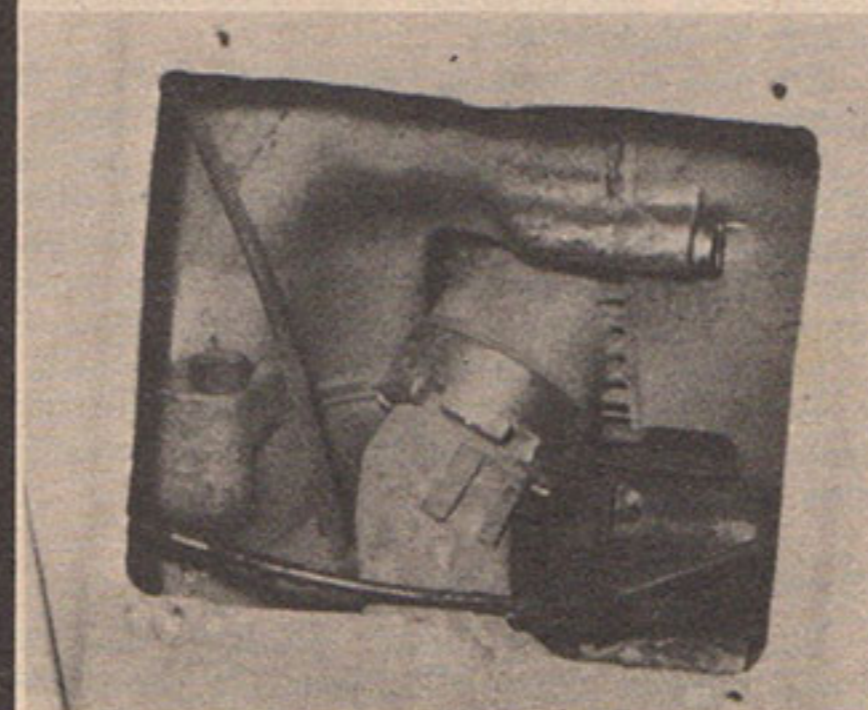
J'ai prévu également un porte-bagages sur la pointe arrière car, à deux, on manque de place pour les bagages.

Que dire d'autre sinon que cette attrayante voiturette donne grande satisfaction à condition de bien respecter les doses prescrites pour le mélange avec une bonne huile normale et sans y ajouter aucun autre produit; c'est une recommandation expresse de Sachs.

Surveiller les niveaux boîte de vitesses, chaîne et batterie et, recommandation importante : se munir d'un jeu de charbons pour le système de démarrage, ceux-ci sont à changer tous les 10 000 km et périodiquement, vérifier la propreté et le bon état du collecteur du démarreur.

Peu de choses en somme pour partir sans crainte et le cœur léger.

J. JAFFRE.



Le KR. 200 de notre reporter Jaffre. Notez le rideau posé sur le cockpit ainsi que les deux prises d'air situées entre les phares et assurant une ventilation efficace. Au-dessous: la «fenêtre» aménagée dans le dossier du siège arrière pour accéder au groupe cylindre-culasse.

ESSAIS *MOTOCYCLES*

Grande voiturette ou petite voiture ?

Panhard

T. 700 "KOMBI"

par J-C. BARGETZI

LES voiturettes produites par la firme Goggomobil ne sont pas des inconnues pour les lecteurs de « Motocycles et Scooters » puisque nous avons déjà présenté les essais de la berline T. 300 (n° 193) et du coupé T. 400 (n° 202).

Notre essai concerne cette fois le « gros modèle » de la gamme, en l'occurrence la T. 700 présentée en deux versions : berline et break, ce dernier dénommé « Kombi ».

Grâce à l'amabilité des Etablissements J. Poch, importateurs de la marque pour la France, nous avons pu disposer d'un break que nous avons testé selon nos normes habituelles.

Une petite grande voiture.

La première impression fait croire que l'on est en présence d'une véritable voiture réduite par on ne sait quel sortilège ; respect des proportions, calandre, enjoliveurs de roues, pare-brise panoramique, présentation deux tons confèrent au « Kombi » l'allure d'une « grande » et il faut se placer à côté pour se rendre compte que le toit arrive tout juste à la hauteur des revers de notre veste.

Mais la surprise est encore plus grande lorsque l'on prend place à bord, car il y a de la place, beaucoup plus de place que ne le laisseraient supposer les dimensions extérieures.

A l'avant, une banquette avec deux dossiers séparés dont l'inclinaison est instantanément réglable, à l'arrière, une banquette dont le dossier peut se placer à l'horizontale formant ainsi un vaste compartiment permettant d'emporter une charge utile de 400 kg.

Même en utilisant la banquette arrière, nous avons encore entre le dossier de cette dernière et la porte arrière relevable une vaste plage permettant de loger deux valises de taille respectable.

Le tableau de bord très complet comporte un indicateur de vitesse muni d'un totalisateur kilométrique, quatre voyants lumineux contrôlant la pression d'huile, la charge de la batterie, la réserve d'essence (il n'y a pas de jauge) et la position phare. L'éclairage veilleuse et code-phare (avec inverseur au pied) la commande des



essuie-glaces et l'éclairage du tableau de bord s'effectuent par quatre touches placées sous le compteur. Contact-démarrateur à clef. Climatization et chauffage commandés par deux tirettes superposées, feux de position par un levier sous le tableau de bord. Indicateurs de direction avec avertisseur optique par levier sous le volant, nous croyons ne rien avoir oublié de cet équipement très complet. La position au volant est bonne, le levier de vitesses au plancher « tombe » parfaitement sous la main ; par contre, les pédales de frein et de débrayage sont très rapprochées et il est préférable de ne pas conduire avec des chaussures à semelles trop épaisses et débordantes.

Un véritable jouet en ville...

Contact ! A la première sollicitation de la clef, le moteur se fait entendre ; la facilité avec laquelle le démarrage du moteur

s'effectue même après une nuit à la belle étoile est remarquable.

Enclenchons la première, et en route ! Nous sortons à allure réduite des Etablissements J. Poch car il faut un minimum de temps pour se mettre une voiturette en main. L'accélération est très franche, le moteur monte allégrement en régime sur les intermédiaires. Ici nous retrouvons la conduite moto, il est vrai que ce flat-twin a un petit air de famille avec les moteurs B.M.W. dont on connaît l'aptitude à « tourner ».

La boîte de vitesses à quatre rapports bien étagés et tous synchronisés permet de s'amuser franchement en ville. La course du levier est un peu longue à notre avis, mais c'est une question d'habitude vite prise il faut bien le dire et au bout de 10 km, on jongle avec la boîte comme sur une moto.

La conduite s'apparente à celle de la Panhard car la souplesse du flat-twin

est relative et il ne faut pas hésiter à se servir des intermédiaires; par contre, jusqu'aux 400 m départ arrêté, le « Kombi » dame le pion à la PL-17, celle-ci se rattrapant à partir des 500 m grâce à sa vitesse de pointe supérieure; c'est dire le brio de cette voiturette avec laquelle nous avons étonné plus d'un possesseur de voiture lors des démarrages aux feux rouges.

La maniabilité est excellente, le « Kombi » permet de se faufiler avec aisance; le rayon de braquage réduit et la faible longueur de l'ensemble (21 cm de moins qu'une 4 cv) permettent de se garer facilement et avec le minimum de manœuvres. Le « Kombi » est le véhicule idéal pour les livraisons de moyenne importance car cet utilitaire ne tombe pas sous le coup des règlements en vigueur dans la « zone bleue ».



Ici la banquette arrière est rabattue le long des dossiers de la banquette avant permettant de disposer d'un vaste compartiment pour les marchandises.

... qui a sa place sur la route.

Le « Kombi » n'est pas seulement un véhicule urbain et l'on peut effectuer de grands trajets routiers à une moyenne que ne désavoueraient pas des voitures de cylindrée bien supérieure. La vitesse de croisière se situe aux environs de 90-100 km/h compteur. A cette vitesse, on dispose encore d'une certaine réserve pour doubler.

Là encore, la boîte à quatre rapports permet de faire face aux difficultés du parcours et la troisième sera appréciée sur les longs faux plats, par vent debout ou sur des parcours extrêmement sinueux où la quatrième serait un peu longue.

La puissance de l'éclairage permet de soutenir une allure identique à la vitesse diurne. L'avertisseur optique permet des appels rapides en ville lorsque l'on se trouve en veilleuse — sans recourir à la touche du tableau — et même sur route, la manœuvre est plus rapide qu'avec l'inverseur au pied: voilà un perfectionnement que nous aimerions voir monté sur toutes les voitures comme c'est déjà le cas sur les voitures allemandes.

Le chauffage est efficace, il est possible de jouer sur les deux leviers pour obtenir la température désirée à l'intérieur du véhicule. L'étanchéité générale est remarquable et même sous une pluie très violente nous n'avons pas remarqué d'infiltrations. Le niveau sonore est assez élevé sans toutefois être gênant et même à grande vitesse, on soutient une conversation sans élever la voix; de même, l'audition d'un programme radiophonique — notre « Kombi » était équipé d'un poste de radio — s'effectue dans de très bonnes conditions.

L'ISARD A MONTLHÉRY

Fidèle à notre formule, nous nous sommes rendus à l'autodrome de Linas-Montlhéry afin d'effectuer les désormais classiques essais sur l'anneau et le circuit routier.

Temps sec, vent 3 m/s. Avec les réglages d'origine, soit un gicleur principal de 125 et des bougies de 225, degré thermique Bosch, nous avons obtenu 1' 25" 8/10 soit une moyenne de 106,919 km/h. Un examen attentif des bougies ayant révélé un mélange un peu pauvre en corrélation avec des bougies trop « chaudes », nous avons remplacé le gicleur de 125 par un 130. De même, des bougies plus « froides » (degré thermique Bosch 240) furent montées. Temps: 1' 25" 4/10, moyenne: 107,419 km/h. Pour une 4 cv, c'est plus qu'honnête!

Conservant les mêmes réglages, nous avons réalisé notre meilleur tour sur le circuit routier en 6' 38" 8/10 seul à bord — moyenne: 82,880 km/h. Avec deux personnes à bord, le temps descend à 6' 47", moyenne 81,211 km/h.

Bien entendu ces performances ne sont réalisées qu'à titre d'essai car le pilotage-type course avec utilisation de toute la largeur de la chaussée est à proscrire absolument sur route normale. Néanmoins la moyenne réalisée met l'accent sur la tenue de route, le freinage et les accélérations de cette voiturette. A titre indicatif, ce temps est à comparer avec celui de la Dauphine Aérostable avec laquelle nous n'avons réalisé que 80,538 km/h de moyenne sur le routier pour une vitesse de pointe de 111 km/h sur l'anneau.

La tenue de route est excellente, dans les grandes courbes, le « Kombi » est parfaitement équilibré et n'accuse aucune tendance à survirer si ce n'est à l'extrême limite: dans ce cas, un léger contre-braquage permet de remettre facilement l'ensemble en ligne. Les freins très effi-



Même en utilisant la banquette arrière il subsiste encore assez de place pour loger les bagages figurant sur notre document. La porte arrière se relève très haut et dégage parfaitement l'orifice de chargement.

caces n'accusent aucune tendance au « fading » malgré plusieurs tours effectués « à la planche ». La maniabilité de la boîte séduira les amateurs de conduite sport.

UNE FORMULE SÉDUISANTE

L'Isard T. 700 « Kombi » est extrêmement intéressant par les deux usages offerts à son possesseur:

D'une part, un véhicule utilitaire permettant d'emporter une charge utile appréciable avec un volume autorisant le transport d'objets encombrants (appareils de télévision, cuisinières, etc., par exemple) pour des charges fiscales réduites en raison de la puissance fiscale de 4 cv.

D'autre part, une confortable quatre places pour l'utilisation tourisme en ayant encore la possibilité de transporter un volume de bagages acceptable.

Seule ombre au tableau! Le prix élevé: 8 800 NF. Espérons que l'abaissement des tarifs douaniers dans le cadre du Marché commun permettra d'acquérir ce séduisant véhicule à des conditions plus avantageuses.



Caractéristiques techniques de l'Isard T. 700 "Kombi"

Moteur.

Placé à l'avant, flat-twin quatre temps, distribution à soupapes en tête par tiges et culbuteurs.

Alésage : 78 mm.
Course : 72 mm.
Cylindrée : 688 cm³.
Puissance fiscale : 4 cv.
Puissance effective : 30 cv.
Régime : 4 900 t/m.
Couple maximum : 5 mkg.
Régime : 3 500 t/m.
Taux de compression 7,2 à 1.
Contenance du carter-moteur : 2 l d'huile.

Alimentation en carburant.

Réservoir d'essence situé à l'arrière.
Contenance : 40 l environ.
Contrôle du niveau : pas de jauge : témoin lumineux de réserve.

Carburateur.

I. — Modèles équipés d'un carburateur Solex.

Type : 32 PCI.
Buse d'air : 26.
Gicleur d'alimentation : 125.
Ajustage d'automatisme : 280.
Gicleur de ralenti : 50.
Calibre d'air de ralenti : 1,4.
Tube d'émulsion : 25.
Filtre à air à bain d'huile contenance : 180 cm³. Huile moteur.

II. — Modèles équipés de deux carburateurs Bing.

a) Filtre humide à long levier d'étranglement. Longueur : 21,5 mm.

	1 ^{er} carbura- teur (gauche)	2 ^e carbura- teur (droite)
Type	7/26/5	7/26/6
Gicleur principal I	38	38
— II	50	50
— III	74	74
Gicleur de ralenti	34	34
Gicleur de départ	—	110

b) Filtre humide à court levier d'étranglement. Longueur : 16,5 mm.

	1 ^{er} carbura- teur (gauche)	2 ^e carbura- teur (droite)
Type	7/26/9	7/26/6
Gicleur principal I	38	38
— II	50	50
— III	74	74
Gicleur de ralenti	34	34
Gicleur de départ	—	110

c) Filtre à bain d'huile à court levier d'étranglement. Longueur : 16,5 mm.

	1 ^{er} carbura- teur (gauche)	2 ^e carbura- teur (droite)
Type	7/26/13	7/26/14
Gicleur principal I	40	40
— II	58	58
— III	82	82
Gicleur de ralenti	34	34
Gicleur de départ	—	110

Transmissions.

Embrayage monodisque à sec.
Boîte de vitesses à quatre rapports synchronisés, système Porsche et une marche arrière.
Rapports internes de boîte : 1,0 — 1,33 — 2,27 et 4,48 à 1.
Marche arrière : 4,12 à 1.
Rapport de pont : 5,0 à 1.
Rapports finaux : 5,0 — 6,65 — 11,35 et 22,4 à 1.
Marche arrière : 20,6 à 1.
Contenance du carter de boîte : 1 250 cm³. Huile : SAE 80.
Contenance du carter de pont : 800 cm³. Huile : SAE 90.

Équipement électrique.

Allumeur-dynastar en bout de vilebrequin : 12 V, 130 W.
Batterie : 12 V, 32 Ah.

Calange de l'avance :
Modèles équipés d'un carburateur Solex, 8° avant P.M.H.
Modèles équipés de deux carburateurs Bing, 5° avant P.M.H.
Sur les modèles équipés d'un carburateur Solex, le volant moteur comporte deux repères :
1° P.M.H.
2° 8° avant P.M.H.

Sur les modèles équipés de deux carburateurs Bing, le volant moteur comporte trois repères :
1° P.M.H.
2° 5° avant P.M.H.
3° 10° avant P.M.H.
Écartement des contacts : 0,4 mm.
Bougies : 14 mm Bosch 225, usage normal; Bosch 240, usage intensif.
Écartement des électrodes : 0,7 mm.

Roues et pneumatiques.

Jantes acier de 12".
Pneumatiques : 5.20 — 12".

Direction et train avant.

Type à vis sans fin et à barre d'accouplement en deux parties.
Diamètre de braquage : 9 m.
Pincement : 3 à 5 mm (charge 100 kg).
Angle de chasse : 4°.
Carrossage : 3°.
Angle d'inclinaison des pivots : 2°.
Angle de braquage 20°.

Freins.

Type à tambour, commande hydraulique sur les quatre roues.
Frein à main par câble sur les roues arrière.
Diamètre des tambours : 230 mm.
Surface de freinage : 488 cm².

Châssis.

Type caisse monocoque tout acier renforcée de longerons de base.
Suspension avant : roues indépendantes par bras oscillant supérieur longitudinal et bras inférieur transversal, ressorts hélicoïdaux et suspension annexe par coussin pneumatique en caoutchouc.
Suspension arrière : essieu rigide suspendu par ressorts longitudinaux à trois lames coussin pneumatique en caoutchouc.
Amortisseurs : hydrauliques télescopiques à double effet à l'avant et à l'arrière.

Dimensions et poids.

Empattement : 2 000 mm.
Voie avant : 1 200 mm.
Voie arrière : 1 170 mm.
Hauteur hors tout 1 390 mm.
Garde au sol : 190 mm.
Longueur hors tout : 3 430 mm.
Largeur hors tout : 1 470 mm.
Poids à vide : 780 kg.
Poids total autorisé : 1 180 kg.
Charge utile : 400 kg.
Volume de chargement (siège rabattu) :
Longueur : 200 + 630 + 330 mm;
Largeur : 1 120 + 900 + 1 120 mm;
Hauteur : 900 mm.

RÉSULTATS D'ESSAIS

Vitesse maximum — Anneau de vitesse de Montlhéry.

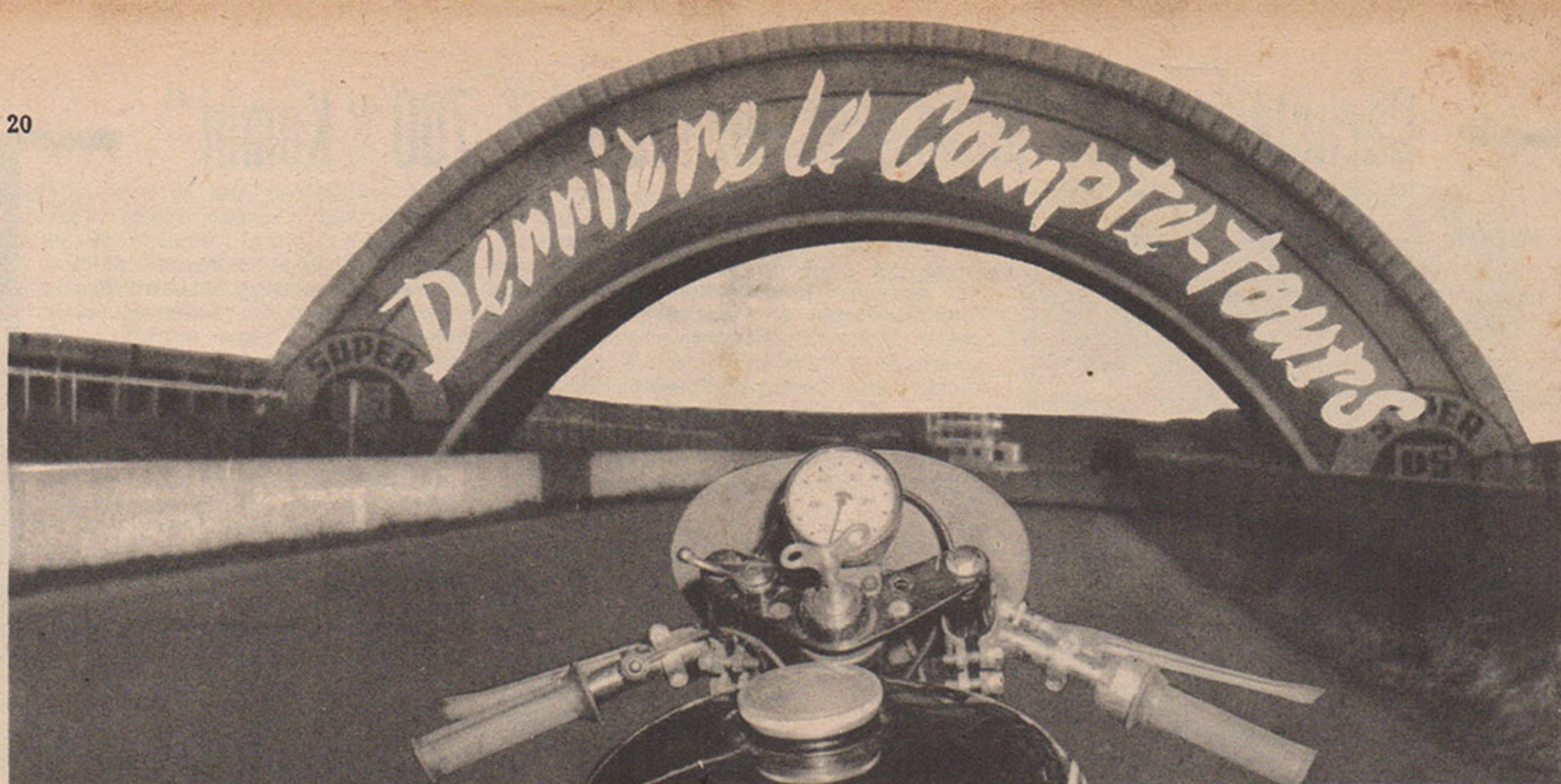
Avec gicleur 125, bougies 225 W 1'25" 8/10 moy. 106,919 km/h.
Avec gicleur 130, bougies 240 W 1'25" 4/10 moy. 107,419 km/h.

Circuit routier.

Solo : 6'38" 8/10; moyenne : 82,880 km/h.
Temps sec. Vent 3 m/s.

Accélérations.

100 m : 9" 1/10; moyenne : 39,5 km/h.
200 m : 15" 4/10; — 46,8 km/h.
300 m : 20"; — 54,0 km/h.
400 m : 24" 3/10; — 59,3 km/h.
500 m : 28" 3/10; — 63,6 km/h.



par HENRI BIEL.

Malaga était un prélude vraiment précoce de la saison de vitesse, tellement précoce d'ailleurs qu'il y plut à seaux. Le G.P. d'Espagne nous met dans le vif du sujet. La présence de trois Français, Insermini, Bayle et Rogliardo à Barcelone, fait de ce G.P. une épreuve plus intéressante pour nous.

Les sidecars sur une note Flat-Twin, chœur de B.M.W., les huit premiers pilotant tous des R.S. A la tête, Camathias qui avec son nouveau passager Ruffenacht, entame par une victoire une année qui devrait logiquement le couvrir de gloire jusqu'au titre mondial. Derrière le Suisse, Fath et Scheidegger qui tous deux abaissent le record du tour de 6". A la quatrième place, Strub s'impose à Deubel, nouvel officiel B.M.W. qui a hérité de la B.M.W. de Schneider, son compatriote Hiller ayant reçu celle que précédemment pilotèrent Duke et Dale; ceci nous a été annoncé à Munich où, surprise, nous avons vu également en préparation une 500 cm³ pour John Surtees. Vous avez bien lu, pour l'actuel champion du Monde qui se servirait de cette R.S. en Angleterre seulement. Donc, à Barcelone, derrière Deubel, Ritter, Jo Rogliardo et Beavers, le seul Anglais à se placer puisque la Norton de Tickle ne voulut pas partir. Belle brochette de sidecaristes que nous verrons toute la saison et auxquels il faut encore ajouter Kolle, Lambert, Harris et Duhem qui, après être resté quelque temps alité, pourra bientôt remonter en selle.

En 125 cm³, Taveri à nouveau sur M.V., arracha la victoire en devançant d'une seconde Grace sur Bultaco. Pour une raison qui ne nous fut pas précisée, l'Anglais de Gibraltar fut disqualifié, la deuxième place revenant à l'Espagnol Fargas (Ducati).

Deux faits sont à noter dans la course des 500 cm³. Redman et Ferbrache relèguent à la troisième place l'officiel Venturi qui montait une 4 cyl. M.V. est le premier, Insermini, 5^e sur 17 concurrents arrivés est le second. Le Rhodésien Redman améliora de 3" le record détenu par Bandirola (M.V. 4) au guidon d'une Norton. Les Matchless n'étant pas encore prêtes, c'est avec une Manx ayant appartenu à Mc Intyre que Ferbrache, baptisé par les Anglais le Gitan, prit la deuxième place. Une 4 pattes n'est certainement pas très à l'aise à Barcelone, circuit court et sinueux et cette M.V. d'usine



Ci-dessus Jacques Insermini et Jim Redman à Pau où l'un et l'autre connurent la malchance. Pourtant, ils avaient pris tous deux un excellent départ pour la saison 1960, J. Redman remportant le G.P. de Barcelone en devançant Venturi et sa 4 cylindres MV tandis que J. Insermini se classait 5^e devant des clients comme Rensen, Bogaerdt, Pawson, Salt et Tanner.

n'était probablement pas un modèle 1960 mais il demeure que Venturi doit avoir encore beaucoup à apprendre à moins qu'il n'ait fait de sensationnels progrès depuis 1959 où nous l'avons vu négocier assez mal les « petits coins ». Avec ces trois premiers Insermini ne laissa passer que Lewis.

Derrière notre Inter arrivent Rensen, Bogaerd, Pawson, Salt qui revient sur le continent, Tanner, Bayle qui repart avec un excellent moral. Résultat encourageant pour Insermini, dont les machines ne lui ont jusqu'alors jamais permis de s'affirmer.

* *

Pau a reçu la première visite du « Continental Circus » et le circuit palois fut le premier terrain de rencontre du Championnat de France international où Insermini se doit cette année de briller dans les 350 cm³ et 500 cm³.

Puis ce sera Bourg-en-Bresse, toujours fidèle à toutes les cylindrées et dont les organisateurs méritent à ce titre bien des éloges, toutefois nous espérons y trouver un sol un peu moins gravillonnant que les années précédentes; dernièrement Alan Trow nous faisait encore remarquer ce détail.

Le championnat se poursuivra à Clermont-Ferrand puis à Aix-les-Bains où s'aligneront les 350, 500 cm³ et les sidecars.

Aucune précision ne nous est parvenue quant à Albi, mais nous croyons savoir que Charleville aura effectivement lieu. A Obernai, les pilotes des 350 et des 500 cm³ ainsi que les sidecaristes se mesureront sur l'intéressant circuit alsacien.

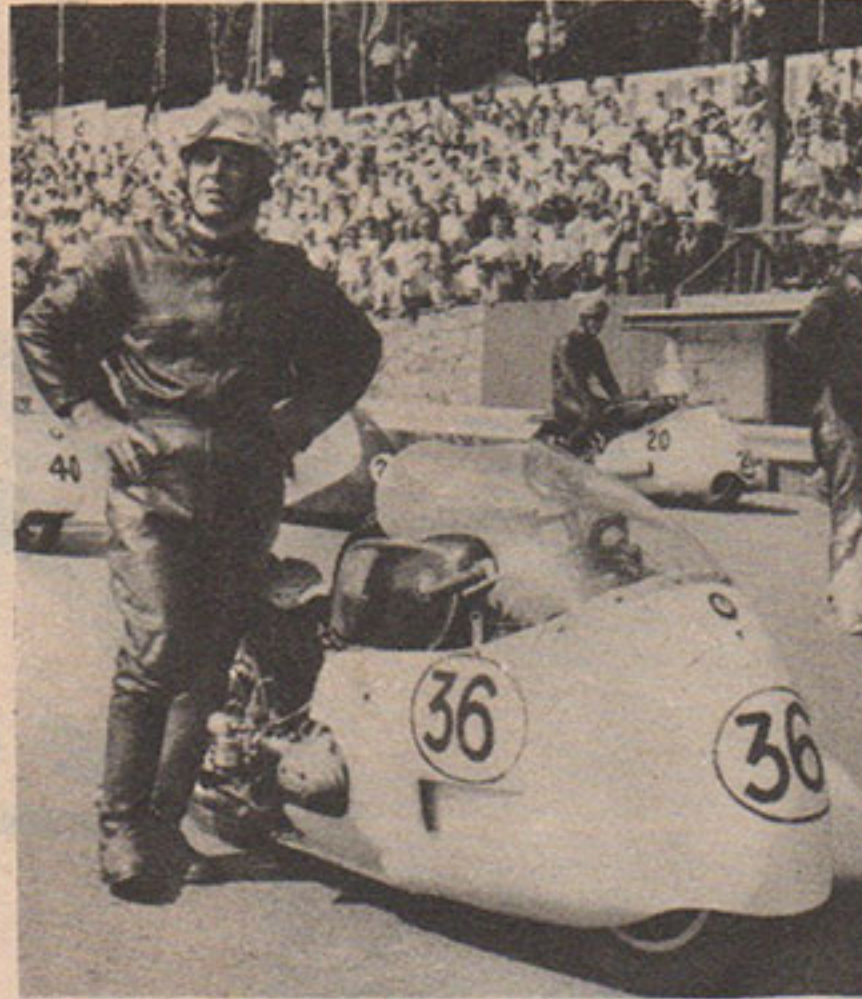
Déjà le championnat de ces trois classes sera bien avancé mais il restera encore V soul dont nous sommes heureux de saluer le retour à la vitesse et peut-être aussi Cadours. Il est malheureusement probable que nous n'ayons pas à nous rendre à Villefranche-de-Rouergue.

Constatons en passant en revue tous ces circuits que cette saison internationale de vitesse sera très certainement plus fournie que la précédente et que les 350, 500 cm³ et sidecars y seront les plus favorisés, cependant la C.S. sera probablement dans l'obligation de désigner une épreuve ou voire même d'avoir recours à la course unique pour décerner les titres des 125, 175 et 250 cm³ car au 1^{er} juillet (date fixée au règlement) seules se seront déroulées les épreuves des 2 Heures de Montlhéry et de Bourg-en-Bresse.

Dans toutes ces courses internationales, nous aurons l'occasion de voir beaucoup de pilotes étrangers fort connus cependant peut-être un peu moins que l'an passé car la Commission des circuits, réellement très active depuis quelque temps, imposera désormais aux circuits inters un plafond de 50 % d'étrangers sur la totalité des engagés. C'est après avoir consulté plusieurs organisateurs que cette décision fut prise et constatons que si certains organisateurs transformaient rituellement leur circuit en une épreuve quasiment étrangère d'autres ont toujours largement ouvert leurs portes aux pilotes français consciencieux et même aux moins... ce qui n'a pas été pour encourager les bonnes intentions.

* *

Les échos les plus divers ont couru sur le compte de John Surtees et tant que le premier G.P. du Championnat du Monde n'aura eu lieu nous ne serons définitivement fixés, rendez-vous donc à Clermont.



Rogliardo autre malchanceux à Pau où après un départ magnifique il tint la tête durant quatre tours et devait être victime d'un accident, heureusement sans gravité pour Jo et son coéquipier.

Surtees au volant d'une B.M.W. sport! Il s'agit tout simplement de sa voiture personnelle. Surtees en formule 2 avec une Cooper? Dans l'avenir ce n'est pas impossible. Au volant d'une telle 4 roues, il participe à Goodwood et les résultats furent encourageants. Et cette R.S. vue chez B.M.W. à quoi servirait-elle? A moins que le double Champion du Monde se partage entre la voiture et la moto, ne courant plus sur deux roues qu'en Angleterre? De toute façon le Comte Agusta acceptera difficilement que sa première monte partage ses activités et alors il se tournera vers le pilote le plus en renom pour le remplacer. Hocking semblerait alors tout désigné.

* *

Un autre hésitant à cette fois jeté son dévolu. Ligier, après avoir conquis le championnat des 500 cm³, passe à la voiture et a récemment acquis une Elva. Souhaitons qu'à l'image de bien d'autres, Ascari, Berha, Ligier devienne un grand nom de l'automobile.

Collot est également passé à l'automobile cet hiver et a plus modestement opté pour une 2 CV Citroën! Il n'est pas question qu'il s'aligne en course avec un tel bolide mais sur quelles machines prendra-t-il le départ? C'est son secret, aussi son souci car ses Manx sont vendues et les nouvelles ne sont pas prêtes.

* *

Sur notre table l'annexe M, celle qui réglemente les différents championnats européens et mondiaux de la F.I.M. Quelque chose a bougé; un nouveau chapitre a pris place dans cet opuscule, les Coupes d'Endurance de la F.I.M. y sont réglementées. Ceci ne veut pas dire qu'elles auront effectivement lieu cette année mais ce genre de compétition poursuit effectivement son bonhomme de chemin. Ce règlement précise notamment :

Chaque Fédération nationale peut si elle le désire, organiser une manifestation comptant pour ces coupes. En fait, quatre épreuves seraient inscrites, le Bol d'Or, Thruxton, une course belge et une en Allemagne. La durée de chaque course doit être comprise entre 6 et 24 heures.

La compétition est ouverte à toutes les motos de sport, telles qu'elles sont définies par la F.I.M. Nous croyons savoir que cette définition F.I.M. n'est guère comparable à celle de la F.F.M. Quel règlement prévaudra au Bol d'Or?

Ces coupes seront décernées aux trois catégories suivantes : 125 cm³, 250 cm³. Au-dessus de 250 cm³, toutes machines solo.

Chaque machine sera conduite par deux concurrents, chacun ne devant conduire plus de 3 heures consécutives ou pendant un total d'heures supérieur aux deux tiers de la course.

Le carburant sera celui prescrit pour les circuits inter. Toutes les catégories prendront le départ ensemble et le start sera du type « Le Mans », mais il n'est pas précisé si la moto attendra son pilote sur béquille ou si un mécanicien pourra la tenir. La mise en route s'effectuera au kick.

Les pièces suivantes ne pourront être changées : cylindre, culasse, boîte de vitesses ou ses engrenages, bielle, volant, piston, cadre ou fourches, carter.

De toute façon le ravitaillement, le changement de pilote et les réparations sauf celles qui peuvent se faire avec l'outillage de bord, ne pourront être effectués qu'au stand.

Seules deux personnes, y compris le ou les conducteurs, seront autorisées à s'occuper de la machine en même temps.

Rouler sans lumière sera interdit.

Les points seront attribués suivant la méthode classique : 8, 6, 4, 3, 2, 1. Le nombre des épreuves comptant pour le classement sera le même que celui appliqué actuellement pour les Championnats du Monde, soit la moitié plus une avec un minimum de trois courses.

Ces points seront attribués à chacun des deux conducteurs d'une machine. Les divorces d'équipes ne feront donc rien perdre à l'un ou à l'autre des bénéficiaires.

Tels sont les principaux points de ce règlement. Comme dans tout championnat qui s'ouvre, des places sont à prendre. Les machines sport vont enfin pouvoir s'affronter dans une compétition intereuropéenne. Futurs concurrents de la coupe d'endurance, affûtez vos machines mais, attention, le Règlement F.I.M. autorise bien peu de modifications.

Henri BIEL.

G.P. D'ESPAGNE

125 cm³ :

1^{er} Taveri (Suisse), M.V.; 2^e Fargas (Esp.), Ducati; 3^e Ferrero (Esp.), M.V. à 1 tour; 4^e Carrero (Esp.), M.V. à 1 tour; 5^e Balasch (Esp.), Ducati à 1 tour.

Meilleur tour par Taveri.

Sidecars :

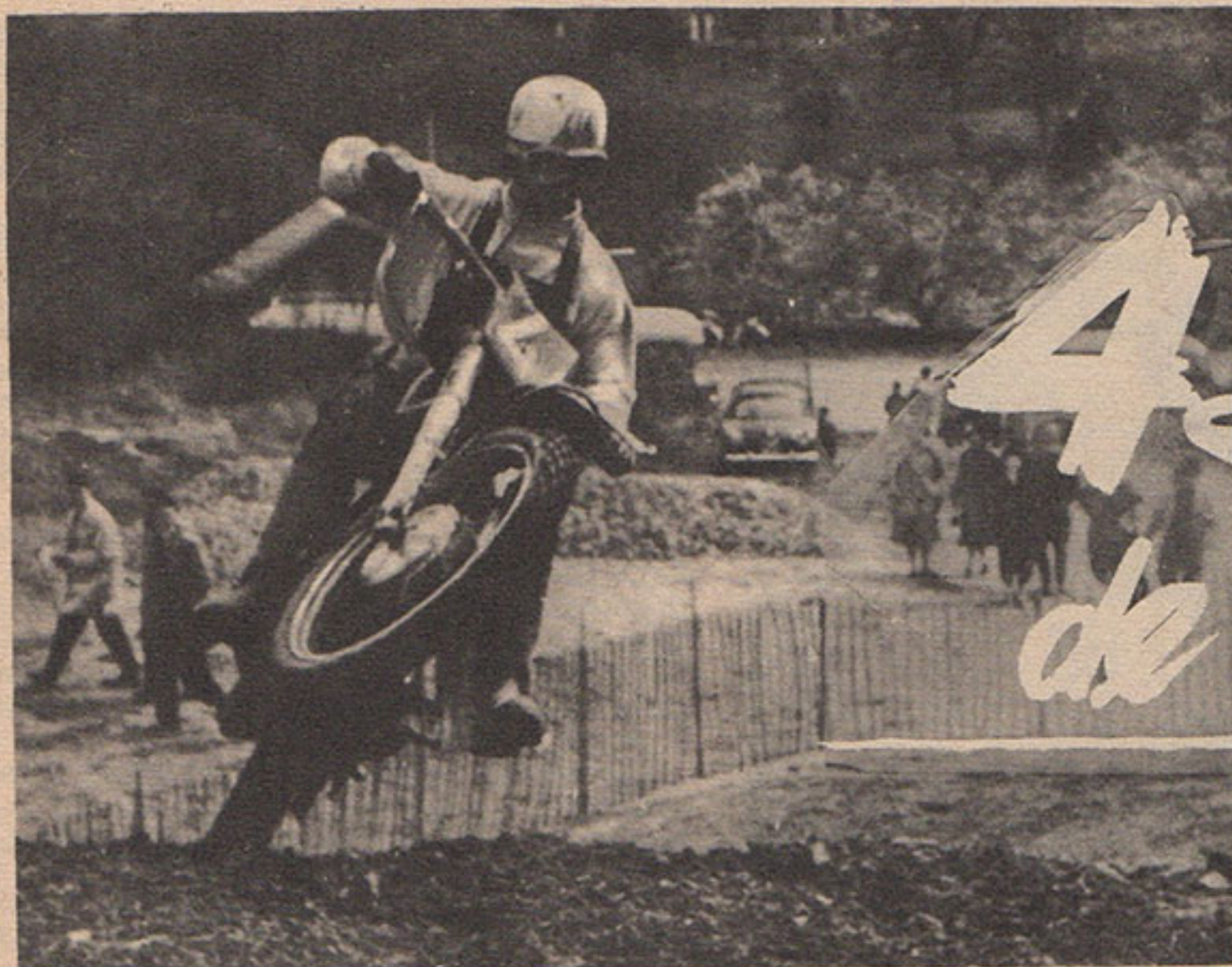
1^{er} Camathias (Suisse), B.M.W.; 2^e Fath (All.), B.M.W.; 3^e Scheidegger (Suisse), B.M.W.; 4^e Strub (Suisse), B.M.W.; 5^e Deubel (All.), B.M.W.; 6^e Ritter (All.), B.M.W.; 7^e Rogliardo (F.), B.M.W. à 1 tour; 8^e Beevers (G.-B.), B.M.W. à 2 tours.

Meilleur tour par Fath et Scheidegger.

500 cm³ :

1^{er} Redman (Rhod.), Norton; 2^e Ferbrache (G.B.), Norton; 3^e Venturi (I.), M.V.4; 4^e Lewis (G.B.), Norton; 5^e Insermini (F.), Norton; 6^e Rensen (G.B.), Norton; 7^e Bogaerd (B.), Norton; 8^e Pawson (N.-Z.), Norton à 1 tour; 9^e Salt (G.B.), Norton à 1 tour; 10^e Tanner (G.B.), Norton à 1 tour; 11^e Bayle (F.), Norton à 1 tour; 12^e Jaeger (All.), B.M.W. à 1 tour; 13^e Purslow (G.B.), B.S.A. à 1 tour; 14^e Florès (Esp.), Norton, à 1 tour; 15^e Dato (Esp.), Norton à 1 tour.

Meilleur tour par Jim Redman.



4 Semaines de CROSS

★ CHAMPIONNAT D'EUROPE

★ CHAMPIONNAT DE FRANCE NATIONAL

Coup d'envoi du Championnat d'Europe des petites cylindrées à Payerne (Suisse) avec la première manche que l'Anglais Bickers enlève au guidon d'une Greeves, devant l'officiel Jawa, Cizek, ex-vainqueur de la Coupe d'Europe.

On se souvient que l'an passé Bickers était apparu fort tard dans ce même Championnat. Serait-ce le réveil Britannique en 250 ? Rien n'est fait, 12 épreuves suivront celle-ci.

RÉSULTATS DE PAYERNE

1° Bickers (G.-B.), Greeves, 8; 2° Cizek (Tch.), Jawa, 6; 3° Lampkin (G.-B.), B.S.A., 4; 4° Spacman (Suède), Husqvarna, 3; 5° Ron (Tch.), Jawa, 2; 6° Betzelbacher (All.), Maïco, 1; 7° Dahlen (Suède), Husqvarna.

Simultanément avec ce Championnat d'Europe débutait le Championnat de France « National » avec le même jour ses trois épreuves qualificatives à Saint-Quentin, Château-du-Loir et Moulins.

Dugas, qui à Montargis avait déjà fait bonne impression, s'impose à Saint-Quentin sous la pluie. Sur ce terrain boueux Dugas et André Bertrand enlèveront respectivement la première place des première et deuxième manches. Il est à remarquer que Robert Devoldre qui avait été sélectionné l'an passé a perdu tout espoir de l'être à nouveau cette année, n'ayant pas été qualifié dans les dix premiers à cause d'une panne mécanique.

LES 10 QUALIFIÉS DE SAINT-QUENTIN

1° Dugas René; 2° Groult Lionel; 3° Vanlerberghe Robert; 4° Bertrand André; 5° Herlemont Raymond; 6° Barbara Roger; 7° Voreux Albert; 8° Dhaeze Jean; 9° Devoldre Hector; 10° Lhomme Robert.

A Saint-Quentin se disputait également le 3 avril un Cross France-Angleterre-Suède. Le Suédois Lundell enlevait la première manche, tandis que l'Anglais Harris remportait la première place dans les deux autres manches et terminait ce Cross en vainqueur, suivi de près par Gérard Ledormeur et Lundell.

RÉSULTATS

1° Harris (G.-B.), B.S.A. off.; 2° Ledormeur (F.); 3° Lundell (Suède); 4° Chuchard (F.); 5° Burton (G.-B.); 6° Drobecq (F.); 7° Vouillon (F.); 8° Desbois (F.); 9° Eklund (Suède).

A Château-du-Loir, sur un développé de 1 500 mètres, c'est également sous la pluie qu'eut lieu l'épreuve qualificative du Championnat national; Roger Lefèvre gagna la première manche ainsi que la seconde qui fut interrompue au 7° tour, le sol argileux devenant trop dangereux.

LES 10 QUALIFIÉS DE CHATEAU-DU-LOIR

1° Lefèvre Roger; 2° Baulard Jacques; 3° Blandin Michel; 4° Lamouroux Daniel; 5° Barat Jacques; 6° Marcadier Michel; 7° Denis Paul; 7° ex æquo Blanchard; 9° Juigné Alphonse; 10° Lefeur Jacques.

Une épreuve extra-nationale mit aux prises, toujours à Château-du-Loir, des Anglais, des Danois et des Français. Le Champion de France Inter, Hazianis, remporta les deux premières manches; la finale n'a pu être disputée à cause du mauvais état du terrain.

Voici les classements de ces deux manches :

1° manche.

1° Hazianis (F.); 2° Lee (G.-B.); 3° Rasmussen (D.k.); 4° Aim (G.-B.); 5° Klym (F.); 6° Pedersen (D.k.); 7° Pinetti (F.); 8° Charrier (F.).

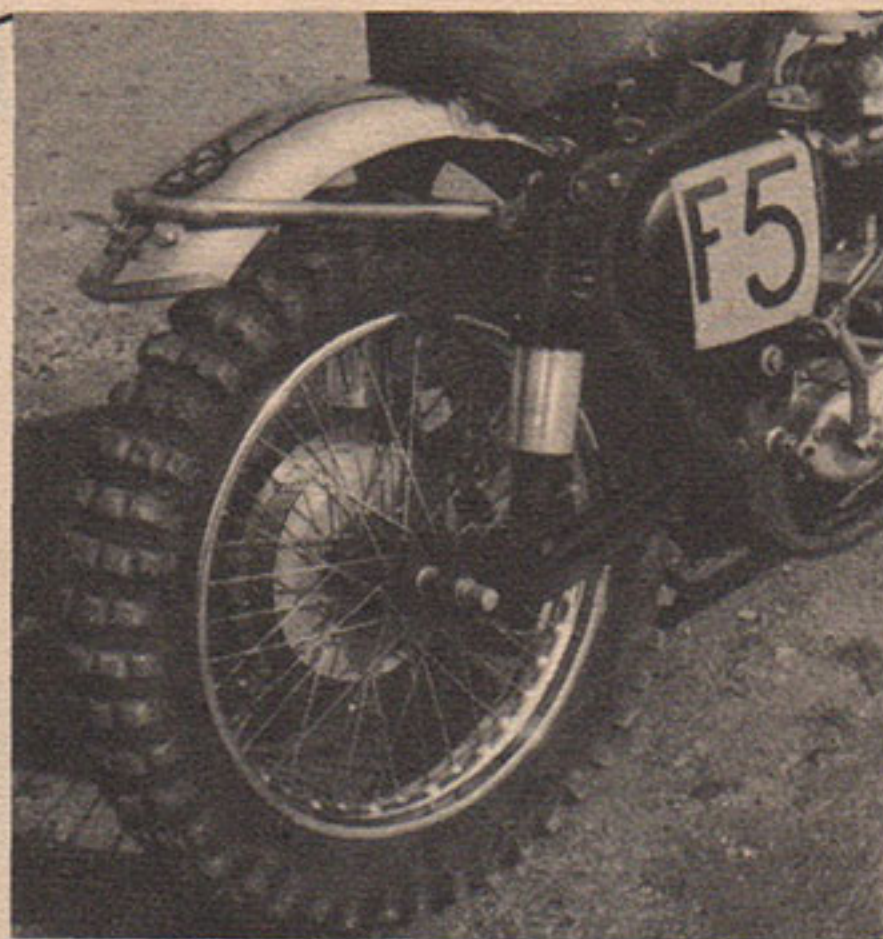
2° manche.

1° Hazianis (F.); 2° Lee (G.-B.); 3° Rasmussen (D.k.); 4° Klym (F.); 5° Aim (G.-B.); 6° Charrier (F.); 7° Pinetti (F.); 8° Pedersen (D.k.).

C'est à Laigle que se fera la sélection parmi les trente qualifiés et c'est à cette fin que ce terrain a été homologué le 13 avril, en présence de M. Lesueur et de M. Seery.

L'événement principal de cette saison sera, le 15 mai, le Grand Prix de France dont l'organisation revient au M.C. Haut-Saônois qui en réclamait la responsabilité depuis plusieurs années. Nul doute que Vesoul saura être à la hauteur de ses prédécesseurs (Cassel, Mayenne) et que cette épreuve du Championnat du Monde vaudra le déplacement.

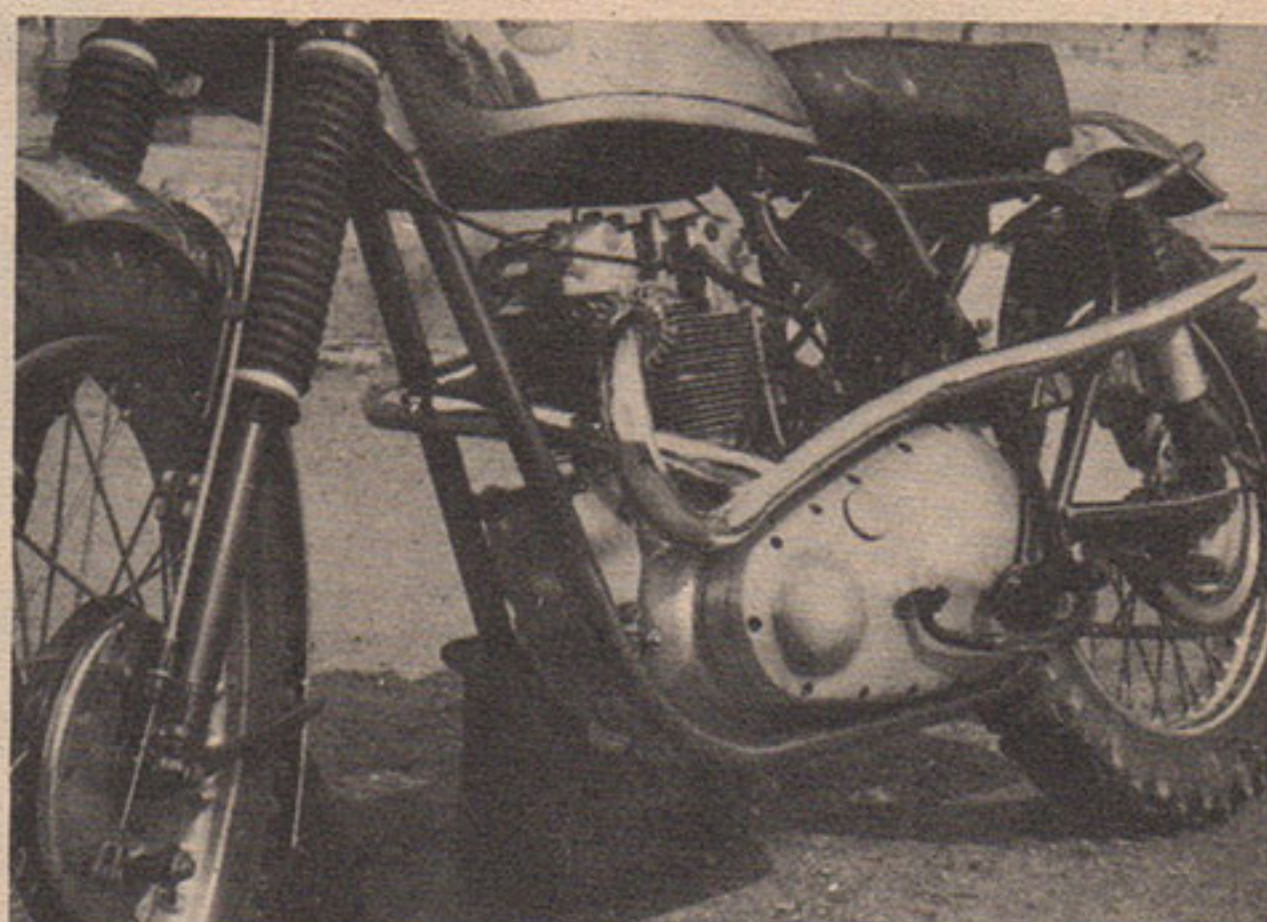
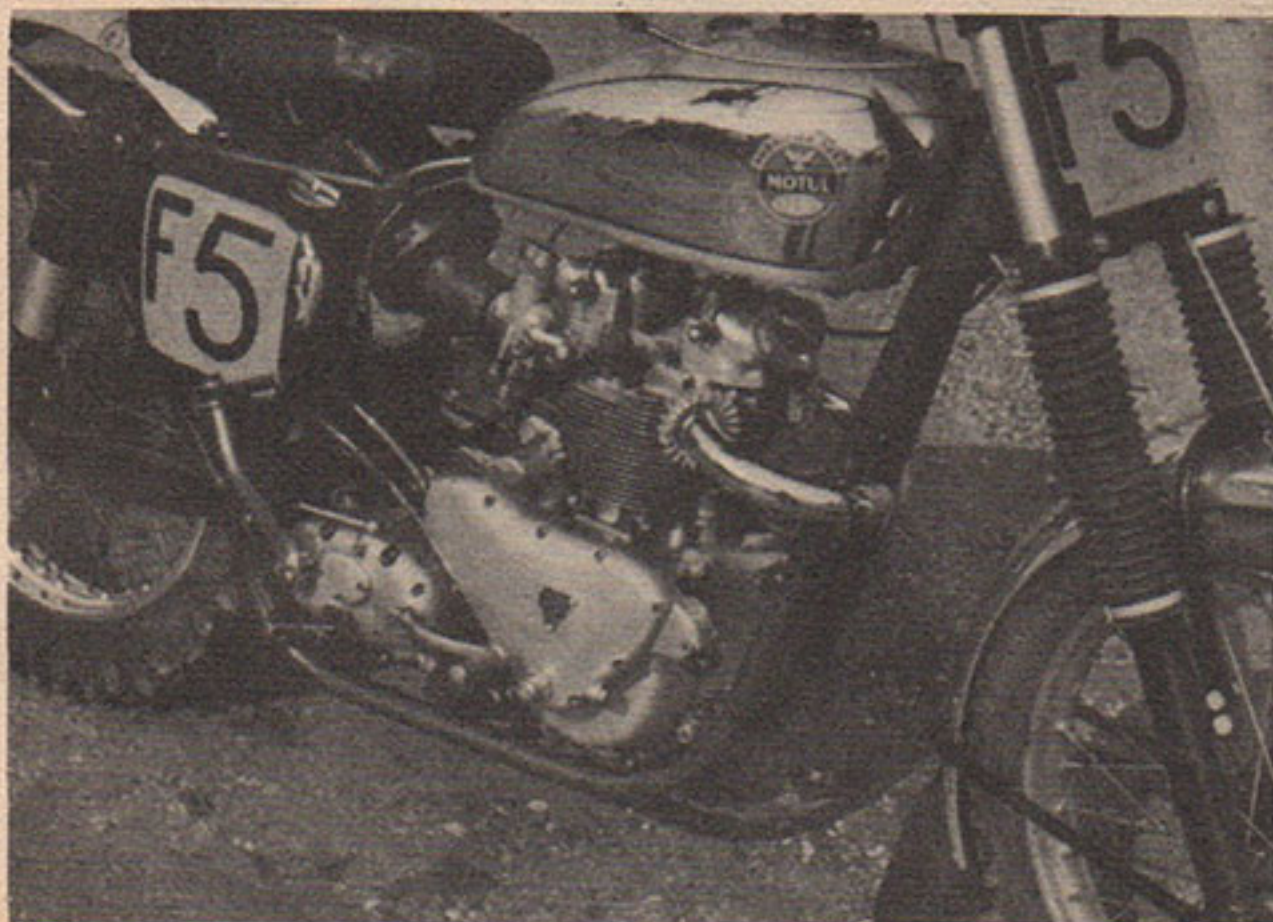
Sur la machine de Desbois le Twin Triumph est logé dans un classique cadre double berceau B.S.A. Fourche et boîte de vitesses sont également signées de la marque aux « trois fusils ». Notez le filtre à air qui trouve une place rationnelle sous la selle et qui, en cas, de chute, ne peut être obstrué par de la terre comme cela arrive souvent lorsqu'il est placé latéralement.



La boucle AR du cadre B.S.A. est caractéristique. Remarquez le renfort le long du bras oscillant droit et le frein spécial généreusement ailetté monté par Michel Desbois.

Carter primaire et embrayage B.S.A. ont nécessité un travail sérieux afin que toute la transmission soit en ligne.

Desbois a opté pour un échappement « 2 dans 1 » procurant plus de frein moteur. La longueur du tuyau final a été déterminé expérimentalement.



DROBECQ SUR B.S.A./TRIUMPH

TECHNIQUE CROSS

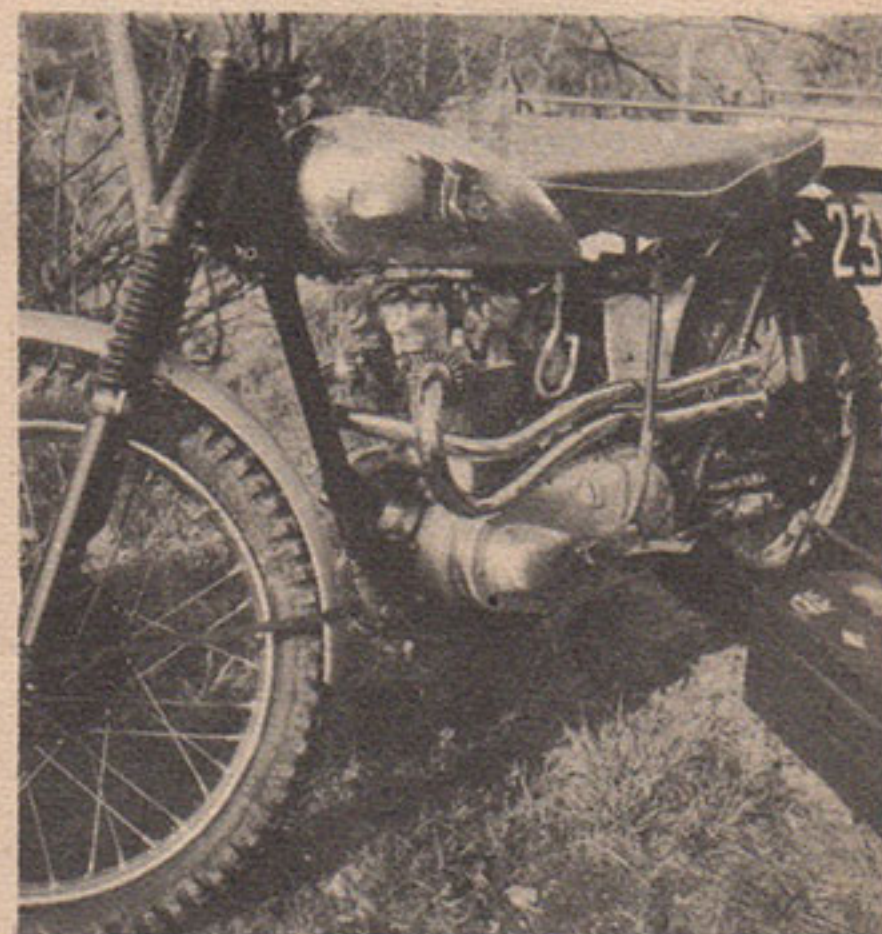
Qui ne connaît les célèbres B.S.A. Gold Star universellement utilisées en motocross ? Malgré toutes ses qualités incontestables, et en dehors de certaines machines d'usine, plus d'un concurrent chercha mieux dans d'autres marques : Matchless, A.J.S.

Quant à d'autres, ne trouvant pas leur bonheur dans cette gamme classique de machines, ils cherchèrent à innover, ce qui les poussa à construire des « Bitza ».

L'un des derniers qui retint l'attention l'an passé fut la « Métisse » des frères Rickman qui associèrent B.S.A. et Triumph, se classant ainsi 7^e et 10^e dans le Championnat du Monde. Le brio du Twin Triumph avait déjà précédemment retenu l'attention de plusieurs coureurs, notamment Barbara et Rambour en France. D'autres reprenant cette idée, on semble être en face d'un réel mouvement en faveur du bicylindre Triumph monté dans une partie cycle B.S.A.

Drobecq fit une bonne course à Montargis avec un tel Bitza. Michel Desbois, qui s'aligne aussi en 500 cm³ a consacré son hiver à préparer une telle machine.

Jean BRÉANS.



Rambour a conservé le cadre Triumph. Les deux échappements sont indépendants. Sa machine, telle qu'elle est ici, n'est pas la version définitive.

SUR LA LIGNE DE DÉPART !

par J.-C. BARGETZI

LE FREINAGE.

Savoir freiner, surtout à grande vitesse n'est pas à la portée de tout le monde : ne parlons pas des freinages que l'on est amené à effectuer dans les conditions normales de la circulation. En effet, sauf cas de force majeure, on ne freine jamais « à mort » alors qu'en course, il n'en est pas de même : chaque seconde compte. Mais il n'est absolument pas question de se cramponner aux freins à 180 km/h : le résultat ne se ferait pas attendre. Freiner vite mais en douceur !

Au moment précis où l'on coupe les gaz, il faut commencer à freiner en utilisant les deux freins mais avec **prédominance** sur le frein **avant**. Nous n'expliquerons pas ici les raisons qui motivent l'emploi du frein avant et sa supériorité sur le frein arrière : nous laissons ce soin aux techniciens et à leurs formules. Que la démonstration soit pratique ou théorique, nous sommes obligés de constater le fait. Pour accélérer le décélération (hum !) on freine également sur la boîte. Sur une machine de course, dont les rapports internes de boîte sont très rapprochés, on peut rétrograder presque immédiatement après avoir coupé sans craindre un sursrégime catastrophique. Rétrograder au fur et à mesure jusqu'à ce que l'on soit sur le rapport adéquat pour négocier le virage.

Ne jamais bloquer les roues. Si pour une raison quelconque, trop forte pression sur la pédale de commande, inégalité du revêtement faisant jouer la suspension... et le frein, etc., la roue arrière se bloque, il faut relâcher les freins une fraction de seconde avant de recommencer : une roue bloquée entraîne la plupart du temps une amorce de dérapage et... la chute.

Enfin l'élément humain intervient lors du freinage : certains pilotes sont des « freineurs » terribles alors que d'autres freinent au contraire très tôt. Nous avons toujours été surpris des talents de Collot dans ce domaine : là où tout le monde est « tangent » Collot trouve toujours quelques mètres à grignoter sans donner l'impression de prendre des risques. En sidecar ; citons Murit qui avait une solide réputation de « freineur ».

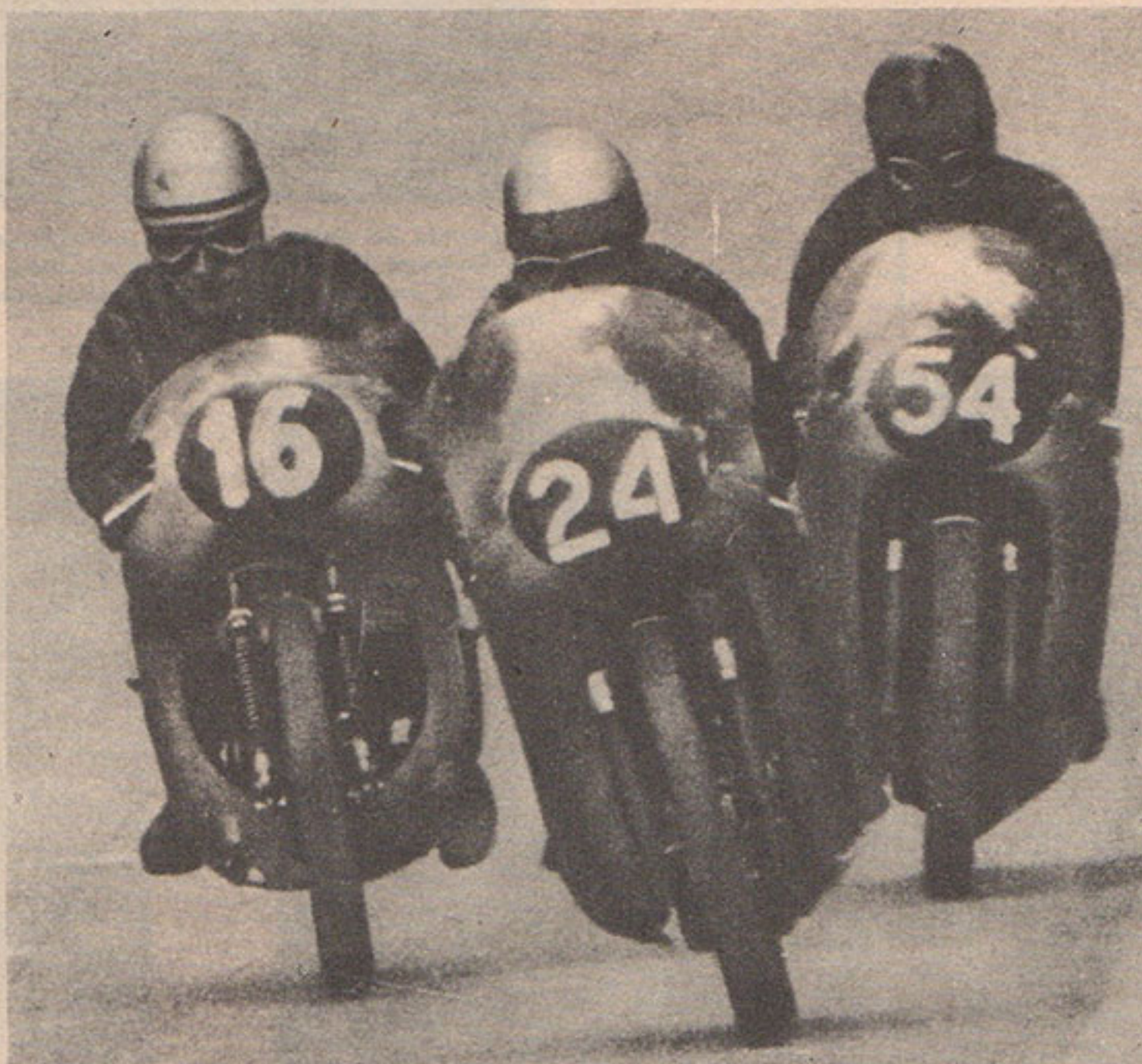
SAVOIR VIRER

Virages ! Dans le langage courant, ce terme très vague englobe toutes les portions de route qui ne sont pas rectilignes ; en réalité, il faut distinguer trois grandes catégories de « virages » : l'épingle, le virage, la courbe qui posent tous trois des problèmes bien différents.

L'épingle.

L'épingle est de tous les « virages » le plus facile à négocier :

- Elle nécessite le plus souvent un freinage important ;
- La vitesse à laquelle elle peut être négociée est inférieure à 70 km/h !



Trois pilotes se présentent ensemble au freinage. Tous trois sont à peine relevés. Les pilotes 16 et 24 ont légèrement basculé pour « piquer » au freinage le n° 54 et prendre la bonne ligne de ce dernier dont la machine est verticale.

— En raison de cette vitesse relativement peu élevée, une erreur de ligne n'a pas de conséquences catastrophiques.

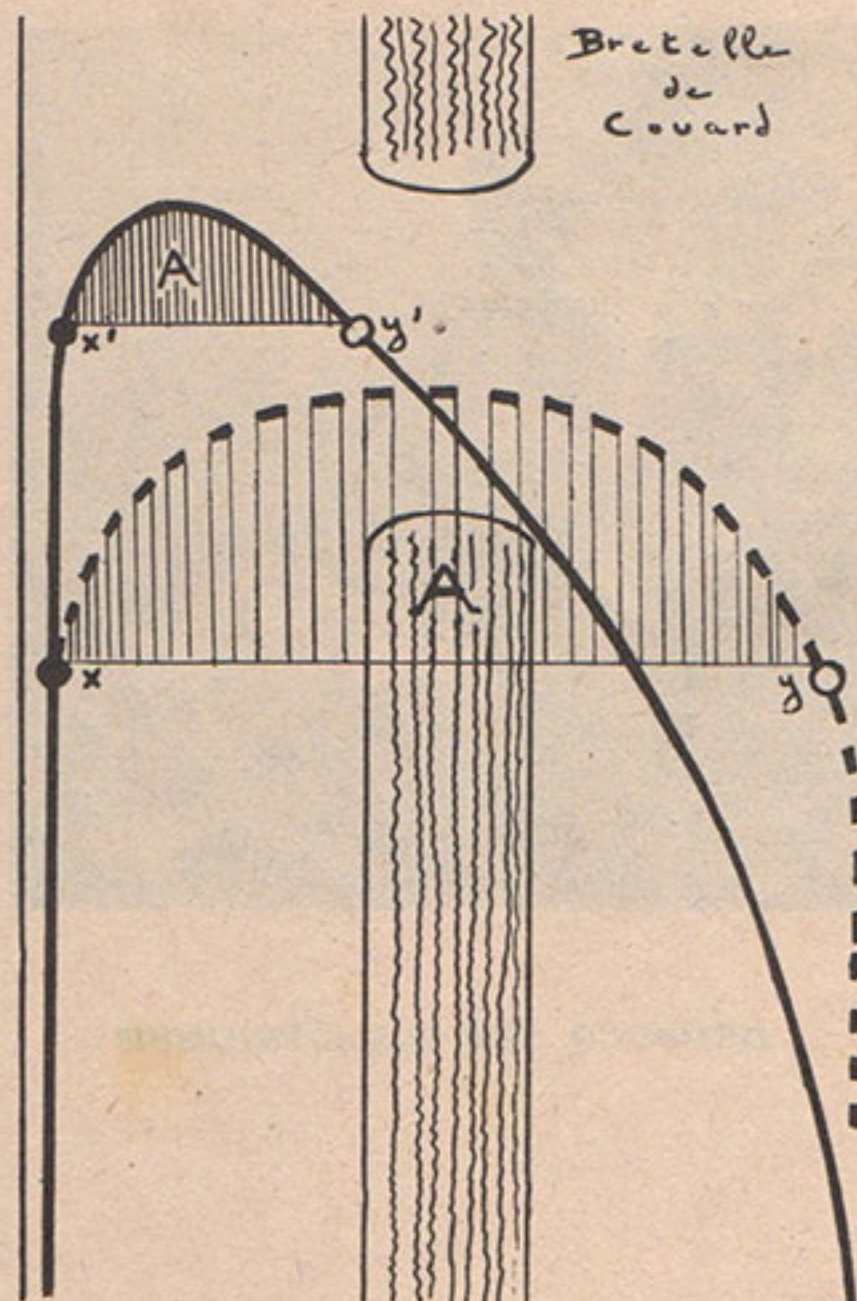
Prenons le cas typique de la Bretelle de Couard. Avec une bonne Manx la vitesse de présentation frise les 200 km/h. Aux 200 m, freinage, rétrogradage jusqu'en première et c'est la Bretelle.

Contrairement à ce que l'on pourrait croire, il ne faut pas adopter une trajectoire symétrique plus spectaculaire sans doute, mais moins efficace : voyons pourquoi.

Le dessin qui figure ci-contre représente la Bretelle de Couard ; comparons les deux trajectoires qui y sont tracées.

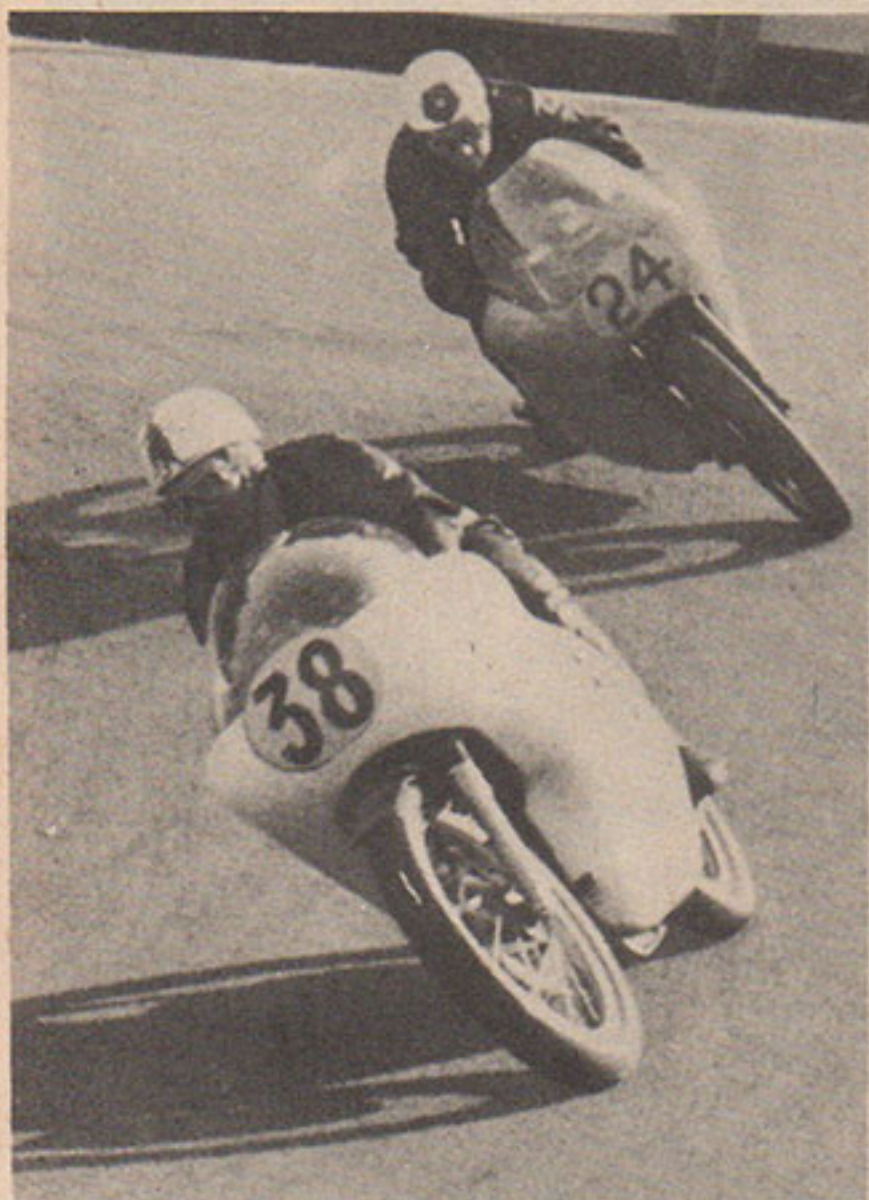
Jusqu'au point X — fin de freinage — les deux pilotes sont sur la même ligne mais à partir de ce premier point, le premier pilote commence à incliner sa machine ce qui suppose son freinage terminé tandis que le second continue jusqu'en X' avant d'incliner sa machine à son tour : **on gagne sur le freinage !**

Le premier pilote qui a adopté une ligne symétrique a une inclinaison trop importante jusqu'en Y pour pouvoir remettre les gaz sans risque de dérapage tandis que le second pilote dont la vitesse de présentation était plus basse a fortement incliné sa



machine dans la zone A, mais peut remettre les gaz des Y' en se laissant glisser vers l'extérieur du virage : **on peut remettre les gaz plus tôt, donc sortir plus vite.**

Ce n'est pas par hasard que nous avons cité l'exemple de la Bretelle de Couard : d'une part, tous les pilotes nationaux la connaissent, d'autre part, parce que nous avons eu l'occasion d'y voir la démonstration pratique de ce que nous venons de dire ; c'était aux entraînements du Championnat de France 1959 et Pierre Monneret avait tourné sur la Manx de Galibert pour le compte de la Télévision. Naturellement, nous n'avons pas « loupé » l'occasion de prendre une si bonne roue et nous nous sommes aperçu que Pierre allait tellement loin avant de coucher la machine qu'il dépassait presque le talus central opposé ; par contre, il remettait les gaz presque aussitôt frôlant le terre-plein central à la corde avant de se laisser glisser vers l'extérieur, bien à plat et en pleine accélération.



Exemple typique de la négociation d'une épingle. Bien qu'étant aux 2/3 de la zone A, ces deux pilotes peuvent remettre les gaz car leur inclinaison n'est pas trop importante.

Le virage.

La vitesse de négociation d'un virage — dans le sens où nous l'entendons — est comprise entre 80 et 120 km/h. Cette vitesse ajoute un élément nouveau et déjà plus sérieux car une chute à 100 km/h environ n'est vraiment pas souhaitable.

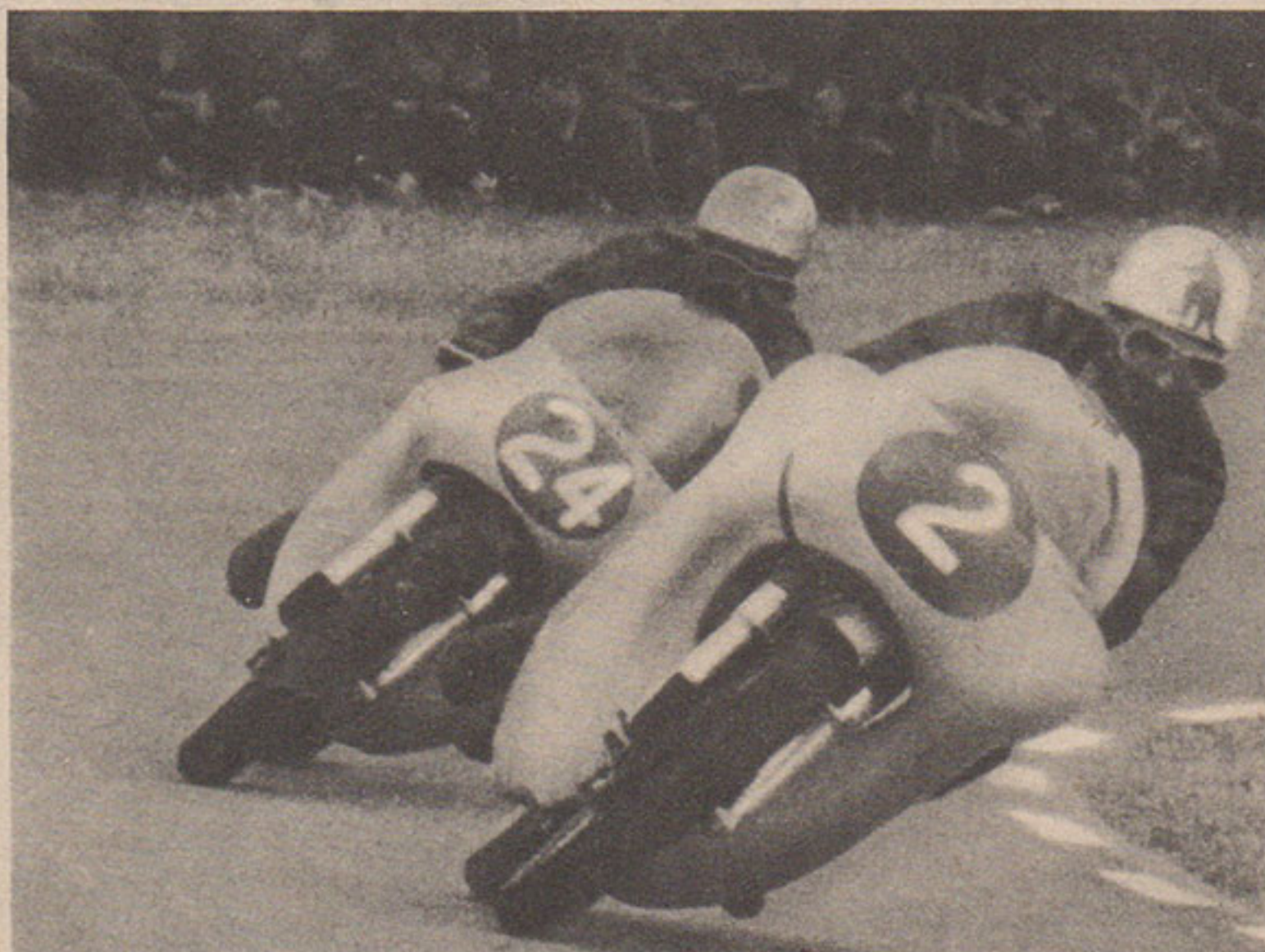
Là encore, ce que nous avons dit pour des épingles est valable mais il faut également ajouter que dans un virage le principal : c'est d'en **sortir**. Trop de pilotes considèrent le virage uniquement dans la portion comprise entre son entrée et sa sortie : c'est une erreur. Rien ne sert d'entrer trop vite et de passer « tangent » en montrant le bouchon de vidange aux spectateurs sans aucune possibilité de remettre les gaz sans aussitôt dérapage pour finalement sortir comme une limace en cherchant désespérément dans l'embrayage les chevaux qui sont absents au compte-tours, comme nous avons pu le

voir à la Côte Lapize où certain concurrent montant une Manx rentrant trop vite négociait le virage « tout coupé » et « rata-touillait » lamentablement à la sortie !

Une autre croyance contre laquelle nous nous élevons, c'est d'estimer que les talents de vireur sont directement proportionnels à l'angle d'inclinaison et que le fait de raboter repose-pieds, béquille ou mégaphones dénote une classe certaine.

Personnellement, nous considérons cela comme une faute car avec une machine suffisamment « haute » bien sûr (Norton « Manx ») on doit passer très vite et sans toucher ou alors on s'appelle Hocking. Exemple à l'appui : au Circuit de Vesoul 1958, un pilote que nous ne nommerons pas raclait son mégaphone par terre à tous les tours tout en étant dans la moyenne des vireurs tandis que les deux Hinton passaient nettement plus vite et sans toucher donnant au contraire l'impression de se promener. Cette impression de se promener signe de grande classe, Duke la possédait

A ce sujet nous voudrions ouvrir une parenthèse : c'est un lieu commun que d'entendre ou de lire que Monthéry est un circuit de machine, que le pilotage ne joue pas, etc. Ces affirmations étant la plupart du temps formulées par des gens qui n'ont jamais piloté d'engins dont la cylindrée est supérieure à 175 ou 250 cm³. Pourtant, et là je pense réunir l'approbation des concurrents de la classe 500 cm³, la négociation des courbe et contre-courbe Ascari aux environs de 7 000 t/m en quatrième avec une Manx et les bottes qui traînent par terre ne s'effectue pas sans une certaine appréhension car la perspective de dégager dans le château d'eau n'a rien d'enthousiasmante en soi. Mais bien entendu, c'est une bonne histoire car chacun sait que Monthéry est un circuit de machine, que le pilotage ne joue pas, que tout passe à fond facilement, etc. J'en passe et des meilleures car si, à la rigueur, ces courbes passent à fond facilement de jour, nous avons apprécié cette facilité durant la nuit du 6 au 7 juin 1959.



Virage ! Ici la vitesse est déjà élevée et l'inclinaison de ces deux pilotes roues dans roues ne permet guère de rattraper une erreur de pilotage.

au plus haut degré et il ne nous souvient pas de l'avoir vu négocier un virage dans une attitude désordonnée ou contractée ; bien au contraire, on a l'impression en le voyant passer que « c'est du gâteau » et que tout le monde peut le faire tant cela paraît facile.

La courbe.

Ici, nous entrons dans le fief des seigneurs car la courbe dont la vitesse de négociation s'échelonne de 130 km/h à plus de 200 km/h ne tolère aucune faute de pilotage. En outre, la vitesse élevée fait qu'une chute risque d'avoir des conséquences capitales, c'est le cas de le dire.

Tout réside dans la trajectoire car ici il n'est pas question de couper ou de freiner si l'on s'aperçoit que l'on est mal parti. De plus, il ne faut pas perdre de temps et une courbe rapide se négocie à plat et nous pensons que de toute chose, c'est encore cette obligation la plus pénible car la visibilité réduite surtout avec un carénage et la position allongée ne facilitent pas les choses.

Dans les grandes courbes, la pratique du virage inversé, à savoir traction sur le côté anormal du guidon est préférable à la méthode classique consistant à placer la machine « de force » sur la trajectoire désirée en la balançant brusquement. En outre, en cas de dérapage on pourra plus facilement contrôler celui-ci en accentuant le contre-braquage qu'en cherchant à maintenir la machine dans un style en force.

Enfin, la pratique du virage inversé peut être utile dans le cas d'une machine à fourche Earles lorsque l'on note l'apparition d'un guidonnage en courbe — cas de la Rumi Junior aux 24 heures de Montjuich ou dans la courbe des Biscornes à Monthéry — dû à une trop forte inclinaison.

Cas particuliers.

Nous avons examiné les trois grandes catégories de virages, chacun étant pris séparément. Mais on peut trouver des successions de virages ou des courbes se terminant par des épingles ou vice-versa.

Dans ce cas, il faut déterminer la trajectoire en fonction du tout et non pas de chaque virage proprement dit : rien ne sert de négocier le premier très vite si on se trouve mal placé pour entrer dans le second. Il vaut mieux couper la poire en deux et adopter une trajectoire telle que la sortie du premier permettra également une entrée facile dans le second. Tenir compte qu'une courbe à grand rayon suivie d'une épingle, par exemple, nécessitera un freinage en fin de courbe. C'est le cas dans la

la descente à Charleville — alors que l'on est encore incliné et que le revêtement n'est pas toujours lisse ou « accrocheur ». C'est là que la classe parle !

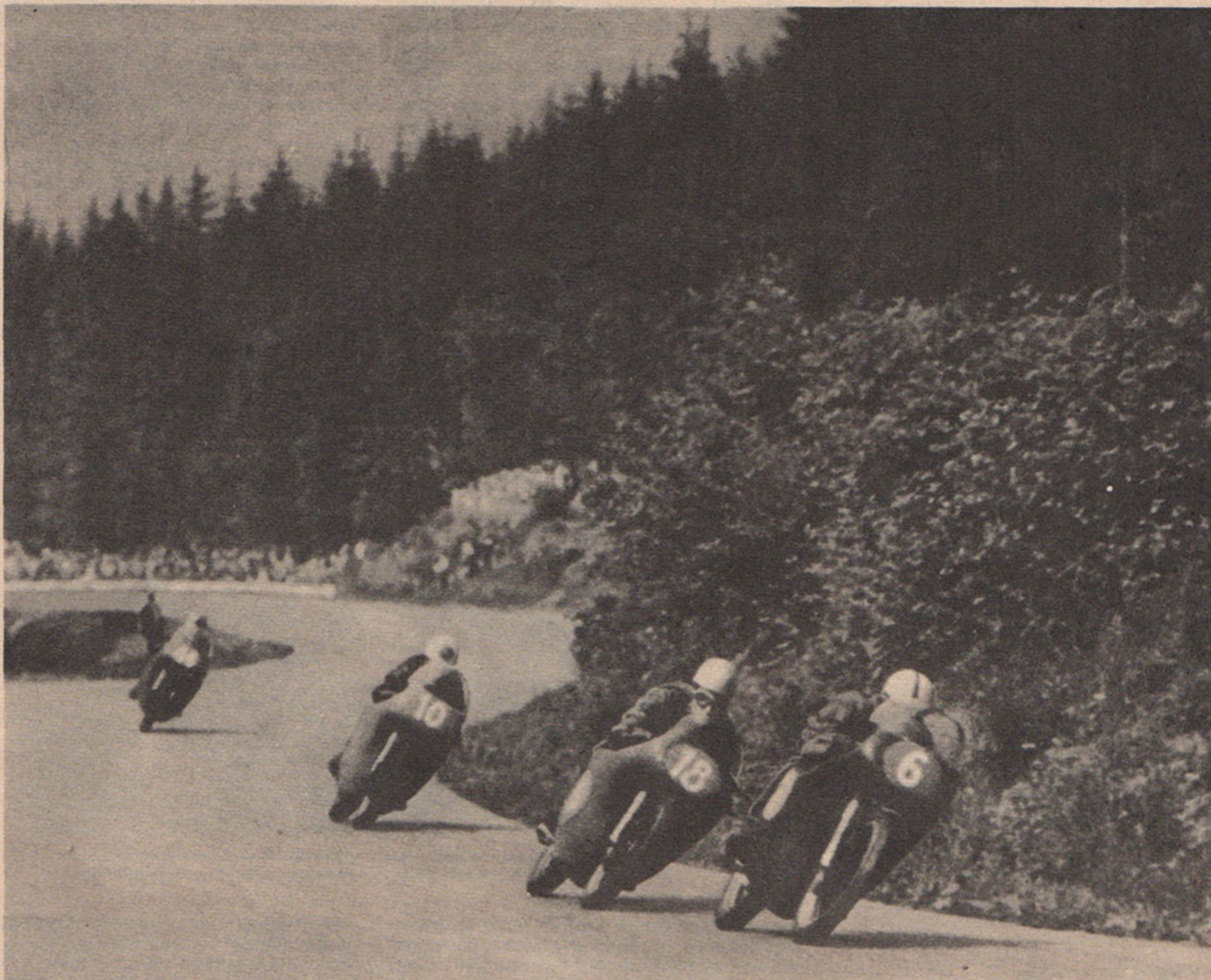
La tactique.

Il est difficile d'adopter un plan type car chaque course pose des problèmes différents à la base et dont les facteurs peuvent encore se trouver modifiés durant la course.

Il y a certains cas où l'on est sûr de soi

et de sa machine et où la marche à suivre peut être établie d'avance. Malgré cela, il ne faut pas s'endormir sur ses lauriers et surtout ne jamais sous-estimer un adversaire même si à priori celui-ci ne semble pas avoir beaucoup de chances de gagner.

Par contre, il faut attacher une importance extrême à la signalisation du stand, car ce sont les renseignements communiqués qui déterminent les modifications à adopter dans la tactique établie au préalable.



La courbe ! Le fief des seigneurs. Ici aucune erreur n'est permise, ça passe vite, très vite, la tête dans le carénage et bien souvent en peloton comme le montre notre document.

Eviter la signalisation roman fleuve ; le tableau ne devra comporter que la position et l'écart séparant le pilote du concurrent le plus proche et partant, le plus dangereux.

De toute manière, les renseignements communiqués ne le sont qu'à titre **indicatif** et c'est le **pilote seul** qui pourra juger si, par exemple, il peut aller plus vite quand l'écart le séparant de son suivant immédiat, vient à s'amenuiser.

Les tentatives de record ou les courses de longue durée sont les exceptions qui

confirment la règle : dans ces deux cas, la nécessité de respecter un tableau de marche justifie un **ordre** du stand d'accélérer ou de ralentir l'allure.

AVANT TOUT : LA TETE FROIDE

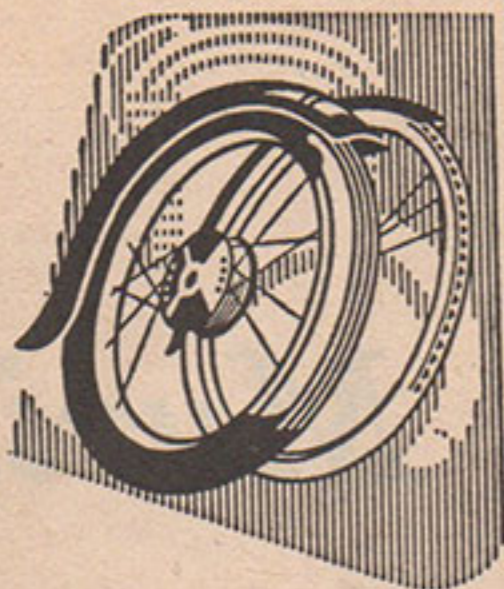
Le plus précieux des conseils que l'on puisse donner à un débutant, c'est de tourner à sa main, de connaître ses limites et de garder la « tête froide ». Nous savons que la première place d'honneur apporte toujours une certaine griserie qui incite à avoir la « tête quelque peu enflée » mais

dans cette discipline du sport motocycliste la roche Tarpéienne est très proche du Capitole.

Quoi qu'en disent certains, le don n'intervient que peu dans l'histoire et si don il y a, il n'apparaît qu'à des vitesses très élevées et pour des conditions inconnues de nos épreuves nationales.

La course n'est pas un jeu mais un véritable métier qui nécessite un apprentissage sévère, un métier où l'application et la persévérance font plus que la fantaisie et le risque.

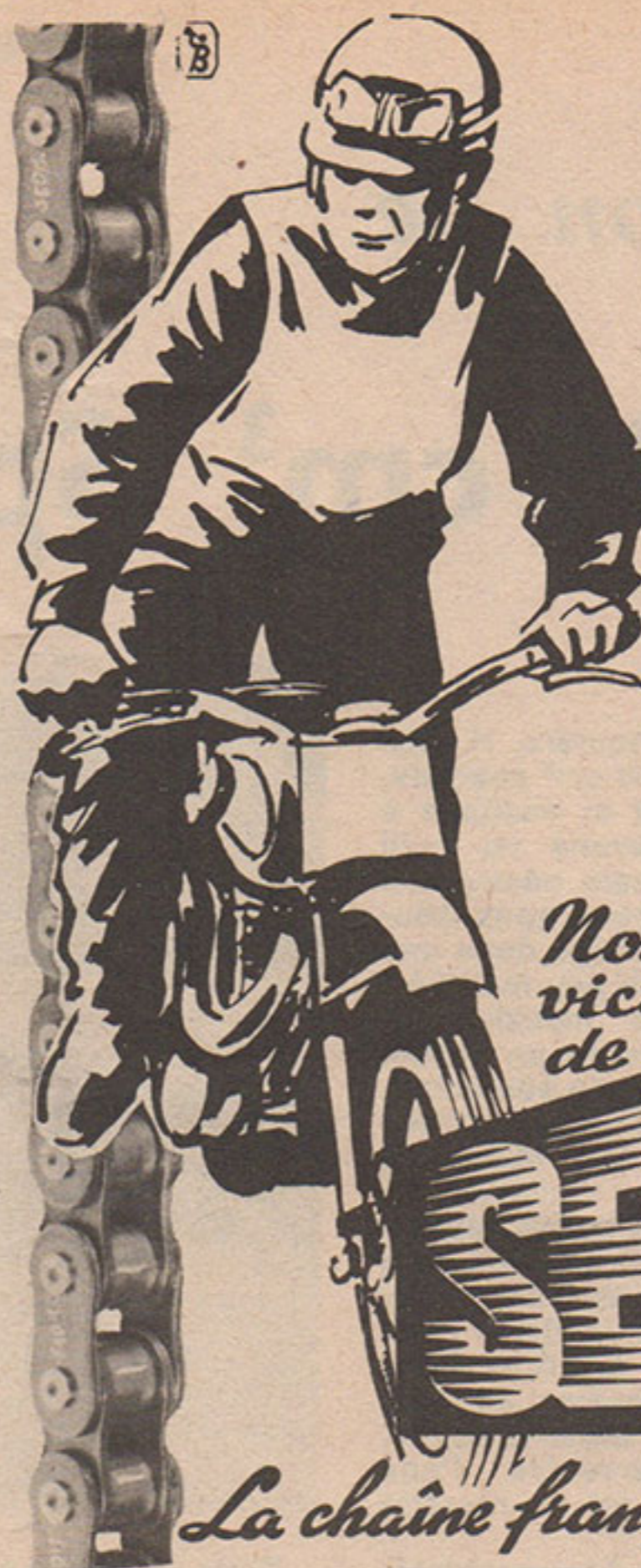
Bonne chance et que le meilleur gagne !



**IV^e SALON
INTERNATIONAL
DU CYCLE
ET DU MOTOCYCLE**

du 7 au 11 septembre 1960

Francfort • ALLEMAGNE



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*

SEIS

La chaîne française de Qualité

AGENCE OFFICIELLE :

28-30, rue de
Picpus
Tél. NAT 11-75

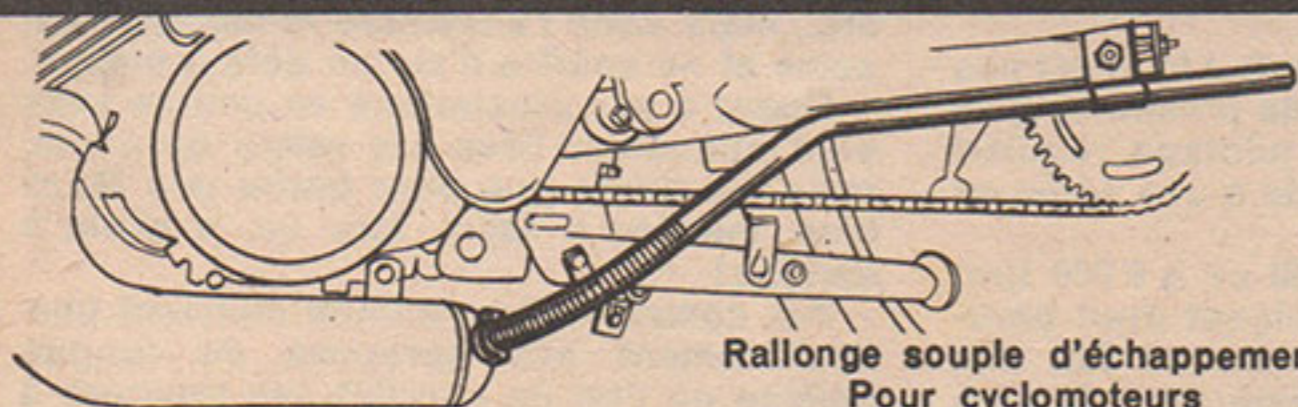


PARIS
XII^e

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

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

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

SALON INTERNATIONAL 7^e DES PLASTIQUES

15-20
JUN 1960



OYONNAX
(Ain) FRANCE

DANS LES NOUVEAUX LOCAUX CONSTRUITS A CET EFFET



1^{re} section :

MATÉRIELS - MATIÈRES
PREMIÈRES - OUTILLAGES
MACHINES-OUTILS

2^e section :

TOUS LES OBJETS
EN TOUTES MATIÈRES
PLASTIQUES

RENSEIGNEMENTS - INSCRIPTIONS :
Hôtel de ville - OYONNAX - Tél. 0.06 et 0.08



CATALOGUE OFFICIEL envoyé franco, après la Manifestation contre :
4 NF pour les deux sections - 2,50 NF pour une seule (spécifier)

RÈGLEMENT SELON CONVENANCE (C. C. P. LYON 3429-88)

Au guidon de...

La 500 cm³ Spéciale J. Murit

DANS notre précédent numéro, H. Biel vous a présenté la 500 cm³ spéciale, réalisée par J. Murit et destinée à Claude Larivière. Nous avons vu qu'il s'agissait d'un « Bitza » mais néanmoins d'un « Bitza » B.M.W., puisque nous trouvons un moteur Rennsport logé dans une partie cycle de R 50 quelque peu modifiée.

L'apparition d'une telle machine en catégorie nationale représente un intérêt certain d'une part, en raison de son caractère unique, d'autre part, parce qu'elle constitue l'inconnue face aux Manx qui trusent habituellement les victoires. En outre, les Rennsport ont la solide réputation d'être des machines particulièrement délicates à piloter et nombreux sont ceux qui ont dû s'avouer vaincus dans cette entreprise, dont le célèbre Geoffrey Duke qui est revenu à ses premières amours, ainsi d'ailleurs que Dickie Dale. D'autres, moins pondérés ont persévéré d'une manière parfois tragique tel le regretté Fergus Anderson.

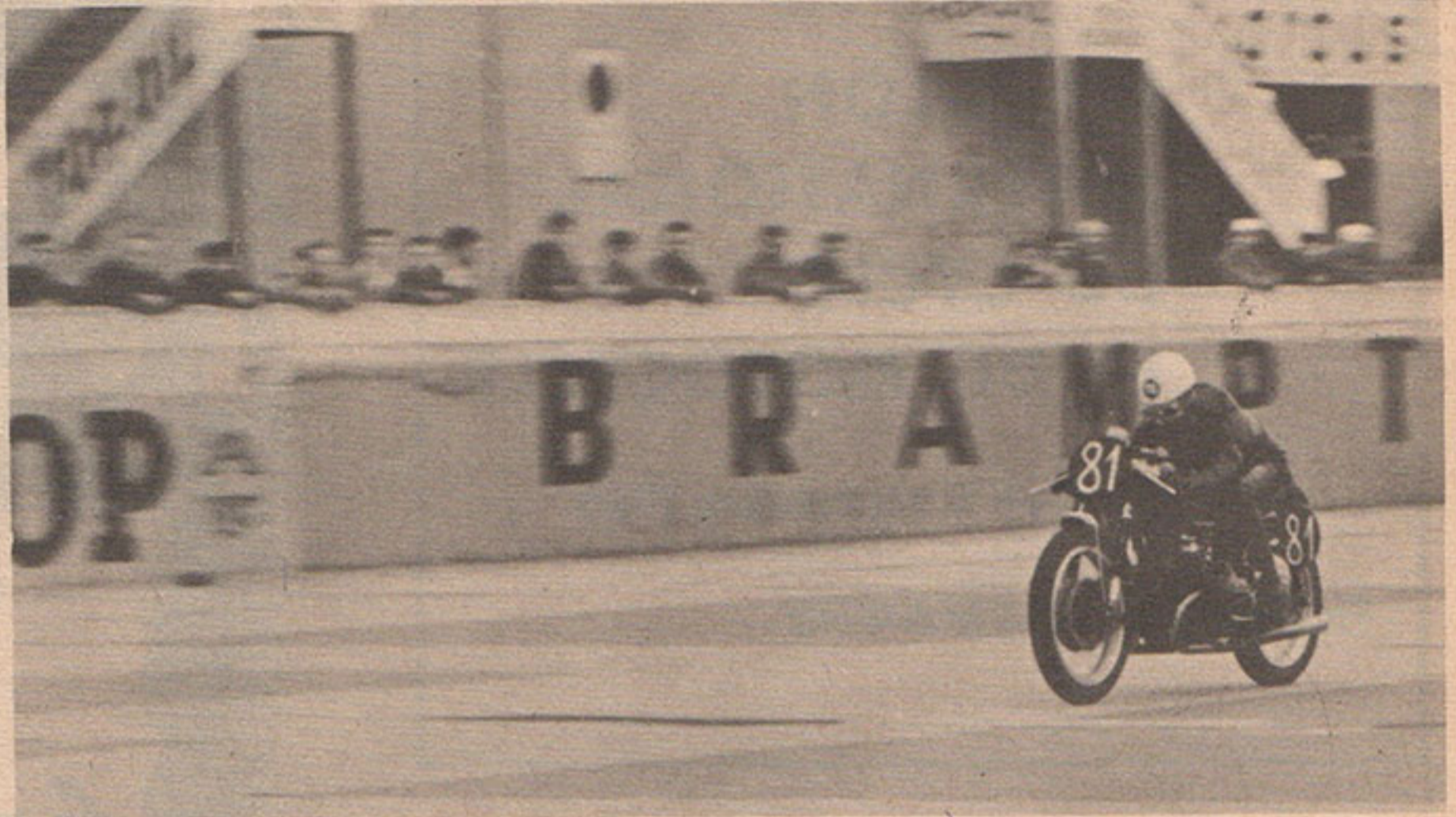
Aussi, étions-nous particulièrement intéressé par cette réalisation d'autant plus qu'à la difficulté précédemment énoncée, s'ajoutait la question de connaître le bien fondé de ce mariage tourisme-course.

Nous avons donc demandé à Jean Murit de nous prêter la machine pour tourner à Montlhéry. Entre temps, celui-ci avait effectué une révision complète du moteur qui fut nanti entre autres choses, de pistons neufs. Un rodage s'avérant nécessaire, il fut décidé de concilier le rodage et l'essai, c'est pour cette raison que nous avons dû différer d'un mois la parution de cet article.

En rodage.

Par un bel après-midi, nous arrivons avec notre « Bitza » à l'autodrome de Montlhéry. Après les formalités d'usage et les recommandations du sympathique chef de piste M. Colibet, nous prévenant qu'il y a des travaux sur l'anneau, nous nous mettons en piste.

La mise en route de la S.J.M. n'est pas particulièrement aisée et nous devons effectuer de nombreuses tentatives avant d'entendre le bruit caractéristique du moteur R.S. En effet, la présence du cylindre gauche prolongée à l'arrière par le carburateur oblige à tenir la machine à distance, durant la poussette; de même lorsque l'on saute il faut faire attention de ne pas « accrocher » le carburateur; la position très en arrière des repose-pieds ne facilite pas les choses. La position est curieuse pour un Nortoniste; contrairement à la Manx, nous sommes assis très bas, les bras allongés et les pieds en arrière: pour un gabarit moyen, cette position est fatigante car on est en appui sur les poignets. Un réservoir plus haut et plus étroit genre Ratier, ou mieux, un réservoir de R.S. pallierait aisément ce défaut.



Trois ou quatre tours sans « tirer » pour bien chauffer le moteur et nous nous arrêtons pour mettre des bougies froides. Cette fois c'est le départ.

De ce rodage, il n'y a pas grand-chose à dire: sur l'anneau, la S.J.M. se comporte remarquablement bien et tourne comme une horloge avec un bruit caractéristique. La tenue de route est excellente mais reste liée à l'état et au profil du pneu arrière. Des différents essais effectués, il s'avère que c'est l'Avon Racing qui donne les meilleurs résultats. L'amortisseur de direction stoppe tout « shimmy » avant que l'amplitude de celui-ci ne devienne dangereuse mais dans l'ensemble la R.S. est aussi facile à piloter que n'importe quelle autre 500 cm³!

Durant cette période de rodage, nous avons tourné plusieurs fois au-dessus de 175 km/h (et cela sans dépasser 7 500 t/m — le régime de puissance maximum est à 9 000 t/m) sans avoir l'impression de rouler à une vitesse qui commence pourtant à devenir sérieuse sur l'anneau.

Sur le circuit routier.

Le rodage s'est poursuivi sur le circuit routier, J. Murit voulant savoir de quelle manière allaient se comporter les différents organes mécaniques de série soumis ici à un effort inhabituel.

Il faut reconnaître que la S.J.M. n'est pas une machine à la portée de n'importe quel conducteur et que son pilotage requiert une attention soutenue liée à une sérieuse concentration d'esprit.

D'abord les chevaux (50 cv à 9 000 t/m) qui obligent à avoir le poignet droit particulièrement souple: ici on ne fait pas « cirer » l'embrayage même dans la plus petite épingle. Un petit coup à la poignée tournante et « ça » part... « Ça » glisse aussi...

Dans les épingles, l'amortisseur de direc-

tion se fait nettement sentir; en particulier dans les virages à droite où l'amortisseur fonctionne en compression. Dans ce cas, on négocie le virage en plusieurs fois en raison de la résistance enregistrée lorsque l'on bascule la machine. D'ailleurs, Murit veut essayer une huile plus fluide et à l'heure où nous écrivons ces lignes le contre-essai n'a pas été effectué.

Les freins très efficaces à basse vitesse — il s'agit des freins de R 50 dont la renommée n'est plus à faire — accusent un glissement à grande vitesse sans que l'on puisse parler de « fading » caractérisé. Là encore, une solution va être expérimentée par le montage de garnitures plus douces et partant plus « mordantes » le contre-essai permettra de voir la différence.

Enfin dans les grandes courbes, la S.J.M. est délicate à mener et ne tolère aucune faute; il faut entrer franchement et ne pas accélérer, ou couper — sauf cas de force majeure — car dans ce cas la machine embarde dangereusement.

Que penser de la S.J.M. ?

Sur le plan mécanique, c'est une réussite dont J. Murit peut être fier, car le mariage RS-R 50 semble placé sous de bons auspices. Certains détails sont à revoir: freins, amortisseur de direction, position, etc., mais dans l'ensemble la machine est saine et ne souffre d'aucun défaut majeur.

Quant à ses prestations en course elles sont intimement liées à la valeur du pilote, mais nul doute que pour battre une Manx bien menée, il faille être un « client » sérieux!

Par contre, cette machine convient particulièrement aux épreuves de longue haleine où l'on ne conduit pas toujours à la limite et c'est au Bol d'Or que nous pensons que cette S.J.M. devrait normalement s'affirmer!

J.-C. BARGETZI.

ÉCHOS * CLUBS * ÉCHOS * CLUBS * ÉCHOS * CLUBS

LE SALON DE LA MOTO

Le Salon de la Moto aura lieu cette année; il ouvrira ses portes au Parc des Expositions le jeudi 6 octobre et les fermera le dimanche 16. A son sujet, deux questions se posent :

Est-ce la dernière fois que cette manifestation se déroulera à la Porte de Versailles et verrons-nous en 1961 un Salon unique, auto-moto au Rond-point de la Défense ?

Ensuite l'absence de Salon en 1959 suscitera-t-elle cette fois un regain d'attrait et y reverrons-nous cette affluence du bon temps au lieu de ces mornes et vides journées des années passées ?

A PROPOS DE LA CIRCULATION DES « DEUX ROUES »

Trois conseillers municipaux de Paris, ont demandé au Préfet de Police de donner des instructions pour que les conducteurs de véhicules à 2 roues circulent sur la chaussée en empruntant la file de droite.

M. Maurice Papon, après avoir rappelé que l'article 52 de l'Ordonnance générale du 1^{er} juin 1959 fait une obligation aux cyclistes et aux conducteurs de cyclomoteurs de circuler en file simple, a ajouté :

« Il y a lieu de noter que cette disposition n'est pas applicable aux conducteurs de véhicules à deux roues autres que les cycles et cyclomoteurs; ces véhicules sont soumis aux mêmes règles que celles concernant les véhicules automobiles. Les textes applicables ont reçu la plus large diffusion et les services de police ne manquent pas de réprimer les infractions commises par les conducteurs de bicyclettes, de cycles à moteur auxiliaire, de motocyclettes et de scooters: entre le 1^{er} janvier et le 30 novembre 1959, 37.100 procès-verbaux ont été établis à l'encontre de pilotes d'engins de ces catégories. »

CAMPING-VOYAGES

La revue « Camping-Voyages » prend un nouveau départ.

Avec sa « formule 1960 », le numéro d'avril présente sur 72 pages grand format : la femme et le camping, le nouveau matériel 1960, le camping familial, les meilleures vacances et 20 rubriques nouvelles.

En vente partout 1 NF (à défaut, envoi contre 1 NF. C.-V., 13, rue de Grenelle, Paris (7^e)).

LE 8 MAI, 3^e MOTOCROSS NATIONAL A PUYLAURENS

Le Moto-Club Castrais est heureux de faire savoir aux sportifs du Sud-Ouest que son amicale collaboration avec le Comité des fêtes de Puylaurens lui permet de présenter le 8 mai à Puylaurens son 3^e Motocross national.

Sur un terrain très spectaculaire, d'un développement amélioré assurant une visibilité absolue, deux catégories seront au départ dans lesquelles s'aligneront notamment : 250 cm³ et 500 cm³.

Mompo, Herail, Brusserau, Delmas, Geil, Vidal, Aguire, Darouy, Mosconi, Amédéo, Cros, Combes et Lucas l'espoir de Puylaurens.

NOUVEAUX SCOOTERS RUMI

DYNAMIC-SPORT vient de recevoir les nouveaux scooters RUMI. Ceux-ci ont des roues plus grandes de 3,50 — 10, un anti vol monté d'origine, une finition plus soignée. Le prix est inchangé, soit 1 990 NF + taxes. Ils sont livrés dans trois couleurs différentes : blanc, bleu ou rouge, au choix. DYNAMIC-SPORT consent jusqu'à 18 mois de crédit et peut reprendre les anciens « DEUX ROUES » de toutes marques au meilleur prix.

LE 7^e S.I.P. SE TIENDRA A OYONNAX, DU 15 AU 20 juin 1960, DANS LES BATIMENTS NEUFS

Au moment où l'Industrie des Plastiques cherche sa voie parmi les innombrables foires, salons et expositions qui la sollicitent, les instances professionnelles ont accordé au S.I.P. (Salon International des Plastiques) qui se tient tous les ans à Oyonnax et qui aura lieu du 15 au 20 juin 1960, une place préférentielle.

Pourquoi ?

1^o Parce que le S.I.P. est le seul Salon à offrir à l'Industrie des Plastiques son caractère spécialisé et authentiquement « Matières Plastiques ».

Le S.I.P. est organisé par l'Industrie des Plastiques elle-même, non par des Organismes de Foires professionnels. Il n'existe que pour cette industrie, il a été créé par elle, à son seul service, à son seul bénéfice, pour sa seule et exclusive propagande.

2^o Parce que le S.I.P. est décentralisé. A ce titre, il dégage les grands centres et favorise une implantation industrielle provinciale : objectif économique du gouvernement. En attirant l'attention de l'industrie et du commerce sur les possibilités de cette région, les visiteurs s'habituent à y venir, et à mettre en pratique la décentralisation nécessaire.

3^o Parce que le S.I.P. présente tous les moyens de production, Chimie et Matériel (1^{re} section) et toutes les utilisations (2^e section) des matières plastiques.

Outre les spécialités d'Oyonnax, on y trouve les fabrications de transformateurs d'autres régions.

Ce Salon présente donc un ensemble cohérent et largement représentatif de l'industrie des plastiques.

4^o Parce que le S.I.P. suscite un intérêt particulier auprès d'une foule de techniciens et d'acheteurs. On a dit qu'Oyonnax était un carrefour naturel du négoce des plastiques. Non seulement des usines de réputation européenne sont installées à Oyonnax, mais encore on vient chercher au S.I.P. les dernières créations des transformateurs y exposant.

5^o Parce que le S.I.P. a été créé à Oyonnax, cité jurassienne en plein essor, employant 12 000 ouvriers uniquement à la transformation des plastiques, possédant un parc de 3 000 presses et exportant annuellement plus de 30 millions de nouveaux francs d'objets manufacturés. Par cette concentration, Oyonnax est certainement dans l'Industrie des plastiques le centre européen, sinon mondial, le plus caractéristique.

Pour mettre en valeur les ressources prodigieuses de l'Industrie des plastiques en général et d'Oyonnax en particulier, des premiers bâtiments ont été construits sur une esplanade de 35 000 mètres carrés. Ils seront inaugurés à l'occasion du 7^e S.I.P. Ils marqueront une ère nouvelle dans la destinée du Salon qui suit de près l'expansion de l'Industrie des plastiques.

SOCIÉTÉ FRANÇAISE DES PÉTROLES BP

Sir Neville Gass, chairman de la British Petroleum Company, atteint par la limite d'âge, renoncera à ses fonctions à la date du 30 juin prochain tant comme Chairman que comme administrateur de la British Petroleum Company.

Le Conseil d'administration de la British Petroleum Company a désigné comme Chairman The Hon. M. R. Bridgeman, actuellement Deputy Chairman. M. J.M. Pattinson sera nommé Deputy Chairman à la place de M. Bridgeman.

Enfin, pour occuper le siège rendu vacant par la démission de Sir Neville Gass le Conseil de la British Petroleum Company a décidé de nommer administrateur M. M.A.L. Banks.

Ces nominations prendront effet à la date du 1^{er} juillet prochain.

Sir Neville Gass et M. Bridgeman font l'un et l'autre partie du Conseil d'administration de la Société Française des Pétroles BP.

LES BONNES ADRESSES

DE
MOTOCYCLES et Scooters

MOTOBÉCANE

VANVES - SERVICE

1, boul. Brune, Paris-14^e

LEC 50-85

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 10-73

* 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. nfe) ..	70 NF
	Embiellage	99 NF
Main-d'œuvre pour chang ^t	Cylindres ...	55 NF
Echange standard Fourche ..	Embiellage ..	130 NF
		50 NF

EXPÉDITION en PROVINCE

DYNAMIC-SPORT GUT 19-30

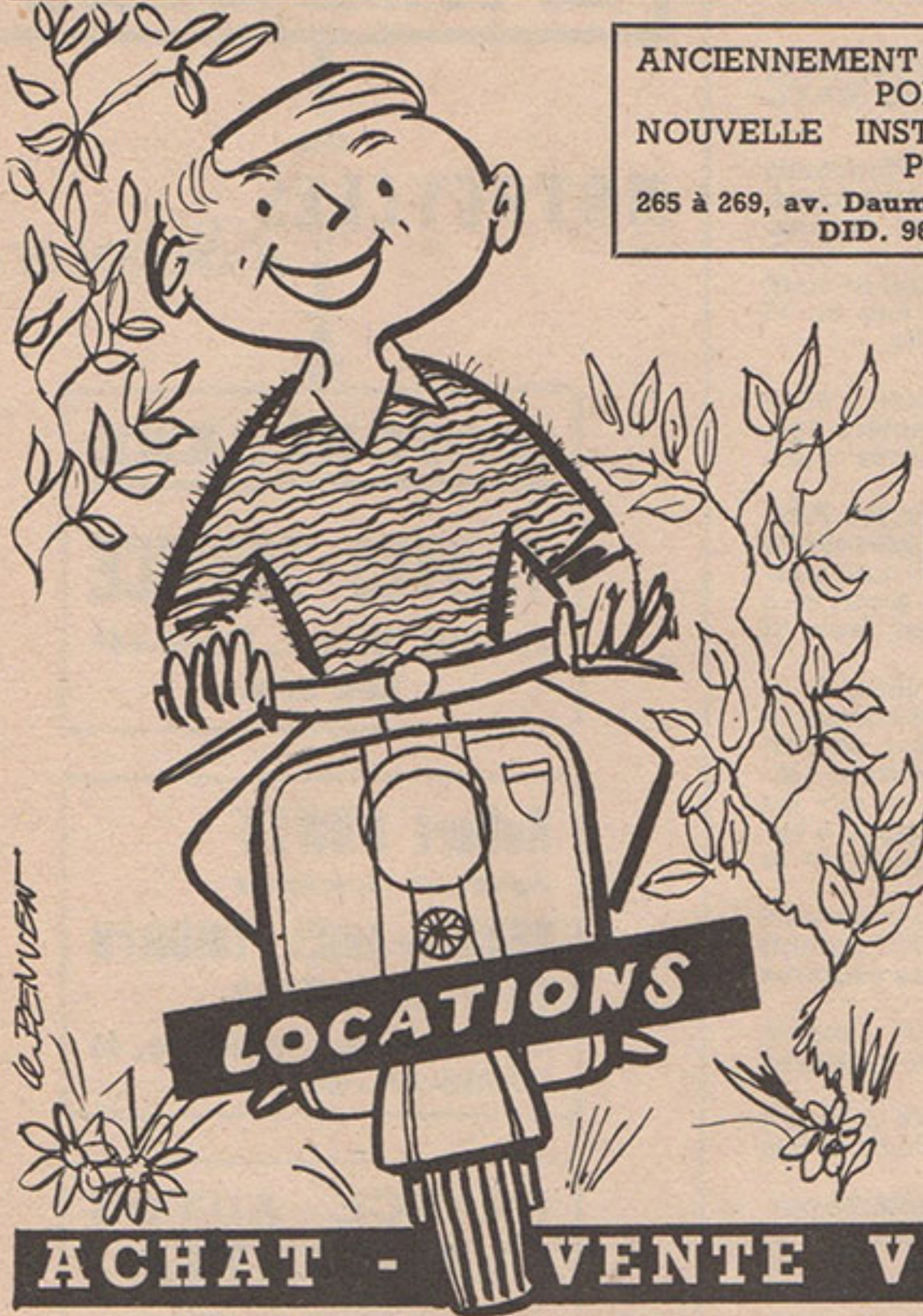
149, rue Montmartre - PARIS (2^e)

ACHAT FERME MOTOS ET SCOOTERS

FRANCE-AUTOS

LE SPÉCIALISTE DU SCOOTER
NEUF ET D'OCCASION

Lambretta rumi



ANCIENNEMENT :
PORTE D'ITALIE
NOUVELLE INSTALLATION :
PORTE DORÉE
265 à 269, av. Daumesnil, Paris-12^e
DID. 96-93

BANC D'ESSAI tous scooters et 2 roues

- PONTS ELEVATEURS
- REPARATION
- TOLERIE
- PEINTURE
- ECHANGE STANDARD MOTEUR - 24 h.

VÉLO FLANDRIA

ACHAT - VENTE VOITURE - REPRISE SCOOTER

POUR LE SPORT

MORINI "SETTEBELLO"

ITOM — PERIPOLI — BENELLI

POUR LE GRAND TOURISME

MORINI 125 CORSARO -

MORINI 175 TRESETTE SPRINT

Accessoires italiens — Lunettes Trisvel et Francor —
Pneus Pirelli — Carbu Dell Orto — Bottes — Selles

COUTURIER 14, avenue de Neuilly,
Neuilly-sur-Seine, SAB 98-39
10, avenue Gabriel-Péri, Bezons - Téléphone : 961-72-10



AGENCE

OFFICIELLE :



BSA - TERROT

Préconise pour ses moteurs CASTROL nouvelle suractivée

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

ROBERT KIENE

73, quai du Point-du-Jour — BOULOGNE-BILLANCOURT
Tél. : Molitor 64-02 — Métro Sembat — Pont de Billancourt

AGENT OFFICIEL



CYCLO MOPED PUCH
CYCLO ITALIEN PERIPOLI

Norton



Dans les Zones

SAISON 1959-1960

La saison 1959-1960 de Trial, la seconde sanctionnée par un Championnat de France, s'est achevée à Vis-en-Artois sur une victoire de Claude Peugeot, nouveau Champion de France.

Les Trialistes vont remiser leurs machines tout en échafaudant des plans de transformations pour l'hiver prochain, les organisateurs feront leur bilan et de son côté la commission de trial se réunira pour dresser le classement, revoir le règlement et épiloguer sur ce qu'a été cette saison.

Ce qu'a été cette saison ? Moins fournie en épreuves que la précédente, onze contre treize. Le trial se porterait-il moins bien qu'en 1959 ? A notre sens, ni mieux, ni plus mal que l'an passé et si l'on ne veut pas admettre trop hâtivement que ces deux dernières années marqueraient son apogée nous sommes face aux faits dans l'obligation de reconnaître qu'il a marqué le pas cet hiver. Depuis son avènement en France ce n'est pas la première fois que cela se constate mais à la différence près que cette année, avec un règlement précis, avec des organisateurs rodés avec deux championnats officiellement mis en compétition par la F.F.M., avec une commission spécialisée, des trialistes aguerris et mieux équipés que jamais, le Trial, mieux servi que toutes les années précédentes, devait marquer un nouveau progrès.

Or malgré tous ces atouts, le trial ne s'est pas plus imposé, ne se décidant pas à faire tâche d'huile en France, permettant toutefois aux organisateurs et aux concurrents de perfectionner, aux premiers la technique des tracés, aux seconds celle du pilotage.

Quelle est la cause de ce piétinement ? Quelle qu'elle soit, celle-ci ne peut être imputée au compte de la F.F.M. et de la Commission de Trial qui a essayé de susciter l'intérêt des compétiteurs en instaurant



PEUGEOT

Champion de France catégorie Experts

un championnat, vivement réclamé d'ailleurs par ces derniers. Après avoir été gâtés comparativement à d'autres concurrents qui s'adonnent au grass-track par exemple et qui avec une dizaine d'épreuves annuelles pourraient aussi justement réclamer un championnat, les trialistes délaissent les occasions de courir qui leur sont offertes prétextant que le titre est joué; les organisateurs de Vis-en-Artois en firent l'amère expérience. Le déroulement de cette saison nous montre donc que si un Championnat de France des experts mérite d'être maintenu bien que n'intéressant en majeure partie, tant sur le plan pilotes que sur celui des épreuves que le Bassin parisien, il faut admettre que le championnat des juniors ne se justifie guère.

On a également pu constater qu'il y a quelques années, lorsque les trials étaient encore très rares, les concurrents réclamaient de nombreuses épreuves. Depuis deux ans ces dernières sont plus nombreuses et les concurrents découvrent subitement que la France est grande et qu'effectuer un déplacement en province coûte cher. Que se serait-il donc passé si Marseille et Bordeaux avaient organisé ?

L'essor du Trial en Belgique fut cité en exemple; chacun oubliait alors qu'un concurrent ne sera jamais tenu de dépasser quelque 250 km pour se rendre d'une extrémité à l'autre de son pays. On a également souvent cité en exemple la Grande-Bretagne; son cas est encore différent. On compte parfois plus d'une dizaine d'épreuves le même jour, ce qui explique qu'un concurrent peut fréquemment se livrer à son sport favori sans avoir à effectuer de longs trajets, et de plus il s'agit bien là-bas d'un sport que l'on pratique pour le sport; seuls les pilotes d'usine et autres concurrents vedettes s'attachent à participer aux grandes épreuves.



Cette année Claude Delauné dut s'incliner devant Peugeot et termine à 20 points de ce dernier au classement final officieux du Championnat de France.

Le manque d'épreuves nouvelles est certainement la cause majeure qui empêche le trial de s'épanouir en France mais la course aux titres de champion ouverte depuis deux ans a faussé, chez les concurrents, l'idée même du Trial, l'esprit de ce sport qui doit demeurer pur.

Si le trial n'a pratiquement rien gagné en popularité et ne s'est pas hissé d'un échelon dans la hiérarchie des autres sports il en va autrement de sa technique et il est encourageant de constater que concurrents et organisateurs se sont perfectionnés.

Les litiges et autres histoires de ficelle ont pratiquement disparu et si ce n'est la pluie qui trompe encore parfois certains

organisateurs quant à la durée de l'épreuve, la plupart des Trials sont bien organisés et bien tracés, les organisateurs sachant créer des zones suffisamment sélectives. Chez les concurrents, autour d'un noyau formé par les plus qualifiés, Baj, Bohec, Delauné, François et Peugeot gravitent bien d'autres éléments de valeur chez les experts et cette saison dans la catégorie junior les Beaumarié, Bévin, Barraud, Goll et Lepage se sont ou confirmés ou révélés.

Au Lamborelle, rien d'étonnant à ce que nos trialistes aient encore dû cette année s'incliner devant Britanniques et Belges, les premiers demeurant toujours les maîtres incontestés de la spécialité mais le comportement des nôtres s'améliore au fil des années.

Ce sont donc sur 11 épreuves, 9 dotées du coefficient 5 et 2 du coefficient 2 que les titres de champions expert et junior se sont disputés. Pour le classement final la commission retiendra 5 Trials coefficient 5 et un seul coefficient 2. Ce dernier chiffre ne représente pas la moitié plus une des épreuves ce qui donnerait deux; en ne retenant qu'une seule épreuve à coefficient 2 la commission a pensé être plus logique bien que faisant une entrave au règlement. En vérité lorsque ce règlement fut dicté, chacun pensait trouver cette saison un plus grand nombre d'épreuves nouvelles.

Peugeot avec 5 victoires sur 9 épreuves courues fut la révélation de cette année et s'il put détrôner Delauné et Bohec, il le doit à l'entraînement intensif qu'il s'astreint à faire isolément. On remarquera que sur 40 experts déclarés, 10 d'entre eux seulement peuvent être classés pour avoir participé au moins à la moitié plus une des épreuves de chaque catégorie.

Situation identique chez les juniors où Lepage s'impose devant trois autres concurrents classés que nous retrouverons probablement chez les experts la saison prochaine.

Ces juniors ne devraient pas grossir le nombre des experts déjà trop nombreux, 25 environ semblent justifier ce titre, mais leur passage dans cette catégorie supérieure devrait se traduire par un transfert inverse.

Henri BIEL.

CLASSEMENT OFFICIEUX DU CHAMPIONNAT DE FRANCE

Experts :

1^{er} Peugeot (Peugeot), 530 points; 2^e Delauné (Motobécane), 510 points; 3^e Bohec (B.S.A.), 486 points; 4^e François (Motobécane), 478 points; 5^e Baj (Triumph), 412 points; 6^e Charrier (B.S.A.), 258 points; 7^e Auroux (Motobécane) 222 points; 8^e Schooman (Motobécane), 216 points; 9^e Gapin (Motobécane), 130 points; 10^e Kotolevsky (B.S.A.), 114 points.

Juniors :

1^{er} Lepage, 466 points; 2^e Goll, 456 points; 3^e Beaumarié, 448 points; 4^e Bévin, 440 points.



**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

ACTIVITÉS

La dernière réunion du B.M.W.-Club donna lieu à un débat sur l'équipement du motocycliste, problèmes aussi anciens que la moto et qui naquirent avec celle-ci.

Les avis furent on ne peut plus partagés. Les équipements étrangers malgré leur intérêt certain ne retinrent pas l'attention générale demeurant introuvables en France. La combinaison fut reconnue d'une réelle efficacité mais son encombrement fut critiqué et c'est le deux-pièces (veste et pantalon) en matériau léger et notamment le Lohdi qui rassembla le plus de suffrages.



Notre membre parisien, M. HUSTER nous révèle toutes les commodités de ce trench allemand, hélas introuvable en France.

NOTEZ CECI

M. Guyomarch (n° 44) remercie tous ceux qui ont bien voulu répondre à l'appel qu'il avait lancé afin de trouver un coéquipier pour effectuer une randonnée en Laponie. Mieux encore qu'un coéquipier, M. Guyomarch a trouvé une passagère qui l'accompagnera non seulement en Laponie mais dans toutes ses randonnées futures à moto et... dans la vie. Précisons que le B.M.W. n'y est pour rien.

Dès maintenant il serait souhaitable que vous fussiez connaître votre participation éventuelle au « 2° Rendez-vous B.M.W. » qui aura lieu du 14 au 18 juillet, très probablement en Italie.

Une section du B.M.W.-Club fonctionne à Lyon. B.M.Wistes de la région vous trouverez tous renseignements auprès de M. Jacques Duluy, 22 bis, rue du Président-Krüger, à Lyon (8°).

Il est question de former une nouvelle section dans l'Ouest de la France. B.M.Wistes de Normandie faites-vous connaître.



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

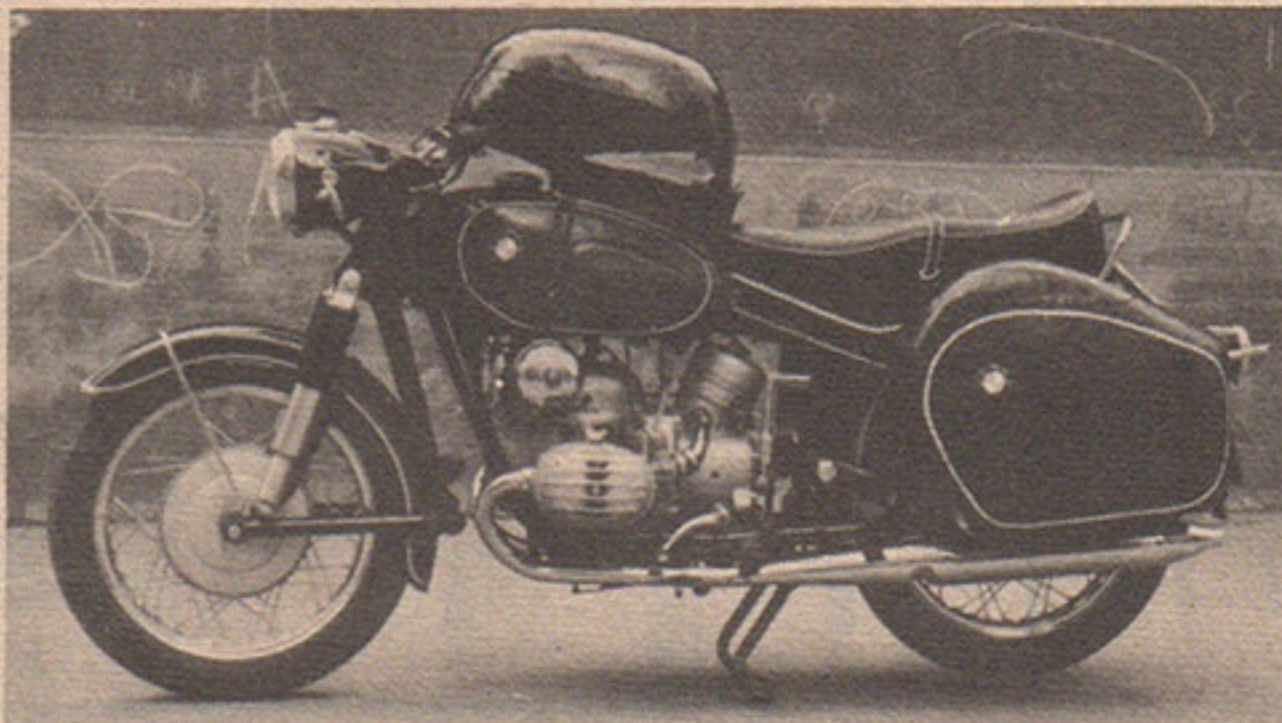
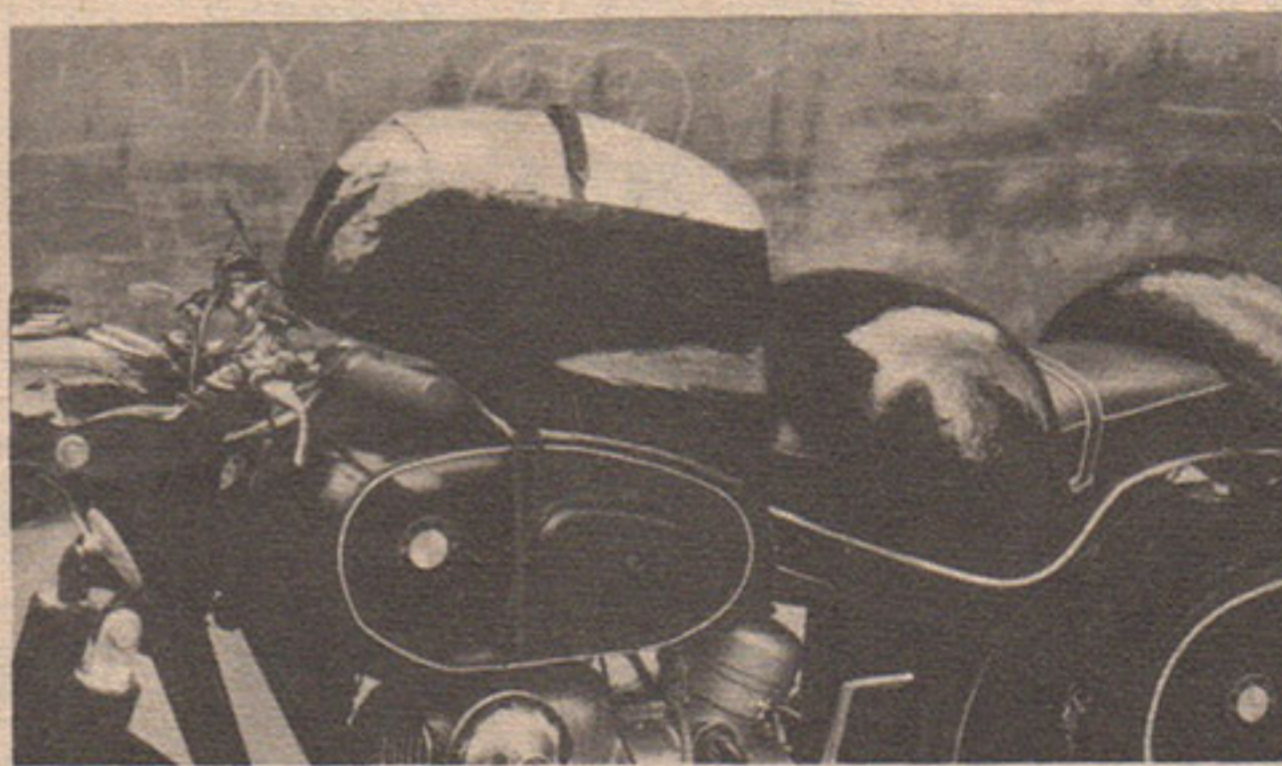
Différemment des autres associations motocyclistes le B.M.W.-Club est une confrérie réservée à tous ceux qui roulent sur une B.M.W.

AUTOUR DE MA B.M.W.

... et plus particulièrement autour de la R60 de M. Lefaure (n° 13) qui pratique en duo le grand Tourisme. Fervent campeur M. Lefaure chercha à résoudre le problème des bagages. Les matières plastiques et plus particulièrement le polyester lui permirent de construire par ses propres moyens de rationnels coffres latéraux et de réservoir introuvables sur le marché. Ces coffres spacieux furent confectionnés à la manière d'un carénage, en partant d'un moule en plâtre qui servit de forme à une toile de laine de verre sur laquelle est étalée la matière plastique. Aux points de fixation des renforts en alu ont été posés. Les couvercles (munis d'une serrure) assurent une étanchéité parfaite. Le coffre de réservoir est simplement arrimé par deux sandows.

On remarquera que M. Lefaure n'est pas allé au plus facile et ne s'est pas contenté de faire de classiques boîtes carrées formant au contraire de jolis arrondis.

Ces coffres rendent depuis plusieurs années bien des services à M. Lefaure qui n'a jamais trouvé bien rationnel les classiques saches et leur fixation par courroie, source de nombreux ennuis de route. Voilà une petite leçon d'ingéniosité à bien des accessoiristes en mal de nouveauté.



MOTO-CLUB B.M.W. DE GENÈVE

C'est le 7 février que les B.M.Wistes de Genève se réunirent à l'occasion du dîner annuel. Camathias et son nouveau passager Ruffenacht étaient les invités d'honneur de nos amis genevois. A l'occasion du Salon de l'Automobile et de la Moto, le 13 mars, eut lieu une concentration où le B.M.W.-Club de Genève se plaça deuxième au classement général. Toutes nos félicitations à nos amis suisses.

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	—	—	—	—	—	—	—	350
	650 twin	—	1 600	1 750	1 950	2 250	2 600	2 850		BB 2 sport	—	—	—	—	—	—	—	450
B.M.W.	250 cm ³	1 150	1 650	1 900	2 000	2 200	2 400	3 000	PUCH	Scooter	—	—	—	—	—	—	—	700
	500 cm ³	1 650	2 050	2 900	3 100	3 300	3 750	4 300		125 St ⁴	250	300	400	400	450	450	650	750
	600 normale	1 550	1 950	2 950	3 100	3 400	3 750	4 400		125 select.	300	350	450	500	600	650	750	750
	R 68	—	2 650	3 050	3 900	4 050	4 550	5 200		175 cm ³	—	—	—	—	—	—	—	—
B.S.A.	R 69	—	—	—	3 900	4 050	4 550	5 200	TN	—	—	—	—	—	—	—	1 000	
	175 cm ³	550	650	850	1 000	1 300	1 400	1 550	ROYAL ENFIELD	125 SV	400	700	900	1 100	1 250	1 350	1 450	
	250 cm ³	900	1 000	1 150	1 200	1 400	1 600	1 900		175 SVS	—	600	900	1 100	1 300	1 400	1 500	
	350 cm ³	950	1 050	1 150	1 100	1 200	1 400	1 900		175 SVS	—	600	1 000	1 150	1 350	1 450	1 500	
500 monocyl.	1 150	1 450	1 750	1 750	1 950	2 300	2 850	250 TF		—	450	—	—	—	—	—	—	
D.K.W.	A 7	1 250	1 500	1 800	1 800	2 000	2 350	3 450	RUMI	Bullet cross 350	—	—	—	—	—	—	—	
	Golden	—	1 500	1 800	1 800	2 000	2 350	3 500		Bullet cross 500	—	—	—	—	—	—	—	
	Road Rocket	—	1 750	1 850	1 900	2 350	2 700	3 500		Twin 500	—	—	—	—	—	—	—	
	125 cm ³	—	—	—	—	—	—	—		Minor 500	—	—	—	—	—	—	—	
HOREX	250 cm ³	—	—	—	—	—	—	—	SIMSON (Anc AWO)	Meteor	—	—	—	—	—	—	—	
	350 cm ³	—	—	—	—	—	—	—		Formichino	—	—	—	—	—	—	—	
	Regina	—	—	—	—	—	—	—		Form. sport	—	—	—	—	—	—	—	
	Imperator	—	—	—	—	—	—	—		Junior	—	—	—	—	—	—	—	
I.F.A.	350 cm ³	—	—	—	—	—	—	—	TERROT	« ville »	—	—	—	—	—	—	—	
	250 cm ³	450	600	800	1 050	1 200	1 400	1 500		« luxe »	—	—	—	—	—	—	—	
	350 cm ³	550	800	1 100	1 300	1 450	1 600	1 700		ETM	—	—	—	—	—	—	—	
	Regina	—	—	—	—	—	—	—		ETD	—	—	—	—	—	—	—	
JAWA	250 cm ³	—	—	—	—	—	—	—	TRIUMPH	ETDS	—	—	—	—	—	—	—	
	350 cm ³	—	—	—	—	—	—	—		T 100	—	—	—	—	—	—	—	
	125 LD	350	500	650	750	800	1 100	1 200		Thunderbird	—	—	—	—	—	—	—	
	150 LD	—	—	—	—	—	—	—		T 110	—	—	—	—	—	—	—	
LAMBRETTA	Fourgon bâché	—	—	—	—	—	—	—	VELOSOLEX	Speed twin	—	—	—	—	—	—	—	
	Fourgon tôlé	—	—	—	—	—	—	—		T 100	—	—	—	—	—	—	—	
	75 cm ³	—	—	—	—	—	—	—		Thunderbird	—	—	—	—	—	—	—	
	125 LD	350	500	650	750	800	1 100	1 200		T 110	—	—	—	—	—	—	—	
MANURHIN	250 cm ³	—	—	—	—	—	—	—	VESPA	125 cm ³	—	—	—	—	—	—	—	
	350 cm ³	—	—	—	—	—	—	—		150 cm ³	—	—	—	—	—	—	—	
	125 LD	—	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	
	150 LD	—	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	
MATCHLESS-AJS	G 3	1 150	1 300	1 450	1 700	1 800	2 100	2 300	VELOSOLEX	125 cm ³	—	—	—	—	—	—	—	
	G 16	1 200	1 400	1 500	1 750	1 900	2 150	2 300		150 cm ³	—	—	—	—	—	—	—	
	G 80	1 400	1 800	2 050	2 400	2 500	2 850	3 000		—	—	—	—	—	—	—	—	
	G 9	1 400	1 800	2 050	2 400	2 500	2 850	3 000		—	—	—	—	—	—	—	—	
MOTOBÉCANE	G 12	—	—	—	—	—	—	—	TRIUMPH	Speed twin	—	—	—	—	—	—	—	
	AV 32 S	70	100	120	150	180	220	250		T 100	—	—	—	—	—	—	—	
	AV 51	100	140	160	200	250	280	320		Thunderbird	—	—	—	—	—	—	—	
	AV 78	250	350	400	500	550	600	650		—	—	—	—	—	—	—	—	
N.S.U.	D 45	—	—	—	—	—	—	—	VELOSOLEX	125 cm ³	—	—	—	—	—	—	—	
	Moby.	—	—	—	—	—	—	—		150 cm ³	—	—	—	—	—	—	—	
	Montagne	—	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	
	Z 46	—	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	
NORTON	Z 54	—	—	—	—	—	—	—	VESPA	125 cm ³	—	—	—	—	—	—	—	
	Z 2 C	—	—	—	—	—	—	—		150 cm ³	—	—	—	—	—	—	—	
	Z 23 C	350	450	550	650	700	750	800		—	—	—	—	—	—	—	—	
	350 cm ³	—	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	

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.

Vends **ARIEL** 350 cm³ état impec.
15 000 km avec équipement 1 600 NF.
MOREAU, 9, rue du Mt-Mesly, Bonneuil-
s-Marne (Seine).

ALCYON neuves 3 ch, dern. modèle.
Soldées 1 200 NF. Garant. 6 mois. Crédit
immédiat. 18 mois, 1^{er} versement au gré
du client : 17, rue Pajol.

PUCH : 250 cm³ SG, SGS, TF ; 175 cm³
SV, SVS ; 125 cm³ Scooter RL.
NORTON : 88 sport, 2 carburateurs.
B.S.A. : 350 cm³ culbuteurs.
MONET-GOYON : 232 cm³ Sport
neuve soldée ; 125 cm³ Dolina.
SULKY : 125 cm³ A.M.C.
TERROT : 125 cm³ culbuteurs.

Toutes machines garanties. **R. KIENÉ**,
73, quai du Point-du-Jour, **BILLAN-**
COURT. MOL 64-02.

**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.

CRÉDIT DE SUITE

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

200 Motos et Scooters

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

Achète cptant scooter **LAMBRETTA**,
VESPA, **RUMI**, ou moto **B.S.A.**, **B.M.W.**,
N.S.U., **PUCH**, **TRIUMPH**, **NORTON**,
etc. **GUT** 02-98.

A vend. **500 B.S.A.** de cross. B 34 comme
neuve. Adresse **M. Mazollon G.**, Sour-
cieux-les-Mines (Rhône).

V. PUCH, 175 SV 56, état exc., cse.
serv. mil. Ecr. **THOMAS**, 7, r. Ménager,
ROUEN. NF 1 100, 25 000 km.

NORTON 600, type 99, première main,
équipée, 15 000 km. **LERAY**, rue Saint-
Armel, **GUERANDE** (Loire-Atlantique).

Vds moto **NEW-MAP** 125 cm³. Prix int.
BARAN, 123, r. du Mal.-Leclerc, **ST-**
MAURICE (Seine).

V. 250 N.S.U. Supermax 57, t. b. état.
R. CAUMETTE, Villa Fleurie, rue Prof-
Lombard, **MONTPELLIER**.

Vends **750 HARLEY**, impeccable, selle
biplace, sélecteur Moncomble. **Chambly**
(Oise).



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

MARCHAND Frères
16, rue Danton - LEVALLOIS

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

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

JAWA 350 sport, 57, px int. **MOTO-**
BECANE 125, 175, à révis. 20 000. Occa.
fourches télesc., résér., moteur, etc.
TRIUMPH hérisson 250. 2 **LAMBRET-**
TA 125, b. état et à révis. à enlever.
THOMAS, 43, rue Frères-Gambon,
COSNE-S-L. (Nièvre).

MACOMBYNN Spt, absol. n-nve, 1,70 m
Prix 9 500 A.F. **DHONDT**, Marpent
(Nord).

202 PEUGEOT 39, état neuf, 450 NF.
Ecr. **GAULIER**, Observatoire de **TRAP-**
PES (S.-et-O.) ou téléph. heures bur.
923-96-09 Poste 893.

Cherche moto anglaise récente 350 ou
500 cm³ Ariel, B.S.A., Sunbeam. Faire
offre à **M. RIMLINGER**, Cité Jannin,
SAINT-DENIS (Réunion).

Vends **350 HOREX-RESIDENT**, 22 000
km, prix inter. Achète **B.M.W.** R. 50 ou
R. 50 récente, bon état. **MOREAU**,
25, rue Lavoisier, **LE CREUSOT** (S.-et-L.

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.

Vends 250 cm³ **FOLLIS** 56, état neuf,
1 400 NF. **PORCHET**, Pont-l'Évêque
(Isère).

Vends cause serv. milit. **150 VESPA** 56.
Excel. état, poss. crédit, prix int. **BUGOT**,
133, rue Didot, **PARIS** (14^e).

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.

AUTOS, MOTOS, SCOOTERS, occa-
sion, crédit 12 mois même **TOTAL**.
Assurances à crédit sans intérêt **M.S.**,
B.P. n° 5, DUN (Creuse).

600 NORTON 99, 1956, impec. Ecrire
MAGNIER Yves, 14, rue Four-Saint-
Eloi, **MONTPELLIER** (Hérault).

A vendre, scooter **MANURHIN**, 1956,
moteur parfait état. **STEMCA**, 171, bd
Haussmann, **PARIS** (8^e).

Vends **VESPA** 55, blanc, état parfait, car
peu roulé. **ETO** 57-60.

JAWA 350, 1957, 25 000 km, 900 NF.
KLEINBERG, 17, rue H.-Barbusse,
JOINVILLE-le-PONT (Seine).

Roger SCEAUX

33, rue des Panoyaux. **MEN** 98-81.
Tous les twins angl. et allem. Ariel,
B.S.A., **Norton**, **Royal-Météor**, **Zündapp**,
B.M.W., 500-600-750, Sides Précision.
30 autos série et sport et 100 tonnes pièces
détachées de récupération ttes marques.
Expéditions Province.

CRÉDIT 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.

A vendre **ZUNDAPP** **KS 601** solo ou side.
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).

En écrivant

à nos annonceurs

recommandez-vous

de

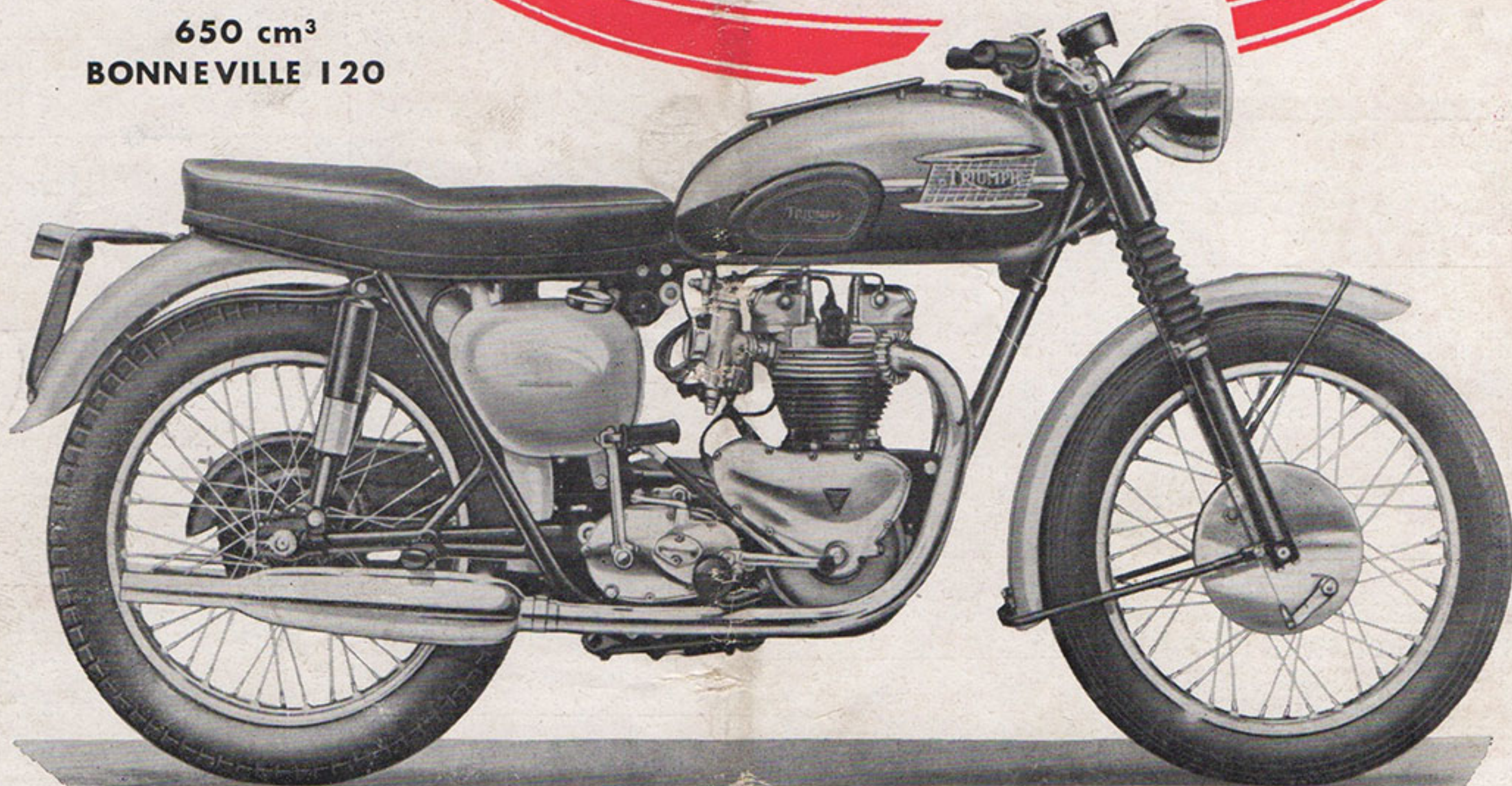
MOTOCYCLES

et

SCOOTERS

TRIUMPH

650 cm³
BONNEVILLE 120



la meilleure motocyclette du monde

Toute une gamme de 200 à 650 cm³ :
2 modèles 200 cm³ monocylindre
1 " 350 cm³ 2 cylindres
2 " 500 cm³ 2 cylindres
4 " 650 cm³ 2 cylindres

Les vélomoteurs et motocyclettes légères TERROT sont connus et appréciés pour leur rendement, tenue de route, sécurité et élégance.

Vélomoteurs 125 cm³ 4 temps à culbuteurs, types Tenace, Ténor-Sport, Super-Ténor et Fleuron.

Motocyclettes 175 cm³ 4 temps à culbuteurs, Super-Ténor, Tournoi et Tournoi-Rallye.

Dans n'importe quel pays du monde quand on parle de motocyclette, la TRIUMPH est toujours admirée et désirée. Que ce soit pour le sport, le tourisme, les services officiels, la TRIUMPH a une renommée sans pareille fondée non seulement sur des résultats sensationnels mais également sur ses grandes qualités de confort et de stabilité. On peut toujours compter sur la TRIUMPH.

Les motocyclettes TRIUMPH sont désormais vendues en France et dans la Communauté Française par :

TERROT

le spécialiste de la motocyclette de qualité

Magasin d'exposition à Paris
72, Avenue de la Grande Armée - PARIS (17°)