

MOTOCYCLES et Scooters

N° 221 - JUIN 1960
14^e ANNÉE
REVUE MENSUELLE
DIR. : MAX ENDERS
AD. : M. LEGRAS
14, RUE BRUNEL - PARIS



dans ce numéro
essai : **VESPA 125 N**

0,70^{NF} | SUISSE
1^{FR}
MAROC | BELGIQUE
81^{FM} | 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 !

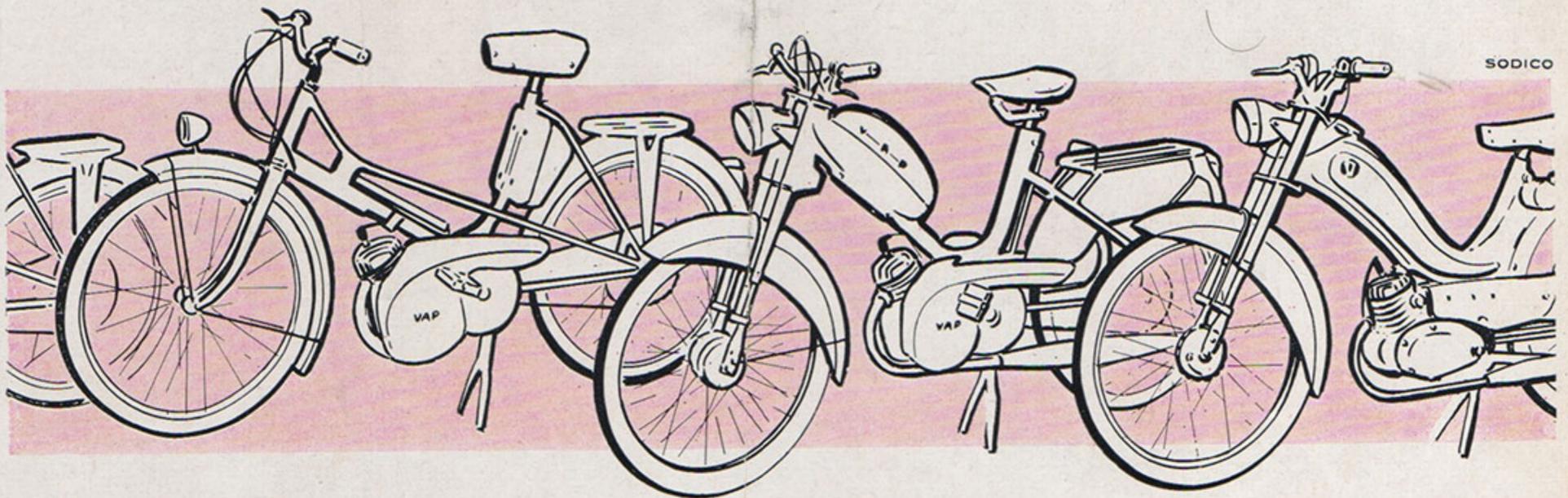
... grâce à la puissance industrielle du nouveau groupe, qui rassemble une élite de techniciens dans ses 5 usines de Paris, Courbevoie, Hazebrouck, Lyon, Blaye.

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 !

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



2T

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

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



SHELL BERRE

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.G.P. Paris 10.36203

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

E^{ts} J. DUNOIS et FILS - B.P. 51 VINCENNES (Seine)

- 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

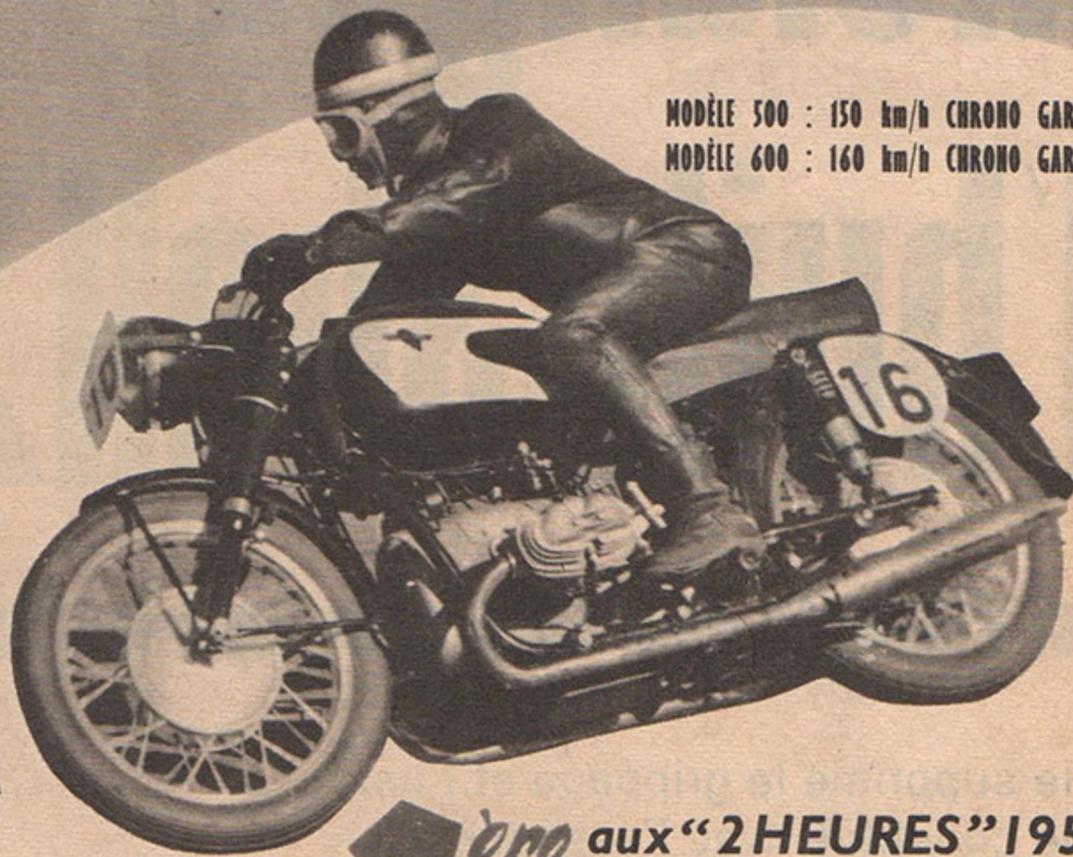
77, rue Saint-Lazare - PARIS-9^e

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

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

MOTOCYCLES

CYCLOMOTEURS ET COMPÉTITION ! (suite)

Sous le même titre, l'éditorial d'avril nous a valu un certain courrier reflétant deux réactions en sens contraire :

Les usagers du cyclomoteur (le véhicule de tous les jours) approuvent notre prudence ; ils redoutent comme nous que les performances élevées des 50 cm³ de course, officialisées par le chronométrage, n'entraînent les mêmes suites fâcheuses qui ont ruiné le vélomoteur et ont eu pour conséquence d'en reporter la clientèle, pour une grande part, vers l'ultime véhicule sans contrainte et dont les tarifs d'assurances demeurent encore abordables.

Par contre, les jeunes sportifs considèrent que cette décision leur ouvre les portes de l'arène et va leur permettre de s'affronter en course grâce à des machines dont le prix et l'entretien seront à la mesure de leurs moyens.

Ces deux points de vue sont certes également valables ; le pour et le contre s'équilibrent, à cette seule différence près, que les cyclomotoristes sont quelques millions alors que les aspirants champions ne dépasseront sans doute pas le millier.

Tout se passerait bien néanmoins, s'il ne planait pas de menace ; notre inquiétude est peut-être mal fondée. Mais qui nous en donnera l'assurance !

Parmi ce courrier, M. Pihet, le sportif agent de Mézières, qui a déjà réalisé de belles choses en 50 cm³, résume assez bien la situation. Tout en regrettant qu'une revue aussi sportive que la nôtre n'approuve pas sans réserve l'entrée en course des 50 cm³, il admet nos appréhensions et comprend que, malgré nous, nous nous trouvions, comme l'on dit, le derrière entre deux chaises.

Son chaleureux plaidoyer en faveur du sport pour les petites cylindrées, nous nous proposons d'ailleurs de lui réserver bon accueil dans un prochain numéro, car le sujet vaut d'être ouvertement débattu.

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

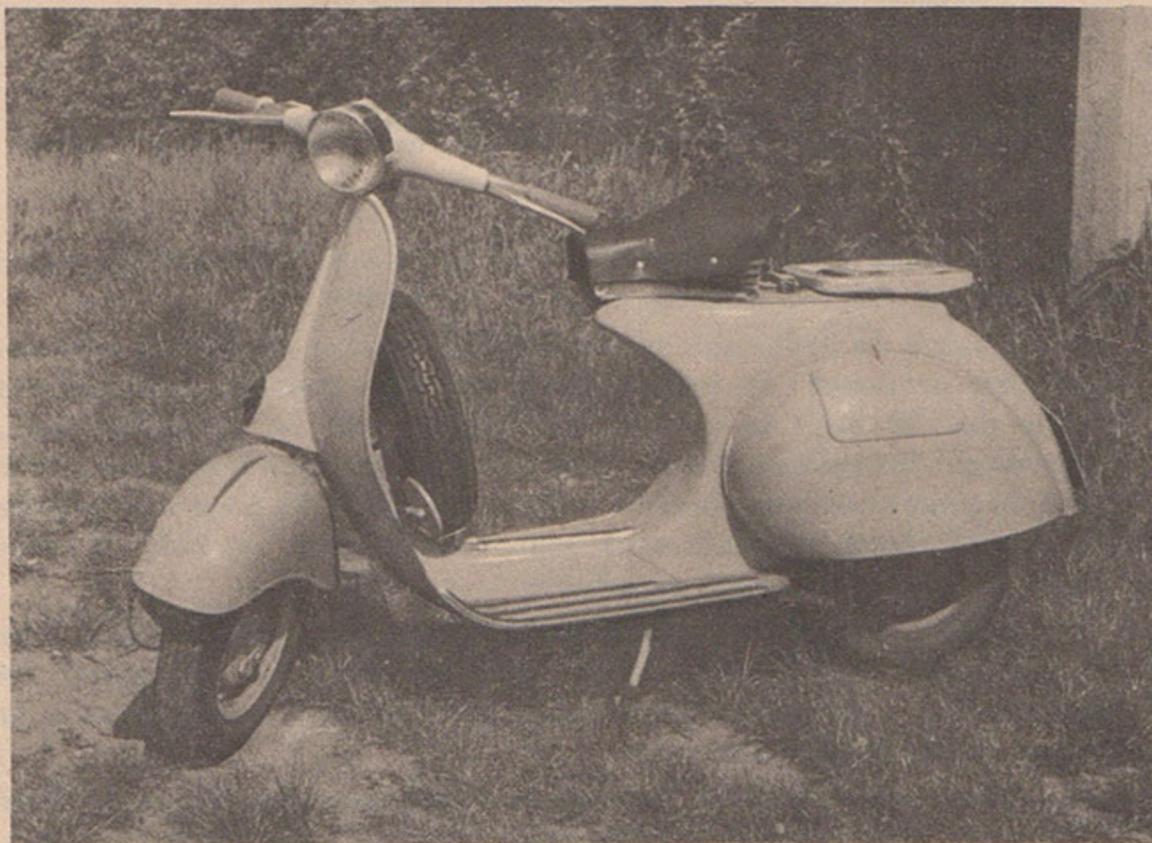
J . - C . B A R G E T Z I

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

Enders Max.

ESSAIS *MOTOCYCLES*

LA VESPA 125 N



En dehors des nervures de tôlerie la 125 N, au premier coup d'œil conserve la ligne du modèle précédent. Un examen plus attentif laisse apparaître bien des modifications.

Pendant une période de calme et de ralentissement dans la production du département scooter qui se situe dans les années 1957-1958, la Société Acma a su mettre à profit les enseignements techniques des années passées pour reconsidérer certains problèmes mécaniques afin d'améliorer encore un genre de véhicule qui avait pourtant obtenu de 1952 à 1956 un éclatant succès tant en Italie, où la Vespa était née qu'en France, en Europe et dans toutes les parties du monde.

En 1957-1958, il s'agissait de résorber les stocks s'élevant à plusieurs milliers de machines entreposées dans tous les points de vente du réseau français. Tandis que la fabrication était ralentie, les services techniques ont pu bénéficier de tout le temps nécessaire pour modifier profondément les éléments du scooter Vespa.

Le but recherché dans toutes les modifications a été la simplification des groupes, la réduction de leur nombre et surtout la possibilité d'employer des moyens automatiques aussi bien dans l'usinage que dans l'emboutissage et l'assemblage des éléments de tôlerie.

Du côté carrosserie, il en a résulté un certain allègement ainsi qu'un affinement de la ligne, bien que l'esthétique générale ait été conservée. En effet pour un profane la Vespa 1960 reste ce qu'elle était dès 1950 à l'époque des premières entrées en France. Cependant, les fervents du deux-roues ne seront pas sans remarquer que d'importantes modifications ont été réalisées. Elles sont nombreuses et nous allons analyser chacune d'elles successivement.

Freinage. — Amélioration de l'efficacité par le montage d'un tambour de frein arrière en alliage léger fretté.

Accessibilité du moteur. — Facilitée par la modification des attaches du capot du moteur. Il n'est plus fixé mais déposable en totalité.

L'installation électrique. — L'installation électrique des anciens modèles laissait souvent à désirer. Les Vespistes incriminaient d'ailleurs à juste raison le commutateur d'une extrême fragilité. La pose d'un commutateur de rechange posait alors bien des problèmes de montage.

Le passage du faisceau électrique n'était pas non plus des plus pratiques pour le personnel spécialisé chargé des réparations.

Le nouveau commutateur. — Le commutateur fragile des modèles antérieurs a fait place à un dispositif résistant et d'une manipulation très pratique. Le boîtier du commutateur se trouve rapporté sur une bague placée dans le prolongement de la poignée tournante des gaz.

Le commutateur est équipé de deux leviers, l'un commande les positions veilleuse ou route, tandis que le second placé sous le boîtier est un inverseur code-phare. Sur le boîtier, l'on remarque également le bouton coupe-circuit et le bouton d'avertisseur.

L'embrayage. — Les disques d'embrayage du type « disques garnis de pastilles de liège » ont fait place à un dispositif beaucoup plus résistant comportant de véritables garnitures d'embrayage. Pour les utilisateurs de province, cette importante amélioration n'a peut-être pas autant d'importance que pour ceux qui, chaque jour, roulent dans Paris. En effet, la circulation urbaine exige de constants changements de vitesses et soumet l'embrayage à des rudes efforts.

Pour plus de précision, nous avons demandé confirmation à un Agent deux-roues spécialisé dans la remise en état des scooters. Bien qu'assurant l'entretien d'un parc important de Vespa, il nous a affirmé que depuis la sortie du nouveau modèle, il n'était jamais intervenu pour un changement de disques. Cette constatation valait d'être signalée...

Le carburateur Gurtner VA 16. — Une autre modification dont on peut se réjouir concerne la position du carburateur et surtout son emplacement. Sur le 125 N, il prend place au-dessus du carter d'embrayage. Pour y accéder, il suffit de déposer le capot du moteur qui se détache complètement de la carrosserie.

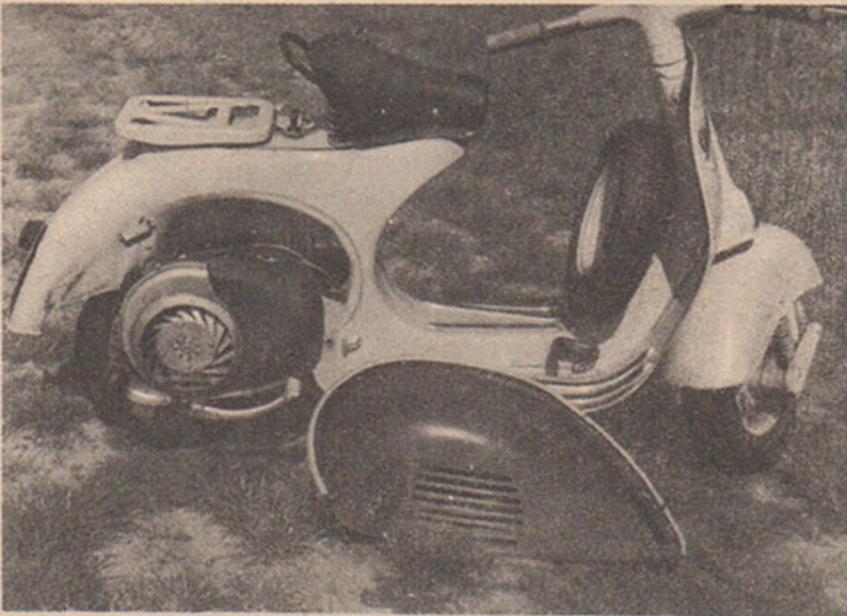
La carrosserie du 125 N. — La nouvelle ligne de la carrosserie a été obtenue par un nouveau dessin du coffre à outils, du capot moteur et du porte-bagages. La largeur du tablier et du plancher a été réduite pour diminuer la section frontale ainsi que la résistance aérodynamique.

En outre, d'autres perfectionnements bien que moins apparents complètent cet aperçu des modifications apportées sur le 125 N :

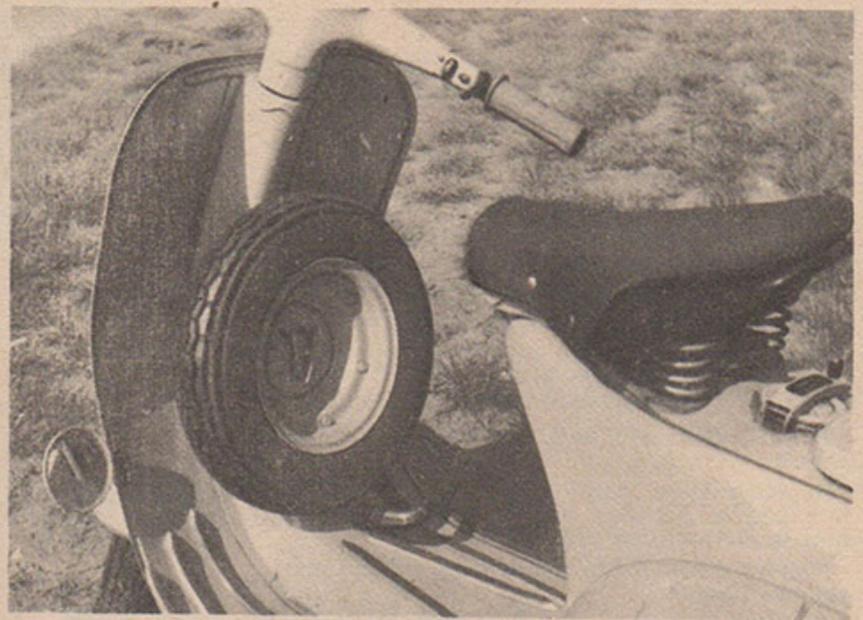
— Secteur de changement de vitesses fonctionnant sous carter étanche donc à l'abri des poussières et de l'humidité.

— Amélioration du refroidissement dans l'accouplement axe-piston-bielle en réduisant la longueur de la bielle et en déplaçant l'axe du piston vers la partie inférieure de la jupe. Ce montage éloigne l'axe de piston des zones soumises à une température élevée.

L'ensemble des modifications étudiées au cours de cet article se traduit sur la 125 N par une résistance accrue de la machine. Il est certain que les techniciens de l'Acma ont su tirer parti au maximum des possibilités de ce scooter et en particulier des enseignements précieux recueillis au cours des neuf dernières années auprès des milliers d'utilisateurs des modèles successifs.



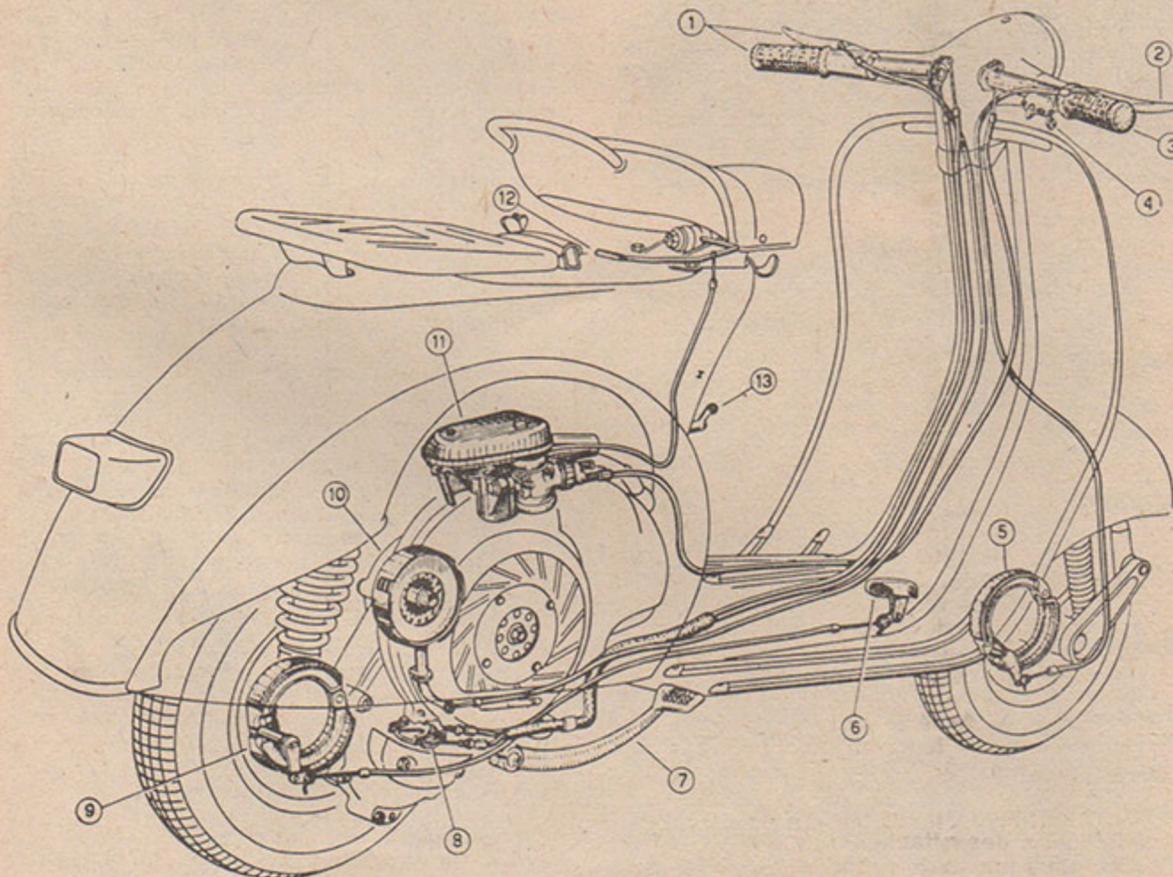
Accès au moteur largement facilité par le capot entièrement détachable.



Le rétroviseur à son nouvel emplacement se révèle efficace. Articulé sur le bord du tablier on peut le rabattre vers l'intérieur pour le passage d'une porte d'entrée.

ACCÉLÉRATIONS

| | | | | | |
|-------|-----|------|---------|------|------|
| 100 m | 11" | 2/10 | moyenne | 32,1 | km/h |
| 200 m | 18" | 4/10 | — | 39,1 | — |
| 300 m | 24" | 6/10 | — | 43,9 | — |
| 400 m | 30" | 1/10 | — | 47,8 | — |
| 500 m | 36" | 3/10 | — | 49,6 | — |



1. Commande de l'embrayage et du changement de vitesses - 2. Levier de frein AV - 3. Poignée commande des gaz - 4. Commutateur - 5. Mâchoires de frein AV - 6. Pédale de frein AR - 7. Pédale de mise en route - 8. Secteur changement de vitesses - 9. Mâchoires de frein AR - 10. Embrayage - 11. Carburateur et filtre à air - 12. Commande du volet d'air - 13. Robinet à essence.

SCHÉMA DES COMMANDES

La machine d'essai

La Vespa 125 N que nous avons eue à l'essai pendant plus de deux mois, nous avait été confiée neuve par la Société Acma. Au compteur elle totalisait 170 km. Le rodage a été effectué sans ennuis dans Paris et la proche banlieue.

Sur sol sec, la tenue de route est sans reproche mais sur sol mouillé, et en particulier, sur les pavés glissants, il est indispensable de réduire sensiblement l'allure, surtout dans les courbes. Nous ne pensons cependant pas que la technique de construction y soit pour quelque chose. En utilisant des pneus à bande de roulement plus accrocheuse (et ces pneus existent), on obtiendrait par temps de pluie une conduite plus aisée, qui permettrait de se servir normalement des freins.

Nous noterons en outre la souplesse de la commande d'embrayage, à condition toutefois que le câble n'ait pas été monté à sec.

Et pour terminer, soulignons encore le silence de fonctionnement du moteur, l'absence de bruits mécaniques, l'efficacité du système d'échappement.

Les petits inconvénients relevés au cours de cet essai prolongé (sur plus de 1 800 km) sont peu de chose auprès des avantages incontestables qu'apporte le 125 N à la motorisation sur deux roues.

G.-E. BERNARD.

Moteur :

Monocylindre horizontal, cycle deux temps, balayage en croix, piston avec déflecteur.

Alésage : 54 mm.

Course : 54 mm.

Cylindrée : 123,67 cm³.

Taux de compression : 6,5 à 1.

Puissance effective : 4,5 CV à 5 000 t/m.

Cylindre : en fonte spéciale.

Culasse : en alliage léger, moulé sous pression.

Piston : en alliage léger hypersilicié.

Vilebrequin : du type à volants intérieurs, constitué par deux demi-arbres portant respectivement l'embrayage et le volant magnétique.

Embiellage : tête sur rouleaux, pied fretté bronze.

Roulements de vilebrequin : du type à billes et à cages, lubrifiés par le mélange aspiré dans la chambre de précompression.

Bagues d'étanchéité : disposées à l'extérieur des roulements.

Carter du moteur : réalisé en deux coquilles d'alliage léger moulé sous pression. La coquille côté embrayage comporte un bras cylindrique reliant l'ensemble du moteur à la coque. La coquille côté volant magnétique forme canal de refroidissement.

Lubrification :

Assurée par le mélange huile-essence, pour l'équipage alternatif ainsi que pour l'arbre moteur et les roulements.

L'embrayage et la pignonnerie de la boîte de vitesses sont graissés par bain d'huile (carter moteur cloisonné).



Le coffre (à gauche) et le capot du moteur (à droite) de formes presque symétriques.

Caractéristiques

techniques

de la

VESPA 125 N

Allumage :

Par volant magnétique (bobine H.T. incorporée).

Bougie : AC type M 42 F (marque et type conseillés par le constructeur).

Calage de l'avance (point d'allumage) : 28° ± 1°.

Alimentation :

Par gravité, réservoir de 7,7 l, avec réserve de 1,5 l (environ), robinet à trois positions.

Carburateur : Gurtner avec épurateur d'air, silencieux d'admission, volet d'air, type V.A. 16. Gicleur principal : 76. Gicleur de ralenti : 40. Diffuseur : 250.

Boîte de vitesses et transmissions :

Embrayage : à disques multiples en acier avec garnitures collées sur les disques conduits. Commande : par levier au guidon et câble sous gaine.

Boîte de vitesses : à trois rapports, pignons toujours en prise travaillant à bain d'huile.

Rapport de démultiplication (moteur-roue arrière) : 1^{re} vitesse 12,2 à 1; 2^e vitesse 7,6 à 1; 3^e vitesse 4,85 à 1.

Positionnement du moteur : le moteur est fixé sur la coque par l'intermédiaire d'un bras de suspension muni de silent-blocs.

Carrosserie :

Monocoque auto-porteuse en tôle d'acier emboutie. Tablier de protection avant incorporé.

Direction :

Le tube de direction reçoit, à sa partie inférieure, un moyeu oscillant portant la roue avant.

Suspension :

La suspension avant est réalisée par l'intermédiaire d'un ressort conique hélicoïdal et d'un amortisseur hydraulique à double effet.

La suspension arrière se compose d'un ressort hélicoïdal à flexibilité variable et d'un amortisseur hydraulique à double effet.

Jantes : en tôle emboutie, interchangeables de 8 pouces.

Pressions de gonflage :

En solo : 0,8 à 1 kg pour la roue avant, 1,25 à 1,4 kg pour la roue arrière.

En duo : de 2 à 2,2 kg à l'arrière.

Equipement :

Selle : à ressort central réglable suivant le poids du conducteur.

Installation électrique :

Volant magnétique : 6 volts.

Phare : incorporé dans le bloc du guidon, comportant une ampoule bi-filament de 15/25 W (route et croisement) et une veilleuse de 3 W.

Feu arrière : avec catadioptré incorporé muni d'une ampoule 3 W.

Outillage :

La trousse comprend : 1 clé à tube quadrangulaire de 11 x 14 x 21 x 22 mm, une clé plate, double de 8 et 14 mm, 1 clé plate de 7 mm, un tournevis.

Mélange à utiliser : 55 cm³ d'huile pour 1 l d'essence.

Huile préconisée par le constructeur : Esso motor-oil SAE 30.

Antivol : à clé sur la direction.

Dimensions et côtés : longueur (entre axe de roues) : 1 180 mm; largeur du guidon : 655 mm; longueur hors tout : 1 735 mm; hauteur : 985 mm; garde au sol : 130 mm; rayon de braquage : 1,50 m; poids à vide : 81 kg.

Renseignements divers.

Capacité totale du réservoir : 7,7 l.

Capacité de la réserve : 1,5 l.

Autonomie : 400 km (environ).

Aptitude en côte (pente maxi franchissable) : 25 %.

Capacité de charge : 255 kg.



Le guidon forme « Delta » a été aussi adopté pour la 125 N.

Moto-Ball

par J. BART

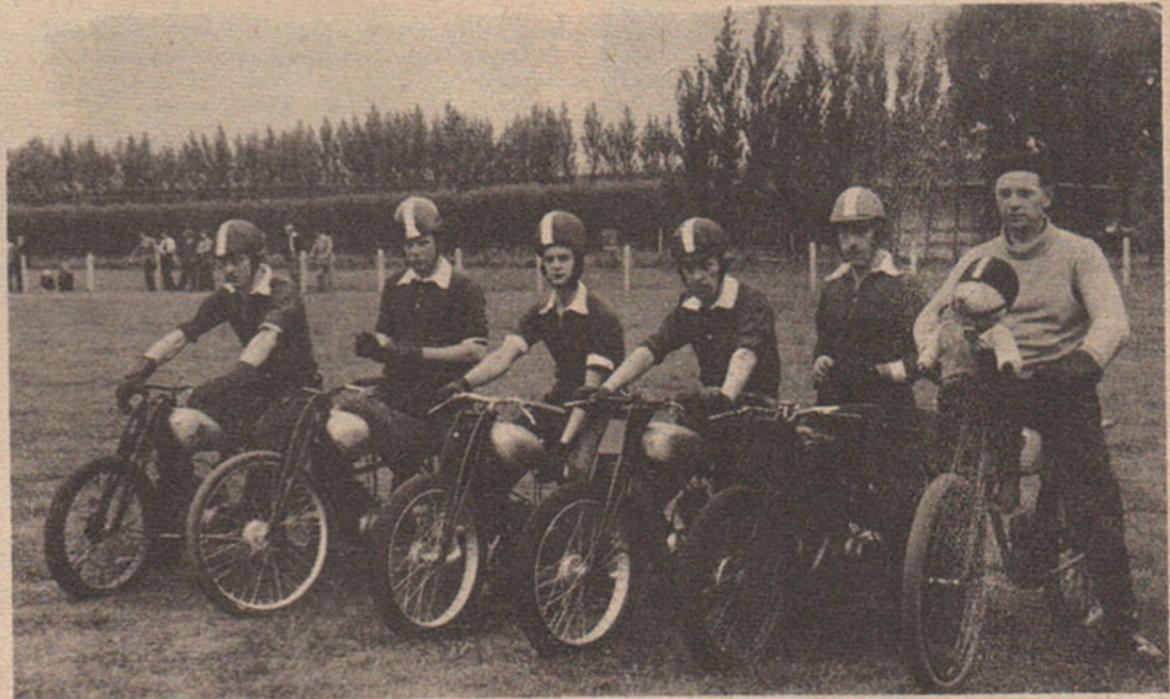
un club hollandais :

LE « MOTOR TOR CLUB »

Champion de Hollande 1959, la section moto-ball du Motor Tor Club a été fondée en 1948.

Comme cela se passe à l'heure actuelle en Angleterre, au début les joueurs fournissaient eux-mêmes leur matériel qui leur appartenait donc en propre alors que maintenant celui-ci est la propriété de la Fédération, ce qui résout au mieux les difficultés dans ce domaine.

Le parc du Motor Tor Club se compose de quatorze Sparta moteur Villiers 125 cm³, dépouillées de tout accessoire superflu et modifiées pour le Moto-Ball. On remarquera que, contrairement aux Anglais qui utilisent en général des machines de cylindrée égale ou supérieure à celles employées en France, le M.T.C. se sert de motos de faible cylindrée qui sont, paraît-il mieux adaptées aux Pays-Bas, à cause des caractéristiques du terrain et surtout sur sol détrempé. Cependant, le M.T.C. aimerait posséder également des 250 cm³ pour disputer des matches plus rapides. Malgré tout, ce club, qui ne connaît pas de difficultés financières, reste fidèle aux Sparta-Villiers et remplace chaque année les plus âgées par de nouvelles. Outre son activité aux Pays-Bas, le Motor Tor Club se déplace à l'étranger pour affronter des adversaires au jeu divers et se former à toutes les tactiques. C'est ainsi que cette année, il disputera deux matches en Allemagne, un en



En 1947, la première équipe, pleine d'assurance avec son fétiche.



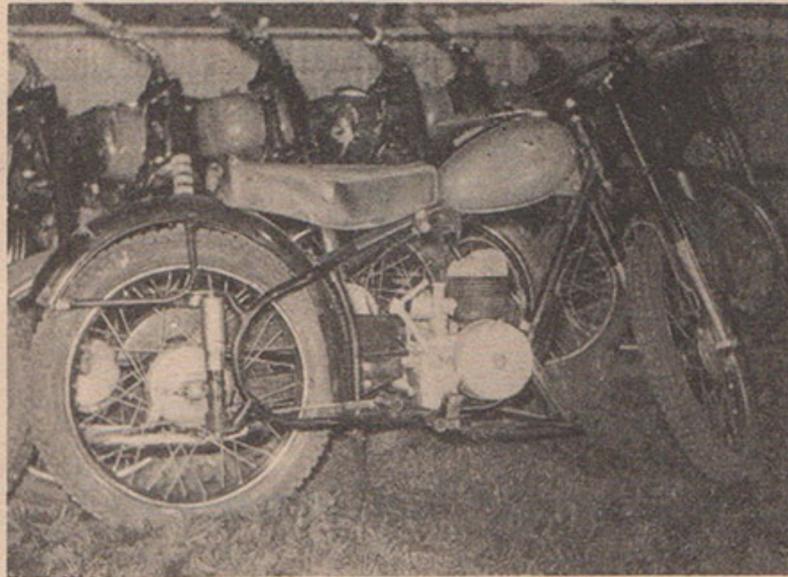
Belgique et quatre ou cinq dans le Nord de la France, où vous aurez peut-être le plaisir de voir jouer ses équipiers au maillot rouge et blanc, au pantalon de cuir noir et au casque orange.

Ce club actif essaie de former de jeunes joueurs pour remplacer les plus anciens. Il impose à ses équipiers, deux fois par semaine, une séance d'entraînement de deux heures, entraînement qui se compose d'une série d'exercices destinés à acquérir une parfaite maîtrise de la machine, d'une préparation individuelle à la technique de la balle et d'une demi-heure de jeu d'équipe.

Le Motor Tor Club espère, en procédant de cette façon, conserver longtemps son titre de champion de Hollande et posséder une équipe de classe internationale.

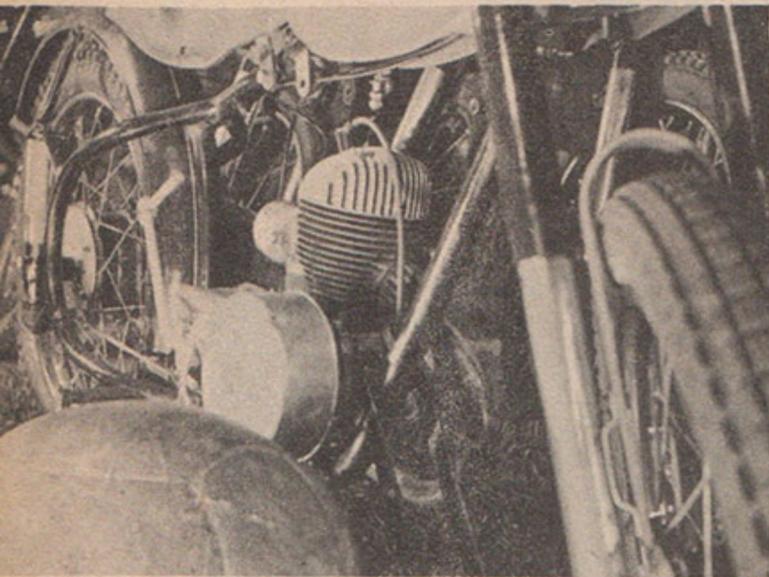
En 1959, équipe championne de Hollande.

ASPECT TECHNIQUE du MOTO - BALL



LA 125

SPARTA

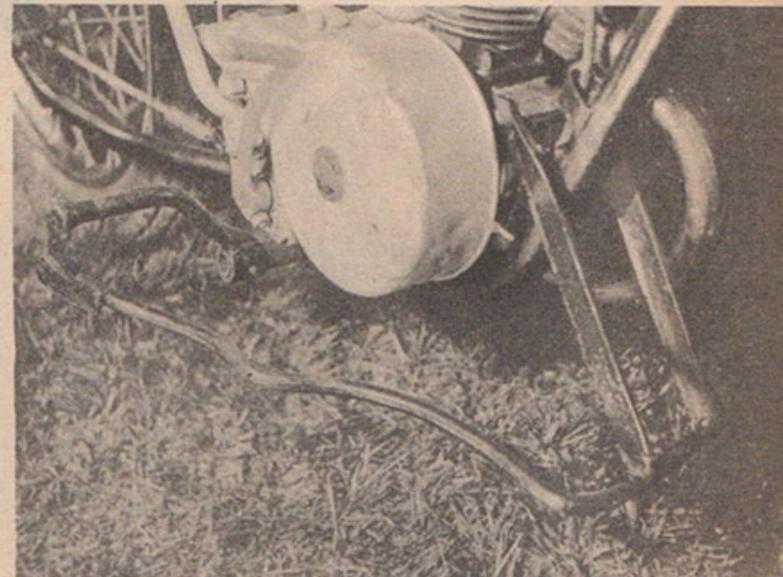


Même vue de près, cette moto ne paraît pas avoir été profondément modifiée, seuls quelques accessoires ont été enlevés. Notez la suspension.

Comme on le voit, les Sparta 125 cm³ qui composent le parc du Motor Tor Club n'ont qu'une ressemblance lointaine avec nos machines de moto-ball.

Continuant notre promenade hors de France nous vous présentons ce mois-ci les machines du Motor Tor Club. Il s'agit de Sparta à moteur Villiers 125 cm³ 2 temps, très légères, très maniables et ne demandant que peu d'entretien. On verra qu'elles n'ont pratiquement pas subi de modifications.

Il y a peu à dire sur ces motos, aussi nous laisserons parler les photos.



Remarquez la disposition du guide-balle, solidaire d'un repose-pied « maison ». C'est ici le seul détail qui soit familier à nos joueurs.

EN FRANCE

Le Championnat de France se poursuit, tant en zone Nord qu'en zone Sud; dans cette dernière, il n'y a plus que La Seyne qui ait des matches de retard. Il semble qu'en ce début de saison les gros scores soient à la mode. C'est ainsi que Vitry a battu le Métro par 7 à 0, que Orly a disposé de Villefranche par 9 à 2, Marignane de Caladois par 6 à 0, Cavillon de Grenoble par 6 à 1 et Camaret de Bollène par 9 à 2. Carpentras recevant Caladois a infligé à ce dernier une cruelle défaite par 5 à 0 et Camaret écrasa Grenoble par 11 à 2. Neuf buts d'écart, voilà qui semble énorme et cependant... cependant Troyes devant le Métro battit ce record en marquant 12 à 0. Devant ces résultats effarants on pourrait penser que certains clubs ont résolu à leur manière la question épineuse du goal... en le supprimant purement et simplement! En réalité, ces scores s'expliquent par le fait qu'ils ont été généralement obtenus devant des équipes entièrement nouvelles ou partiellement remaniées. Il s'agit donc des premières armes de joueurs de bonne volonté qui ont encore beaucoup à apprendre et ne demandent que cela. L'exemple de Valréas, brillant vainqueur en 1959, est là pour les soutenir en leur rappelant si besoin est que la valeur n'attend pas le nombre des années... mais aussi qu'elle s'obtient par un labeur acharné.

En zone Nord, les équipes qui sont actuellement en tête du championnat se tiennent de très près et la lutte promet d'être chaude. Nous retrouvons en premier lieu le S.U.M.A.

de Troyes, détenteur de la Coupe de France en 1958 et qui eut de la malchance l'année dernière; ex aequo avec Troyes, Vitry, 11 points également, précède deux autres ex aequo totalisant 10 points: Courbevoie et Orly. Ce dernier club s'était retrouvé relégué à la fin du classement en 1959, pour avoir disputé un grand nombre de ses matches avec un joueur qui ne possédait pas sa licence. Cette année, Orly va pouvoir défendre ses intérêts et il est fort possible que nous le retrouvions en demi-finale.

Légèrement distancés suivent Houlgate et Saint-Denis, tandis que le Métro et Villefranche ont jusqu'à présent perdu tous leurs matches.

En zone Sud, nous voyons apparaître en tête du classement provisoire Camaret, maintes fois vainqueur du Championnat et de la Coupe de France, avec 14 points. Il est suivi de près par Marignane, 13 points, Carpentras, 12 points, Bollène, 11 points et Valréas, 11 points également.

De ce qui précède, il semble donc que nous assisterons cette année à une bataille serrée où chaque club mettra le meilleur de lui-même pour l'emporter.

Nous ne sommes encore qu'au début de la saison et seul l'avenir nous dira si nous retrouverons en finale des clubs déjà inscrits au palmarès, ou bien si, comme en 1959, nous connaissons le couronnement d'une nouvelle gloire.

Jacques BART.

CLASSEMENT

CHAMPIONNAT DE FRANCE

Zone Nord.

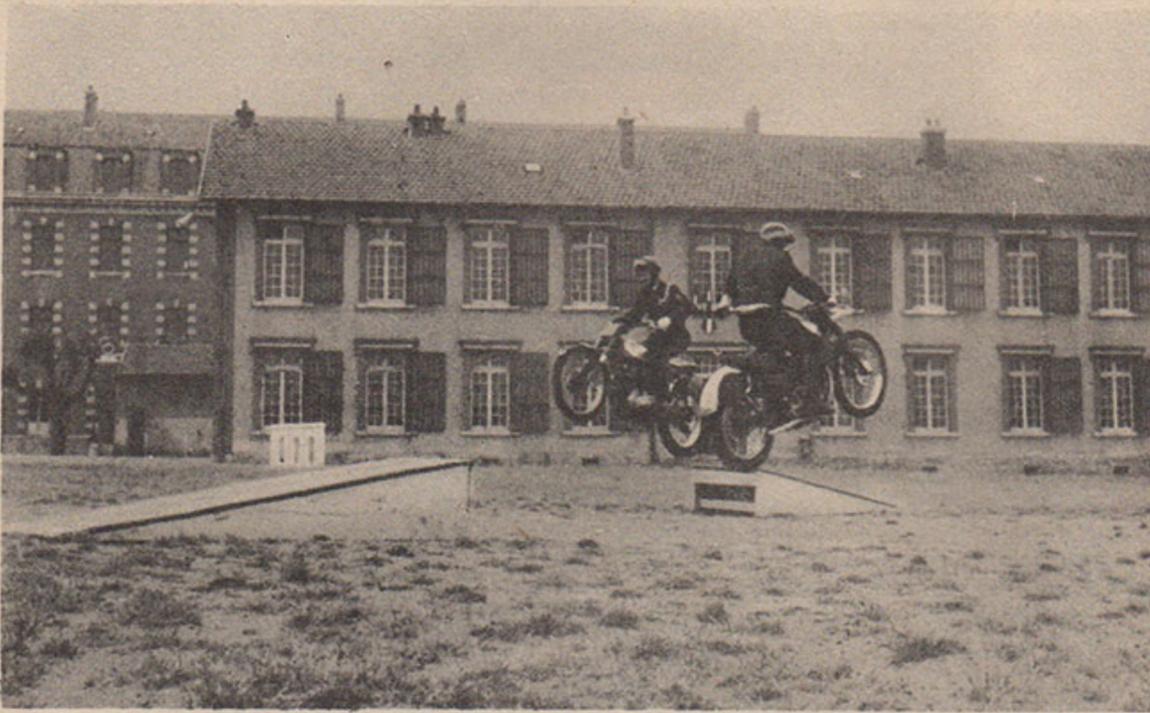
- 1^{er} Troyes, 11 points, 4 matches joués.
- 2^e Vitry, 11 points, 4 matches joués.
- 3^e Orly, 10 points, 4 matches joués.
- 3^e Courbevoie, 10 points, 4 matches joués.
- 5^e Houlgate, 7 points, 4 matches joués.
- 5^e Saint-Denis, 7 points, 4 matches joués.
- 7^e Villefranche, 4 points, 4 matches joués.
- 7^e Métro, 4 points, 4 matches joués.

Zone Sud.

- 1^{er} Camaret, 14 points, 5 matches joués.
- 2^e Marignane, 13 points, 5 matches joués.
- 3^e Carpentras, 12 points, 5 matches joués.
- 4^e Bollène, 11 points, 5 matches joués.
- 4^e Valréas, 11 points, 5 matches joués.
- 6^e Cavillon, 9 points, 5 matches joués.
- 7^e Grenoble, 5 points, 5 matches joués.
- 7^e Caladois, 5 points, 5 matches joués.
- 9^e La Seyne, 4 points, 2 matches joués.

UNE VISITE AU C.I.A.S.N. DE SENS

par **HERVÉ**



Un double saut au tremplin fort bien réussi.



*Entraînement en sous-bois
et arrivée dans les buttes crayeuses.*



*Un mouvement que les jeunes recrues doivent
exécuter à la troisième semaine du stage.*

Le mois dernier, « Motocycles » a publié les notes prises sur le vif par Hervé au cours d'une journée passée en compagnie des pelotons motocyclistes de la Sûreté Nationale.

Quelle préparation, quel entraînement sont-ils nécessaires aux C.R.S. motards pour acquérir la maîtrise dont ils font journellement preuve dans l'exercice de leur dure profession ?

C'est ce que notre collaborateur est allé voir au Centre d'Instruction et d'Application de la Sûreté Nationale à Sens (Yonne).

« Nous ne formons pas de simples motocyclistes, m'explique le capitaine Grand, commandant le 15^e Stage, notre fonction est d'éduquer et d'instruire des policiers de la route circulant à motocyclette. »

La C.I.A.S.N. n'est pas en effet une simple moto-école. On y enseigne à certains policiers l'art et la manière de faire leur métier en se servant d'une motocyclette.

La moto est l'accessoire, l'accessoire irremplaçable, qui fait de ces hommes casqués toujours corrects, impeccables, des chevaliers modernes de la route.

Après un premier contact avec M. le Contrôleur général Courty, directeur du Centre, je pars en compagnie du capitaine Grand faire un tour dans les diverses sections.

Le capitaine pilote une 500 Terrot R.G.S.T. et je le suis sur ma 500 Twin. Nous sortons du Centre et partons sur de petits chemins de terre. Nous empruntons une partie de l'itinéraire suivi ce matin-là par les élèves. En effet, ils doivent parcourir un certain kilométrage en terrains variés (routes nationales, chemins de terre, sous-bois, buttes) en solutionnant les problèmes policiers qui leur sont soumis par les moniteurs. Nous dépassons une zone non-stop avec ornières, gadoue, etc., inspirée des épreuves de trial. Deux officiers venus avec un side-car 1 000 cm³ René Gillet remplissent le rôle de commissaires de zone. Les élèves (j'allais écrire les concurrents) pilotent des 500 cm³ Motobécane sans suspension arrière, vieilles de plus de quinze ans. Leur état mécanique est cependant très bon, car ces machines sont bien entretenues et par les élèves eux-mêmes, et par les ateliers tenus par d'excellents mécaniciens. En général, les élèves se débrouillent fort bien. Peu de « pieds » à sanctionner. Quelques « moteurs calés ». Une chute. Le stage dure onze semaines et ils en sont seulement à leur deuxième semaine.

On me signale que sur les quatre-vingts élèves du stage, quarante-quatre n'avaient pas de permis de conduire au moment où ils demandèrent à être admis au Centre. Ils avaient des licences pour 125 ou bien ne connaissaient le « 2 roues » qu'à travers le cyclomoteur utilisé chaque jour pour leurs transports.

« Il y a eu, me dit-on, des élèves qui ignoraient tout de la moto en arrivant. Nous leur avons tout appris ici et, aujourd'hui, ils sont parmi les meilleurs éléments de nos pelotons. »

Reprenons notre route. Le capitaine me montre trois terrains d'entraînement utilisés par le Centre. Ce sont des carrières de craie abandonnées, constituant de magnifiques pistes de cross avec buttes de moyenne importance. Les motos utilisées ne permettent pas en effet de s'attaquer à des buttes genre Montreuil ou autres lieux.

La Terrot R.G.S.T. semble très à l'aise sur ces terrains. La démonstration est parfaite.

Retour au Centre, où les élèves commencent à rentrer après leur épreuve matinale.

« Comme vous avez pu vous en rendre compte, me dit le capitaine, le parcours fait par les élèves n'était pas très long. Une trentaine de kilomètres. Mais c'est un test assez complet. Au départ, chaque élève dispose de trois minutes pour déceler une panne préparée sur sa machine par les mécaniciens. Puis il aborde la zone « non-stop » que vous avez vue. Plus loin, test d'observation sur une longueur de deux kilomètres. Un contrôle de vitesse secret (il est interdit de rouler à plus de 60 km/h). Un parcours sous bois. Figures imposées sur la piste de l'aérodrome de Gisy-les-Nobles : conduite couchée sur la moto, assis sur le guidon, debout sur la selle avec les mains sur le guidon et un pied en l'air. Explication avec un automobiliste en infraction. Secourisme. Intervention dans un accident de la circulation. A l'arrivée, lorsque l'élève est fatigué, questions sur le code de la route auxquelles il doit répondre immédiatement.

Toutes ces épreuves sont notées et un classement général établi. Le résultat figure au dossier de l'élève. On en tient compte au moment de l'examen de fin de stage. »

Hors programme et à l'occasion de ma visite au Centre, est organisée une petite exhibition par les moniteurs et les meilleurs élèves. C'est ainsi que j'ai l'occasion d'admirer la maîtrise d'un pilote de side-car : panier levé, il évolue sur un terrain très inégal pendant plusieurs minutes.

Une butte artificielle, bâtie ex professo, permet les évolutions des motos. Moniteurs et élèves la franchissent seuls, en groupe, à trois de front, en chassé-croisé, debout sur la selle, en position couchée, etc.

Quelques sauts au tremplin très réussis puis des passages sur une planche basculante avec arrêt de progression presque total au moment où la moto se trouve en équilibre.

Après le déjeuner, les élèves nettoient leurs motos pendant une heure, se mettent en tenue et vont assister aux cours dont l'emploi du temps est minutieusement établi.

Une large place est évidemment réservée à la mécanique motos et voitures (puisque les motards C.R.S. sont appelés au cours de leur service à dépanner les usagers se trouvant en difficulté) mais l'enseignement théorique et pratique porte principalement sur le métier de policier de la route.

Le stage, nous le répétons, s'étend sur onze semaines. Chacune en moyenne comprend 45 heures de travail, puisque l'emploi du temps prévoit un total de 486 heures.

La pratique de la moto elle-même, c'est-à-dire les leçons de conduite, les évolutions, la mécanique, l'utilisation des appareils de contrôle, l'apprentissage des escortes, la constatation et la répression des infractions, l'intervention dans les accidents, le respect du code de la route et le secourisme s'inscrivent dans cet emploi du temps pour 123 heures. Ajoutons à cela 50 heures consacrées à l'entretien du matériel roulant et nous arrivons à un total de 173 heures, sur les 486 citées plus haut.

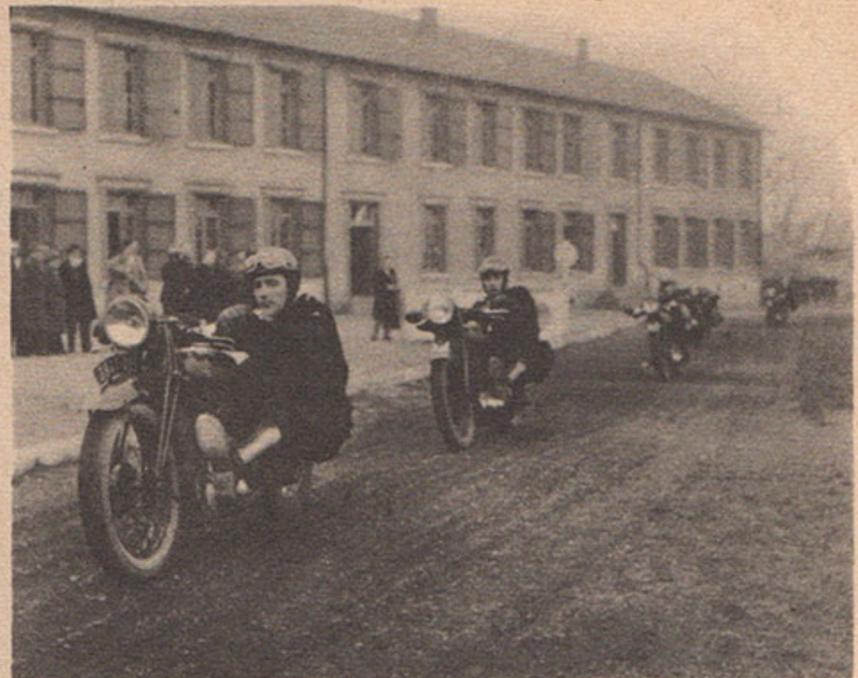
Il reste donc 313 heures pour l'enseignement d'autres matières, constituant tout ce que doit connaître un C.R.S. désireux d'entrer dans les pelotons motocyclistes.

Une simple énumération permet de se rendre compte du niveau exigé au candidat motard. Voici les matières enseignées et les heures consacrées à chacune d'elles :

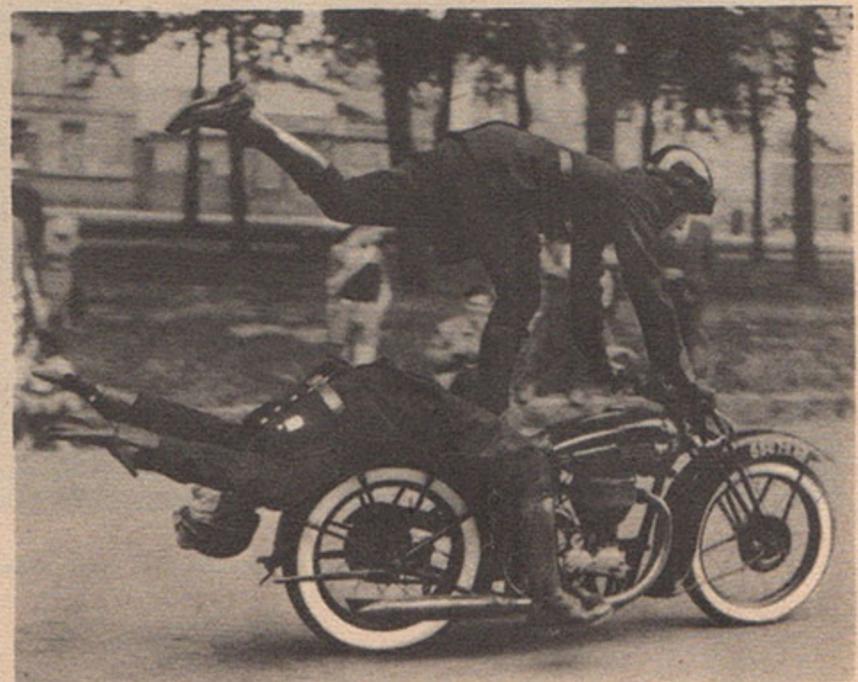
Législation routière : 72 heures;
Accidents de la circulation : 30 heures;
Liaisons radio et matériel technique : 24 heures;
Technique de la police routière : 13 heures;
Coordination rail-route : 10 heures;
Infractions fiscales : 11 heures;
Police administrative : 10 heures;
Notions de droit pénal. Infractions. Amendes : 16 heures;
Déplacements et présentation (théorie) : 13 heures;
Technique automobile : 14 heures;
Mécanique pratique : 14 heures;
Education physique : 22 heures;
Contrôle des matières enseignées : 74 heures.

Nul doute qu'à la fin de ce stage, l'élève qui obtient son diplôme de motard ne doive être considéré comme membre d'un corps d'élite au sein de la police routière.

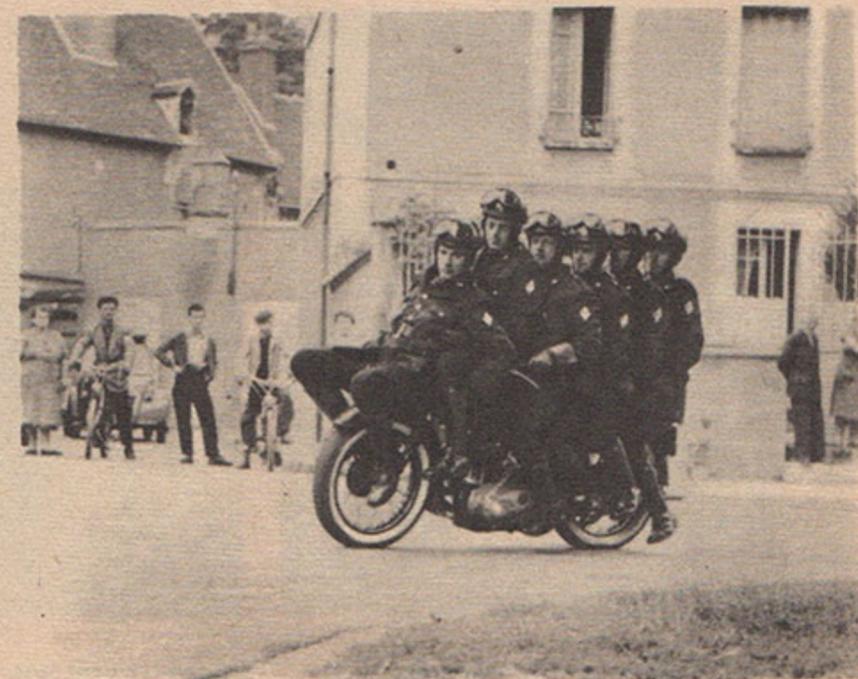
L'acrobatie fait partie de l'entraînement



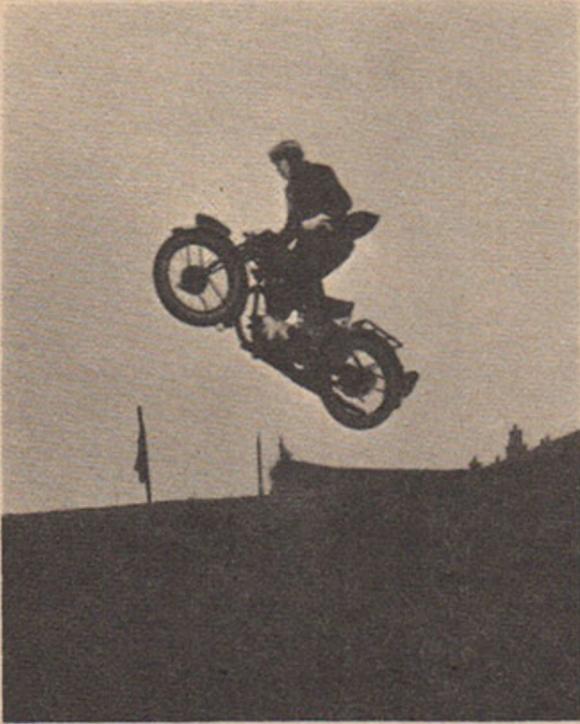
Une façon originale de défilé lors d'une exhibition.



Vous ne croyez pas ?



Dans les rues de Sens l'entraînement des motards fait la joie des enfants.



*Joli saut sur la butte artificielle
du Centre d'Instruction.*



Mouvements d'ensemble à la fin du stage



*Les autorités passent en revue
les nouvelles recrues et leurs moniteurs.*



*Remise du diplôme à l'élève classé premier
en fin de stage.*

Nous avons parlé plus haut du C.R.S. désireux d'entrer dans les pelotons motocyclistes. Cela nous amène à dire quelques mots du recrutement.

Ne peuvent être motards que des membres des Compagnies Républicaines de Sécurité ayant au minimum deux ans de « piéton ». Il ne peut donc s'agir que de « mordus » du 2 roues, mais on a vu que certains d'entre eux demandaient à suivre le stage sans avoir été préalablement des motocyclistes. Il n'est donc pas déplacé de parler de vocation. Le motard ne devient tel que parce qu'il en a la vocation. Et c'est à ce titre surtout qu'il nous est particulièrement sympathique, à nous les usagers impénitents de la motocyclette.

Signalons que la solde, malgré le « bagage » supplémentaire exigé, demeure la même que celle du piéton.

Une fois franchi victorieusement le cap de l'examen de fin de stage, le motard attend plusieurs mois avant d'être intégré dans un peloton. Pour ne pas qu'il perde son entraînement, il est néanmoins utilisé périodiquement, dans son affectation, comme agent de liaison motocycliste et est appelé, le cas échéant, à renforcer un peloton.

Une anecdote pour finir.

Au cours d'un itinéraire routier dans le genre de celui auquel nous avons assisté, les élèves durent un jour relever une infraction commise par un automobiliste.

Le rôle du contrevenant était tenu par le colonel (en civil).

Les élèves étaient lâchés un par un sur une petite route avec mission de relever ce qui leur paraîtrait anormal.

L'un d'eux, noté pour son caractère assez violent, trouve donc la voiture arrêtée en sortie de virage sur la chaussée, portière gauche ouverte. Il interpelle le conducteur. Ce dernier (qui avait les fiches de chaque élève), pour le mettre à l'épreuve, lui répond de façon incorrecte, sur un ton insolent.

L'élève se domine et demeure courtois.

Le colonel s'efforce de le pousser à bout et finalement lui dit : « Et d'abord vous, les flics, vous êtes tous des vaches. »

L'élève pâlit. Des gouttes de sueur perlent à son front. Mais, calmement, il engage « l'automobiliste » à rester poli, sinon il se verra dans l'obligation de rédiger un P.V. pour outrage à fonctionnaire dans l'exercice de ses fonctions.

Il avait ainsi donné la preuve qu'il pouvait devenir un excellent motard de la Police routière, capable de se maîtriser et sachant sévir sans se départir de son calme.

La main de fer dans le gant de velours, quoi...

VéloVap

vite vendu !



Une mécanique nouvelle... et bien au point !

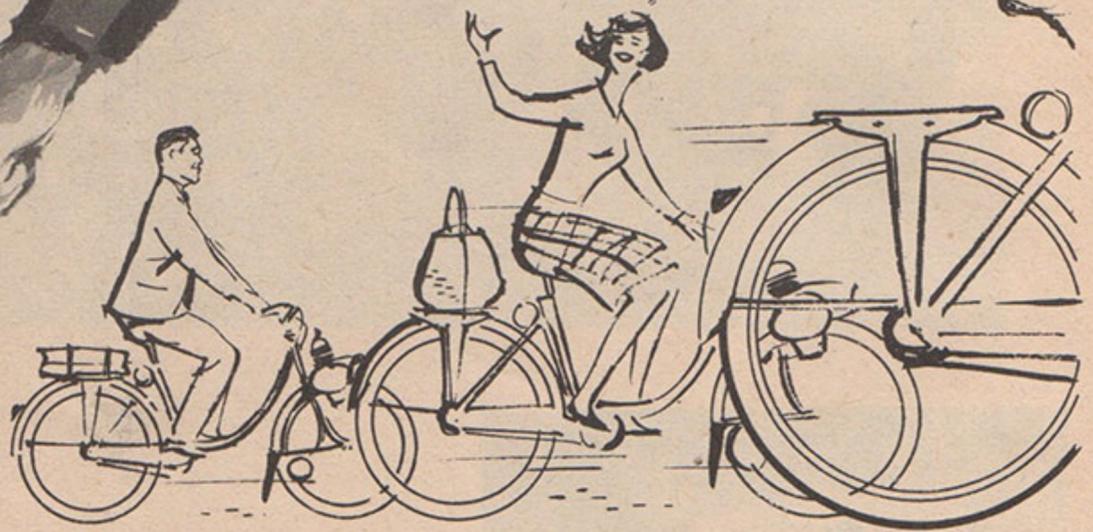
Les qualités de VéloVap sont celles que vos clients réclament.

VéloVap est **sûr** (frein arrière à tambour), **simple** (entraînement par galet sur roue avant) **facile** à manœuvrer (embrayage automatique) et il ne se **cabre jamais** (débrayage automatique).

Une tentation... pour tous !

VéloVap plaît à une clientèle variée... par des **qualités** variées :

puissant et léger, solide et élégant, rapide et économique !



Pour vendre vite VéloVap... trois règles d'or :

1 - Faire voir

(un VéloVap donne une "touche" moderne à une vitrine)

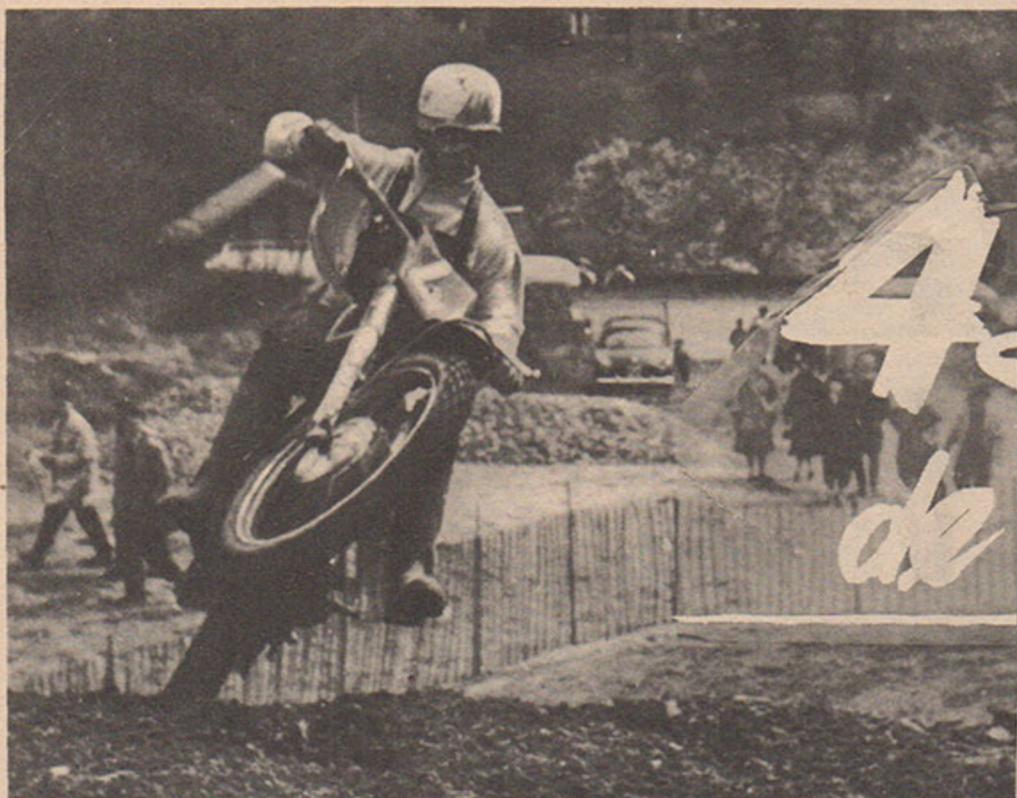
2 - Faire essayer

(c'est la "preuve" VéloVap !)

3 - Faire... un stock

(une vente est si vite manquée...)

**↳ Votre représentant est un ami.
demandez-lui conseil !**



4 Semaines de CROSS

Depuis le mois d'avril, le cross a pris son véritable essor, les épreuves se multiplient en France et à l'étranger; les crossmen, après s'être « rodés » dans différentes courses d'intérêt secondaire, ont abordé maintenant les Championnats du Monde et d'Europe, de même que les championnats nationaux. C'est ainsi que Tibblin se classait devant Clynk et Harris à Albi, qu'à Namur, en 500 cm³, Nilsson sur Husquvarna prenait le meilleur sur Smith et Scaillet, tandis que sur ce même terrain l'Anglais Draper, officiel B.S.A., triomphait en catégorie 250 cm³, semblant confirmer une tendance, chez nos voisins d'outre-Manche, à s'orienter vers le « quart de litre ».

Notons à ce propos l'apparition d'un réservoir en aluminium qui se fixe à l'aide d'un seul boulon placé à sa partie supérieure, destiné à la B.S.A. Star 250 Trial et Cross et livrable maintenant.

Les coureurs français, tout comme leurs rivaux étrangers, n'ont pas attendu le dernier moment pour se lancer dans des épreuves sérieuses et pour se mesurer à des adversaires de taille. La saison qui commence nous apprendra si nos crossmen sont en progrès et peuvent égaler les Suédois et les Anglais.

CHAMPIONNAT DU MONDE

A Vienne, au Grand Prix d'Autriche, Tibblin, champion d'Europe des 250 cm³ et officiel Husquvarna, triompha magnifiquement de ses adversaires et des éléments... car la pluie et la neige s'étaient mises de la partie. Le Suédois imposa sa loi dans les deux manches, remportant ainsi la victoire. On se souvient que, l'an dernier, son compatriote Lundin, qui gagna ce même Grand Prix qui ouvrait également le championnat du monde, termina premier de ce championnat. Voilà qui paraîtra peut-être de bon augure à Tibblin et l'encouragera au cours de la longue lutte qui l'attend.

Dans la première manche du G.P. de Vienne, Tibblin termina devant Lundin sur Monark et Nilsson. La malchance fut contre Derek Rickman et Broer Dirks, qui s'accrochèrent et ne purent continuer.

La seconde manche fut néfaste à Lundin, dont la Monark déclara forfait et ce fut Nilsson qui s'empara de la seconde place devant Baeten, monté sur Matchless, et les deux officiels B.S.A., Burton et Draper, tandis que l'Anglais Archer



Bien qu'il semble ne pas faire encore tout à fait le « poids » et malgré deux chutes, le jeune inter Mosconi a ramené de Jonzac une excellente onzième place.

se classait cinquième sur sa Norton. Quant à Derek Rickman, le destin s'acharna sur lui puisqu'il dut interrompre sa course après avoir cassé un repose-pied.

En résumé, ce sont les Anglais et les Suédois qui restent les grands bénéficiaires de cette épreuve; cependant l'ancien champion du monde Baeten a démontré qu'il n'avait rien perdu de son mordant et il semble de taille à tenir tête aux meilleurs. Tous ces hommes se retrouveront sans doute le 15 mai à Vesoul pour le Grand Prix de France et ce sera pour nos compatriotes l'occasion de déployer toutes leurs forces et de nous montrer s'ils peuvent soutenir la comparaison.



Hazianis, champion de France 1959, a prouvé à Jonzac qu'il était décidé à conserver son titre en 1960 et qu'il en est toujours capable. Mais les convoitises sont nombreuses !

RÉSULTATS DU G.P. D'AUTRICHE

Première manche : 1^{er} Tibblin; 2^e Lundin; 3^e Nilsson; 4^e Archer; 5^e Burton; 6^e Baeten.

Deuxième manche : 1^{er} Tibblin; 2^e Nilsson; 3^e Baeten; 4^e Burton; 5^e Draper; 6^e Archer.

Classement final : 1^{er} Tibblin, Suède, Husquvarna, 8 points; 2^e Nilsson, Suède, Husquvarna, 6 points; 3^e Baeten, Belgique, Matchless, 4 points; 4^e Burton, G.-B., B.S.A., 3 points; 5^e Archer, G.-B., Norton, 2 points; 6^e Draper, G.-B., B.S.A., 1 point.

CHAMPIONNAT D'EUROPE DES 250 CM³

Devant la foule qui assistait à Dison au Grand Prix de Belgique, Cizek, officiel Jawa ex-détenteur de la Coupe d'Europe, a pris sa revanche sur Bickers dont la Greeves ne put cette fois le porter qu'en seconde position. Les deux hommes se retrouvent donc à égalité de points.

Lampkin, officiel B.S.A., termina la première manche devant Cizek alors que la seconde manche fut remportée par Bickers sur Greeves, le deuxième étant Cizek cette fois encore et les troisième et quatrième respectivement Smith (également officiel B.S.A.) et Lampkin. Les Suédois sont absents des bonnes places et la lutte s'est principalement circonscrite entre Tchèques et Britanniques. Mais le championnat est loin d'être joué, la lutte, au contraire, commence à peine et nous assisterons à bien d'autres escarmouches.

Résultat du G. P. de Belgique.

1^{er} Cizek, Tch., Jawa, 8 points; 2^e Bickers, G.-B., Greeves, 6 points; 3^e Lampkin, G.-B., B.S.A., 4 points; 4^e Smith, G.-B., B.S.A., 3 points; 5^e Soucek, Tch., E.S.O., 2 points; 6^e Ron, Tch., Jawa, 1 point.

**CHAMPIONNAT DES INTER-EXPERTS
HAZIANIS TRIOMPHE A JONZAC**

C'est sur le nouveau circuit de Jonzac, long de 2 050 mètres, que les vingt Inter-Experts disputèrent la première épreuve de leur Championnat.

Parti très vite dès le départ de la première manche, Robert Klym est bientôt rejoint, puis très nettement distancé par Guy Bertrand remontant de la troisième place. Derrière les deux hommes, Combes, Delpeyrat, Julienne et Hazianis luttent pour la meilleure place et l'on assiste à une très belle action du champion de France 1959 qui, de la septième position, reprend peu à peu du terrain sur ses adversaires. Pendant ce temps, Robert Klym, qui a des ennuis d'embrayage, doit s'arrêter. Avec sa fougue habituelle, Hazianis a fini par avoir raison de tous ceux qui le précédaient, sauf de Guy Bertrand dont les efforts sont malheureusement annulés par le bris de son cadre et c'est donc son rival direct qui termine premier devant Julienne, Cros, Chuchart, Delpeyrat et Drobecq.

Les autres malchanceux sont Gérard Ledormeur et Combes, auxquels leurs boîtes de vitesse causent du souci, et Mosconi qui chute et perd ainsi un temps précieux, ce qui le relègue à la douzième place.

Dans la deuxième manche, c'est Delpeyrat qui prend tout de suite la tête, mais Hazianis, toujours lui, ne lui laisse pas longtemps sa position de leader et s'empare de la direction

des opérations; Cros, Julienne et Robert Klym lui mènent la vie dure, mais Klym doit subir à nouveau la loi de sa machine et décrocher.

Et c'est au terme d'une course effrénée qu'Hazianis passera cette fois encore la ligne d'arrivée en vainqueur, suivi de Cros, Julienne, Drobecq, Chuchart et René Klym.

Combes et Guy Bertrand n'ont pas pu participer à cette manche, des ennuis mécaniques forcèrent Vouillon à abandonner, ainsi que Charrier dont l'embrayage n'a pas tenu et Delpeyrat, qui cassa sa chaîne.

A Jonzac, le champion de France 1959 a pris une belle option pour le titre 1960, mais l'ardeur avec laquelle cette épreuve s'est déroulée laisse présager que la lutte sera dure et que les meilleures places seront âprement disputées.

Parmi les Inter-Experts fraîchement promus, nous trouvons Delpeyrat et Tiarcelin dont les huitième et neuvième places sont de bon augure pour leur maintien dans la catégorie Inter-Experts; les autres ex-Nationaux sont: Guy Ledormeur à la dixième place, Mosconi à la onzième et Rambour à la treizième.

Jonzac : classement des Inter-Experts.

1^{er} Hazianis, B.S.A., 8 points; 2^e Julienne, Tri., 6 points; 3^e Cros, B.S.A., 4 points; 4^e Chuchart, B.S.A., 3 points; 5^e Drobecq, B.S.A., 2 points; 6^e Godey, B.S.A., 1 point; 7^e René Klym; 8^e Delpeyrat; 9^e Tiarcelin; 10^e Guy Ledormeur; 11^e Mosconi; 12^e Beaumard; 13^e Rambour; 14^e Mélioli; 15^e Charrier; 16^e Robert Klym; 17^e Vouillon; 18^e Guy Bertrand; 19^e Gérard Ledormeur; 20^e Combes.

A noter que, suivant le nouveau règlement, comme dans le championnat du Monde, seuls les six premiers marquent des points.

Voici les 31 qualifiés qui accédèrent à L'Aigle.

Château-du-Loir.

1. Lefèvre Roger.
2. Baulard Jacques.
3. Blandin Michel.
4. Lamouroux Daniel.
5. Barat Jacques.
6. Marchadier Michel.
7. Denis Paul.
8. Blanchard.
9. Juigné Alphonse.
10. Lefeur Jacques.

Saint-Quentin.

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

Moullins.

1. Jacquemin Michel.
2. Darrouy Robert.
3. Clanet J.-Pierre.
4. Decours Marcel.
5. Vidal Paul.
6. Amédéo Victor.
7. Meynet Jacques.
8. Galzin J.-Pierre.
9. Jolliet.
10. Brassamain Guy.

et
Goetz, le sélectionné de la « Ligue d'Algérie ».

EPREUVES A VENIR**Championnat du Monde 500 cm³.**

- 12 juin. — G. P. d'Italie.
26 juin. — G. P. d'Allemagne.
3 juillet. — G. P. de Grande-Bretagne.
24 juillet. — G. P. de Hollande.
7 août. — G. P. de Belgique.
14 août. — G. P. du Luxembourg.

Championnat d'Europe des 250 cm³.

- 12 juin. — Allemagne Orientale.
26 juin. — Luxembourg.
17 juillet. — Grande-Bretagne.
7 août. — Suède.
4 septembre. — Allemagne Occidentale.

Grand Prix des Nations.

- 4 septembre. — Cassel.

Championnat des Inter-Experts.

- 19 juin. — Mayenne.
14 juillet. — Saint-Brieuc.

Championnat des Nationaux.

- 3 juillet. — Dôle.
15 août. — Rémalard.

Championnat des petites cylindrées.

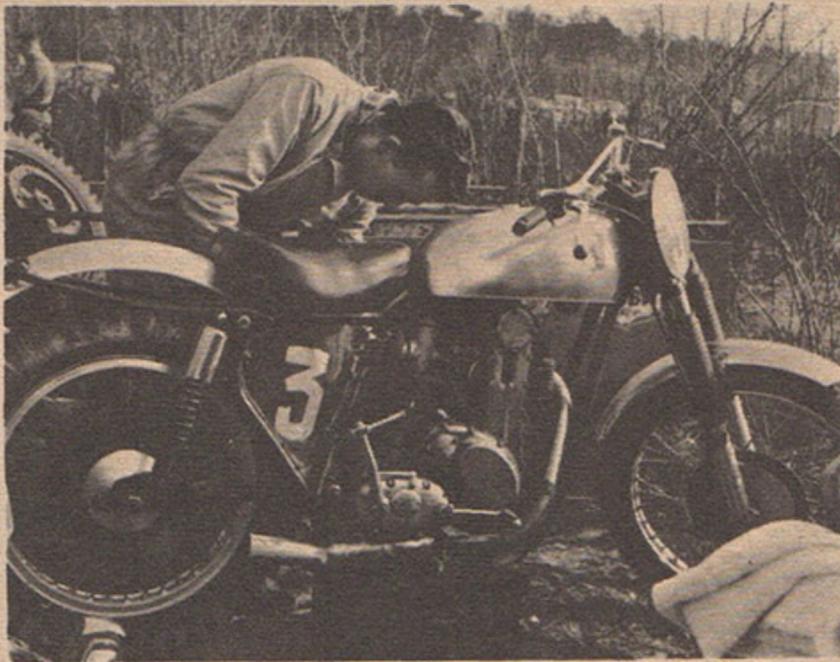
- 19 juin. — Mâcon.
7 août. — Saint-Affrique.
15 août. — Rémalard.

Championnat des sidecars.

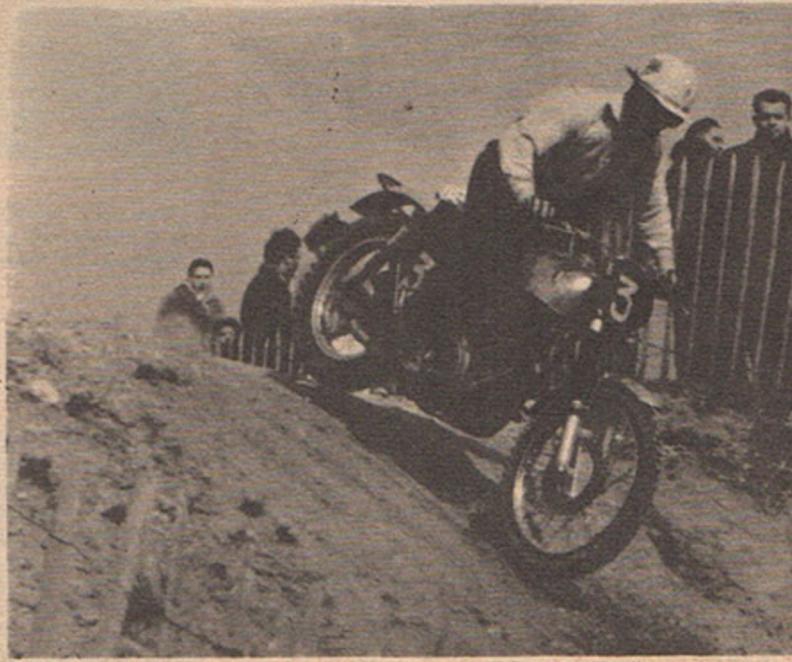
L'épreuve du 8 mai à Abbeville ayant été annulée, celle de Unverre du 6 juin est « qualificative et de classement ».

- 10 juillet. — Montfort-le-Rotrou.
28 août. — Thomer-la-Sogne.

JEAN BÉRANS.



C'est avec cette A.J.S. 7 R que le Belge Baeten est reparti cette année à la poursuite de son titre.



L'ex-champion du monde Baeten a réussi à se glisser à la troisième place au cours du récent que donnèrent à Vienne les crossmen suédois et britanniques.

Bourg-en-Bresse

H. BIEL



350 cm³.

Du premier au trente-troisième tour, Bob Anderson mena avec une aisance et une apparente décontraction qui n'a d'égale que celle de Duke la course des 350 cm³. A une quinzaine de secondes derrière, Trow et Driver firent un chassé-croisé pour la seconde place. Insermini, seul Français et autre concurrent à terminer dans le tour du vainqueur, tint constamment la quatrième position.

Cecco vainqueur de la catégorie 125 cm³ sur le podium. A gauche Vervroegen, à droite Savoye.

500 cm³.

Anderson et Trow éliminés sur panne mécanique dès le début de la course, Paddy Driver régla la course des 500 cm³. Derrière le Sud-Africain, la course fut plus intéressante. Longtemps troisième, Insermini à mi-course parvenait à passer Fitton et même à le distancer. Derrière eux, Collot s'attacha à sauter Jaeger et y parvint aux deux tiers de la course. Les sixième et septième positions étaient tenues par Bayle et Bargetzi. Ce dernier parvint à passer le Bordelais qui, peu après, se ressaisit et reprit finalement sa sixième place.

Side-cars.

Comme attendu, Camathias fut à Bourg le numéro 1 des sidecaristes. Strub longtemps dans son sillage ne put jamais l'inquiéter dangereusement. Plus loin, Rogliardo dut s'employer pour ne pas se laisser ravir sa troisième place par Scheidegger qui, plus tard, devait abandonner. Le Champion de France ne réduisit pas pour autant son allure et fut le seul avec Strub à terminer dans le tour du vainqueur.

Deux Records demeurent.

En 175 cm³ Onda améliore la précédente moyenne et porte le record du tour à 108,142 contre 107,720 en 1959. En 250 cm³ Savoye améliore de plus de 2 km/h la moyenne et bat son propre record établi en 1959 à 108,562 contre 110,935 km/h cette année. De justesse, 113,415 contre 113,278, Anderson atteint la moyenne qu'avait réalisée Murphy (A.J.S.) en 1957, tandis qu'il bat de plus de 4 km/h le record du tour détenu par Driver depuis 1959. Camathias détrône sa moyenne record de 1957 (107,546) en obtenant cette année 110,278 km/h et augmente et plus de 4 km/h le record du tour. Mais en 1956, Pierre Monneret sur une Gilera quatre cylindres effectua le meilleur tour à 122,911 km/h et porta la moyenne à 119,962 km/h. Driver n'égalait ni ne dépassa ces records.

Le beau temps et une bonne organisation contribuèrent à faire de ce huitième circuit international de Bourg-en-Bresse une excellente épreuve de vitesse ou Cecco (Ducati) en 125 cm³, Onda (Paton) en 175 cm³, Savoye (Mondial) en 250 cm³, Anderson (Norton) en 350 cm³, Driver (Norton) en 500 cm³ et Camathias (B.M.W.) en side-car recueillirent les lauriers.

Tour à tour, les machines italiennes, anglaises et allemandes furent à l'honneur sur le circuit de 3,100 km qui, cette année, fut élargi sur un tronçon.

Rendons hommage aux organisateurs de Bourg qui, comme les années précédentes, ouvrirent leur épreuve à toutes les catégories et mieux que nous pouvons le faire ils furent récompensés par un record d'affluence.

125 cm³.

Seuls trois concurrents, un Suisse, un Belge et un Français prirent le départ de la course des 125 cm³. Compte tenu de la nouvelle réglementation — qui permet le retour des 125 cm³ — ces trois pilotes ne purent être intégrés dans l'épreuve des 175 cm³ comme il était coutume de le faire à Bourg. Malgré ceci cette course de dix tours ne manqua pas d'intérêt car alors que Cecco avait, dès le début, pris le commandement suivi par Savoye et beaucoup plus loin par Vervroegen, on vit à trois tours de la fin, le Français revenir dans la roue de Cecco et on regretta que la course soit finie.

175 cm³.

Aucun étranger ne s'aligna en 175 cm³ et dix Français prirent le départ pour trente tours. Très vite, Onda s'installa en tête et y resta jusqu'au drapeau à damiers. Couturier conserva toujours la seconde position. Tout d'abord relégué à 7^e puis à 10^e il attaqua et regagna du terrain sans toutefois pouvoir rejoindre Onda, mais lâchant irrésistiblement Burggraf avant que ce dernier connaisse quelques ennuis.

250 cm³.

Plus internationale fut la course des 250 cm³ et Savoye n'eut que plus de mérite en remportant la victoire. Devancé dans les premières rondes par Guthier et Vervroegen, Savoye eut ces deux hommes pour objectif. Guthier fut retardé par un dérapage qui le relégua derrière Savoye, puis ce dernier sauta Vervroegen et s'en détacha conservant l'avantage jusqu'à la fin. Klager passait pour l'un des plus dangereux concurrents de cette course et s'il fut retardé au départ par une laborieuse mise en marche, il fit une jolie remontée qui le porta en troisième position. Quant à passer les deux hommes de tête, la tâche s'avéra plus dure. Il parvint à dépasser Vervroegen mais le Belge reprit la deuxième place à la sortie du dernier virage.

Cecco n'est pas mécontent de son divorce avec Camathias, son palmarès personnel s'est enrichi d'une victoire à Bourg et la course des sidecars lui a permis de voir l'arrière de l'attelage de son ancien patron puisqu'il est maintenant devenu le passager de Strub.

Deux absents.

L'Anglais Tanner et Burckhardt le premier ayant été blessé à Mouscron a réintégré sa terre natale par avion et tous ses projets dont il nous entretenait récemment à Paris semblent bien compromis. La chute de Burckhardt à Pau motiva son absence et c'est avec le Suisse Messerli que Scheidegger court.

Les Malchanceux.

Comme dans toutes courses il y en eut. En 175 cm³ Touzalin fut condamné à l'arrêt par l'allumage de sa M.V. et Schaad, décidément pas verni, cassa son moteur au dixième tour; parce que la seule machine française à prendre le départ dans les six courses et représentant une jolie réalisation nous prenions un vif intérêt à suivre la Nougier. Pourtant vainqueur Onda faillit bien perdre tous les avantages de sa course avec son fil de bougie qui comme à Monthéry était épris de liberté. Quant au tromblon de sa Paton il passa aux actes et Onda le récupéra en bouclant son tour d'honneur.

Casset dont nous étions heureux de saluer le retour en course fut dès le premier tour des 250 cm³ stoppé par faute d'allumage; reparti, c'est une culasse fêlée qui l'élimina définitivement. Valentin qui a raccroché, a néanmoins troqué la combinaison de cuir contre une de mécano.

Schaad perdit le système d'échappement de sa Nougier à mi-course et dut une seconde fois réintégrer le parc; quand ce n'est pas le jour...

Au virage du parc ne vit-on pas Bob Anderson enclencher une vitesse à la main! Bien que possédant une respectable avance sur Driver dans la course des 350 cm³, ce n'était pas une fantaisie très recommandable mais nécessaire, car une fuite d'huile avait tellement rendu glissante la pédale de sélecteur!

Dans la même course son compatriote Fitton descendit le moteur de sa Manx au troisième tour et Klager brisa la chaîne de son Horex dans le premier. Nugue cassa sa pédale de sélecteur alors que le piston de la Norton de Bayle serra dans les derniers tours lui faisant perdre une place de second Français quasi assurée. C'est Touzalin qui en hérita, bien que terminant avec un ressort de soupape d'admission cassé. Quant à Montagne il y laissa son embellage. En 500 cm³ Marsaux fut le premier malchanceux puisqu'il ne put faire partir sa Norton. Au bout de trois tours Anderson et Trow se retirèrent, le premier après avoir brûlé son embrayage, le second sans frein avant. Jaeger ne put avec sa B.M.W. carénée opposer à Collot toute la résistance qu'il aurait voulu, son frein avant l'ayant lâché.

On ne déplorera en sidecar qu'un abandon, celui de Scheidegger, dû à des ennuis d'allumage et pourtant croyez bien que les machines attelées sont sollicitées, ô combien!

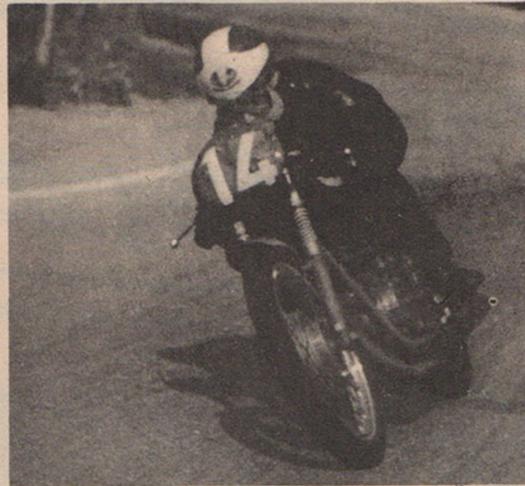
Les Anciens...

Fidèle de Bourg-en-Bresse, Onda y marqua sa troisième victoire, et ce qui ne gêne rien, fut l'un des plus jolis avec Savoye et Burggraf à voir virer en petite cylindrée. On ne peut décemment en dire autant de Couturier et de Bonnal, mais l'efficacité de leur pilotage n'est plus à démontrer.

Contrarié par les ennuis mécaniques, Casset n'a pu donner sa pleine mesure mais il semblait que son activité lui ait fait perdre un peu sa forme; la pratique lui redonnera confiance attendons quelques courses, le rythme reviendra vite.

Deux fois premier Français, on n'en attendait pas moins d'Insermini pourvu de deux Norton Reg Dearden, mais en larguant Fitton en 500 cm³, il fit mieux que nous espérions.

Bayle toujours égal à lui-même conserve sa place au sein de nos meilleurs inters. Collot



Onda triomphe une nouvelle fois en 175 cm³ en améliorant moyenne et record du tour.



Ci-dessus Benjamin Savoye qui pose avec la traditionnelle couronne laisse éclater sa joie. Ci-contre, décontracté au possible, Bob Anderson file vers la victoire en 350 cm³.

fit résurgence à Bourg et c'est toujours le Collot au style spectaculaire qui enthousiasme tant le grand public.

Anderson, Driver, Trow, un terrible trio bien difficile à battre. Les amateurs de style furent servis en 350 cm³ avec la course d'Anderson. Camathias, Strub et Scheidegger forment un autre trio qui impose sa loi en sidecar ce qui, malgré cela, n'a pas empêché Rogliardo avec une main pensée — souvenir (désagréable) de Pau — de toujours précéder Scheidegger bien avant que ce dernier connaisse les ennus.

Ritter l'unijambiste était seul à défendre les couleurs allemandes; désavantagé par un sidecar à droite il devance Beauvais qui inaugurerait un nouveau passager.

...et les Nouveaux.

Trop lentement au goût de chacun le clan des inters se renouvelle, parmi les Français quelques nouveaux noms apparaissent tel celui de Gaida et même chez les étrangers où des pilotes, certainement connus chez nous mais n'étant jamais venus en France, s'alliaient à Bourg, comme l'Allemand Guthier, le Suisse Messerli.

Troncarelli plus connu en Algérie et ayant acquis la M.V. 203 cm³ de Valentin fit une chute sans gravité.

Dans la même course, tous deux sur N.S.U., Messerli et Guthier firent bonne impression et c'est sur un dérapage que le second perdit l'avantage de sa position de leader dans la course des 250 cm³.

Les Français Bouillard et Marsaux sont deux Français à suivre, le premier ayant à son actif une plus longue pratique, le second ayant pour mentor Insermini qui saura le conseiller utilement. Nugue est en fait un faux nouveau. Il fit ses débuts en side avec une Saroléa aux années 1951-1952, reprit la course avec une A.J.S. 7 R en 1957 et fut ensuite victime d'un accident de voiture réapparaissant cette année à Pau puis à Bourg.

Au nombre des nouveaux inters qui s'alignaient en 500 cm³, Bargetzi fut celui qui fournit la meilleure impression. Il talonna Bayle, le passa même, forçant le Bordelais à s'employer, ce que ce dernier ne manqua pas de faire pour reprendre le dessus.

Ils étaient aussi à Bourg.

De Polo et Duhem, l'un dans le parc des coureurs, l'autre chez lui. De Polo n'a pu si facilement oublier l'ambiance du parc où il parlait de remettre ça tandis que Duhem sortant de maladie, tel un lion en cage, à quelques centaines de mètres du circuit, tournait dans sa chambre que le médecin lui avait recommandé de garder. Sa saison est maintenant bien compromise et mieux vaut pour sa santé abandonner tous projets pour cette année afin de revenir en grande forme en 1961.

Le championnat.

Après Pau, Bourg constituait la seconde épreuve de Championnat pour les 350 cm³, 500 cm³ et sidecars, nous vous en donnons le classement provisoire.

350 cm³.

1^{er} Insermini 8 + 8 = 16; 2^e Bayle 6 + 1 = 7; 3^e Touzalin 0 + 6 = 6; 4^e Montagne 4 + 0 = 4; 5^e Casset 0 + 4 = 4; 6^e Nugue 3 + 0 = 3; 6^e Bouillard 0 + 3 = 3; 8^e Paba 2 + 0 = 2; 8^e Marsaux 0 + 2 = 2.

500 cm³.

1^{er} Bayle 8 + 4 = 12; 2^e Insermini 3 + 8 = 11; 3^e Bargetzi 4 + 3 = 7; 4^e Collot 0 + 6 = 6; 4^e Paba 6 + 0 = 6; 6^e Troncarelli 0 + 2 = 2; 7^e Montagne 0 + 1 = 1.

Sidecars.

1^{er} Moulin 8 + 3 = 11; 2^e Beauvais 4 + 6 = 10; 3^e Sauvèreau 6 + 2 = 8; 4^e Rogliardo 0 + 8 = 8; 5^e Vivier-Merle 0 + 4 = 4.

Nul doute que les classements des sidecaristes devraient subir de profonds changements, Rogliardo handicapé à Pau amorcé déjà une remontée. En 350 et 500 cm³ c'est surtout la course aux places d'honneur qui sera intéressante à suivre.

Résultats.

125 cm³.

1^{er} Cecco (S.), Ducati, moy. 97,460 km/h; 2^e Savoye (F.), Mondial; 3^e Vervroegen (B.), Ducati.
Meilleur tour : Cecco 100 km/h.

175 cm³.

1^{er} Onda (F.) Paton, moy. 104,489 km/h; 2^e Couturier (F.), Morini; 3^e Bettiol (F.), Morini, à 2 tours; 4^e Barone (F.), Ducati, à 2 tours; 5^e Bonnal (F.), Morini, à 2 tours; 6^e Gaida (F.), Mondial, à 3 tours; 7^e Burggraf (F.), M.V., à 7 tours; 8^e Roubaud (F.), M.V., à 20 tours; 9^e Touzalin (F.), M.V., à 22 tours; 10^e Schaad (F.), Nougier, à 27 tours.
Meilleur tour : Onda 108,142 km/h.

250 cm³.

1^{er} Savoye (F.), Mondial, moy. 107,820 km/h; 2^e Vervroegen (B.), Motobi; 3^e Klager (All.), N.S.U.; 4^e Guthier (All.), N.S.U., à 1 tour; 5^e Messerli (S.), N.S.U., à 1 tour; 6^e Bonnal (F.), Morini, à 3 tours; 7^e Barone (F.), Ducati, à 6 tours; 8^e Troncarelli (F.), M.V., à 12 tours; 9^e Schaad (F.), Nougier, à 17 tours; 10^e Casset (F.), N.S.U., à 20 tours.
Meilleur tour : Savoye 110,935 km/h.

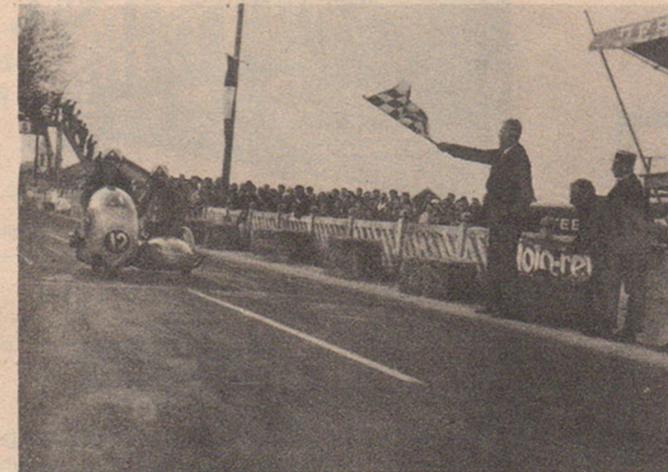
350 cm³.

1^{er} Anderson (G.-B.), Norton, moy. 113,415 km/h; 2^e Driver (Sud-Afr.), Norton; 3^e Trow (G.-B.), Norton; 4^e Insermini (F.), Norton; 5^e Touzalin (F.), Norton, à 1 tour; 6^e Dromberg (Finl.), Norton, à 2 tours; 7^e Casset (F.), N.S.U., à 2 tours; 8^e Bouillard (F.), Norton, à 2 tours; 9^e Marsaux (F.), Norton, à 2 tours; 10^e Ekstrom (Suède), A.J.S., à 3 tours; 11^e Bayle (F.), Norton, à 4 tours; 12^e Nugue (F.), Norton, à 8 tours.
Meilleur tour : Driver, 119,370 km/h.

500 cm³.

1^{er} Driver (G.-B.), Norton, moy. 118,725 km/h; 2^e Insermini (F.), Norton; 3^e Fitton (G.-B.), Norton; 4^e Collot (F.), Norton; 5^e Jaeger (All.), B.M.W. 6^e Bayle (F.), Norton, à 2 tours; 7^e Bargetzi (F.), Norton, à 2 tours; 8^e Troncarelli (F.), Norton à 3 tours; 9^e Callède (F.), Norton, à 3 tours; 10^e Dromberg (Finl.), Norton, à 18 tours.
Meilleur tour : Driver 120,785 km/h.

Paddy Driver remporta facilement l'épreuve réservée aux 500 cm³.



Ci-dessus, le drapeau à damiers s'abaisse sur la victoire de Camathias en side.

Ci-contre, encore une fois J. Insermini a affirmé ses prétentions en terminant 1^{er} des Français dans les deux catégories, mais surtout en terminant second derrière Driver, après avoir disposé de Fitton.

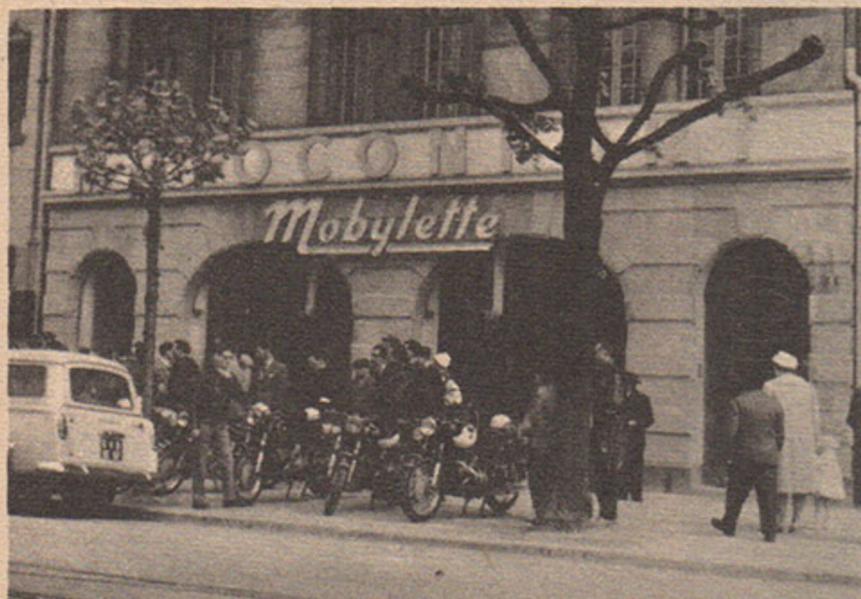


★ Dans notre prochain numéro :

Le Grand Prix de FRANCE

★

INFORMATIONS...



René Deschamps, l'ex-champion de France et l'un des animateurs du circuit international de vitesse d'Obernai, a inauguré le mois dernier, à Strasbourg, une nouvelle agence Motobécane dans les locaux d'un splendide magasin. A Pâques, René Deschamps tint à faire les honneurs de son magasin aux membres du B.M.W.-Club de passage à Strasbourg.

SELLES COMPÉTITION

L'équipement d'une machine de compétition pose souvent des problèmes et en particulier dans le cas d'un garde-boue arrière raccourci (formule sport) si l'utilisateur doit se déplacer la nuit. En outre les machines spéciales sont pour la plupart démunies de coffre à outillage, ce qui oblige le coureur à se servir des poches de sa combinaison pour y placer l'indispensable clé à bougie et la bougie de rechange. Ces difficultés, bien connues des sportifs, ont incité les Établissements G. Couturier à importer un choix considérable de « selles compétition » réalisées en Italie par la marque Joly. Nous présentons ci-contre deux modèles, l'un comporte un compartiment pour l'outillage, l'autre un dispositif d'éclairage arrière.

LA SACOCHE DE RÉSERVOIR « PRATIC »

Parmi les accessoires nouveaux, que présentent les agents des 2 roues, nous avons remarqué cette sacoche de réservoir à usages multiples.

Fixée sur le réservoir d'un motorcycle elle permet le transport de la trousse de voyage. Sous sa partie supérieure, on peut glisser une carte routière.

A l'étape, pour une excursion, elle se transforme en un sac à dos.

Enfin la passagère l'utilisera même pour faire son marché en vue du prochain pique-nique.

Adhérent au réservoir — pas d'encombrement — permet de glisser la carte routière sur le rabat supérieur.

Sa base feutrée empêche toute dégradation de la peinture du réservoir.

Pratique, car aussitôt arrivé à destination, la sacoche est vite démontée et peut être utilisée soit :

- Sur le dos.
- A la main.

Dans tous les cas, sa légèreté, sa contenance et sa solidité en font un accessoire indispensable au motard.

MOTOCYCLISTES, SCOOTERISTES, CYCLOMOTORISTES

Dans le cadre prestigieux de la Côte d'Azur et à l'occasion du centenaire du rattachement du comté de Nice à la France, le Moto-Scooter-Club de Nice organise sa septième Concentration Internationale Scooteriste et Motocycliste.

Venez nombreux assister à cette importante manifestation du sport motocycliste.

Outre le fait qu'à cette occasion vous pourrez admirer les plus belles machines du monde qui seront groupées par milliers et constitueront une sorte de salon du Motorcycle, vous bénéficierez d'un accueil inoubliable avec de nombreuses distractions, bals, etc., en plus vous profiterez des fêtes magnifiques, batailles de fleurs, feux d'artifice, prévus par le Comité des Fêtes; et n'oubliez pas que la Méditerranée avec ses eaux pures et transparentes, ses jeux de plage, son soleil vous attend; alors préparez-vous nombreux à assister à cette concentration qui aura lieu les 18 et 19 juin 1960.

HORLOGERIE - BIJOUTERIE - ORFÈVRE - JOAILLERIE
COUPES, CHALLENGES ET MÉDAILLES POUR TOUS SPORTS
DÉCORATIONS CIVILES ET MILITAIRES



A. ROBERT
72-74, AV. DU MAINE
PARIS-XIV^e

TÉL. : DANTON 67-24
CH. P. PARIS 676-154
R. C. SEINE 820-384

Livraison à Domicile (Paris-Banlieue) par Service Régulier d'Automobile

AGENCE OFFICIELLE :

28-30, rue de
Picpus
Tél. NAT 11-75

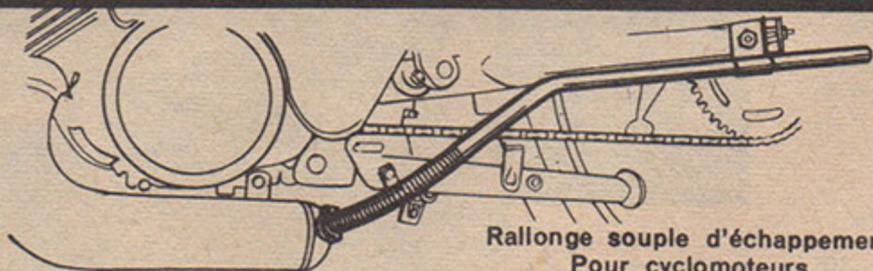


PARIS
XII^e

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



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

ÉCHOS * CLUBS * ÉCHOS * CLUBS * ÉCHOS * CLUBS

UN DISPOSITIF ANTIBOUÉ
POUR LES MOTEURS
A TRANSMISSION PAR GALET

La pluie, la boue et souvent le sable qui recouvrent hélas nos pistes cyclables, compromettent la transmission des moteurs à galet.

L'antiboué Otom, en débarrassant la bande de roulement du pneu de tout ce qui peut s'y amasser, supprime l'encrassement du galet et lui assure en toutes circonstances une parfaite adhérence.

En outre l'antiboué Otom, évite également les projections et constitue un efficace pare-clous.

UNE NOUVELLE SOCIÉTÉ :
AERMACHCHI-HARLEY-DAVIDSON

La société « Aeronautica Macchi », en relation avec son programme de développement de l'activité aéronautique, en fonction des récents accords conclus à ce sujet avec la « Lockheed Aircraft Corporation Burbank », Calif., U.S.A., a désincorporé son activité de production de motocycles et a formé une nouvelle société, en accord avec une des plus fameuses industries de motocycles du monde depuis 1903: Harley-Davidson.

La longue tradition industrielle, l'expérience et la compétence de ces deux entreprises associées offrent les meilleurs auspices pour le développement de la nouvelle société « Aermacchi-Harley-Davidson », qui a mis dans son programme l'augmentation de la production de motocycles de haute qualité destinés aux marchés de l'Italie, des Etats-Unis et du Canada, des pays du Marché Commun européen et de la zone de Libre Echange ainsi que de tous les autres marchés du monde.

Cette nouvelle société a son siège à Milan et son siège administratif ainsi que ses ateliers à Varese (Schiranna).

M. William Harley et M. Wilbur Petri font maintenant partie du Conseil d'administration de la nouvelle société, en tant que représentants de l'Harley-Davidson. Le Conseil d'administration est présidé par l'ingénieur Paolo Foresio.

M. Wilbur Petri, qui a été également nommé consultant administratif et technique de la nouvelle société, est ingénieur chef du Département des Projets de l'Harley-Davidson Motor Company et a une expérience de plus de vingt-cinq ans aussi bien dans le domaine des projets que dans la fabrication des motocyclettes.

Après la signature des accords, M. William Davidson, président de l'Harley-Davidson Motor Company a déclaré :

« La constitution de cette nouvelle compagnie nous mettra en mesure de mieux fournir le Marché européen et d'améliorer, de façon importante, notre production commerciale dans toutes les parties du monde. »

Entre les techniciens des deux entreprises associées ont déjà eu lieu des réunions et des contacts pour la mise en œuvre immédiate des programmes de la nouvelle société.

SEPTIÈME CONCENTRATION
ANNUELLE DU MOTO-SCOOTERS-CLUB
DE NICE

Le Moto-Scooters-Club de Nice organise les 18 et 19 juin 1960 sa septième Concentration Internationale scootériste et motocycliste. Elle revêtira cette année un éclat tout particulier, étant organisée dans le cadre des fêtes du centenaire du rattachement. Les participants emporteront un magnifique souvenir de leur passage à Nice, sous la forme d'une plaquette commémorative. Les organisateurs prévoient un programme de choix, dont un bal et une promenade en mer. Une cinquantaine de coupes seront mises en compétition.

Pour tous renseignements s'adresser au Moto-Scooters Club de Nice, 10, rue Defly.

LES A.J.S. CHEZ ARIS

Les Etablissements Aris, également importateurs de Matchless, exposent actuellement dans leurs magasins de la rue Labie, la gamme complète des réputées motos A.J.S.; tous les plus récents modèles y sont visibles, de la 250 cm³ à la 650 twin-sport. Et ça vaut la visite.

LE GUIDE DES CAMPS AMÉNAGÉS 1960
(6^e édition).

En 1960, ce guide est encore plus complet, avec 60 nouveaux terrains de camping aménagés et de nouvelles cartes régionales en deux couleurs. Pour chaque terrain, le campeur trouvera dans ce guide : situation exacte, surface, genre du sol, de l'ombrage, dates d'ouverture, prix, organisation, détails des aménagements et des distractions mises à la disposition des touristes, etc. Nombreux plans et photos :

340 pages : 6 NF. Franco : 6,60 NF.
En vente partout. (A défaut : Les Editions J. Susse, 13, rue de Grenelle, Paris-7^e.)

UN NOUVEAU TERROT

Le 11 mai, Terrot, dans ses magasins de la Grande-Armée, a présenté à la presse un nouveau cyclomoteur-scooter dont la diffusion parmi la clientèle débutera le même mois.

Etant donné la date à laquelle ce cycloscooter nous a été présenté, nous n'avons pas la possibilité d'en faire une description détaillée dans le présent numéro, mais nous le ferons dans le prochain.

UN SOIXANTENAIRE

C'est celui du « Guide Michelin » qui fêtera son sixtième anniversaire avec la sortie de sa nouvelle édition.

Est-il besoin de souligner l'intérêt de ce document remis à jour chaque année ? On peut dire que le « Guide Michelin » est universellement connu et son succès permanent atteste à quel point il rend service à tous ceux qui pour leur travail ou leurs loisirs sillonnent la France du nord au sud et de l'est à l'ouest. Souhaitons longue vie au « Guide Michelin ».

A LA FOIRE DE NICE

Voici la vue du stand qu'occupait à la Foire de Nice, l'actif et sportif « Moto-Scooters-Club-Nice-Côte d'Azur-Ecurie Ciel Bleu ». On remarque que « Motocycles et Scooters » est à l'honneur sur ce stand.

Tous nos remerciements à ce cordial supporter de notre revue et tous nos vœux de succès et de prospérité.

ROULEZ A DROITE,
MARCHEZ A GAUCHE

Comme les motocyclistes sont aussi parfois des piétons, nous avons jugé utile de faire ici sur la circulation mention des conseils que donne le ministre des Travaux Publics et des Transports :

« La Prévention routière avait souvent demandé que les piétons circulant sur les routes soient invités à marcher à gauche, face au trafic.

» Il est apparu, au cours de l'étude approfondie à laquelle, sous l'impulsion personnelle de M. Robert Buron, ministre des Travaux Publics et des Transports, les Services de ce ministère ont procédé, qu'effectivement, dans la majorité des cas, la sécurité des piétons serait mieux assurée s'ils circulaient à gauche.

» Le ministre des Travaux Publics et des Transports vient donc d'adresser à MM. les Préfets, en date du 21 mars, une instruction leur demandant d'inviter les piétons à circuler à gauche.

» A cette occasion, La Prévention routière rappelle ci-dessous les règles de circulation qui intéressent actuellement les piétons :

» La place normale du piéton est sur le trottoir ou l'accotement.

» En cas d'impossibilité, il est conseillé au piéton de circuler à gauche, c'est-à-dire face au trafic; face au danger.

» Les piétons en groupe doivent au contraire circuler à droite et être signalés, la nuit, par une lanterne. »

LES BONNES ADRESSES

DE

MOTOCYCLES
et Scooters

MOTOBÉCANE

VENTE - SERVICE

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

LEVALLOIS - MOTOS

AGENCE OFFICIELLE

B.M.W. - B.S.A. - MOTOBÉCANE-TERROT

Grand choix de motos d'occasion,
garantie totale

CRÉDIT - REPRISE

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

FRANCE - AUTOS
- LAMBRETTA -Tous Scooters et 2 roues
ÉCHANGE STANDARD MOTEUR

◆◆◆

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

* RUMI *

SCOOTERS NEUFS
ET OCCASIONS GARANTIESCRÉDIT : 20 % COMPTANT,
SOLDE 18 MOISPIÈCES D'ORIGINE, ACCESSOIRES
TOUTES RÉPARATIONS ET PEINTURE

PRIX SENSATIONNELS !!!

QUELQUES EXEMPLES :

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

EXPÉDITION en PROVINCE
DYNAMIC-SPORT GUT 19-30149, rue Montmartre - PARIS (2^e)

ACHAT FERME MOTOS ET SCOOTERS

FRANCE-AUTOS

LE SPÉCIALISTE DU SCOOTER NEUF ET D'OCCASION



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

Lambretta rumi

tous cyclomoteurs italiens

BIMOT-PERIPOLI etc.

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 149, 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



TERROT

Paloma



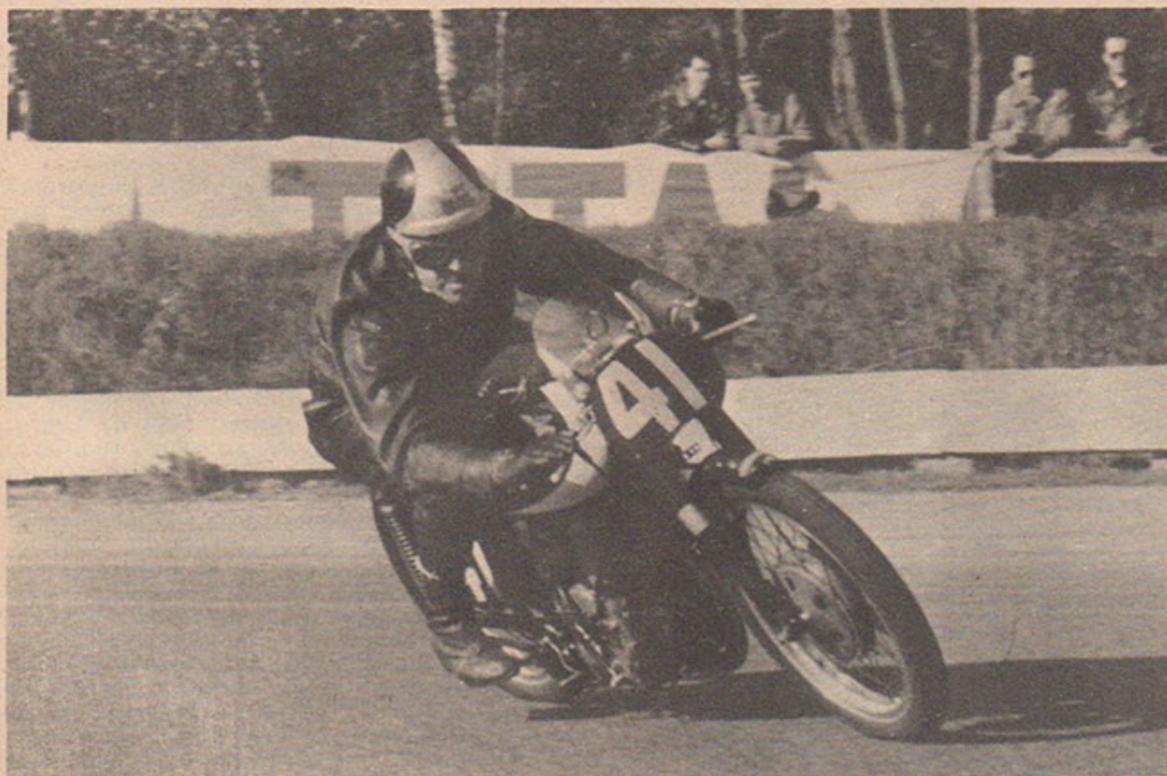
Norton

CYCLO MOPED PUCH
CYCLO ITALIEN PERIPOLI

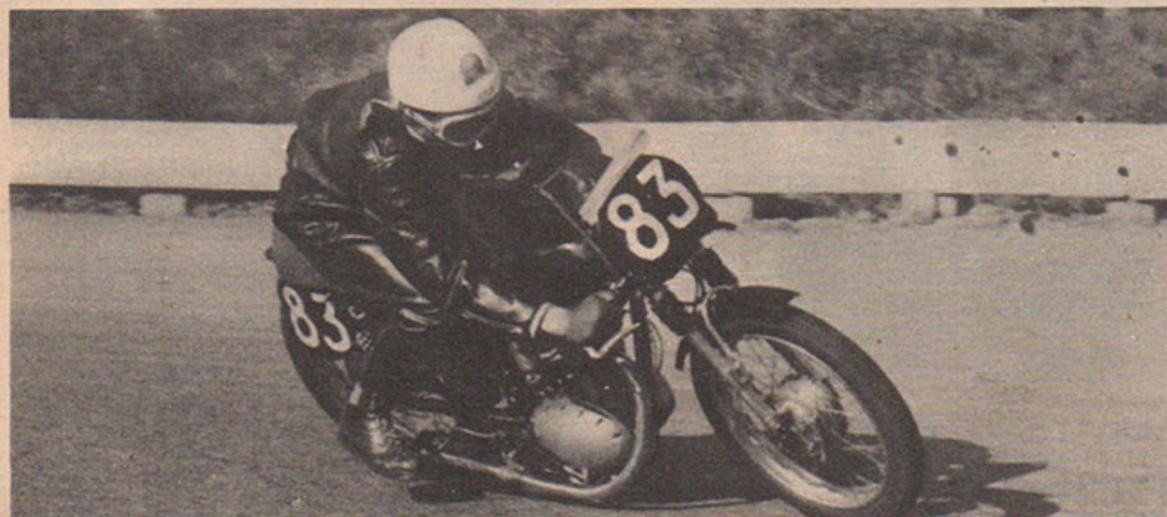
LES DEUX HEURES

★ *Bonnal intouchable en petites cylindrées*

★ *Vasseur remporte la seconde épreuve*



Bonnal fut intouchable dans la première course, Savoye son adversaire le plus dangereux fut écarté de la lutte pour incidents mécaniques.



Auréal remporte la catégorie 125 cm³ course.

Le pilote d'une 500 cm³ « Sport » qui eût osé espérer la victoire absolue aux Deux Heures de Montlhéry aurait été aussitôt taxé de prétentions démesurées. Il y avait en effet quatre 500 cm³ et autant de 350 cm³ course qui logiquement devaient être plus rapides. C'est pourtant une 500 cm³ B.M.W. de la catégorie Sport, pilotée par Vasseur, qui s'octroya la victoire. C'est là le fait le plus marquant, non seulement de la deuxième course qui rassemblait les 350 et 500 cm³ des deux catégories « course » et « Sport », mais aussi de l'édition 1960 de ces « Deux Heures ». Dans la première Course, Bonnal, au guidon d'une 250 cm³ Morini Course, eut raison de toutes les autres 125, 175 et 250 cm³ « Sport » et « Course ».

A l'exception de ceci, les « coupes Eugène-Mauve », disputées sur le 6,291 km agrémenté d'une chicane nord, n'ont pas renié leur passé dans ce sens que le premier départ fut aussi matinal que possible (8 heures) et que les courageux spectateurs — il y en a encore quelques-uns — eurent encore à faire beaucoup d'efforts pour suivre une course à l'inextricable classement où quelque six catégories courent ensemble.

Les « Deux Heures » furent anciennement créées pour servir d'Éliminatoires au Bol d'Or. Ce n'est actuellement plus le cas, la vitesse, le manque de préparation s'en chargent pour une bonne part; la mécanique fait sinon le reste, tout au moins une autre part non négligeable. A cela, ajoutez les chutes et vous êtes assuré que quelques heures après le départ les rangs se sont singulièrement éclaircis. Les organisateurs aussi en sont assurés car il y a bien longtemps que les éliminatoires n'ont plus que le nom.

Alors, vous vous demandez pourquoi se polariser sur deux heures? Nous aussi, nous nous posons cette question, d'autant plus qu'en cross comme en vitesse, beaucoup d'organisateur se sont aperçus qu'il valait mieux multiplier les manches de courte durée afin de maintenir l'intérêt plutôt que de faire courir de longues épreuves où l'action s'effrite.

En Angleterre, par exemple, les courses nationales sont souvent composées de manches multiples vivement menées et on n'y assiste probablement pas, comme nous l'avons vu aux Deux Heures, à une séance de mécanique effectuée par un concurrent changeant de démultiplication... et reprenant la piste.

Bouclant 38 tours, Bonnal enleva la victoire dans la première course de deux heures. Son rival le plus direct, Savoye (Mondial), eut quelques ennuis avec son allumage batterie.

Auréal (Terrot), fut le seul à pouvoir être classé en 125 cm³ Course, tandis que dans la même cylindrée, mais en catégorie « Sport », Christophe sur Rumi se plaçait en tête de cette classe.

En 175 cm³ Course, Couturier, comme il se doit, gagna dans sa catégorie devant Rocca pilotant également une Morini. La classe 175 cm³ Sport vit également la victoire des Morini avec ces machines aux trois premières places.

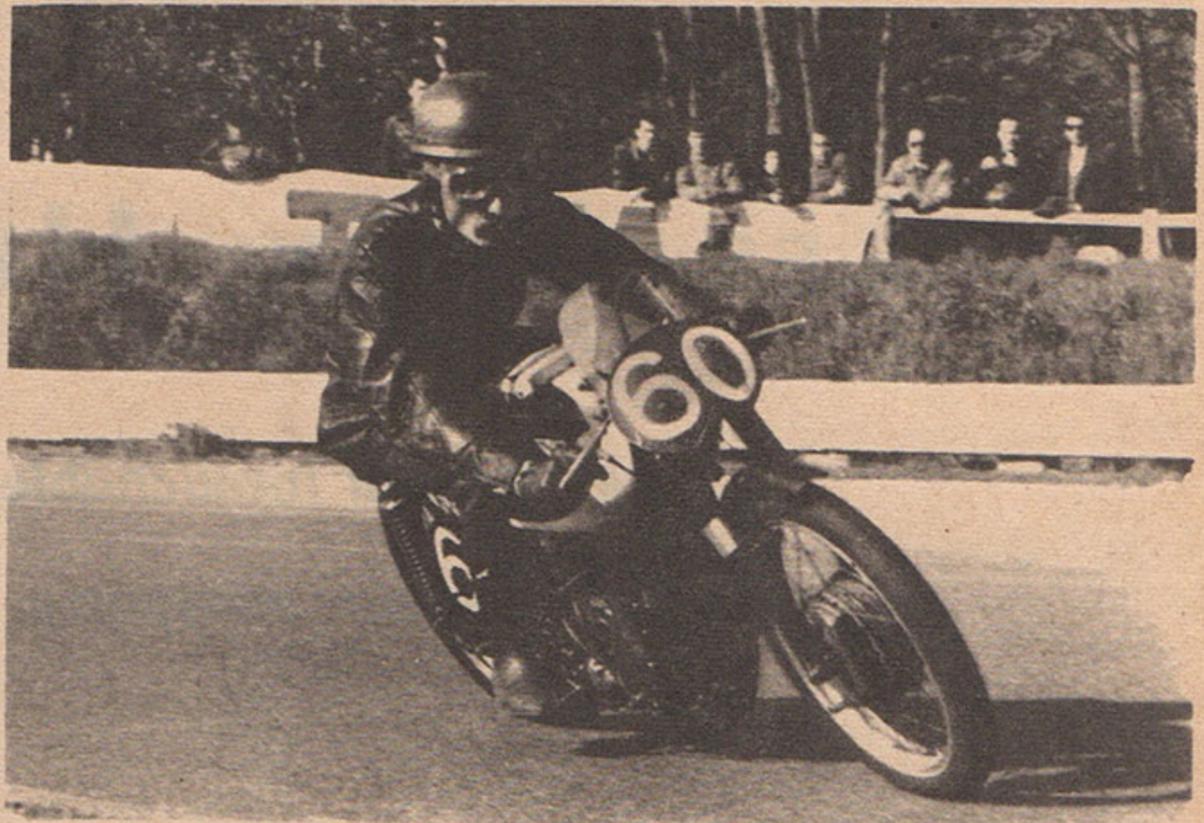
La catégorie 250 cm³ Sport fut enlevée par Bargetzi au guidon d'une Royal-Enfield.

Tout ceci donne donc six vainqueurs, six pilotes sur trente-huit au départ, satisfaits d'avoir gagné dans leur catégorie, mais repreniez le classement des vainqueurs que nous avons dressé pour vous, il est beaucoup plus éloquent. On s'aperçoit alors qu'avec 28 tours contre 23, la performance de Christoffe avec sa 125 Sport Rumi a une tout autre valeur que la victoire, dans sa catégorie, d'Auréal en 125 Course. On remarque aussi qu'en 250 cm³ Sport, la Royal-Enfield de Bargetzi ne s'est laissé prendre qu'un tour par la 175 cm³ Course de Couturier qui gagne dans sa catégorie et que, d'une manière générale, dans cette épreuve de deux heures, certes un peu longue pour des machines de course, les motos de sport se sont beaucoup mieux comportées que leurs sœurs de la catégorie course.

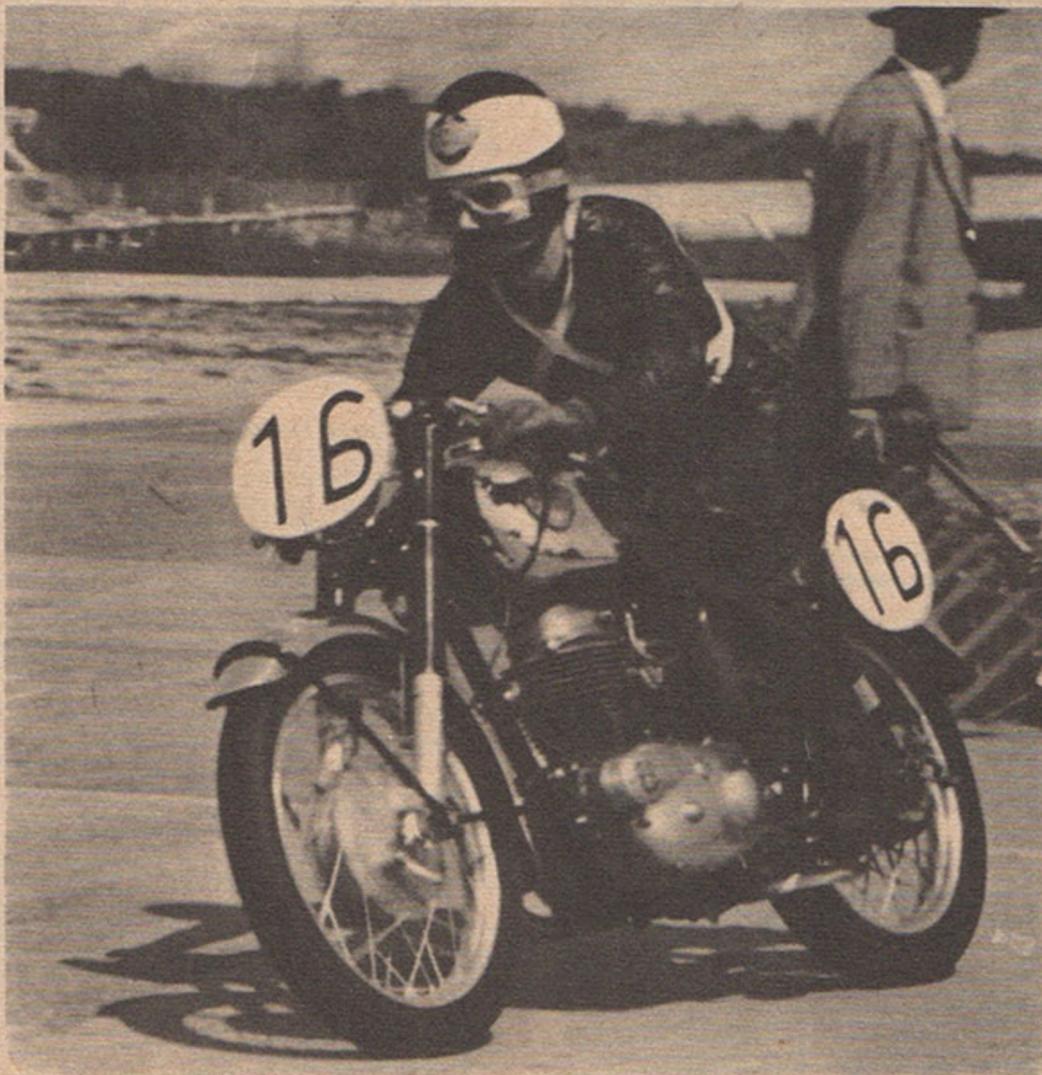
Ceci fut encore plus flagrant dans la seconde course groupant les 350 cm³ et les 500 cm³ « Course » et « Sport » et où s'alignaient 31 partants.

La lutte des 500 cm³ course fut dénuée d'intérêt, trois concurrents sur quatre étant victimes d'incident ou d'accident, Houel n'ayant pas pris — on s'en doutait — le départ et Bernagozzi resté seul de sa catégorie ne pouvait que la gagner après 27 tours seulement et une bonne séance de mécanique.

Larivière, de l'écurie J. Murit, pilotant la flat-twin composite que nous vous avons présentée dernièrement, fit une chute à vitesse élevée à la sortie de la contre-courbe Ascari. L'Orléanais, recordman du monde, est hors de danger et s'il est toujours délicat de déterminer les causes d'une pareille chute, il semble-



Couturier, c'est une habitude bien établie, remporte sa catégorie et ajoute un fleuron supplémentaire à un palmarès éloquent.



Nouvelle victoire pour la 250 Royal-Enfield. J.-C. Bargetzi effectua la course en tête de bout en bout, remportant la catégorie 250 Sport, mais surtout terminant 3^e du classement général derrière les deux Morini course.

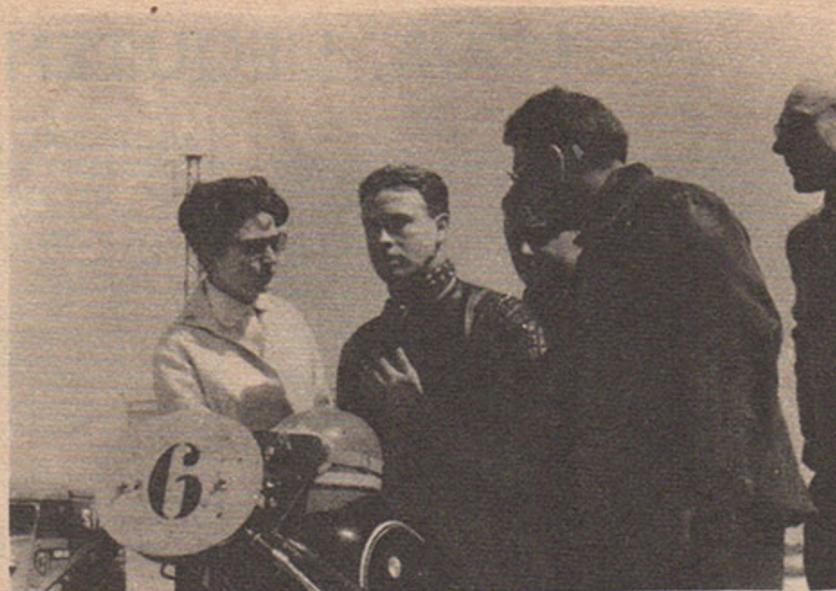
rait toutefois que celle-ci soit due à une erreur de pilotage. Bargetzi paya d'un abandon ses infidélités à sa Manx. Il pilotait une Norton course qui, à l'inverse de la machine de Larivière, était composée d'une partie cycle course — celle des dernières Manx — et d'un moteur Twin de sport préparé et gonflé pour prétendre faire bonne figure en catégorie course; le tout en provenance directe de l'usine anglaise. Cet assemblage dut prématurément réintégrer le parc. Braun, avec l'ex-Norton 1959 de Ligier, devait logiquement gagner ces « Deux Heures ». Il battit le record du tour et était en tête lorsque son piston cassa. C'est à ce moment que les 500 cm³ Sport coururent pour la victoire absolue et que cette course regagna en intérêt. Philippe, de la dynamique équipe de la Préfecture de Police que dirige toujours Leviennois, était en tête des « Sports » avec sa Triumph lorsqu'il chuta au virage du Faye. Vasseur, de l'écurie J. Murit, n'attendait que cette faute pour prendre le commandement qu'il conserva jusqu'à la fin, réalisant la meilleure performance de la journée en couvrant 39 tours et du même coup faisant honneur à sa précédente victoire dans le « Critérium de France ». La chute de Philippe lui coûta deux tours et le reléqua à la troisième place. Entre ces deux hommes, Cot intercala sa Norton à la deuxième place. Il y a longtemps que nous n'avions vu, dans cette catégorie Sport, une Norton terminer à une place d'honneur et si le fait de voir arriver après deux heures de course une B.M.W. sans ruissellement d'huile n'attire plus de nous aucune remarque, nous pouvons signaler un état quasi identique pour cette Norton; félicitations à ceux qui la préparèrent! Il en est d'ailleurs de même pour Leconte (Velocette) qui termina à un tour derrière Manteau. Si cette Velocette ne s'avéra pas excessivement rapide, elle tourna très régulièrement et acheva ces deux heures en parfaite condition, ce qui n'était pas arrivé à Leconte depuis bien longtemps. Manteau, de l'écurie J. Murit, fit une course sans histoire mais se fit prendre trois tours par son coéquipier d'écurie Vasseur.

Les deux Ratier qui prirent le départ déçurent quelque peu. Tano s'arrêta le premier, sa machine souffrant de serrages, et Cherrier ne boucla qu'une trentaine de tours. Les Deux heures ne sont nullement éliminatoires pour le Bol d'Or où nous retrouverons les Ratier certainement dans de meilleures conditions et plus agressives.

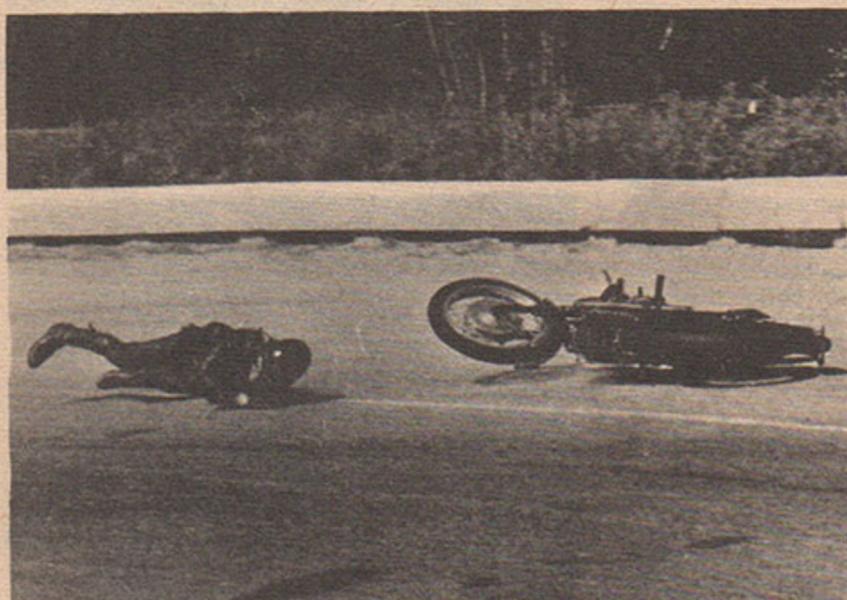
Donc, victoire des 500 cm³ Sport où, nous l'avons vu, aucune « Course » de même cylindrée ne termine mais où la première 350 cm³ Course ne boucla que 37 tours, largement dépassée par Cot et Vasseur.



Une brochette de vainqueurs : à gauche Bernagozzi (500 Course), au centre Dubreuil (350 Course), à droite Leroy (350 Sport).



Vasseur remporte le classement général de la seconde épreuve, à plus de 123 km/h de moyenne; un beau résultat pour le pilote de l'écurie J. Murit que l'on voit ici à côté du vainqueur. Ci-dessous Vasseur en pleine action dans les chicanes.



Philippe, longtemps leader de la catégorie Sport, chuta d'une manière spectaculaire, mais sans gravité.



RÉSULTATS

Première course.

125 cm³ Course.

1^{er} Auréal, Terrot, 23 tours.

125 cm³ Sport.

1^{er} Christoffe, Rumi, 28 tours; 2^e Bono, Peugeot, 28 tours; 3^e Marandet, Peugeot, 27 tours

175 cm³ Course.

1^{er} Couturier, Morini, 35 tours; 2^e Rocca, Morini, 32 tours; 3^e Fusari, Peugeot, 30 tours; 4^e Moulière, Gnome-Rhône, 27 tours; 5^e Hais, Gnome-Rhône, 26 tours.

175 cm³ Sport.

1^{er} Auber, Morini, 32 tours; 2^e Boutet, Morini, 32 tours; 3^e Saby, Morini, 29 tours; 4^e Decae, Liberia-Ydral, 28 tours; 5^e Raimbold, Morini, 24 tours.

250 cm³ Course.

1^{er} Bonnal, Morini, 38 tours; 2^e Savoye, Mondial, 32 tours; 3^e Robbès, Excelsior, 31 tours; 4^e Martine, Puch, 25 tours.

250 cm³ Sport.

1^{er} Bargetzi, Royal-Enfield, 34 tours; 2^e Lepage, Jawa, 33 tours; 3^e Offenstadt, Royal-Enfield, 31 tours; 4^e Schaffner, F.N., 29 tours.

Classement général.

1^{er} Bonnal, Morini 250 cm³ Course, 38 tours; 2^e Couturier, Morini 175 cm³ Course, 35 tours; 3^e Bargetzi, Royal-Enfield 250 cm³ Sport, 34 tours; 4^e Lepage, Jawa 250 cm³ Sport, 33 tours; 5^e Savoye, Mondial 250 cm³ Course, 32 tours; Boutet, Morini 175 cm³ Sport, 32 tours; Auber, Morini 175 cm³ Sport, 32 tours; Rocca, Morini 175 cm³ Course, 32 tours.

Classement des vainqueurs de chaque catégorie.

1^{er} Bonnal, Morini 250 cm³ Course, 38 tours; 2^e Couturier, Morini 175 cm³ Course, 35 tours; 3^e Bargetzi, Royal-Enfield 250 cm³ Sport, 34 tours; 4^e Auber, Morini 175 cm³ Sport, 32 tours; 5^e Christoffe, Rumi 125 cm³ Sport, 28 tours; 6^e Auréal, Terrot 125 cm³ Course, 23 tours.

Deuxième course.

350 cm³ Course.

1^{er} Dubreuil, Norton, 37 tours; 2^e Pinton, Norton, 36 tours; 3^e Krajka, B.S.A., 35 tours; 4^e Terrioux, Norton, 27 tours.

350 cm³ Sport.

1^{er} Leroy, B.S.A., 35 tours; 2^e Leteure, B.S.A., 35 tours; 3^e Decay, Jawa, 31 tours; 4^e Randureau, Jawa, 29 tours.

500 cm³ Course.

1^{er} Bernagozzi, Norton, 27 tours.

500 cm³ Sport.

1^{er} Vasseur, écurie J. Murit, 39 tours; 2^e Cot, Norton, 38 tours; 3^e Philippe, Triumph, 37 tours; 4^e Timossi, Norton, 37 tours; 5^e Manteau, écurie J. Murit, 36 tours; 6^e Leconte, Velocette, 35 tours; 7^e Garnier, Norton, 33 tours; 8^e Costeux, Norton, 31 tours; 9^e Cherrier, Ratier, 30 tours; 10^e Valdevit, Triumph, 28 tours; 11^e Bourdois, Triumph, 25 tours.

Classement général.

1^{er} Vasseur, écurie J. Murit 500 cm³ Sport, 39 tours; 2^e Cot, Norton 500 cm³ Sport, 38 tours; 3^e Timossi, Norton 500 cm³ Sport, 37 tours; Philippe, Triumph 500 cm³ Sport, 37 tours; Dubreuil, Norton 350 cm³ Course, 37 tours; 6^e Manteau, écurie J. Murit 500 cm³ Sport, 36 tours; Pinton, Norton 350 cm³ Course, 36 tours; 8^e Leconte, Velocette 500 cm³ Sport, 35 tours; Leteure, B.S.A., 350 cm³ Sport, 35 tours; Krajka, B.S.A., 350 cm³ Course, 35 tours.

Classement des vainqueurs de chaque catégorie.

1^{er} Vasseur, écurie J. Murit, 500 cm³ Sport 39 tours; 2^e Dubreuil, Norton, 350 cm³ Course, 37 tours; 3^e Leroy, B.S.A., 350 cm³ Sport 35 tours; 4^e Bernagozzi, Norton 500 cm³ Course 27 tours.

LES SOLUTIONS BOTTELIN-DUMOULIN POUR L'ÉQUIPEMENT DU VELOSOLEX



La forme et la teinte du Jerry Baby s'harmonisent parfaitement avec l'esthétique du Velosolex. Le porte-bagages se monte en quelques minutes (fixation sur les deux boulons du porte-bagages d'origine).



Un pare-chocs tubulaire efficace en cas de chute, se monte aussi bien sur le modèle 1400 que sur le 1700 grâce à deux ferrures spécialement étudiées.

Augmentation de l'autonomie : Jerry-Baby ou porte-bidon léger.

Dans les agglomérations importantes le problème du ravitaillement en carburant deux temps se trouve résolu par l'équipement intensif des stations-service en distributeurs spécialement réservés au carburant deux-temps.

Dans les communes rurales où parfois sur certains itinéraires, le ravitaillement en Solexine devient plus difficile. C'est pour cela que les Établissements Bottelin et Dumoulin ont créé le Jerry-Baby, solution élégante pour donner au Velosolex une autonomie augmentée de 200 km.

A une esthétique qui s'allie étroitement à celle du Velosolex le Jerry Baby joint des qualités que bien peu de « bidons » de secours sont capables de présenter.

— Le montage est simple : un collier sur la tige de selle et une barrette de fixation à la base.

L'accessibilité a été étudiée pour permettre un remplissage rapide du réservoir.

Le matériau dans lequel il est construit, « du Polyéthylène » soufflé, lui assure une étanchéité parfaite, le coefficient de dilatation ayant été largement prévu, même pour les pays tropicaux.

En outre, il est incassable et ses parois ne présentent aucune couture ou raccord.

La garantie totale par le fabricant lui permet de préconiser l'échange du Jerry-Baby vide contre un Jerry-Baby plein. A cet effet, il étudie la construction d'une présentation publicitaire.

De même, qu'actuellement les agents pratiquent l'échange du bidon de secours (consigné), ils pourront ainsi poursuivre cette méthode de ravitaillement avec le Jerry-Baby.

En outre, signalons un porte-bidon très léger qui se place sur un fourreau de la fourche avant.

Protection des éléments de tôlerie : pare-chocs tubulaire.

A l'arrêt, si le Velosolex tombe ou glisse sur sa béquille, d'importants dommages peuvent être causés au moteur. Les Établissements Bottelin-Dumoulin ont donc étudié de longue date un pare-chocs tubulaire qui sur le 1700 assure une protection efficace du carter d'embrayage automatique. Réalisé en tube chromé, le pare-chocs ajoute une petite note luxueuse à la machine.

Le porte-bagages forme une rallonge qui permet le montage d'un siège d'enfant ou d'un panier porte-bébé, ainsi que le transport d'une valise ou d'un volumineux colis.

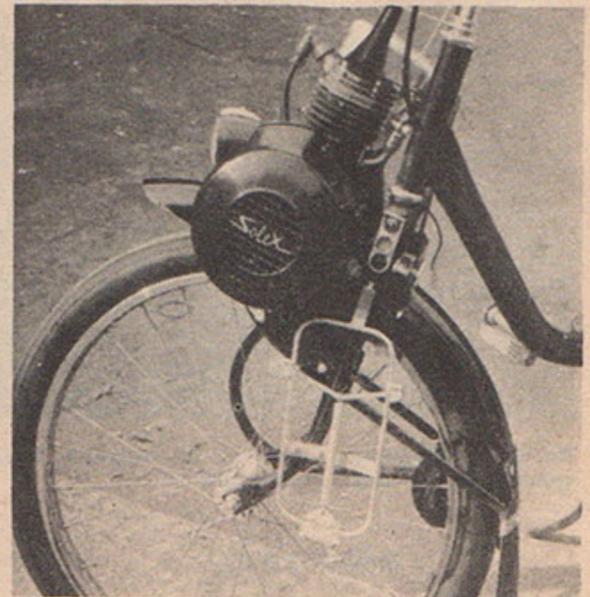
Rapidement posé, il s'encastre sous l'une des traverses du porte-bagages d'origine et se fixe sur les boulons des montants.

L'approvisionnement des agents Velosolex est assuré grâce à une production élevée dont la cadence se poursuit même en hiver, afin de permettre des expéditions rapides pendant le grand rush du printemps.

Les millions d'utilisateurs du populaire Velosolex sont donc assurés en tous lieux de pouvoir équiper leurs machines pour de grandes randonnées en vue des prochaines vacances.



M. DUMOULIN démontre la rapidité de pose et de dépose du Jerry-Baby



Porte-bidon de secours ultra-léger à accrochage breveté.



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

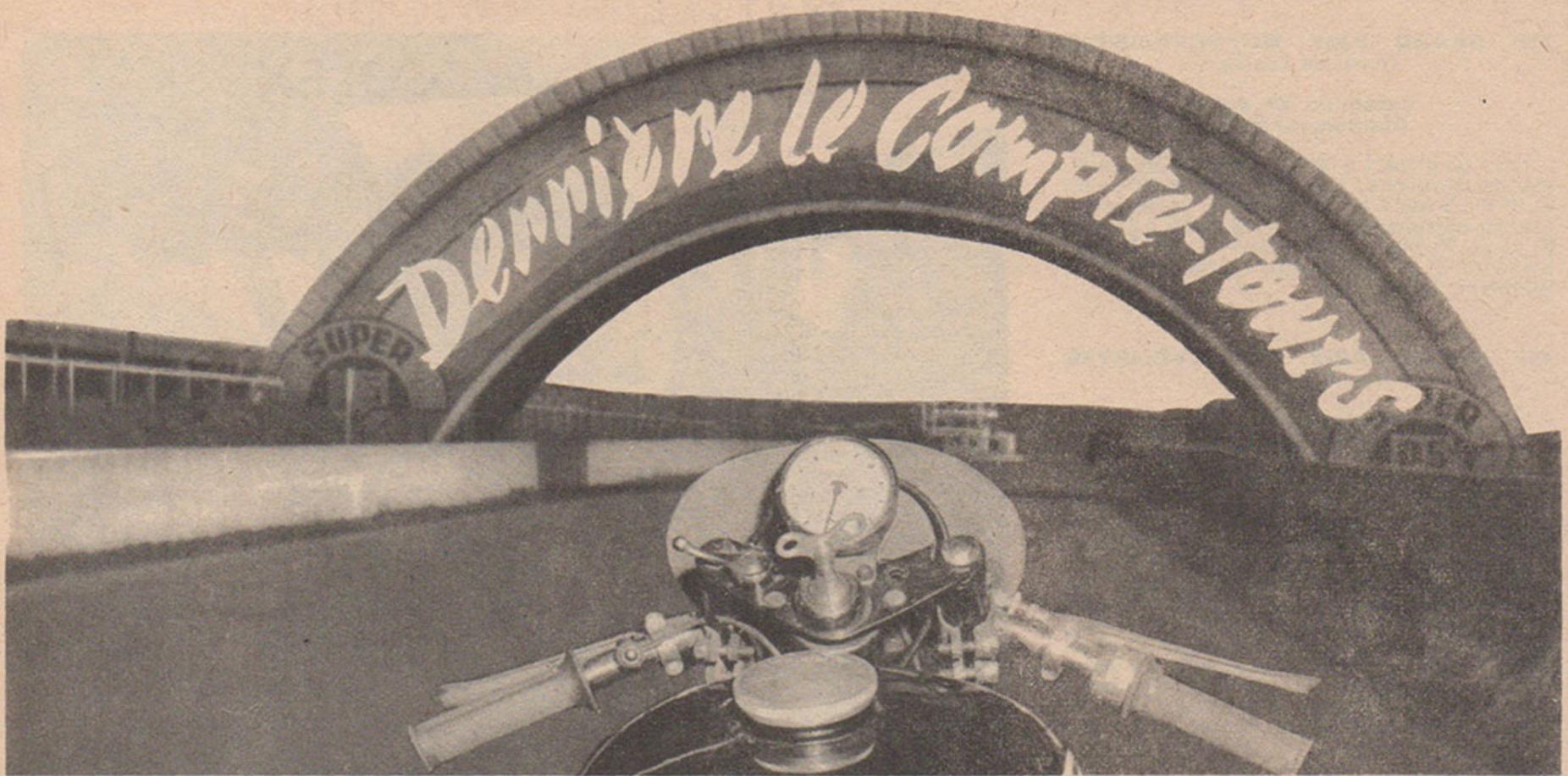
Concessionnaire des marques :
JAWA, BSA, NSU, TERROT, PUCH,
HOREX, LAMBRETTA, BMW,
MANURHIN, RUMI, VESPA,
VELOSOLEX, Cyclomoteurs sport et
Tourisme : NSU, PUCH, VIVI,
PERIPOLI, ITOM, DEMM

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



par HENRI BIEL.

AU HASARD DES CIRCUITS

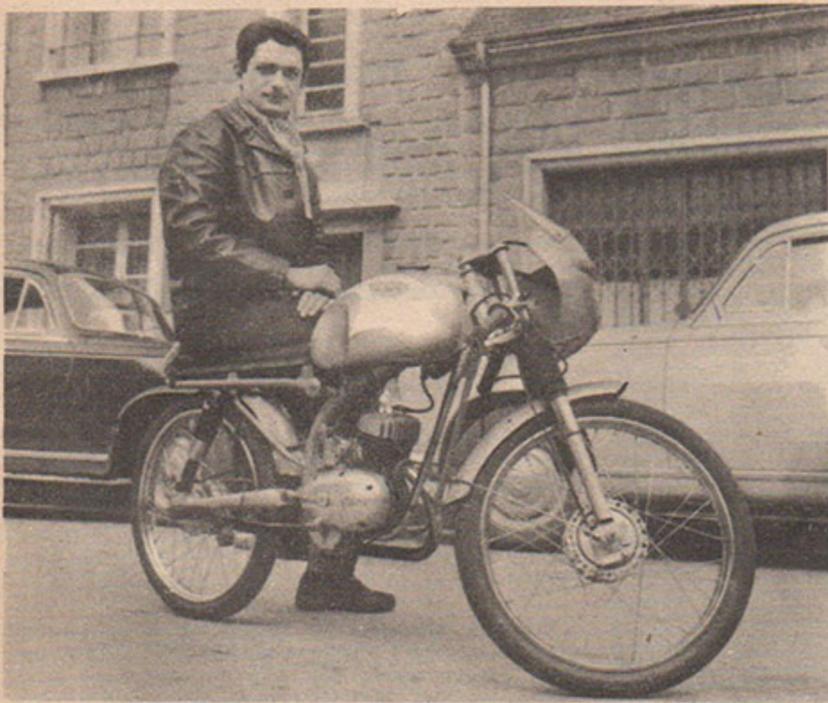


Photo Guillon.

Déjà représentée l'an dernier en Belgique en courses de vitesses de 50 cm³ l'Union Motocycliste des Ardennes est une nouvelle fois présente sur les circuits belges.

En 1959, elle alignait Roland Marquis sur un Itom compétition. A Heverle, près de Louvain, Marquis se classait cinquième dans le même tour que le vainqueur Vervroegen. Son camarade Roby (Chauderlot) au guidon d'un Follis Lavalette spécial finissait sixième à un tour. A Zwevezele, Marquis se classait septième et Roby neuvième.

Forts de l'expérience de l'année précédente,

ces deux pilotes ont soigné sérieusement leur mécanique cet hiver. Marquis pilote son Itom qui a été amélioré et Roby a en sa possession un Itom spécial qui doit se révéler assez dangereux pour ses concurrents belges. Avec eux, l'Union Motocycliste des Ardennes compte sur Couvreur père (Itom compétition). Ces trois pilotes courent en catégorie senior aux côtés des Vervroegen, Wiertz, Dellello, Leso, etc.

En junior, deux pilotes sont du déplacement : Zenard sur Itom sport et Couvreur fils sur Paloma Lavalette spécial.

Ci-contre, Roland Marquis, qui s'est classé 4^e dans la catégorie Senior, au circuit de Mouscron.

MOUSCRON

500 cm³.

1^{er} Bogaerd (B.), Norton, moy. 121,860 km/h ; 2^e Jaeger (A.), B.M.W. ; 3^e Baix (B.), Norton ; 4^e Glaser (G.-B.), Norton ; 5^e Kauert (All.), Norton.

350 cm³.

1^{er} Bogaerd (B.), Norton, moy. 115,650 km/h ; 2^e Tanner (G.-B.), Norton ; 3^e Insermini (F.), Norton ; 4^e Baix (B.), Norton ; 5^e Kauert (All.), A.J.S.

250 cm³.

1^{er} Milchaelis (B.), Aermacchi, moy. 97,530 km/h ; 2^e Albert ; 3^e Fohier ; 4^e Lecocq (F.).

50 cm³ senior.

1^{er} Vervroegen (B.), Itom, moy. 81,601 km/h ; 2^e Wiertz (B.), Demm ; 3^e Van Dongen (B.), Durkopp ; 4^e Marquis (F.), Itom.

50 cm³ Junior.

1^{er} Henmtimme (B.) ; 2^e Greuze (B.) ; 3^e Debontridder (B.) ; 4^e Marren (B.) ; 5^e Pannitessa (B.) ; 9^e Couvreur (F.), (Paloma).

Résultats d'Imola.

125 cm³.

1^{er} Degner (Allor.), M.Z., moy. 124,607 km/h ; 2^e Ubbiali (I.), M.V. ; 3^e Hocking (Rhod.), M.V. ; 4^e Mendogni (I.), M.V.

Record du Tour par Ubbiali.

250 cm³.

1^{er} Ubbiali (I.), M.V., moy. 127,416 km/h ; 2^e Mendogni (I.), M.V. ; 3^e Spaggiari (I.), M.V. ; 4^e Grassetti (I.), Benelli ; 5^e Dale (G.-N.), Benelli ; 6^e Anderson (G.-B.), Benelli ; 7^e Kassner (All.), N.S.U. ; 8^e Wheeler (G.-B.), Guzzi.

Record du tour par Hocking.

500 cm³.

1^{er} Surtees (G.-B.), M.V., moy. 135,757 km/h ; 2^e Venturi (I.), M.V. ; 3^e Masetti (I.), M.V. ; 4^e Dale (G.-B.), Norton ; 5^e Driver (Sud-Afr.), Norton ; 6^e Rensen (G.-B.), Norton.

Record du tour par Surtees.

CIRCUIT DE PAU

XII^e GRAND PRIX MOTOCYCLISTES Troisième course.

Catégorie 500 cm³. Classement final.

1^{er} n° 52, Fitton 1 h 09' 19" 1, moy. 95,559 km/h;
2^e n° 50, Ferbrache 1 h 09' 29" 2, moy. 95,327 km/h;
3^e n° 48, Driver 1 h 10' 14" 8, moy. 94,296 km/h;
4^e n° 80, Bayle, à 2 tours; 5^e n° 88, Paba, à 3 tours;
6^e n° 58, Redman, à 3 tours; 7^e n° 62, Tanner,
à 4 tours; 8^e n° 76, Bargetzi, à 5 tours; 9^e n° 78,
Insermini, à 11 tours.

XII^e GRAND PRIX MOTOCYCLISTES Première-course.

Catégorie 350 cm³. Classement final.

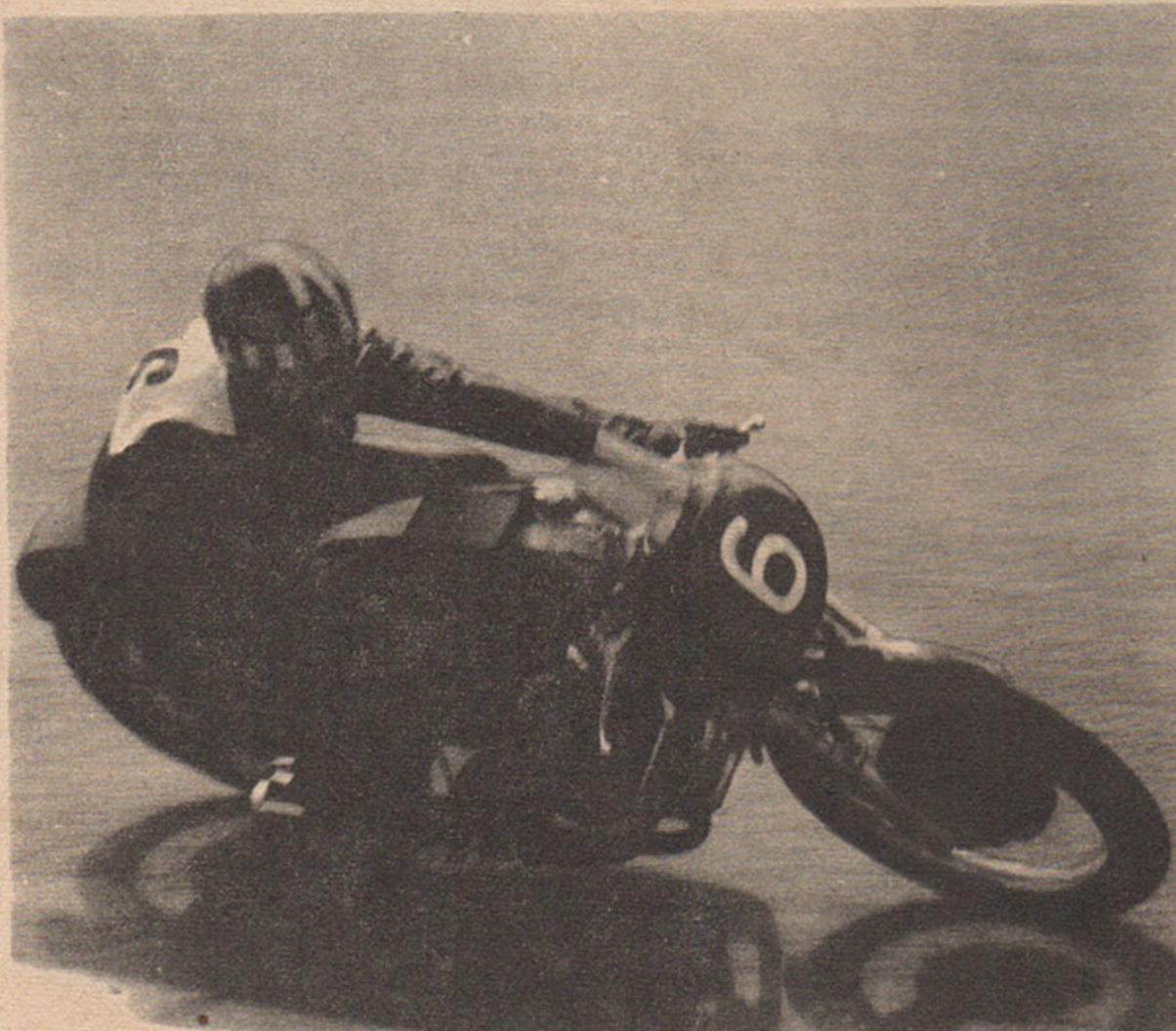
1^{er} n° 6, Ferbrache Peter 52' 27" 3, moy.
94,709 km/h; 2^e n° 14, Redman Jim 52' 59" 9,
moy. 93,738 km/h; 3^e n° 4, Driver 53' 55" 5, moy.
92,127 km/h; 4^e n° 8, Fitton Edwin 54' 14" 1, moy.
91,601 km/h; 5^e n° 20, Bogaerd 54' 15" 1, moy.
91,573 km/h; 6^e n° 36, Insermini à 1 tour; 7^e n° 34,
Bayle J.P. à 2 tours; 8^e n° 44, Glaser à 2 tours;
9^e n° 18, Tanner à 2 tours; 10^e n° 24, Drom Berg
à 3 tours; 11^e n° 2, Kauert à 3 tours; 12^e n° 46,
Meray à 3 tours; 13^e n° 38, Montagne à 3 tours;
14^e n° 28, Ekstrom à 4 tours; 15^e n° 26, Van Son à
5 tours; 16^e n° 40, Nugue à 6 tours; 17^e n° 42,
Paba à 8 tours; 18^e n° 10, Packer à 15 tours.

XII^e GRAND PRIX MOTOCYCLISTES Deuxième course. Catégorie sidecars 500 cm³. Classement final.

1^{er} n° 94, Fath 48' 23" 9, moy. 85,540 km/h;
2^e n° 92, Deubel 48' 57" 2, moy. 84,570 km/h;
3^e n° 90, Butscher 49' 55", moy. 82,938 km/h;
4^e n° 100 Ritter 49' 55" 2, moy. 82,932 km/h;
5^e n° 104, Lambert à 1 tour; 6^e n° 96, Kolle à 3
tours; 7^e n° 112, Moulin à 3 tours; 8^e n° 102,
Tickle à 3 tours; 9^e n° 120, Sauzereau à 3 tours;
10^e n° 108, Beauvais à 8 tours.
Meilleur tour : 1' 53" 8 à la moyenne de
87,311 km/h réalisé par Fath.



Ci-dessus, Fitton (52) et Ferbrache (50), respectivement 1^{er} et 2^e de la catégorie 500 cm³, sont à l'honneur. Ci-dessous en 350 cm³, Peter Ferbrache vole solitaire vers une victoire méritée.



TÉLÉGRAMMES

Il ne reste à Collot qu'une seule machine : une 500 cm³ stop. En pourparlers pour la recéder à autre inter stop. Probabilité acquérir deux autres Norton.

Georges Monneret, aperçu au Touquet, stop Embarquait pour Angleterre stop Destination Vélocette Birmingham stop Objet machine pour Bol d'Or.

Attelage B.M.W. prévu pour Bol d'Or annulé stop Cause maladie Duhem.

Carénage de tête de fourche actuellement en fabrication stop. Fabrication française stop Compte rendu d'essai prochain numéro.

MZ bat M.V. en 125 cm³ à Imola stop Hocking (M.V.) chute avec la 250 cm³ stop Surtees (M.V.) gagne en 500 cm³ stop Voir résultats.

Doublé attendu de Bogaerd à Mouscron stop Insermini troisième en 350 cm³ stop Insermini casse câble de gaz en 500 cm³ stop. Même course, Tanner chute stop saison fortement compromise stop Tanner rapatrié par avion.

En Angleterre, Hailwood remarquable avec ses 125 et 250 cm³. Ducati stop Aussi remarquable Mc Intyre avec son A.J.S. 7R et sa 500 cm³ Manx stop Cadre maison et semblable pour les deux machines stop But et avantage tenue de route semblable.

Ratier au Bol d'Or stop Deux équipes stop Tano-Cherrier père stop Delauné-Cherrier fils. Trialiste Baj projets cross en tête stop. Pourquoi pas ?

Vu à Bourg-en-Bresse une Norton 1960 Reg Dearden stop Pilote Alan Trow.

LE SPORT EN ALGÉRIE

De notre correspondant Y. CHEVALIER.

LE RALLYE ALGER-HASSI-MESSAOUD

Les 16, 17 et 18 avril, le Moto-Club d'Algérie a fait disputer son deuxième rallye sur Hassi-Messaoud, à 1 000 km d'Alger, en plein Sahara, sur les lieux mêmes où l'on exploite les puits de pétrole qui couvriront entièrement les besoins nationaux à partir de 1964.

Organisée pour la première fois en 1959, cette dure compétition, en raison des moyennes élevées (90 km/h sur certains parcours) réunissait en 1959, 20 partants. 8 seulement réussissaient à regagner Alger.

En 1960, 36 concurrents étaient au départ, 24 arrivaient à Hassi-Messaoud, et 20 seulement terminaient l'épreuve, ce qui démontre amplement la sévérité de la compétition.

Des résultats splendides ont été obtenus par Gillet sur 500 B.M.W., qui enlève l'épreuve sans pénalisation, l'équipe Terrot 175 cm³ Conte et Peysset, 1^{er} en catégorie et 2^e au classement général. Rebollo sur N.S.U. 250 cm³ et Assante Rolland sur Horex 350 cm³ sont les vainqueurs respectifs.

RÉSULTATS TECHNIQUES

Classement général. — 1^{er} Gillet, 500 B.M.W.; 2^e Conte, 175 cm³ Terrot; 3^e Rebollo, sur N.S.U. 250 cm³; 4^e Peysset, Terrot; 5^e Boulbari, B.M.W.

Catégorie 175 cm³ — 1^{er} Conte, Terrot; 2^e Peysset, Terrot; 3^e Miranda, Mondial.

Catégorie 250 cm³ — 1^{er} Rebollo, N.S.U.; 2^e D'Ovidio, N.S.U.; 3^e Slaouti, B.M.W.; 4^e Cherrot, N.S.U.

Catégorie 350 cm³ — 1^{er} Assante Rolland, sur Horex; 2^e Zerouki, sur Jawa.

Catégorie 500 cm³ — 1^{er} Gillet, B.M.W.; 2^e Boulbari, B.M.W.; 3^e Robion, Horex; 4^e Bordessoule, B.M.W.; 5^e Triay, Zundapp.

Catégorie 600 cm³, C.R.S., Gendarmerie. — 1^{er} Rebman, sur Ratier; 2^e Ratary, Ratier; 3^e Barteye, Ratier.

Nos remerciements vont à M. Dupin, directeur de la Firme B.P., qui a permis la réalisation de l'épreuve.

COURSE DE COTE DE BOUZARÉAH

C'est par une magnifique journée de printemps et une température idéale que se sont déroulées, le 22 avril, les épreuves de la Course de Côte de Bouzaréah (près Alger) organisée, chaque année, par le Moto-Club de Bab-El-Oued et son président Cerdan avec le concours de la Société B.P. Energol que dirige M. Dupin.

Un public nombreux et enthousiaste se pressait, dès le matin, le long du parcours qui mène à la coquette station estivale.

Georges Goëtz, sur 500 cm³ B.S.A., réalisait le meilleur temps aux essais. Des ennuis mécaniques l'éliminèrent du classement auquel il pouvait prétendre. Assante Rolland sur 350 cm³ Horex fit une excellente démonstration dans les catégories série et sport.

En 350 Compétition, comme prévu, la victoire revenait à Ciancio R., président du M.C. Algérie, sur A.J.S. Spéciale.

Le chronométrage était fait par notre ami Radigois.

RÉSULTATS TECHNIQUES

125 cm³ Sport. — 1^{er} Perez Lucien, Puch; 2^e Perez J.-B.; 3^e Bouteldja; 4^e Monju.

125 cm³ Compétition. — 1^{er} Perez Paul, Puch; 2^e Troncarelli.

175 cm³ Série. — 1^{er} Perez Georges, sur Terrot; 2^e Ruggia.

175 cm³ Sport. — 1^{er} Perez Georges, sur Terrot, dont les victoires ne se comptent plus; 2^e Perez Paul; 3^e Perez Lucien; 4^e Zimbardo.

175 cm³ Compétition. — 1^{er} Perez Lucien, sur Puch; 2^e Perez J.-B.; 3^e Pacou; 4^e Troncarelli.

250 cm³ Sport. — 1^{er} Zerouki; 2^e Mascaro; 3^e Zimbardo; 4^e Frasquet.

350 cm³ Série. — 1^{er} Assante R., sur Horex; 2^e Ruggia; 3^e Lefèvre; 4^e Gélabert.

350 cm³ Sport. — 1^{er} Assante, sur Horex; 2^e Mascarot; 3^e Zerouki; 4^e Frasquet.

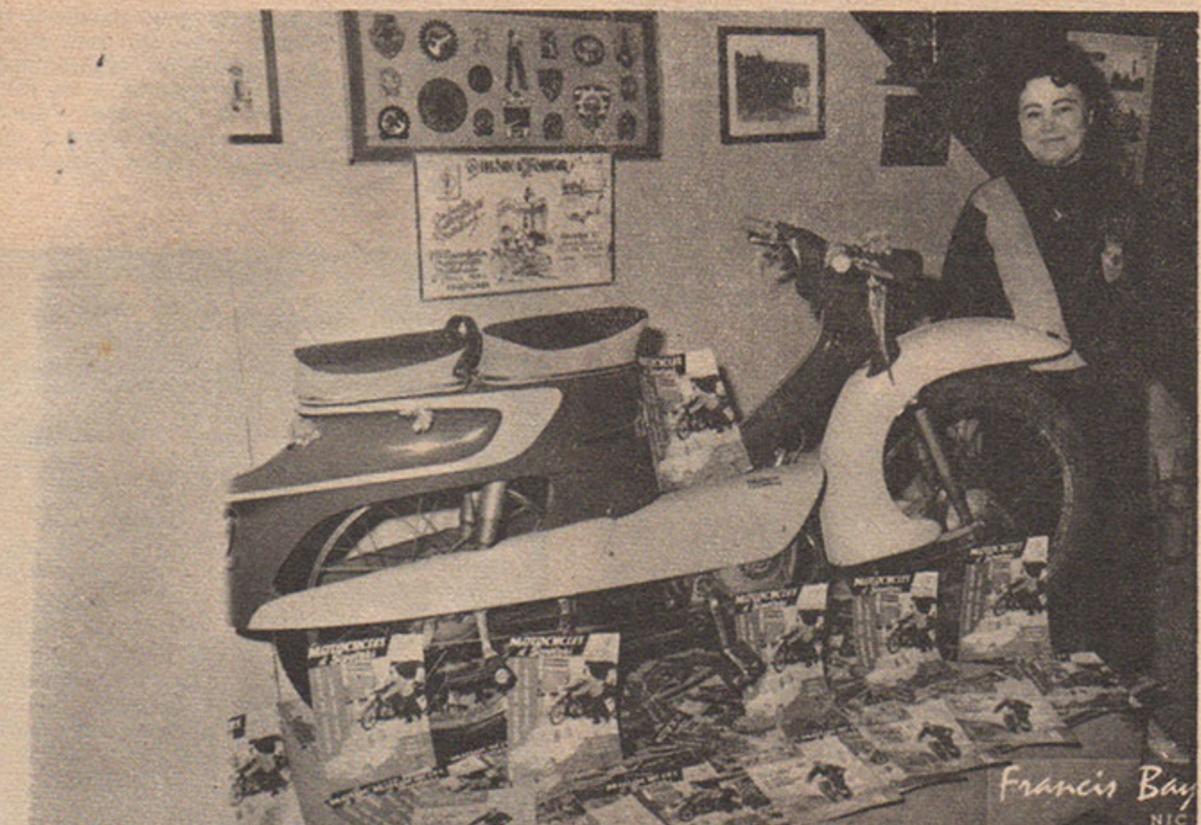
350 cm³ Compétition. — 1^{er} Ciancio Rodolphe, sur A.J.S.; 2^e Mascaro, sur Puch; 3^e Garcia; 4^e Puget.

500 cm³ Compétition. — 1^{er} Pétrusa; 2^e Goëtz; 3^e Dura.

Dans notre prochain numéro !

PRÉSENTATION
DU
TERROT
"SKIPPER"

FOIRE DE NICE



Motocycles et Scooters était bien représenté au stand du Motos-Scooters Club Nice-Côte d'Azur à la Foire de Nice.

LA SAISON SPORTIVE 1960 DÉBUTE PAR DES SUCCÈS TERROT CONFIRMANT SES VICTOIRES DE 1959

CIRCUIT DE PRINTEMPS DE BOURG-EN-BRESSE. — 20 mars 1960, 318 km. **Catégorie 125 cm³** : 1^{er} Pessey sur Tenor (seul concurrent de cette catégorie sans pénalisation); **Catégorie 175 cm³** : 1^{er} ex-aequo Conte sur Rallye (sans pénalisation); 4^e Violland sur Rallye. **Classement général** : 1^{er} ex-aequo Pessey sur Tenor; Conte sur Rallye.

PARIS-NICE. — 27 mars 1960, 987 km. **Catégorie 125 cm³** : 1^{er} Pessey sur Tenor. **Catégorie 175 cm³** : 1^{er} Onda, sur Rallye; 2^e Conte, sur Rallye; 3^e Peretti, sur Rallye; 4^e Kroukovski, sur Rallye; 5^e Maubert, sur Rallye. **Course de côte de Falicon** : Meilleur temps toutes catégories : 1^{er} Onda, sur Rallye; 2^e Conte, sur Rallye. **Épreuve d'accélération freinage** : Meilleur temps toutes catégories : Conte, sur Rallye. **Coupe de l'Aga Kkan** : Terrot. **Coupe de la Fédération Française Motocycliste** : S.M. Amicale Terrot.

RALLYE DE LA FOIRE DE NICE. — 3 avril 1960, 305 km. **Catégorie 175 cm³** : 1^{er} Kroukovsky, sur Rallye.

CIRCUIT DE PRINTEMPS - G.M.A.C.

LORRAIN. — 24 avril 1960, 351 km, 41 partants. **Catégorie 125 cm³** : 1^{er} Pessey, sur Terrot Tenor; 2^e Lanotte, sur Terrot Tenor. **Catégorie 175 cm³** : 1^{er} Conte, sur Terrot Rallye.

Classement général : 1^{er} Godichard, sur Norton 600 cm³; 2^e Conte, sur Terrot Rallye 175 cm³. **Challenge Inter-Clubs** : 1^{er} Amicale Terrot, avec MM. Conte, Pessey, Lasserre.

RALLYE « BRE » - LYON. — 24 avril 1960, 308 km, 35 partants. **Catégorie 175 cm³** : 1^{er} Kroukovsky Michel, sur Rallye Terrot.

Classement général : 1^{er} Kroukovsky, sur Terrot Rallye 175 cm³; 2^e Schmitt, sur Triumph 500 cm³; 3^e Meunier, sur Guzzi 250 cm³.

COURSE DE COTE DE LA BOUZAREA. — Alger, 24 avril 1960. **Catégorie 175 cm³ « Sport »** : 1^{er} Perez Georges, sur Rallye Terrot. **Catégorie 175 cm³ « Tourisme »** : 1^{er} Perez Georges, sur Tournoi Terrot.

INFORMATIONS

5^e CIRCUIT DE RÉGULARITÉ DES 10 HEURES

Les engagements seront reçus jusqu'au 5 juin au secrétariat du Moto-Sport Nancéien, 5, rue Victor à Nancy, pour le 5^e Circuit de Régularité des 10 Heures qu'organisent le Moto-Sport Nancéien et le Moto-Club d'Obernai le 12 juin prochain.

Cette épreuve de régularité, ouverte à toutes les catégories de motocycles, cyclomoteurs, scooters et motos de toutes cylindrées, se disputera sur 335, 435 ou 588 km suivant le type ou la cylindrée de la machine.

Le 11 juin à 23 heures, la célèbre place Stanislas à Nancy sera le point de départ des trois itinéraires, dont les principales difficultés se situent dans le massif Vosgien. L'arrivée aura lieu sur la place du Marché à Obernai, le dimanche 12 juin à partir de 9 h 30.

Le circuit de vitesse d'Obernai sera le lieu de l'une des deux épreuves de classement que les concurrents devront boucler une fois tandis que la seconde sera une course de côte de 500 mètres entre Fouchy et Schirmeck.

En dehors de ces deux épreuves supplémentaires, les contrôles horaires joueront le rôle principal dans cette épreuve de régularité.

Signalons également que ce circuit des 10 Heures comptera pour le Championnat de France de Régularité.

LE CHOIX DU CLIENT...

et le V^e CONCOURS TECHNIQUE UNE FAÇON DE VOIR

Sans erreur, nous pouvons dire que le V^e Concours technique international de la petite cylindrée à Noiseau les 4, 5, 6 juin 1960, peut avoir une incidence sur le choix de la clientèle. A condition, bien entendu, que les firmes primées utilisent ces avantages en publicité. Ce fut d'ailleurs le cas les années précédentes.

Cette démonstration publique de la valeur des petits engins de 50 cm³ ne peut que satisfaire la curiosité des usagers et intéresser les producteurs et les dépositaires.

Dans ce concours, c'est en quelque sorte la clientèle qui teste les machines; ce qui change un peu les choses.

On n'ignore point que des services spéciaux existent, tant auprès des firmes que dans les services de l'État.

L'organisation de cette manifestation est le fruit de recherches, de comparaisons et d'enseignements de la route, de la part de la Commission technique d'un club spécialisé dans cette catégorie.

Ce club est le Cyclomoto-Vélocycle-Club des Cheminots, aujourd'hui : Moto-Club des Cheminots sportifs de Paris (S.-E.), dont le secrétariat est 120, rue de la Tombe-Issore, Paris, 14^e. Cette Commission est d'autre part épaulée par des Services spéciaux et officiels, parmi lesquels on peut relever : le Laboratoire de la Direction Technique de la Préfecture de Police, le Laboratoire technique des Établissements CIBIÉ, la Commission Technique de la Fédération Française de Motocyclisme.



Parmi les cyclomoteurs Sport dont le nombre de modèles s'augmente chaque jour, nous présentons ici une excellente réalisation, « Le Flandria » 50 cm³ sur lequel nous remarquerons le principal objectif du constructeur de concilier esthétique et mécanique par :

- Refroidissement par turbine;
- Suspension intégrée;
- Possibilité d'utilisation en duo;
- Système d'échappement bien étudié.

Toutefois, l'emplacement choisi pour la fixation de l'avertisseur semble assez peu orthodoxe. Mais à ceci, il sera facile de remédier en fixant l'avertisseur sur une autre partie de la machine.



POUR LES AMATEURS ET LES SPORTIFS : LE MALIK-REFLEX

M. Pierre Couffin, dont nous avons fait la connaissance il y a pas mal d'années, dans notre petit monde motocycliste et qui est constructeur de matériel photographique, nous a annoncé la prochaine sortie d'un appareil 24 x 36 appelé à faire sensation grâce aux vastes possibilités que lui confère son objectif à focale variable qui permet à volonté de photographier de très près ou de rapprocher considérablement les plans éloignés, sans changer d'objectif.

Les connaisseurs et les photographes sportifs en saisiront tout de suite, tout l'intérêt. Ajoutons que c'est un appareil à visée reflex avec diaphragme à présélection.

Nous aurons sans doute une prochaine occasion de l'essayer et de vous en dire plus.



A PROPOS DE L'ESSAI DU VELOVAP

Dans le numéro d'avril de « Motocycles et Scooters » nous avons présenté le compte rendu d'essais du Velovap. Or, en page 7 un dessin-trait représentait le carburateur qui alimente le moteur d'une façon particulière puisqu'il s'agit d'alimentation directe par le carter.

Le carburateur est une réalisation des usines Gurtner. La mise au point longue et difficile a été couronnée de succès ainsi qu'en témoignent les chiffres de consommation résultant d'un parcours de 100 km couverts à la moyenne de 30,2 km/h, en consommant 1,2 l de mélange à 4 %.

Mais en matière de carburateurs, Gurtner grâce à son service d'études ultra-moderne et à ses techniciens, possède la clé de tous les problèmes de carburation.

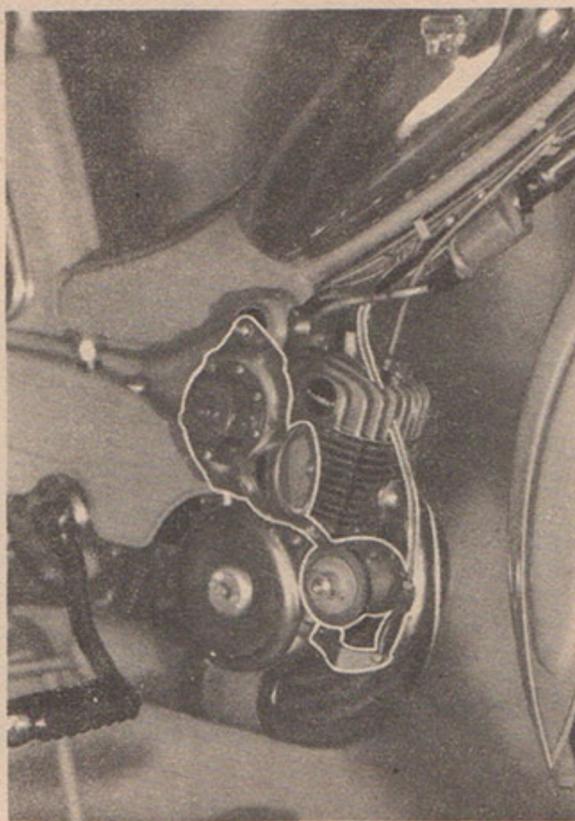
Précisons encore que les carburateurs Gurtner équipent en première monte la plupart des marques françaises, dont en particulier Motobécane, Peugeot, VAP-A.B.G., etc.

Par l'importance de sa production Gurtner reste en tête de la production mondiale.

INDICATEUR DE DIRECTION OBLIGATOIRE ?

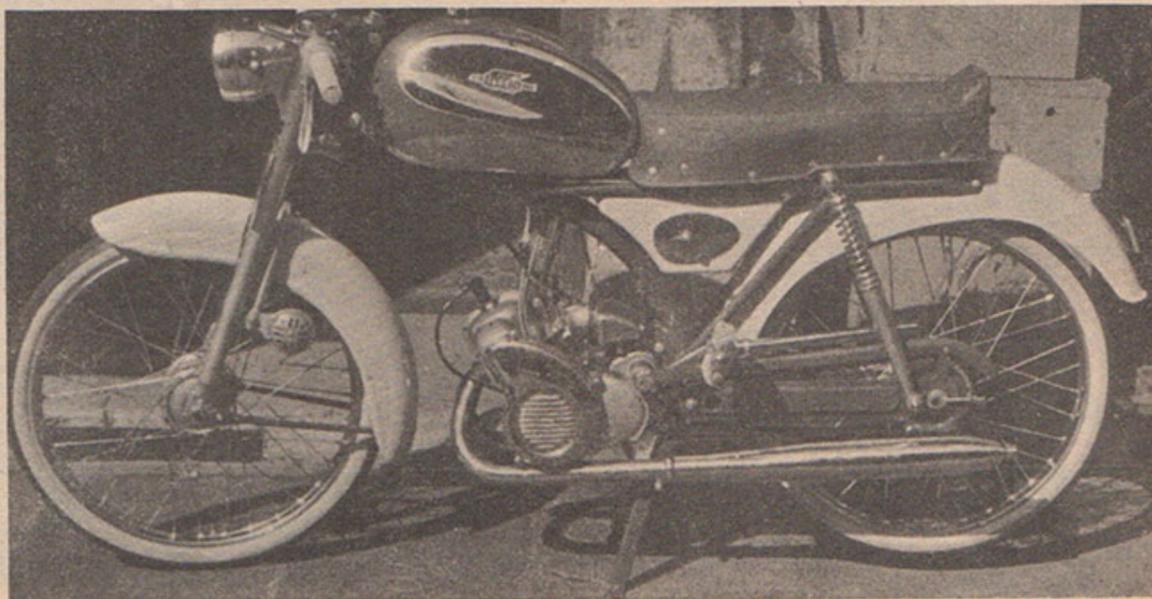
Sous prétexte que le Code de la Route aurait interdit aux pilotes de deux-roues de conduire d'une seule main et que de ce fait ils sont en défaut quand ils indiquent du bras leur changement de direction, M. Robert Buron, pour remédier à cette anomalie, envisagerait de rendre obligatoire, sur ces véhicules, le montage d'indicateurs de direction. C'est du moins ce qu'affirme un organe professionnel. On peut se demander, si le fait est exact, comment peuvent changer de vitesse ceux qui pilotent une machine dont la boîte est encore commandée par un levier à main... et il y en a encore beaucoup.

Cette mesure serait comprise dans un nouveau train de réformes du code de la Route actuellement à l'étude.



UN BABY ROTORSON

Après les modèles à un ou deux pavillons et celui spécial pour scooter, voici un petit avertisseur Rotorson à dépression également, spécialement conçu pour Mobylette. Il ne faut pas oublier, en effet, que si l'usage de l'avertisseur est interdit dans certaines villes, il est non seulement recommandé, mais réglementaire sur les routes.





du nouveau pour
les « 2 temps »
quels que soient
leur type
et leur cylindrée...



économie

...la nouvelle ESSO 2T MOTOR OIL anti-usure !



Avec la nouvelle huile Esso 2 Temps : - mélange homogène - combustion complète - lubrification parfaite. **Avantages :** - lumières propres - bougies sans perlage - segments libres dans leurs gorges. **Résultats :** - sécurité - longévité accrue du moteur - rendement optimum



ESSO TRAVAILLE POUR VOUS

PAUL MARTIAL

J'aime le **BEAU**
et je suis "pratique"

je choisis toujours une
COMBINAISON



munie d'une fermeture...
...d'une **VÉRITABLE**

**FERMETURE
ÉCLAIR**

la première des fermetures à glissière

ATTENTION

Je vérifie la marque "ÉCLAIR" ici



sur la tresse du curseur



Les marques
"ÉCLAIR"
et
"FERMETURE ÉCLAIR"
sont déposées
en France et
à l'étranger
et notamment
en Suisse et
en Belgique.

Je sais

que toute firme sérieuse
équipe ses productions
avec la véritable

FERMETURE "ÉCLAIR"

PARIS: 43, RUE DU SENTIER
PETIT-QUEVILLY - 95, Bd Charles-de-Gaulle

AUTOUR DE MA B.M.W.

Vous entretenez certainement consciencieusement votre B.M.W., mais avez-vous pensé à donner quelques gouttes d'huile au Neiman de l'antivol et à la serrure du coffre à outils? Ils n'en fonctionneront que mieux.

Conserver toujours la notice sur soi est gênant; mais si vous tenez à ce qu'elle soit de tous les voyages, rangez-la dans le phare, derrière l'optique; elle y loge aisément. C'est une idée de l'un de nos membres, M. Huet.

Si, lors d'une vidange du moteur, vous vous apercevez que le joint d' bouchon est hors d'usage ou que malencontreusement, vous le perdez et que vous n'en avez pas un neuf sous la main, souvenez-vous qu'un joint de bougie de 14 mm fera parfaitement l'affaire.

Vous vous êtes aperçu que le tube situé sous le bloc-moteur projette des vapeurs d'huile; c'est son rôle. Ceci a pour inconvénient de graisser le carter d'huile. Si vous désirez que ce dernier demeure sec, prolongez le tube précité d'un tube de plastique dirigé vers le sol.



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.

VOUS DEVEZ SAVOIR...

Que B.M.W. vient de fêter sa deux cent millième moto. Tel est le chiffre de production, monos et bicylindres, de la firme bavaroise depuis 1948, année de la reprise de ses activités.

RENDEZ-VOUS A OBERNAI

Quatorze B.M.W. étaient au rendez-vous pascal en Alsace. Quatorze B.M.Wistes qui, malgré la pluie et le froid tinrent néanmoins à se retrouver à Strasbourg, où Deschamps, du M.C. Obernai, avait tenu à bien accueillir les « courageux » en leur offrant kugelhopf et vin blanc après leur avoir fait visiter son splendide magasin Mobobécane tout nouvellement inauguré. De la cathédrale à la « Petite France », en passant par la cour Ott, les B.M.Wistes firent plus ample connaissance avec la grande cité alsacienne avant de se retrouver à Obernai. L'agent Peugeot strasbourgeois M. Werner fut un excellent guide pour la visite du Haut-Kœnigsbourg. Le lundi, tous prirent la route du retour, chacun emportant le souvenir d'une bonne randonnée à moto... par l'une des plus froides Pâques dont on se souvienne.

**PAQUES EN ALSACE !**

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

ARIEL, 1 000 cm³, mod. 1953, type ES 312, impec., 4 800 km. Visible ou écrire. APELI, 143, bd Saint-Denis, COURBEVOIE. DEF 58-20, sauf samedi et dimanche.

En 1^{re} main V MONET-GOYON 2 cv, moteur neuf, etc., équipée + casque, confiance, cause mal aux reins. Ecr. MOUCHERON, coiffeur, R. Beauvieux, SOLRE-LE-CHATEAU (Nord).

Cherche pour raid mondial moto, camarade sportif décidé, possédant petit avoir. NICOL, 77, cours Lieutaud, MARSEILLE.

Vends état neuf, 500 B.S.A., 450 et 600 NF; 175 PUCH. SV, 650 NF; 350 B.S.A., 550 NF; 125 MOTO-BECANE oscillante, 550 NF; 650 TRIUMPH 54, 1 300 NF. En neuf : motos TRIUMPH, JAWA, PUCH, RUMI. Moteurs neufs TERROT et ROYAL 350, 120 NF; 750 HARLEY, 150 NF. En neuf bas prix : pièces TERROT, ROYAL, B.S.A., Harley LUCAS. VALDEVIT, à Corbeil-Essonnes (S.-et-O.) Tél. 12-35.

Part. 250 B.S.A., très belle, équipée. RONOT, 5, rue de la Fontaine-St-Martin, SARTROUVILLE (S.-et-O.). Tél. 962-12-32.

Vends ARIEL 1 000 cm³, ét. neuf, 4 cyl., équipée, 32 000 km. M. RANSAC, TRU 67-80, 4, rue Châteaudun, PARIS.

A louer emplacements garage pour moto ou scooter à PARIS : Pte Champerret. Prix : 15 NF mens. Tél. : le soir vers 20 h à BOL 12-51.

Echange très belle Voiturette 1 cv, sans permis, 2-3 places, contre 2 roues mme état. MAX, 136, route Versailles, CLAMART, près Rond-Point « LE DIMANCHE ».

175 PEUG. fin 54, 28 000 km, 450 NF. Ecrire Lecerf, 5, rue Descartes (5^e).

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

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.

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.

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 TRIUMPH T 100, 59, impecc. Cherche bonne 175 tps récente. TESSAROTTO, 6, av. Honoré-Serres, TOULOUSE (Hte-G.).



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

MARCHAND Frères

16, rue Danton - LEVALLOIS

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

ASSURANCES MOTOS SCOOTERS

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

CABINET ADAM ASSUREUR AGRÉÉ

181, RUE LA FAYETTE - PARIS-10^e

CRÉDIT IMMÉDIAT

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

Part. vend 500 twin ROYAL-ENFIELD 1954, 32 000 km, bon état. BESSON, 17, rue Parmentier, Neuilly (Seine).

125 RENE-GILLET, 4 800 km, très bon état, 45 000 ou 450 NF. DELUS, 68, rue des Marais, MEUDON.

En écrivant
à nos annonceurs

Recommandez-vous de

MOTOCYCLES ET SCOOTERS

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, BILLANCOURT. MOL 64-02.

Bulletin d'abonnement à MOTOCYCLES

14, rue Brunel, PARIS-17^e

12 NUMÉROS PAR AN

UN AN 7,50 NF

Cet abonnement comprend sans supplément les numéros spéciaux : Salon et Compte Rendu

Payable par virement au C.C.P. Paris 2834-83, par mandat-carte, mandat-poste, chèque bancaire

NOM :

ADRESSE :

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

Suisse : M. LANG, 145, Gundeldingerstrasse, Bâle C.C.P. V. 10.442 - 1 an .. Fr. 10

Tous autres pays : C.C.P. Paris 2.834.83, NF 9,50
Changement d'adresse..... NF 0,60

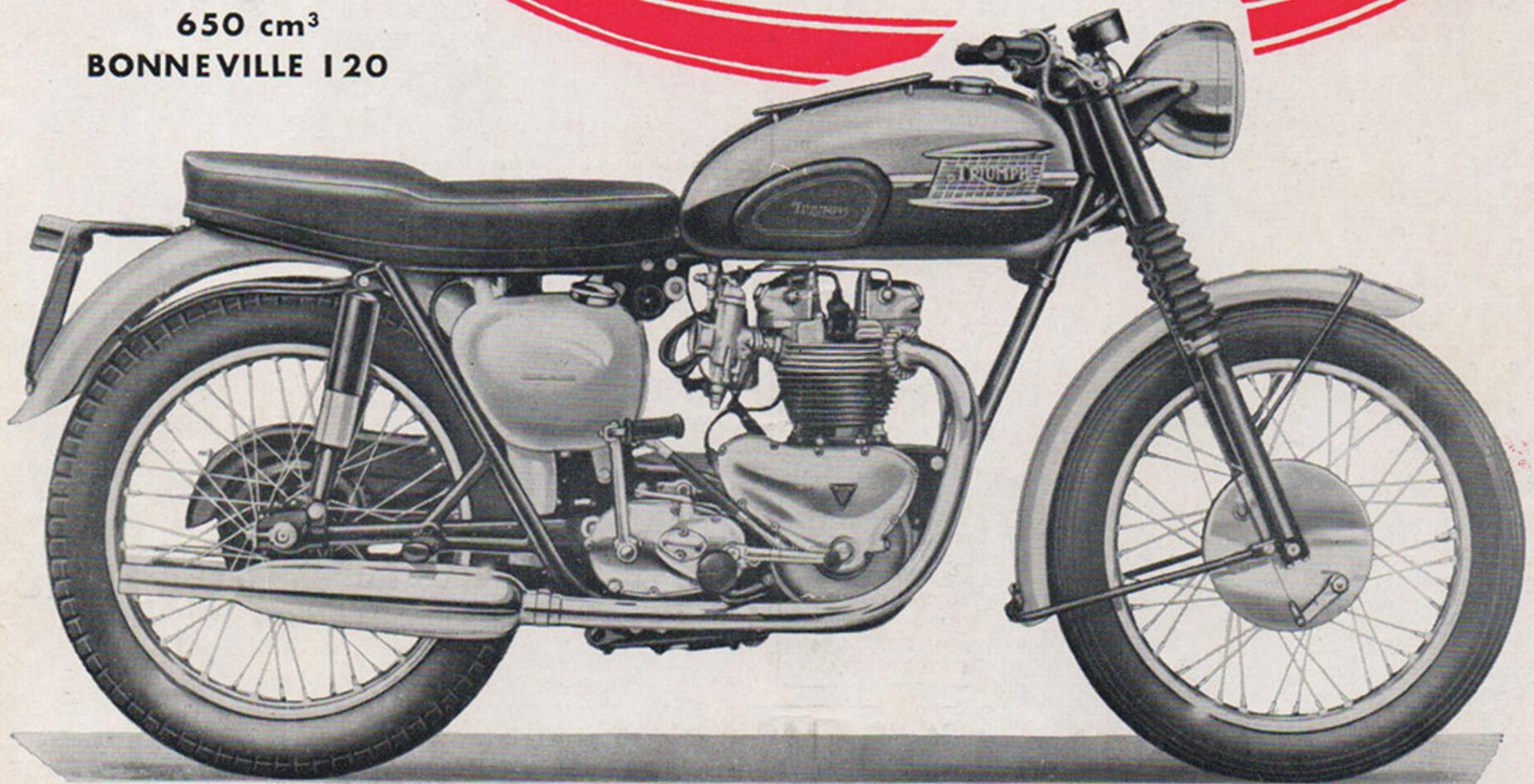
L'abonnement partira du numéro

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

« Au cas où, par décision ministérielle ou syndicale, le prix du présent abonnement subirait une modification, sa durée s'en trouverait modifiée proportionnellement. » (Décision syndicale du 19 novembre 1945.)

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

Motocyclettes 175cm³ 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°)

8



1 chaîne
qui en vaut **3**

la **Spéciale Cyclo**
A TRAITEMENT DELTA Δ

**3 fois moins d'usure
pour le
même prix**

SEDS

la chaîne française

de qualité

TF