

MOTOCYCLES et Scooters

N° 223 - SEPTEMBRE 1960
14^e ANNÉE
REVUE MENSUELLE
DIR. : MAX ENDERS
AD^r : M. LEGRAS
14, RUE BRUNEL - PARIS.



Exclusif :

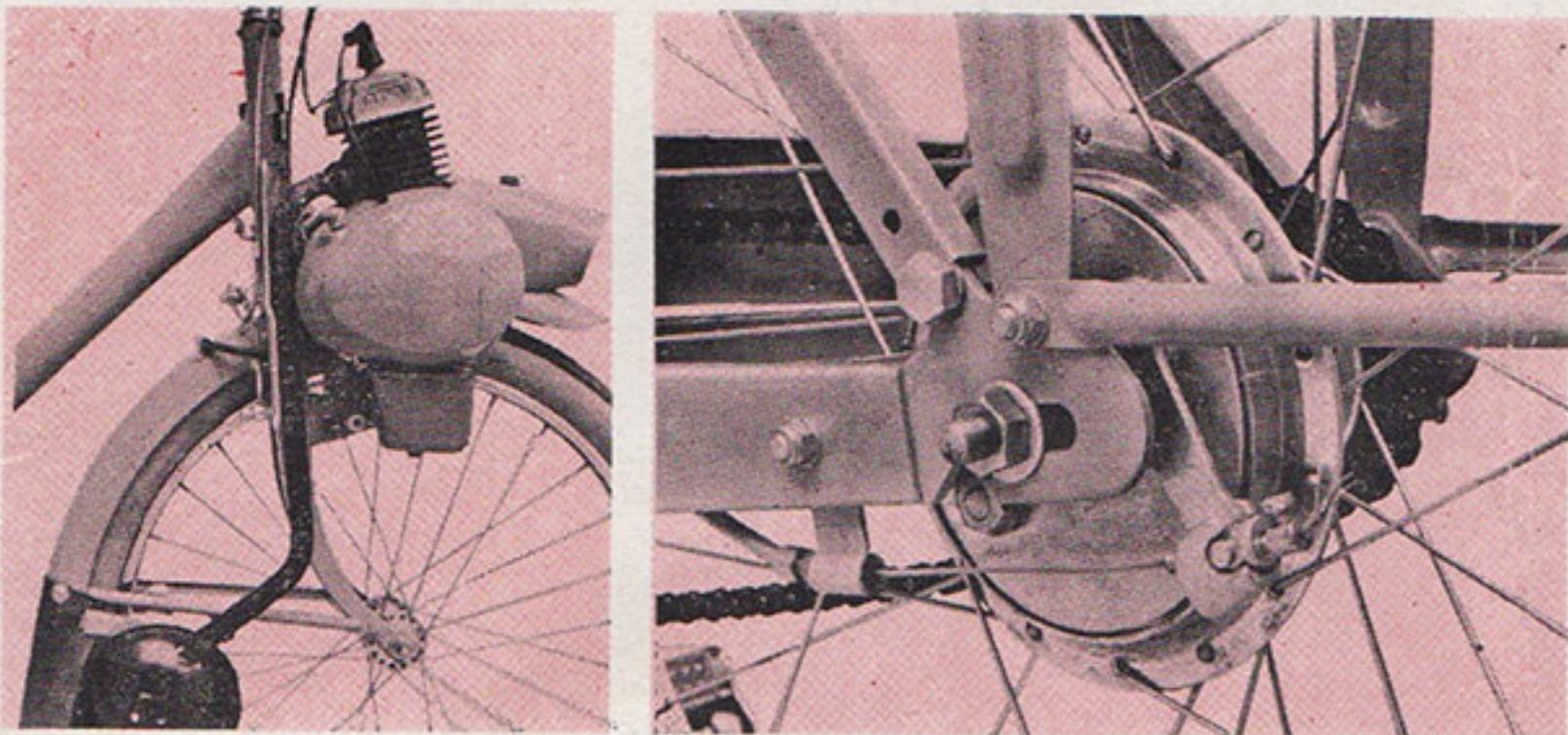
**LES 24 HEURES
DE MONTJUICH (Espagne)**

Essai du 700 Coupé B.M.W.

0,70 NF
MAROC
81 FM

SUISSE
1 FR
BELGIQUE
10 FR

AVEC VÉLOVAP, ROULEZ TRANQUILLE!

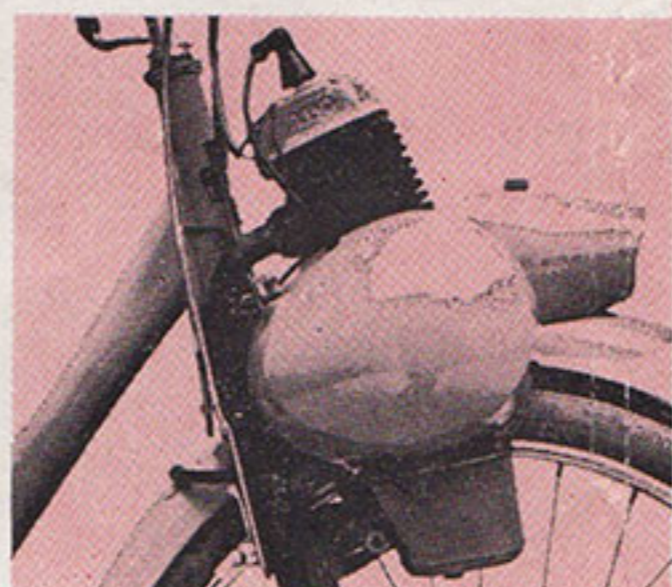
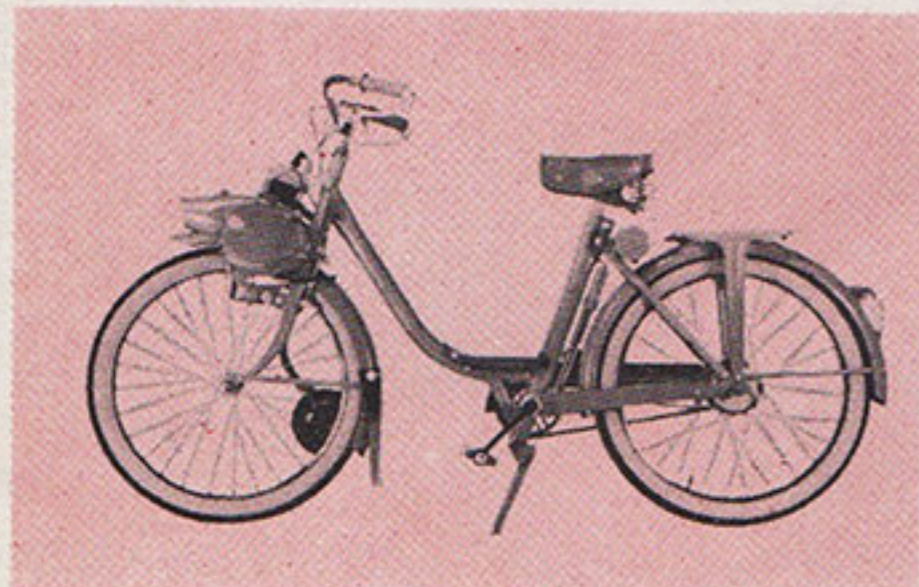
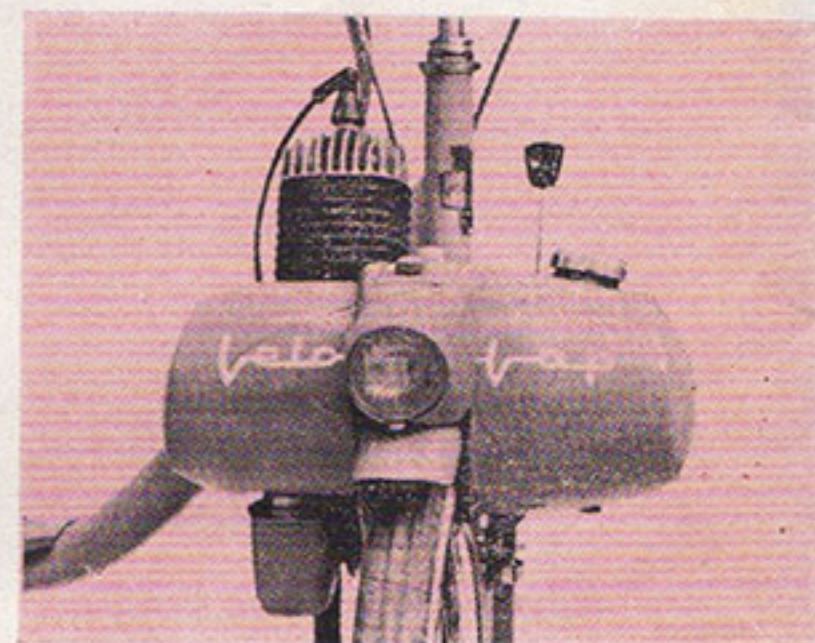
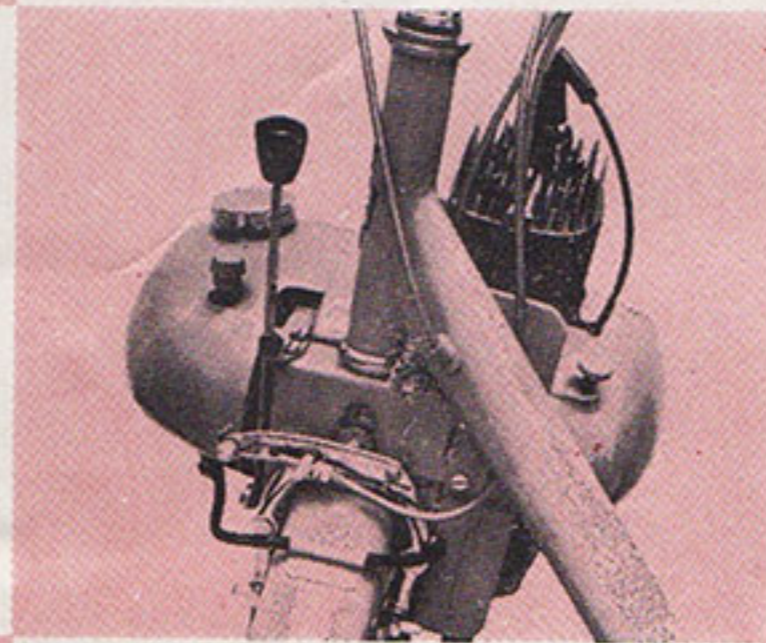


VOUS ÊTES EN SÉCURITÉ

- Vélovap ralentit à votre guise et s'arrête toujours à temps, même si la route est mouillée. Pourquoi? parce que **son frein arrière est à tambour**: c'est la technique de freinage automobile.
- Vélovap ne "cabre" jamais. Pourquoi? parce que, lorsque la roue s'arrête, le moteur **débraye automatiquement**.
- Vélovap "tient" sa direction. Pourquoi? parce qu'il est parfaitement **équilibré**.

VOUS CONDUISEZ RELAXÉ

Vélovap réduit les manœuvres au minimum.
Un feu rouge? Posez un pied à terre.
Le feu passe au vert? En avant! vous redémarrez sans pédaler, grâce à l'**embrayage automatique**.
L'allumage de Vélovap se fait par Magnéclair: **plus de volant magnétique!**



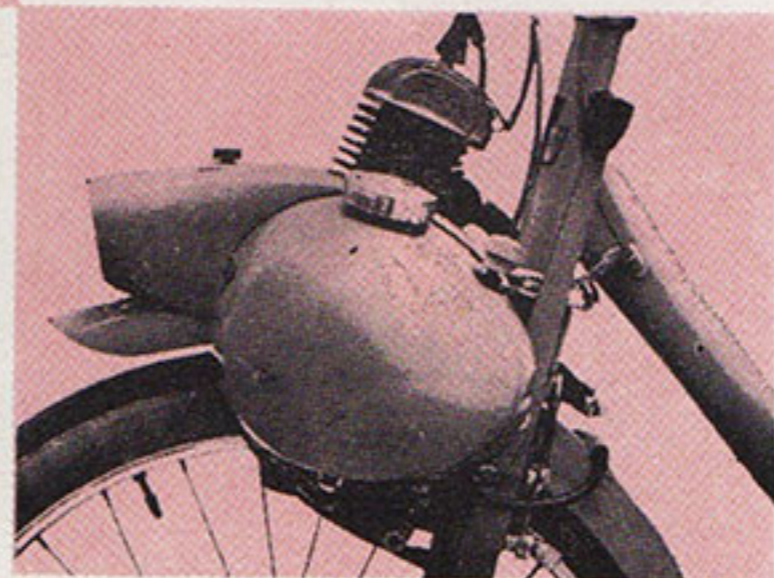
VOUS AVALEZ LES CÔTES

...sans pédaler. Vélovap a la puissance qu'il faut! De plus, son **dispositif auto-régulateur** (brevet ABG-VAP) lui assure automatiquement une vitesse régulière de 30/35 km à l'heure, quel que soit le profil de la route.

VOUS ROULEZ ÉLÉGAMMENT

Vélovap a une couleur gaie, une silhouette racée: son bloc phare-moteur caréné lui donne la "classe" d'une machine vraiment moderne.

Vélovap



VOTRE BICYCLETTE AUTOMATIQUE

Production **SOCIÉTÉ D'ÉTUDES DE VÉLOS A MOTEURS AUXILIAIRES** - 3 Impasse Thoreton - Paris 15^e - Tél. VAU. 68-41

CAPTIVANTE • CAZENAVE • DILECTA • GITANE • TENDIL • VAP

LA FICHE D'IDENTITÉ DE VÉLOVAP

- vitesse limitée à 37 km/h
- 1 litre, 3 aux 100 km - 1 CV,2 - 439 NF - 43.900 F.

Avec Vélovap utilisez exclusivement le mélange

TOTAL 2 temps

ESSAIS "MOTOCYCLES" 1953 à 1960

Numéros à 0,50 NF.

- 114 100 Automoto.
- 119 250 Csepel.
- 121 500 Vélocette M.S.S.
- 128 250 Parilla.
- 129 160 Devil.
- 138 Edrastop.
- 139 Scooter Mors « Paris-Nice ».
- 142 50 Britax.
- 144 98 Sulky-A.M.C.
- 153 175 Magnat-Debon.
- 163 350 A.J.S. 7R.
- 165 175 Gnome et Rhône.
- 178 Monet-Goyon 115 cm³ (Castor).
- 180 Maïco 250.
- 182 250 B.S.A.; 500 Velocette « Venom ».
- 184 250 Royal-Enfield.
- 185 250 N.S.U. Super-Max.
- 186 350 Matchless.
- 188 175 Mochet;
175 Motobi « CATRIA ».
- 190 175 Terrot « Tournoi ».

Numéros à 0,60 NF.

- 192 Isetta « Velam ».
- 193 Goggomobil « Isard » T. 300.
- 194 350 Peugeot 356 TB;
600 Ratier à Montlhéry;
Cyclomoteur Peugeot BB 1 GL;
Essai Routier 175 Maïco SS.
- 195 175 Maïco SS.
- 197 600 Matchless G 11.
- 198 175 Mochet CMS.

- 199 175 Morini Settebello.
- 200 175 Terrot Rallye.
- 202 Goggomobil « Coupé » T 400.
- 203 175 Ydral « Spécial-Agache ».
- 204 Messerschmitt K R 200.
- 205 500 Royal-Enfield « Minor » carénée.
- 206 125 Terrot « Ténor ».
- 207 125 Cimatti « Turismo ».

Numéros à 0,70 NF.

- 208 250 B.S.A. « Star ».
- 209 250 Norton « Jubilee ».
- 210 250 Royal-Enfield « Crusader Sport ».
- 212 Moped Puch M.S. 50 et V.S. 50.
Peripoli « Giuletta G.S.S. ».
- 213 175 Motobécane Z 23 C
- 214 B.M.W. R.50 Sport.
- 215 Peugeot BB 2 L
N.S.U. « Prinz 30 ».
- 217 N.S.U. « Cavallino ».
- 218 Vélosolex « 1700 ».
- 219 Vélovap.
- 220 { 500 S.J.M.
600 Ratier C 6
Isard T 700 "Kombi"
- 221 Vespa 125 N
- 222 700 Royal Enfield;
Side Précision.

Numéros Salon à 2 NF.

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

ENVOI CONTRE LA SOMME INDIQUÉE PAR NUMÉRO DEMANDÉ

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



AGENCE OFFICIELLE :

28-30, rue de
Picpus
Tél. NAT 11-75



PARIS
XII^e

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

BSA STOCKIST

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

MOTOS ET PIÈCES DISPONIBLES

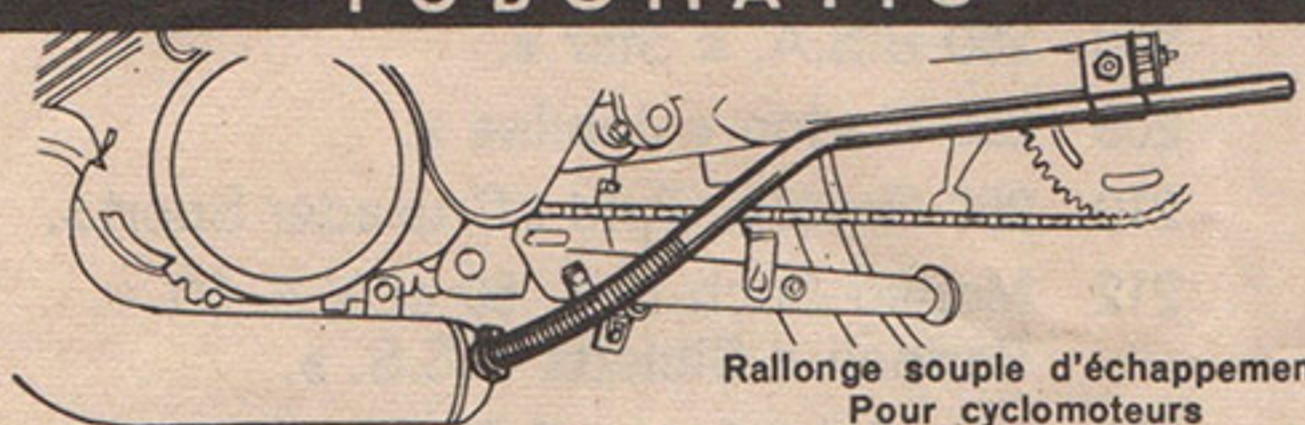
ENVOI CONTRE REMBOURSEMENT * OCCASIONS AVEC CONTRAT DE GARANTIE

RAPID'MOTO

Réparation soignée toutes marques — Vente à crédit

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

TUBOMATIC



Rallonge souple d'échappement
Pour cyclomoteurs

MOBYLETTE - MOBYMATIC et PEUGEOT - TERROT - AUTOMOTO
à suspension AR par fourche oscillante
PROPRETÉ ET ÉLÉGANCE

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



IDÉALO
PRODUIT TEINTURE IDÉALE
imperméabilise
TOUS TISSUS

BULLETIN D'ABONNEMENT *

REVUE des AGENTS

10 NF

(1 000 frs)

**VOUS
permettent**

de recevoir 11 numéros

de la

REVUE des AGENTS

DU DEUX ROUES, DE L'AUTOMOBILE,
DU TRACTEUR AGRICOLE, DU POIDS LOURD
ET LE « DIESEL INFORMATION »

Nom

Spécialité

Adresse

Le montant de l'abonnement, soit : **10 NF** (1.000 anciens francs), pour la France et l'Union française, ou **14 NF** (1.400 anciens francs) pour les pays étrangers (1), est versé ce jour, par virement :

au C.C.P. de la **Revue des Agents**,
14, rue Brunel, PARIS-XVII^e - Paris 1447-03

ou ci-joint par mandat-carte, mandat-poste, chèque bancaire.

L'abonnement donne droit à une insertion gratuite de 5 lignes petites annonces, à utiliser pendant la durée de l'abonnement.

(1) Rayer la mention inutile.

Retenez dès à présent le numéro !

MOTOCYCLES ET SCOOTERS " SALON 1960 "

MOTOCYCLES

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

13 ans passés !

En août 1960, *Motocycles et Scooters*, ayant franchi, sans superstition, le cap des 13 ans, aborde alertement sa quatorzième année.

Au cours de cette période, que d'événements dans notre petit monde, que d'évolutions et de progrès, mais aussi, que de bouleversements, que d'ascensions et que de chutes !

1947 fut l'ère de la renaissance, de la consécration du vélomoteur, de l'avènement du scooter, de la révélation du cyclomoteur... et de la prolifération des constructeurs.

Après les vaches grasses, les vaches maigres ! à une dizaine d'années de prospérité extraordinaire, succéda un temps de relative stabilité, puis s'amorça un recul de plus en plus accentué de tout ce qui excédait 50 cm³, recul entraînant la disparition des entreprises les moins armées techniquement ou commercialement.

Cette débâcle fut heureusement et magistralement enrayée et compensée par l'essor fulgurant du cyclomoteur.

Ce fut, et ce reste, notre mission d'informateur que de suivre et même de prévoir ces fluctuations et d'orienter nos rubriques vers la voie où s'engageaient les constructeurs sous l'influence de leur clientèle.

Il serait vain de se lamenter et de s'éterniser sur des formules qui semblent en déclin ; mieux vaut aller au-devant de ce qui, demain, recueillera la majorité des suffrages. C'est l'usager, en fait, qui impose cette constante évolution.

Max Enders

Moto-Ball

par J. BART

Regards sur... la France

Ces derniers mois nous vous avons menés en visite chez nos voisins les plus proches afin de vous donner un aperçu de la façon dont le Moto-Ball se développait chez eux. De ces randonnées en Europe nous sommes revenus avec le plaisir de constater les progrès qu'ils ont effectués dans ce domaine, une certaine commisération après avoir vu combien on se préoccupe peu encore dans leurs pays d'utiliser une machine parfaitement adaptée au sport pratiqué ainsi que les difficultés qu'ils éprouvent et puis nous avons aussi rapporté de ces voyages la fierté de constater la supériorité de la France dans notre sport.

Et maintenant, avant d'entreprendre de plus longues escapades, voici qu'il nous vient le désir de revenir un peu chez nous, dans notre pays, pour voir un peu ce qui s'y passe et si, ma foi, notre fierté trouvera d'autres raisons de s'exalter. C'est le bilan de ce périple « intra-muros » que nous vous présentons aujourd'hui.

MOTO-BALL

Alors que le Moto-Ball poursuit sa progression régulière en Angleterre, en Allemagne, en Hollande, en Belgique et que de nos proches voisins il a gagné l'U.R.S.S., la Bulgarie et la Pologne, alors qu'il commence à enthousiasmer l'Espagne, ce sport n'interrompt pas sa croissance dans notre pays où six clubs nouveaux se sont créés cette année dans le Sud-Ouest.

Le nombre des clubs en France est maintenant une trentaine environ. Ce résultat est encourageant sans doute pour les dirigeants de l'U.F.C.M.B. et pour tous ceux qui n'ont pas ménagé leurs efforts pour la propagation du Moto-Ball.

Cependant il serait peu réaliste de se contenter de ce qui est acquis en le regardant comme la limite de ce qui peut être fait dans ce sens. En effet, il faut bien admettre que jusqu'à présent le grand public ignore le moto-ball et si le Midi est plus privilégié sur ce point que le Nord il n'en est pas moins vrai que si l'on établit le bilan des recettes pour l'ensemble des clubs, le chiffre obtenu rappelle le plus optimiste à une meilleure appréciation des faits.

Ces dernières années ont sans doute été d'un heureux présage pour l'avenir du Moto-Ball mais il semble que la machine soit bien lourde, bien difficile à mettre en marche, car si le sportif peut se réjouir que de nouveaux joueurs viennent augmenter le nombre des adeptes du Moto-Ball il est malheureusement impossibles que cela prenne des proportions considérables si le public boude les rencontres qui lui sont offertes. Les sommes importantes qui sont investies pour l'équipement et l'entretien annuel des clubs exigent un apport régulier de recettes. De ceci nos lecteurs ont déjà pu se faire une opinion par l'article que nous avons publié à ce sujet et ils ont pu se rendre compte que même si l'on se contente du strict nécessaire, avec tous les petits tracas que cela suppose, il faut encore disposer d'un beau pécule.

La pratique de tout sport étant liée à des impératifs financiers, il importe de se préoccuper en premier lieu des moyens de se procurer les ressources nécessaires, faute de quoi le Moto-Ball ne pourra jamais connaître le même essor que d'autres jeux d'équipes qui offrent peut-être un spectacle aussi intéressant, mais certainement pas plus. Pour résoudre le problème qui se pose à tous ceux qui croient à l'avenir du Moto-Ball, il convient d'en étudier les différents éléments et c'est ce que nous nous proposons de faire dans l'article que nous commençons ce mois-ci.

Pour qu'un sport obtienne le soutien du public il faut qu'il soit aussi un spectacle, et ceci surtout aux yeux des non-initiés, il est des efforts, des beautés, que seul un adepte peut saisir mais ce n'est pas cela qui attire le commun des spectateurs ; il lui faut des sensations, du mouvement, des rebondissements imprévus et c'est ce qui est cause de ce qu'il manifeste plus d'attrait pour le catch que pour l'athlétisme.

Sur ce point le Moto-Ball semble posséder toutes les qualités nécessaires à la réussite. Ses règles sont les mêmes que celles du football, à l'exception évidemment de celle du hors-jeu qui ne pourrait être appliquée avec sûreté à de telles vitesses ; par conséquent sa compréhension est accessible à la foule des supporters du football qui se trouverait en « pays de connaissance » et serait apte à en saisir toutes les péripéties sans éducation préalable.

Les amateurs de jeux qu'ils estiment plus virils que le football, tel le rugby, trouveraient également dans le duel de machines luttant roue contre roue et se bousculant sans douceur la force libérée qui charme leur cœur.

Tous, enfin, s'intéresseraient à ce sport où feintes et parades se produisent à une rapidité jamais atteinte dans un sport d'équipe et où le terrain est si vite parcouru que l'on ne peut être certain de ne pas se voir obligé de concéder un but dans les cinq secondes qui vont suivre, si loin que l'on ait repoussé l'adversaire. Fertile en retournements inattendus de la situation, le déroulement d'un match de Moto-Ball est également agréable à regarder pour l'attrait de certaines phases du jeu, les contre-attaques par exemple, où l'on voit subitement toutes les machines, celles des attaquants comme celles des défenseurs, virer en file indienne pour tracer la longue courbe qui les amènera devant les buts opposés. Il y a là un mouvement d'ensemble fort joli à voir.

Toutes ces qualités montrent assez que le Moto-Ball est un jeu d'équipe très spectaculaire et qu'il pourrait, de ce point de vue, tenir honorablement son rang auprès de ses aînés. Son lent développement a donc une ou plusieurs autres causes. C'est pour connaître son handicap que nous avons commencé notre étude et nous la poursuivons ici prochainement afin de renseigner complètement nos lecteurs sur la situation du Moto-Ball en France.

Monteux : Un club en difficulté qui lutte avec courage. Après Valréas, Camaret, Troyes qui sont au premier plan du Moto-Ball en France, il nous a paru juste d'ouvrir nos colonnes à un de ceux qui n'ont pas, pour poursuivre leur effort, le support moral de la victoire ou celui qu'apporte une place d'honneur au palmarès des dernières années.

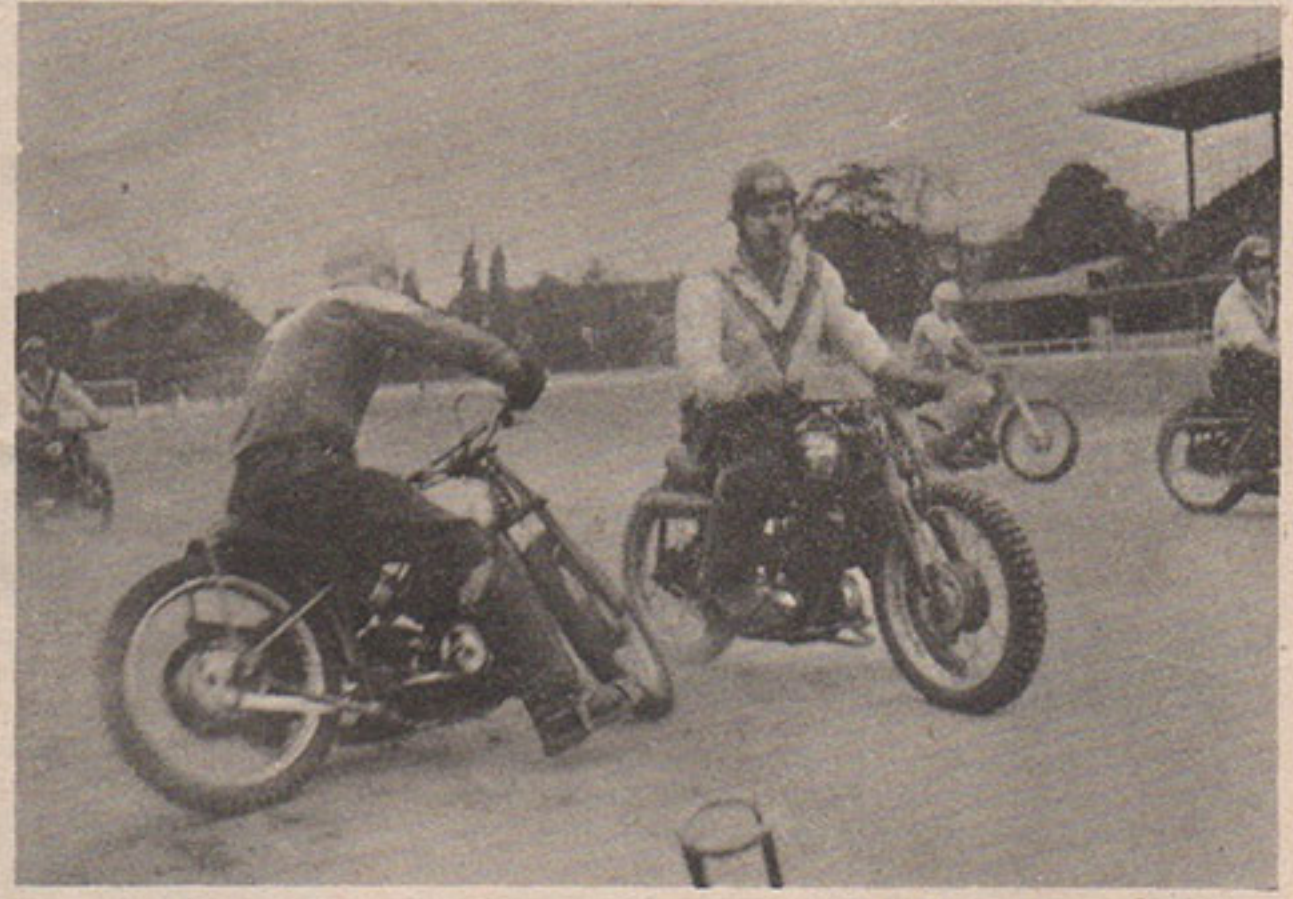
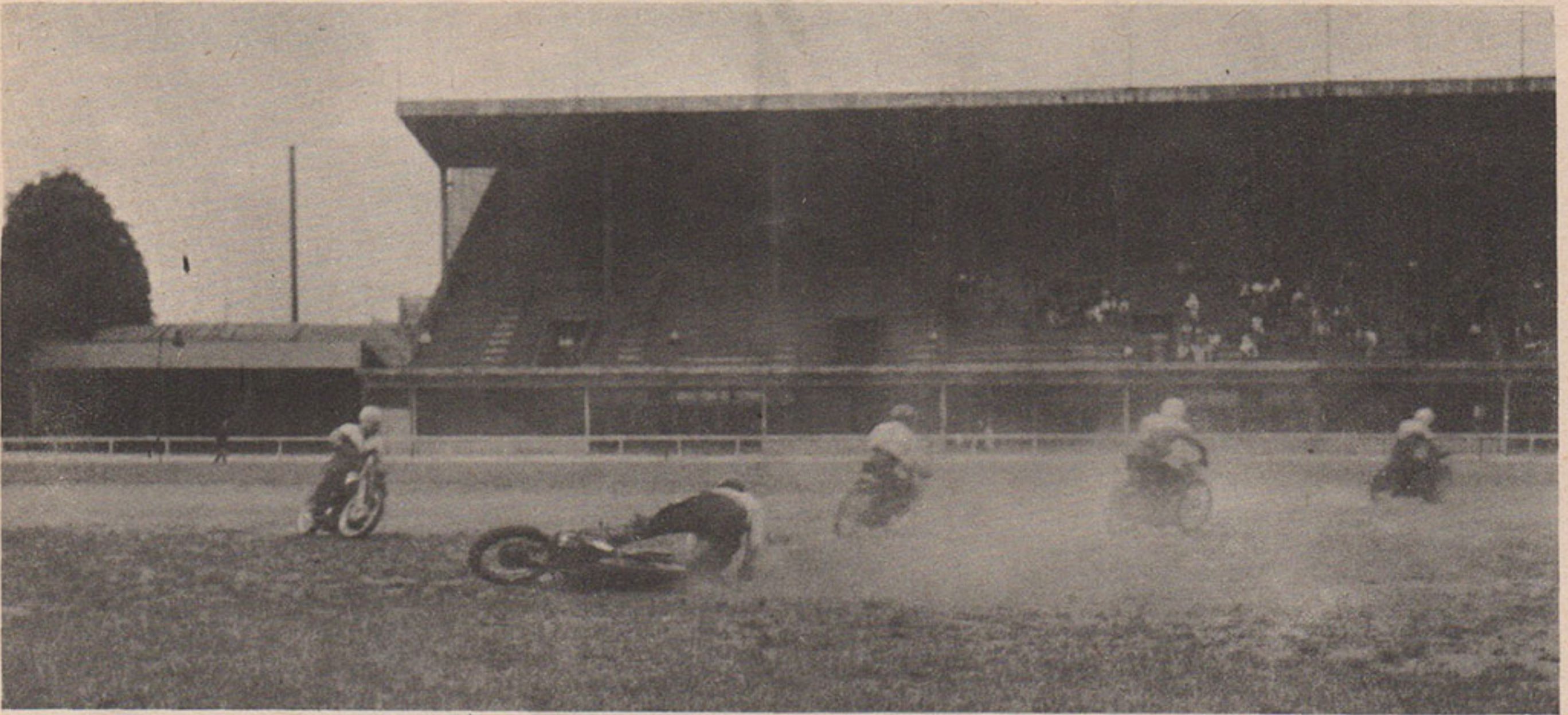
Fondé en 1948 par MM. Georges Henri et Richard, le M.B.C. de Monteux démarra avec un matériel assez usagé repris à d'autres clubs et particulièrement au M.C.B. d'Avignon. Et c'est ainsi que fut créée une équipe qui grâce à son dynamisme et aux machines convenablement remises en état par le mécanicien Lavoine, fit des progrès importants et obtint les résultats suivants :

- 1951, finaliste en Division Excellence ;
- 1955, finaliste en Division Nationale ;
- 1956, champion de France, Division Excellence.

Reparti en 1959 avec des éléments jeunes (25 à 30 ans) et n'ayant jamais pratiqué le Moto-Ball, le club toujours assisté du fidèle Lavoine, possède maintenant six Nougier. Notons qu'il fut le premier, avec le M.C. Cavaillon à adopter ces motos.

Les difficultés rencontrées par Monteux, depuis que les anciens joueurs ont cessé toute activité après dix ans de pratique, ces difficultés sont faciles à deviner. Le public est peu nombreux aux rencontres disputées par Monteux dont la bonne volonté des joueurs ne peut évidemment concurrencer la maestria des équipes voisines : Camaret et Valréas.

Avec ses moyens réduits le M.C.B. de Monteux ne pouvait guère penser se lancer à l'attaque sur tous les terrains et c'est pourquoi, en début de saison il a décidé de ne pas participer au Championnat de France et de s'inscrire seulement en Coupe. Son but actuel est surtout de réformer une équipe capable de se mesurer avec les autres sans en subir inéluctablement la loi. Le M.C.B. de Monteux cherche donc à recruter des jeunes dont il pourra orienter convenablement les possibilités. Nous lui souhaitons de voir ses efforts couronnés de succès et de reparaitre bientôt avec de beaux résultats sur la scène du Moto-Ball.



Le Moto-Ball offre pour le spectateur un intérêt aussi réel que le foot-ball et le rugby. Les photos que nous vous présentons montrent que si le Moto-Ball n'a pas encore autant de supporters que ces deux sports, ce n'est pas dans le jeu lui-même qu'il faut en chercher la raison.

MOTO-BALL

★

Au cours de la rencontre qui opposa en juin une équipe de Courbevoie-Sport au Border Motor-Club de Stains, ce dernier marqua deux buts dans la première période du match remportant finalement la victoire sur le score de 2 à 1.

INFORMATIONS

SOCIÉTÉ DES INGÉNIEURS DE L'AUTOMOBILE PRIX « CHARLES-FAROUX » 1960

Le Jury du Prix Charles Faroux s'est réuni le mercredi 6 juillet au siège de notre Association.

Il paraît utile de rappeler que le Prix créé par la SIA à la mémoire de son regretté Président d'Honneur a pour but de récompenser un journaliste professionnel pour des articles sur l'automobile présentant un intérêt particulier, et dans la manière de M. Charles Faroux.

Le Jury a décidé d'attribuer le Prix pour l'année 1960 à M. Pierre Allanet.

La remise aura lieu en octobre prochain. La date en sera précisée ultérieurement. Nos biens sincères compliments à notre confrère P. Allanet du journal « L'Equipe ».

DANS LE CENTRE, UN NOUVEAU CIRCUIT

C'est un projet qui prend corps : un circuit automobile est en voie de réalisation dans les environs immédiats de Nevers, Magny-Cours.

Un groupe de sportifs de la région s'est souvenu que lors de la guerre 1914-1918, les Américains avaient commencé d'importants travaux de terrassement et de voirie dans une grande plaine aux abords de la Loire; des routes avaient été préparées, qui n'ont pas été terminées depuis, mais dont l'infrastructure, demeurée intacte, peut, avec quelques aménagements, permettre la réalisation d'un circuit de 1,800 km pouvant être porté, par un raccordement et une boucle complémentaire, à environ 3 km.

La situation de ce circuit, au centre la France et dans une agréable et pittoresque région touristique, semble très favorable pour le succès des épreuves qui y seront organisées.

Si, comme il faut le souhaiter, ce projet est réalisé, la piste pourra être inaugurée courant 1962.

Y verrons-nous un prochain Bol d'Or?

LA FRANCE ENLEVE UN RECORD A L'ITALIE

Il n'y a pas lieu de s'en trop vanter d'ailleurs, c'est le record du prix de l'essence et c'est un record mondial: l'essence la plus chère du monde.

L'Italie, en décidant une baisse de 20 litres sur le litre de carburant, nous abandonne ce triste privilège; les Transalpins sont convaincus qu'en offrant le carburant à un prix raisonnable, la consommation augmentera, donc les bénéfices et, par suite, le tourisme et toutes ses conséquences avantageuses.

CAMPING ET REGLEMENTS

Autrefois le charme et l'attrait du camping c'était l'indépendance, la solitude, la possibilité de planter sa tente dans un lieu de son choix, à condition de ne pas porter préjudice à autrui. Mais probablement trop de désinvolture, ou de sans-gêne de la part de certains nous valent aujourd'hui une réglementation de plus en plus stricte et des camps obligatoires et organisés; discipline, et, par suite, des décrets, arrêtés avec insertion au « Journal officiel » afin que personne n'en ignore. Celui du 25 juin, page 5729, publie un arrêté prévoyant « les normes d'équipement et de fonctionnement correspondant à chaque catégorie de terrains de camping aménagés. Les dispositions sanitaires, le ravitaillement en eau, les bacs à laver font l'objet de précisions qui intéressent les communautés locales et les organismes spécialisés dans le tourisme... »

D'ici à ce qu'on sonne aux campeurs le réveil, la corvée de patates, la soupe, le nettoyage des goguenots et l'extinction des feux, il n'y a pas loin pour ces amoureux de la pleine nature et de la liberté.

LES SALONS : PARIS ET LONDRES

Privés de Salon l'année dernière, nous en aurons un cette année; comme d'habitude, il ouvrira ses portes le premier jeudi d'octobre à la Porte de Versailles.

Et il sera suivi de peu par celui d'Angleterre (ce sera son « Golden Jubilee »), qui accueillera cycles et motos... et le public à Earls Court du 12 au 19 novembre prochain.

La confrontation sera intéressante : celui de Paris mettra surtout en vedette — participation étrangère mise à part — les petites cylindrées, alors qu'à Londres trôneront vraisemblablement les moyens et gros cubes.

PROGRESSION CONSTANTE CHEZ VAP

La Société VAP a produit en mai 1960 7 127 cyclomoteurs. Si l'on ajoute à cette production les 5 400 moteurs vendus aux constructeurs, nous trouvons un total de 12 527 moteurs, ce qui classe le moteur VAP en très bonne position parmi les « Grands » du cyclomoteur.

Pour permettre d'évaluer à sa juste valeur la progression des productions de VAP S.A., nous rappelons que le total des cyclomoteurs produits en mai 1950 par Alcyon-Lucer était de 2 236.

Le programme de 70 000 cyclomoteurs prévus pour 1960 sera vraisemblablement dépassé.

L'activité de VAP ne s'arrête cependant pas aux cyclomoteurs.

Pour les bicyclettes, le principal de son effort est fait sous la marque « Alcyon ». Dans le cadre de cette activité, un important accord commercial et industriel a été conclu avec les Etablissements Tendil de Nîmes. Ces Etablissements se sont vus confier la fabrication des bicyclettes de VAP S.A. (Alcyon-Lucer et Rhonson réunis).

Le réseau Tendil reste cependant distinct du réseau VAP et continue à diffuser ses propres fabrications.

SI VOUS AIMEZ LES CHIFFRES

Le parc motocycliste est estimé à 6 780 000 machines en circulation contre 5 745 000 véhicules automobiles.

Ces motocycles se décomposent ainsi : Cyclomoteurs : 4 925 000; vélomoteurs : 1 015 000; scooters : 490 000; motos toutes cylindrées : 350 000.

En 1959 la France a exporté 109 433 cyclomoteurs et 22 271 vélomoteurs et motos alors qu'elle n'a importé que 2 950 cyclomoteurs et 1 580 motos et vélomoteurs.

D'autre part, il a été délivré en chiffres ronds 33 000 permis motos et 87 000 permis vélomoteurs, sur près de 240 000 examens, soit environ 50 % de refusés ou ajournés.

NOS CASQUES ET LEUR HOMOLOGATION

Dans le Bulletin de mai de la normalisation française (AFNOR), on lit entre autres :

Sécurité.

18 mars : AFNOR, Commission de normalisation des casques de protection.

« Examen des réponses reçues au cours de l'enquête publique sur le projet de norme Pr S 72-301 « Casques de protection pour motocyclistes » - Mise au point du texte qui sera présenté par l'AFNOR à homologation.

« Proposition d'instaurer la marque nationale NF dans ce domaine ».

Il y a longtemps que de divers côtés on a proposé le port du casque obligatoire; même si ce projet n'aboutit pas, il est bon pour tous ceux qui, de plus en plus nombreux, ont adopté le casque, qu'une homologation soit accordée aux plus sérieux d'entre eux; ce sera la confirmation officielle de ceux dont la réputation est déjà établie (et que nous connaissons), et l'élimination des articles douteux n'offrant qu'une protection illusoire.

ÉLECTRICIENS SPÉCIALISÉS D'AUTOS

Comme il y a, parmi nos lecteurs, un important pourcentage de mécaniciens, ou de jeunes désireux de s'orienter vers l'industrie automobile, nous avons jugé utile de signaler aux intéressés qu'un arrêté paru au « J.O. » du 25 juin, page 5730, institue un brevet professionnel d'électricien spécialiste d'automobiles.

Cette branche de notre industrie, comptant peut-être moins de personnel qualifié que les autres, peut sans doute procurer de nombreux débouchés à des électriciens dont la compétence sera certifiée par un brevet.

LE CHEVALIER GEORGES MONNERET

Notre champion et titulaire de si nombreux records, Georges Monneret, s'est vu décerner la Légion d'honneur pour sa brillante et longue carrière de coureur motocycliste. En face d'un palmarès aussi impressionnant, nul ne contestera que si une distinction devait couronner les efforts et les succès d'un coureur motocycliste, Georges Monneret était bien qualifié pour recevoir cette distinction. Rarement, en effet, coureur fut aussi souvent et aussi longtemps en pleine et généralement victorieuse activité.

PRODUCTION DE MAI

En mai la production des cyclomoteurs a dépassé les cent mille; heureusement car les autres catégories ne sont toujours pas brillantes :

Cyclomoteurs : 100 275; vélomoteurs : 426; scooters de 50 à 125 cm³ : 2 250; au-dessus de 125 cm³ : 1 644; motos : 102 dont 97 en 175 cm³ et 5 en 350 cm³. Total : 104 697.

On note, comme précédemment, que les scooters de plus de 125 cm³ continuent leur progression alors que les motos auxquelles ils sont apparentés restent loin derrière.

On remarque d'autre part dans la catégorie des vélomoteurs de 50 à 100 cm³, la bonne tenue des petites Favor qui bénéficient dans cette cylindrée d'une vogue constante.

MOTOS EN ISRAËL

Israël va fabriquer pour ses besoins nationaux des cyclomoteurs et des vélos.

Une usine vient d'être installée aux environs de Jérusalem avec, comme prévision de démarrage, une capacité de production annuelle de 500 cyclomoteurs et de 10 000 bicyclettes; cette production sera faite sous licence d'une marque anglaise. Au début, l'usine ne fabriquera que la partie cycle et importera ses moteurs de Grande-Bretagne.

RALLYE VAP D'ALSACE

Le succès du deuxième Rallye Vap d'Alsace a incité cette firme à organiser cette année, un troisième Rallye-Promenade Vap d'Alsace, en collaboration avec l'Automobile-Club d'Alsace et les différents concessionnaires attachés à la marque.

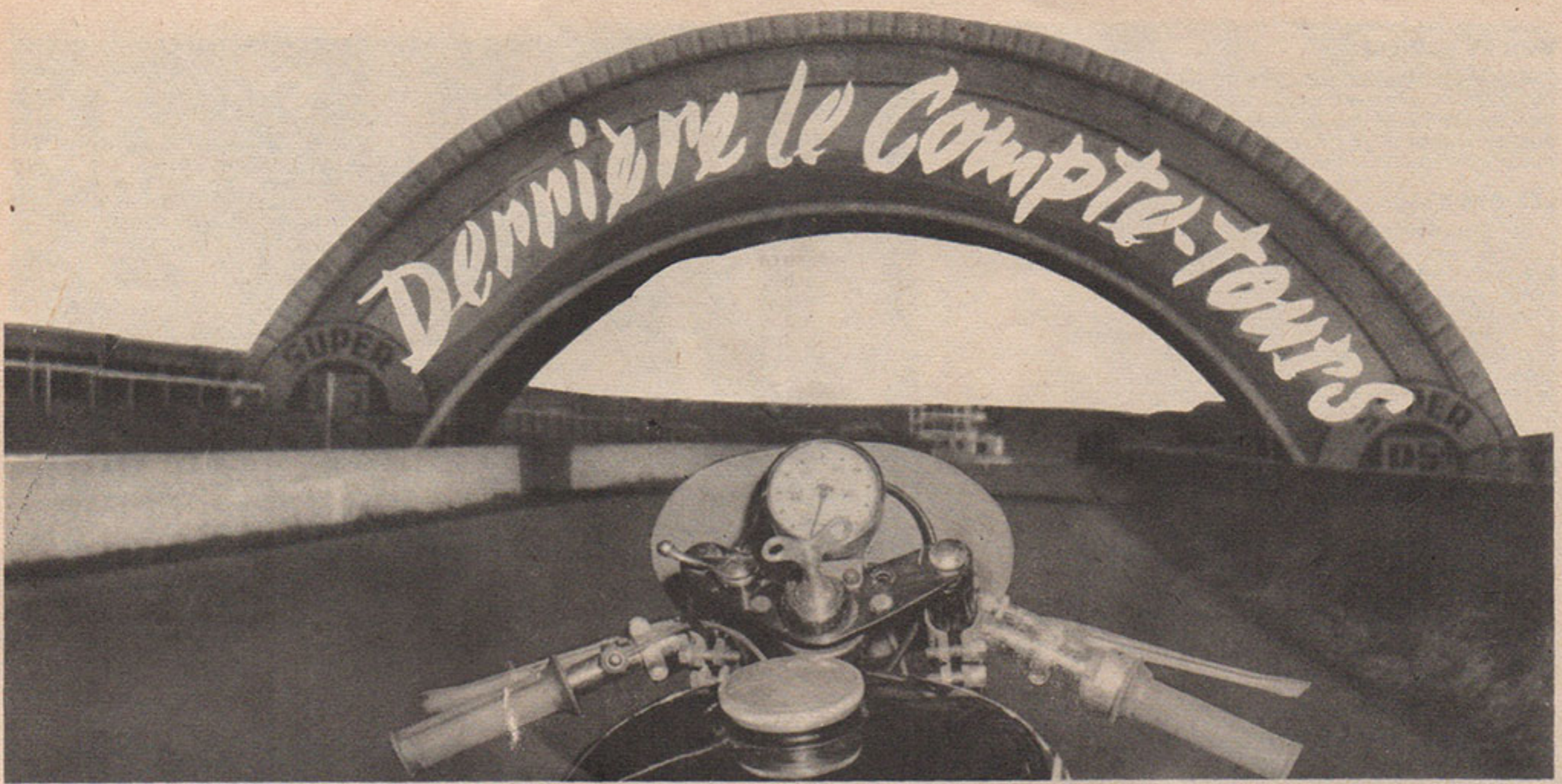
Le départ de ce Rallye, long de 150 km, sera donné 27, route de Brumath, à Schiltigheim, le 4 septembre prochain, par le président de l'Automobile-Club d'Alsace.

Le tracé de ce Rallye a été étudié de façon à permettre aux différents conducteurs de montrer leurs qualités aussi bien en route montagneuse qu'en plaine.

L'arrivée aura lieu à Strasbourg devant l'Automobile Club d'Alsace, 5, avenue de la Paix.

Ce troisième Rallye Vap obtiendra certainement un gros succès, les organisateurs comptent sur 200 participants au minimum.

De nombreux prix seront offerts aux concurrents, parmi lesquels un cyclomoteur équipé du fameux moteur Pi/2 au premier.



par HENRI BIEL.

Au sortir de l'hiver, on guette la première épreuve de vitesse. D'une course régionale on en fait un événement. Puis avec les beaux jours viennent les épreuves plus sérieuses et subitement les classics-events succèdent aux G. P., les G.P. aux épreuves internationales. Mystère ou fantaisie du calendrier ! Quoi qu'il en soit en ces mois chargés de juin et de juillet il faut se résoudre à faire un condensé de cette activité intense.

A LA F.F.M.

La Commission des Circuits s'est récemment réunie. Animée et présidée par M. Bouvet cette commission demeure l'une des plus actives de la F.F.M. et mérite qu'on s'attarde sur ses décisions.

L'engagement des Français au G. P. de France n'avait pas été sans incident. A partir de 1961 la sélection de ceux-ci sera faite par la commission sportive. Leur nombre ne pourra excéder 20 % du total des partants. Souhaitons que ce choix soit judicieux et espérons ne plus connaître les histoires qui précéderent les courses de Clermont-Ferrand.

La décision est prise ; le 2 octobre les nationaux iront en Algérie tenter leurs chances pour les championnats sur le circuit de Staoueli. On a enfin pu se passer de Montlhéry ; il y a réellement quelque chose de changé.

Nous l'avions annoncé ; c'est maintenant officiel. Les étrangers ne pourront excéder 50 % du nombre total d'engagés dans une course inter de vitesse en France. Mesure tardive mais néanmoins valable.

TOUCHEZ PAS AU GRISBI

La Commission des Circuits s'est enfin émue du montant de certains droits d'engagement qui ont souvent pour conséquence première de décourager les jeunes et les plus passionnés. Le dernier Bol d'Or fut certainement la goutte qui fit déborder le vase. Quand le vase fut plein, il l'est depuis longtemps, M. Bouvet proposa que ce montant soit obligatoirement remboursé aux coureurs classés, c'est-à-dire ayant accompli les trois quarts du parcours. Ceci ne serait valable que dans les épreuves donnant lieu à des recettes. Ce n'est qu'une proposition — honnête — que chaque membre étudie pour le moment, la décision devant être prise à la prochaine réunion.

DE TOUT UN PEU !



Beauvais : « Je raccroche. »

VIEUX PNEUS

Le sidecariste Moulin est allé courir en Belgique et ce sont les pneus qui l'ont le plus surpris à Zolder. Pas les pneus des concurrents mais les piles de pneus usagés, ficelés et dressés sur le bord de la piste en guise de protection et en place des classiques balles de paille. Une idée à retenir.

MARCEL BEAUVAIS : « JE RACCROCHE »

Marcel Beauvais avait demandé à la F.F.M. une subvention pour participer au T.T. La Fédération n'ayant pas désigné le sidecariste parisien pour représenter la France au T.T. lui refusa, néanmoins Beauvais alla au T. T. et se classa quinzième. Au fait si la F.F.M. avait dû faire un choix parmi les sidecaristes qui aurait-elle désigné ?

A Obernai, Beauvais nous confiait que cette fois il était bien décidé à raccrocher et qu'aus sitôt Vesoul, il mettait son attelage en vente. Chacun sait qu'il s'agit d'une Norton 58 modifiée et habillée d'un carénage. La roue du side est dotée d'un moyen frein Norton. Avis aux amateurs, à moins que...

VAILLANTS SPECTATEURS ALSACIENS

« Ce qui m'a le plus surpris c'est la vaillance des spectateurs, et leur nombre alors qu'aux premières heures de la journée il était clair (façon de parler) que le temps serait détestable. Les populations de l'Est ont fait ce jour-là, la preuve de leur courage. »

C'est ainsi que s'exprimait M. Valentin, manager de Casset, dans une lettre que nous trouvions à notre retour d'Obernai. C'est bien notre avis et celui de notre confrère de « France-Moto » qui se demande : qui doit-on le plus admirer, les coureurs ou les spectateurs ?

N'essayons pas de trancher, mais M. Valentin ne croyez-vous pas que les organisateurs d'Obernai n'y sont pas pour quelque chose. Le grand public ne vient que si on l'intéresse.

Le M. C. Obernai a posé sa candidature pour être l'organisateur du Championnat national 1961. La réussite de son dernier circuit inter et des précédents est un gage de garantie.

Nous nous étions fait l'écho de la rentrée en course de Nugue. A Obernai, de source bien informée, nous avons appris que ce retour n'aura été qu'un passage, Nugue ayant été dans l'obligation de se séparer de son matériel.

SON ET LUMIERE

Autre décision qui fut prise et qui touche les coureurs de vitesse d'un certain âge : à partir de 1961, la F.F.M. ne délivrera plus de licence aux concurrents ayant plus de 55 ans. Cette mesure ne touche ni les trialistes ni les rallymen.

LES SPORTS

La Commission Technique semble résolue — sans doute après avoir constaté les litiges de Clermont-Ferrand — à définir la formule sport. Cette commission a tout d'abord élu son nouveau président. M. Maillard-Brune succède à M. Violet trop occupé par ailleurs, Assurance et Formule 500-3 probablement. Toujours pour le même objet, une seconde réunion aura lieu en septembre afin de pouvoir présenter à la F.I.M. un projet en octobre lors du prochain congrès qui se tiendra à Paris. Attendons de connaître ce projet avant d'en discuter. Quelle qu'en soit la teneur, tout n'ira pas sans heurt au congrès.

DE COMMISSIONS EN SALONS

Où Georges Monneret, Champion de France 500 cm³ National 1959 et treize autres fois précédemment, reçut les insignes de chevalier de la Légion d'honneur. 162 records lui semblent insuffisants et tenterait prochainement d'en battre une quarantaine d'autres. J'ai confiance, il a la Légion d'Honneur!

DE ROUEN A OPATIJA

Tous sont unanimes, Rouen est une excellente épreuve pour les pilotes et chacun y va de son compliment pour les organisateurs. Ajoutons que ceux-ci bénéficient d'une certaine aisance, néanmoins nous ne pouvons que les féliciter et les encourager pour leur esprit motocycliste.

La chance n'était pas dans les rangs de la classe montante. Paba dut se retirer, Troncarelli cassa aux essais, Braun y ajouta de nouveaux déboires mécaniques. Quant à Marsaux, il fit à Rouen une spectaculaire chute lorsque la boule de son câble de frein avant s'échappa. L'épreuve normande fut dominée par Insermini qui cette année fait loi.

Sa victoire rouennaise est une satisfaction mais son doublé de quatrième, à Schleitz, en Allemagne orientale, est autrement significatif.

Devant 40 000 spectateurs et sur un circuit difficile et long de 7,8 km rendu glissant par la pluie, Insermini accéda à la quatrième place sur 16 classés. Hempleman gagna cette course suivi de Holle et de West. En 500 cm³, le Parisien se défendit encore mieux. Hempleman récidiva pour la victoire devant les B.M.Wistes Hiller et Huber. Insermini termina encore quatrième devant des hommes tels que Bob West, Robinson.

En 250 cm³, la victoire revint à Musiol sur MZ. Hempleman pilota également une MZ dans cette épreuve mais ne fit que sixième après s'être arrêté à son stand.

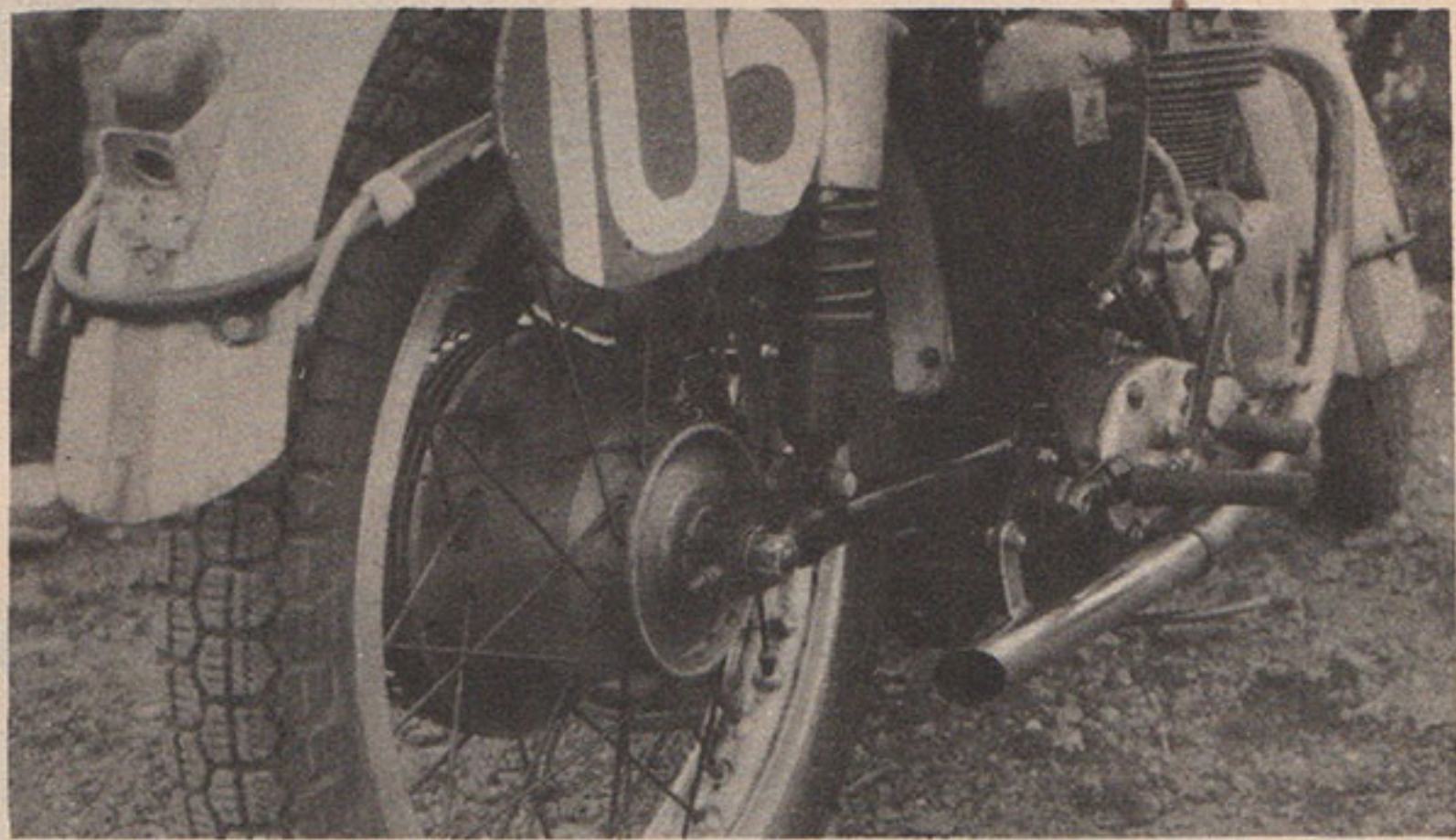
Pour la première fois depuis trois ans, on n'eut à déplorer aucun accident sur ce circuit. Fritz Klaeger nous disait qu'à Schleitz il essayait une boîte à cinq rapports réalisée par lui-même sur sa 250 cm³ N.S.U. Sportmax.

Avec Jacques Insermini, Jo Rogliardo sont nos deux tricolores à courir le plus fréquemment à l'étranger. Pour la deuxième fois consécutive Jo enlève la course des sidecars du G. P. de l'Adriatique. L'Allemand Rhosiepe termina deuxième.

Tourist Trophy

Il a fallu attendre le Tourist Trophy pour achever ce qui avait été commencé au G. P. de France. Ouvrir le Championnat du Monde. Les 125 et 250 cm³ disputèrent donc leur première épreuve sur le long circuit de l'île de Man, l'A.C.U. ayant supprimé cette année le tracé de la Clypse, toutes les catégories empruntèrent le célèbre Moutain Circuit.

Que nous laisse ce T. T.? En 350 et 500 cm³ de nouveaux records établis évidemment par Surtees. Celui des 500 cm³ fut amélioré de près de 6 km/h, celui des 350 cm³ de plus de 3 km/h, ce qui laisse supposer que si MV n'avait guère travaillé ses machines entre 1958 et 1959, il n'en a pas été de même cet hiver, les autres circuits aident à cette supposition. Le double champion du monde ne parvint toutefois pas à réaliser le doublé, ayant perdu sa cinquième vitesse en cours de route et c'est Hartle qui gagne en



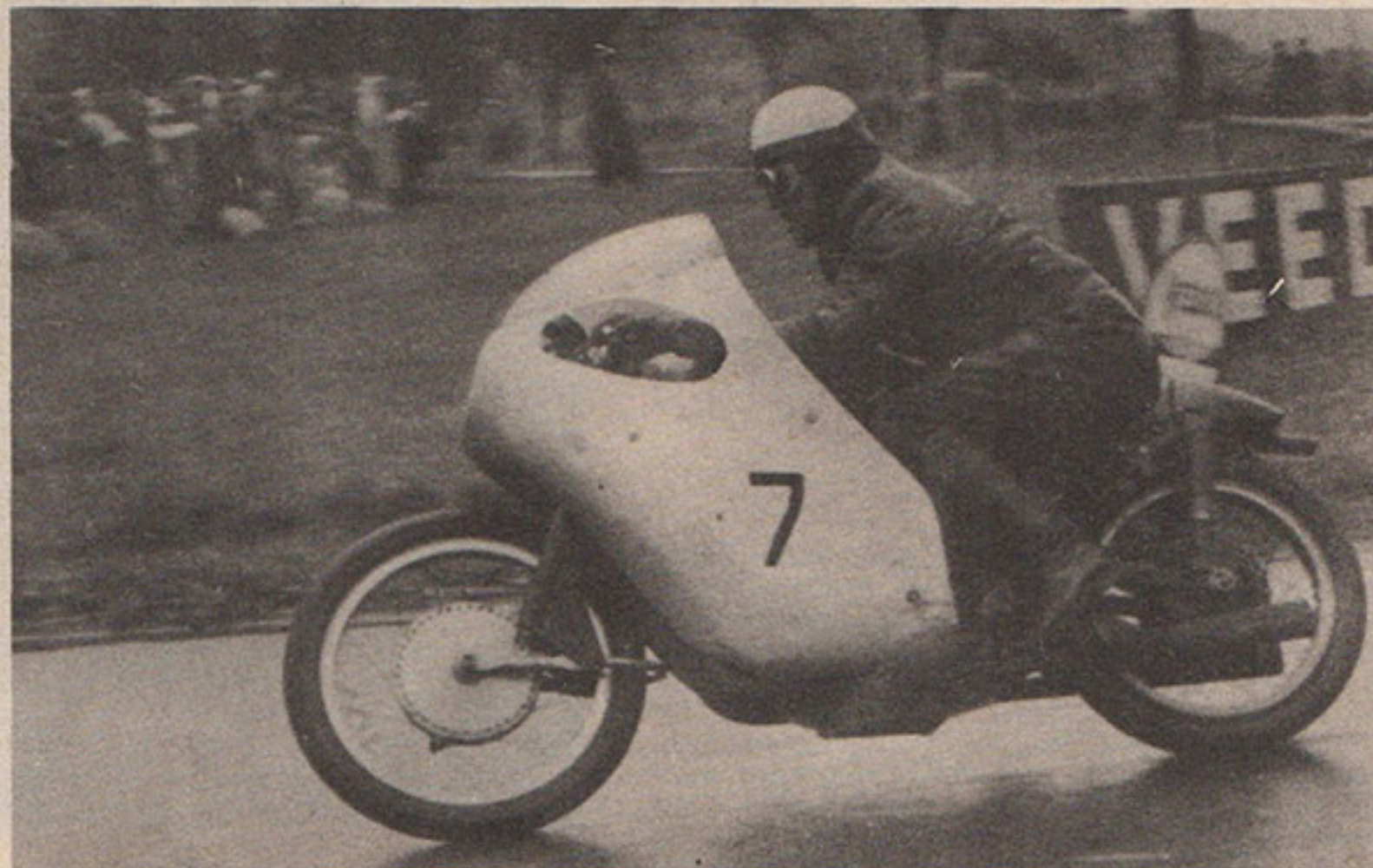
M. Maillard-Brune. Que penser de ce frein de "COURSE" sur une "Sport"? La commission technique a-t-elle pensé à tout?



Jo Rogliardo...



... et Jacques Insermini : présence française sur les circuits étrangers.



Fritz Klaeger : « une machine rapide, ma 350 cm³ Horex ; je cours depuis 1934, si un « Kangourou » la pilotait, vous verriez. »

350 cm³. Hartle sur MV réintégré officiel uniquement pour le T. T. et qui ne signa qu'après avoir été assuré qu'il disposerait des modèles 1960, ce qui laisse, une fois encore, supposer qu'elles sont nettement plus rapides.

Malgré toute l'audace et le pilotage des meilleurs privés, ceux-ci devaient se contenter des places d'honneur. En 350 cm³ Mc Intyre, qui passe aux dires de bon nombre de ses concurrents comme le meilleur pilote, fit troisième. Afin d'avoir un comportement et une tenue de route les plus identiques bien qu'utilisant deux machines initialement différentes, Mc Intyre a fait réaliser deux cadres semblables. Dans l'un il a disposé un A.J.S. 7 R, dans l'autre un Manx 500 cm³.

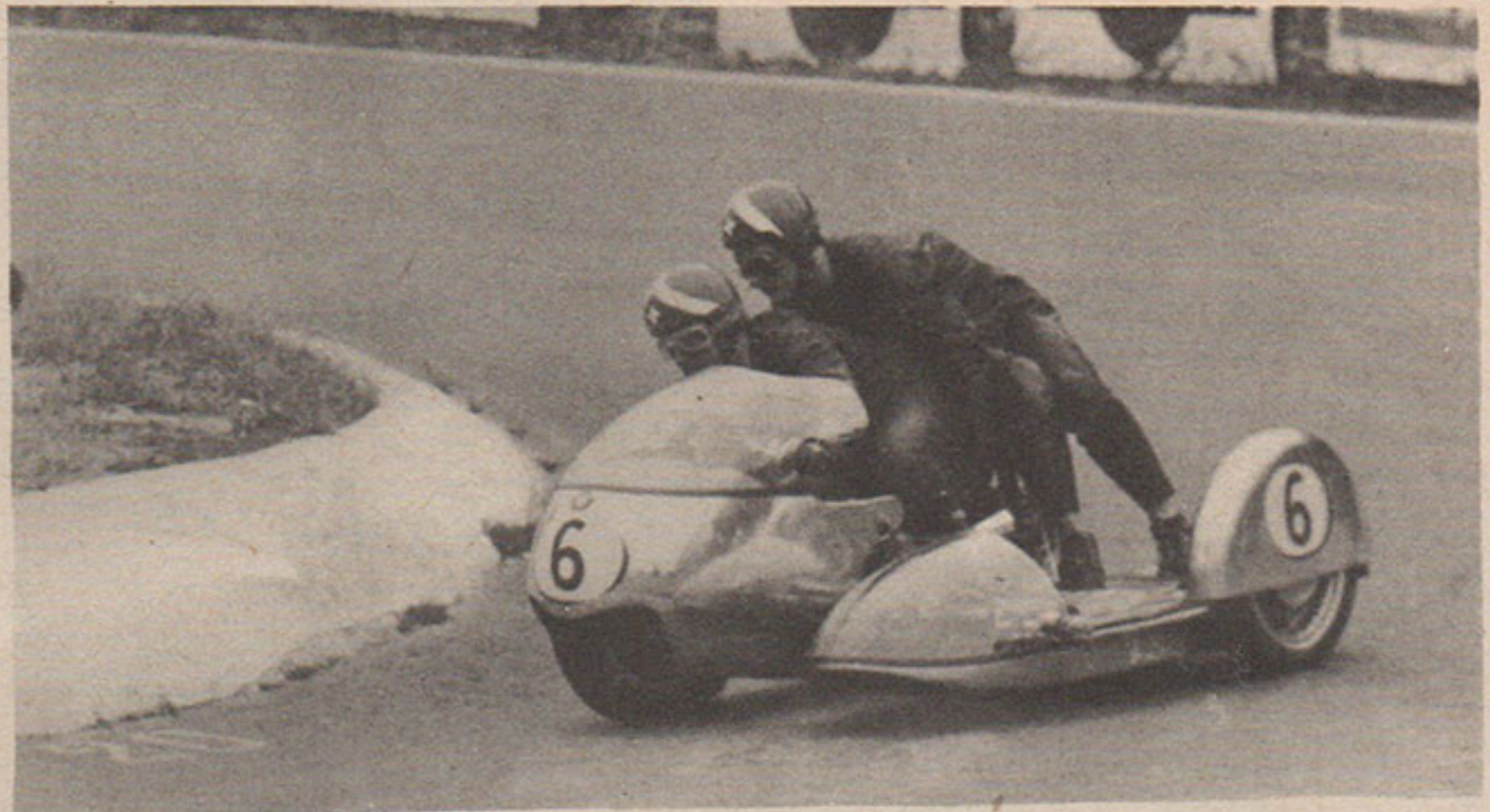
Un prototype Norton 350 cm³ fit son apparition aux essais avec Crooks comme pilote. Cette Norton se distingue par un Featherbed très bas, le moteur est à distribution desmodromique et le réservoir de carburant est situé derrière le moteur, le carburateur étant alimenté par pompe. Cette machine ne prit pas le départ et, selon l'opinion de certains pilotes anglais, son réalisateur aurait de bonnes idées mais pas toujours pratiques. Ces pilotes ont-ils raison ou sont-ils trop conformistes?

Avec la présence des 125 cm³ MZ, des Honda et des Suzuki, toutes machines d'usine, on pouvait espérer voir la suprématie des MV menacée. La marque italienne prit les trois premières places devant deux MZ pilotées par des Anglais et une Honda conduite par un Japonais. Bien que les deux marques adverses prirent la précaution d'employer des pilotes connaissant bien l'île, elles ne purent barrer les MV.

En 250 cm³, ce fut une déroutante pour les MZ et deux MV prirent les meilleures places devant Provini sur Morini. Trois Honda montées par Brown, Kitano et Taniguchi connurent un beau résultat d'ensemble devant deux autres MV (Taveri et Perfetti).

Après avoir marqué 8 points à Clermont, Fath en marque 8 autres au T. T. Camathias mena les deux tiers de la course et rétrograda à la cinquième place après avoir serré un piston. Harris, le meilleur disciple de Oliver, fit deuxième. Quant à Oliver, il devait effectivement prendre le départ mais il eut un accident aux entraînements et ce retour à la course se solda par un séjour à l'hôpital.

Les vitesses établies en 125, 250 cm³ et sidecars, constituent de nouveaux records sur le grand circuit.



Camathias-Foell et leur basset B.M.W. Le plus rapide dans l'île de Man, à Assen et à Francorchamps, et le plus malchanceux.

TOURIST TROPHY

125 cm³.

1^{er} Ubbiali (It.), MV, moy. 137,7 km/h; 2^e Hocking (Rhod.), MV; 3^e Taveri (S.), MV; 4^e Hempleman (N.-Z.), MZ; 5^e Anderson (G.-B.), MZ; 6^e Taniguchi (Jap.), Honda.
Meilleur tour par Ubbiali à 138,6 km/h.

250 cm³.

1^{er} Hocking (Rhod.), MV, moy. 150,7 km/h; 2^e Ubbiali (It.), MV; 3^e Provini (It.), Morini; 4^e Brown (Aust.), Honda; 5^e Kitano (Jap.), Honda; 6^e Taniguchitti (Jap.), Honda.
Meilleur tour par Ubbiali à 153,7 km/h.

350 cm³.

1^{er} Hartle (G.-B.), MV, moy. 155,6 km/h (record); 2^e Surtees (G.-B.), MV; 3^e Mc Intyre (G.-B.),

A.J.S.; 4^e Minter (G.-B.), Norton; 5^e Rensen (Irl.), Norton; 6^e Shepherd (G.-B.), A.J.S.
Meilleur tour par Surtees à 159,6 km/h (record).

500 cm³.

1^{er} Surtees (G.-B.), MV, moy. 164,8 km/h (record); 2^e Hartle (G.-B.), MV; 3^e Hailwood (G.-B.), Norton; 4^e Phillis (Aust.), Norton; 5^e Dale (G.-B.), Norton; 6^e Brown (Aust.), Norton.
Meilleur tour par Surtees à 168,6 km/h (record).

Sidecars.

1^{er} Fath (All.), B.M.W., moy. 135,5 km/h; 2^e Harris (G.-B.), B.M.W.; 3^e Treeman (G.-B.), Norton; 4^e Wells (G.-B.), Norton; 5^e Camathias (S.), B.M.W.; 6^e Ritter (All.), B.M.W.
Meilleur tour par Fath à 138,1 km/h.



Degner et Dale (M.Z. 250 cm³), compagnons d'infortune.

Moto Kitano, prédestination d'un prénom.



DUTCH TT à Assen

Une semaine après, tout le monde se retrouva à Assen pour le Dutch T.T., troisième manche du championnat.

En 125 cm³, Ubbiali marqua une autre victoire devant Hocking, les M.V. se révélant une fois encore les plus rapides. L'italien Gandossi, nouvelle recrue M.Z., plaça la première machine d'usine d'Allemagne Orientale devant une Honda pilotée par Redman.

Il en fut de même pour les 250 cm³, où le tandem Ubbiali-Hocking prit les deux premières places, suivi de leur coéquipier Taveri, également sur M.V. Cette fois, c'est Hempleman qui fut le plus rapide sur M.Z. Il se plaça devant Hailwood (Mondial). Les Honda ne brillèrent pas particulièrement et la quatre cylindres montée par Redman fit long feu. Provini, officiel Morini, fut le seul à pouvoir inquiéter les M.V. et, après être parvenu sur les talons de Ubbiali, il fut stoppé par le bris d'un frein arrière.

En 350 cm³, Surtees fit son habituelle course solitaire, suivi par Hocking, également sur une quatre pattes. Bien parti pour placer sa Jawa à la troisième place, Stastny abandonna. Les meilleurs privés coururent donc pour la troisième place qu'enleva Bob Anderson. Jacques Insermini, seul Français dans les courses solo, accéda à la quinzième place. Cette course fut endeuillée par la chute mortelle de Ferbrache.

Le fait marquant de la course des 500 cm³ fut la chute de Surtees. Venturi put alors remporter son premier G.P. Mendogni, le troisième M.V.iste, ne put mieux faire que troisième, tout d'abord précédé par Hailwood, puis doublé par Bob Brown, meilleur indépendant de cette course. Jacques Insermini cassa un amortisseur.

Pas plus que Clermont ou l'île de Man, Assen ne fut propice à Camathias. Une fois encore il s'affirma le plus brillant sidecariste du moment mais, alors qu'il était en tête devant Harris et Fath, Camathias s'arrêta avec la boîte de vitesses cassée, faisant de ce fait son deuil du titre mondial. Harris conserva l'avantage sur Fath et, pour la première fois dans l'histoire du Dutch T.T., on vit un Anglais enlever la victoire de la course des sidecars. Seule consolation pour Camathias, il battit son propre record du tour qu'il avait établi l'an passé.

DUTCH T.T.

125 cm³

1^{er} Ubbiali (It.), M.V., moy. : 122,795 km/h ;
2^e Hocking (Rhod.), M.V. ; 3^e Gandossi (It.),
M.Z. ; 4^e Redman (Rhod.), Honda ; 5^e Degner
(All. E.), M.Z. ; 6^e Suzuki (Jap.), Honda.
Meilleur tour par Ubbiali, à 126,072 km/h.

250 cm³

1^{er} Ubbiali (It.), M.V., moy. : 133,422 km/h ;
2^e Hocking (Rhod.), M.V. ; 3^e Taveri (S.), M.V. ;
4^e Hempleman (N.-Z.), M.Z. ; 5^e Hailwood (G.-B.),
Mondial ; 6^e Degner (All. E.), M.Z.
Meilleur tour par Provini, sur Morini, à
137,647 km/h (record).

350 cm³

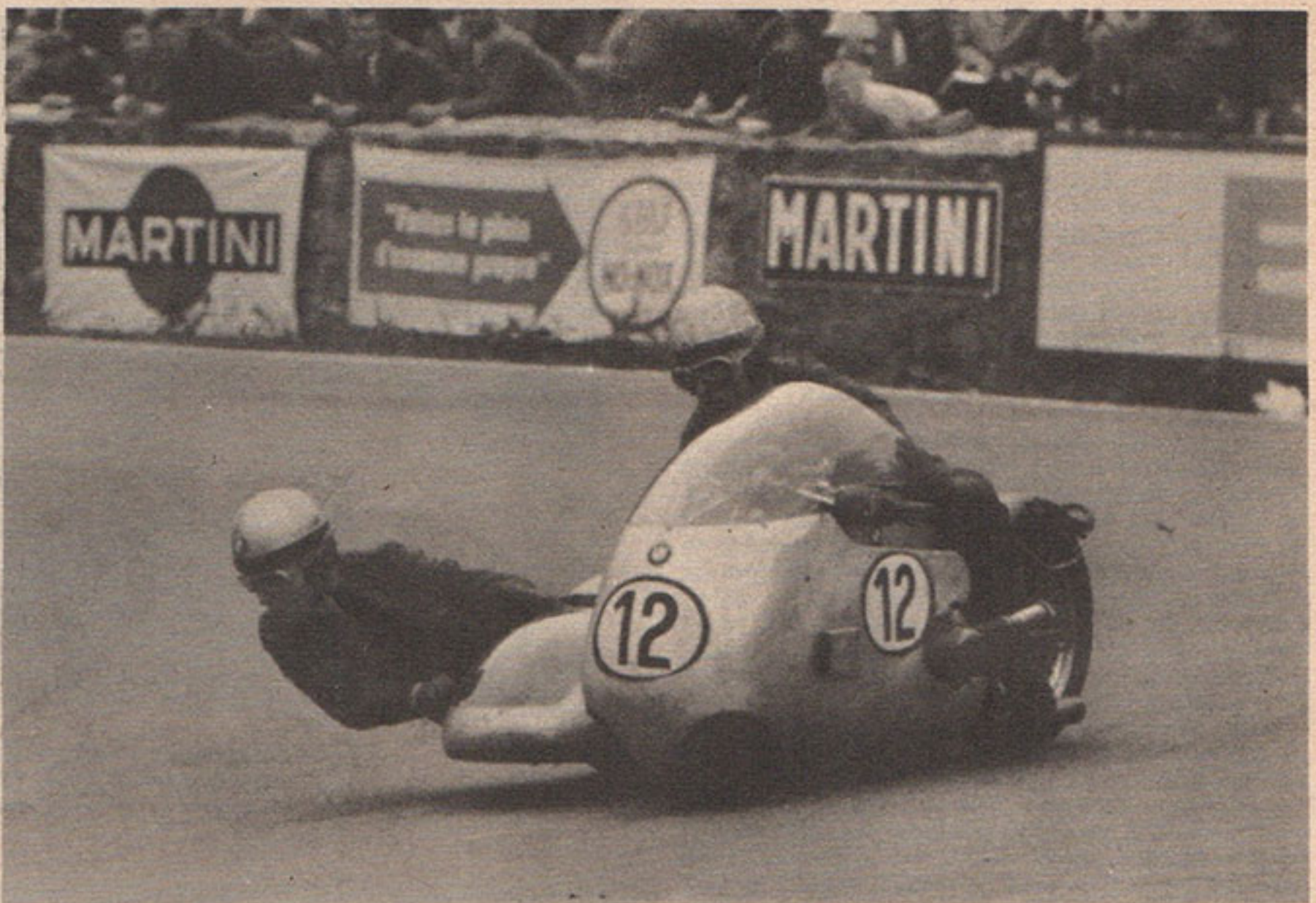
1^{er} Surtees (G.-B.), M.V., moy. : 134,522 km/h ;
2^e Hocking (Rhod.), M.V. ; 3^e Anderson (G.-B.),
Norton ; 4^e Brown (Austr.), Norton ; 5^e Driver
(S.-Afr.), Norton ; 6^e Hempleman (N.-Z.), Norton.
Meilleur tour par Surtees, à 136,899 km/h
(record).

500 cm³

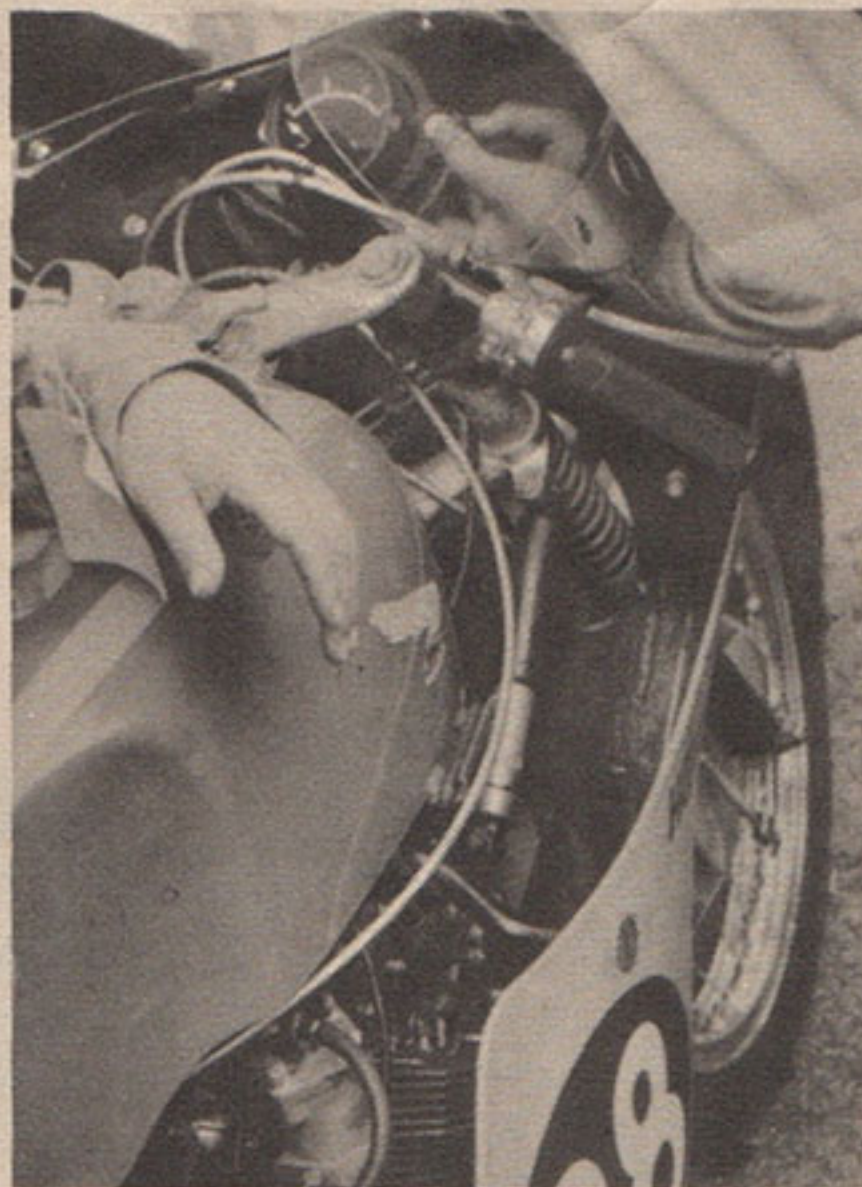
1^{er} Venturi (It.), M.V., moy. : 134,659 km/h ;
2^e Brown (Austr.), Norton ; 3^e Mendogni (It.),
M.V. ; 4^e Driver (S.-Afr.), Norton ; 5^e Hailwood
(G.-B.), Norton ; 6^e Dale (G.-B.), Norton.
Meilleur tour par Venturi, à 139,087 km/h.

Sidecars

1^{er} Harris (G.-B.), B.M.W., moy. : 121,112 km/h ;
2^e Fath (All.), B.M.W. ; 3^e Scheidegger (S.),
B.M.W. ; 4^e Strub (S.), B.M.W. ; 5^e Boddice
(G.-B.), Norton ; 6^e Deubel, B.M.W.
Meilleur tour par Camathias, sur B.M.W., à
124,544 km/h (record).



Fath-Wohlgebut (B.M.W.). Le titre mondial des sidecaristes demeurera allemand.



G.P. DE BELGIQUE

Domination écrasante de Surtees en 350 et 500 cm³. Domination aussi des M.V. avec Ubbiali et Hocking en 125 et 250 cm³, mais d'une manière moins catégorique par la présence des M.Z., Honda et Morini d'usine ; Fath en tête des sidecars avec 8 points d'avance sur Harris ; telle était la situation de ces Championnats du Monde à la veille du G.P. de Belgique où sur le plus rapide circuit allaient se mesurer pour la troisième fois les 125 et les 250 cm³, où pour la quatrième fois Surtees serait appelé à donner son habituel récital, tandis que les sidecaristes y courraient la décisive épreuve du titre.

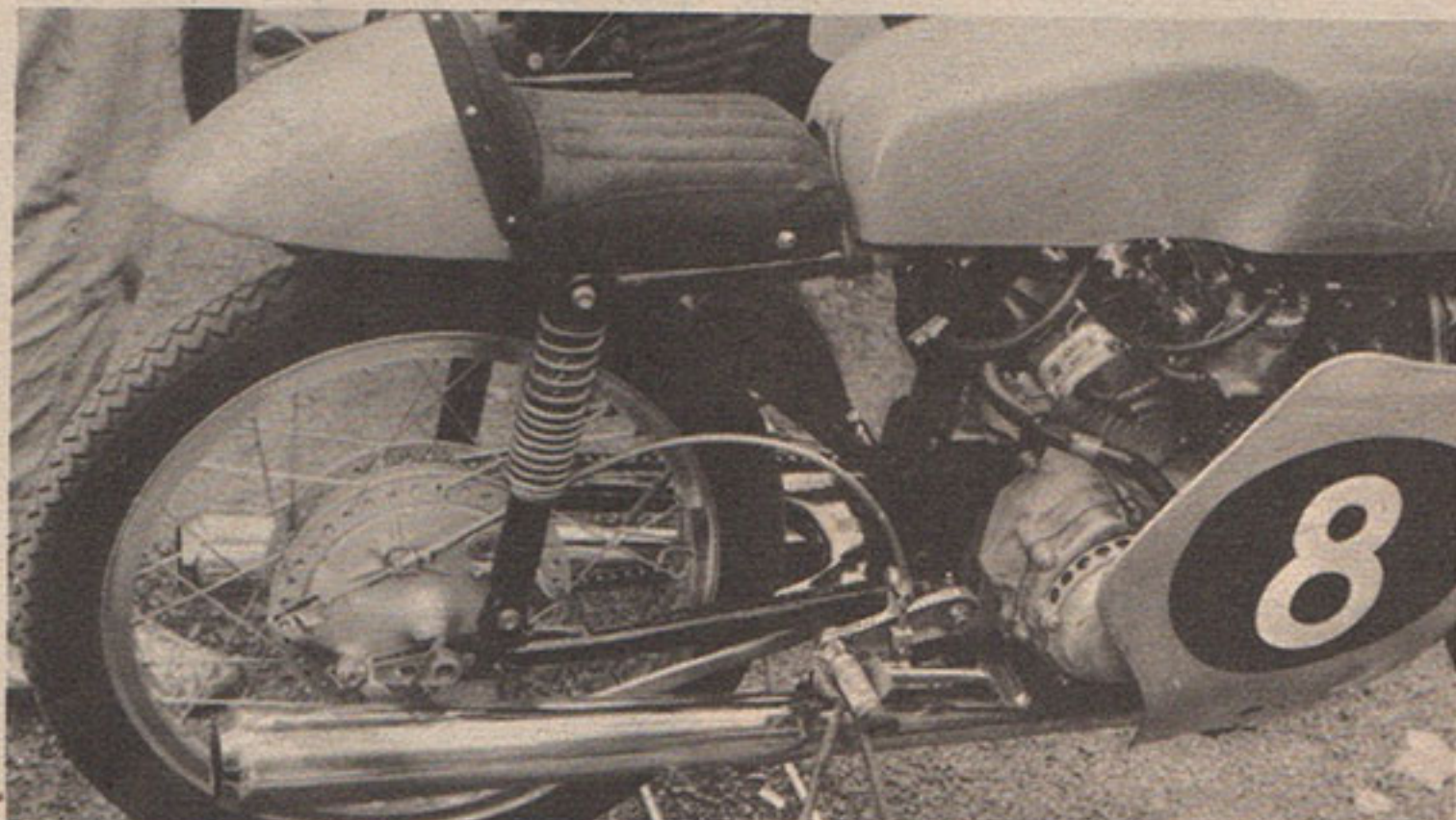
Comme chaque année, le circuit de Francorchamps était paré de son faste habituel. Le G.P. de Belgique demeure, malgré les coups portés au sport motocycliste, une épreuve de grand standing que tout amateur de vitesse devrait avoir vue. L'organisation y est en tout

La Honda 125 cm³ bicylindre. Notez le frein arrière double came, l'embrayage ventilé, la magnéto de marque inconnue et le cadre monotube.

Notez encore la forme peu orthodoxe de la cuve de carburateur, le compte-tours gradué A-B-C-D (?) et, fait surprenant, l'amortisseur de direction.



Mike Hailwood. Des machines et des mécaniciens, pourquoi s'en faire ?



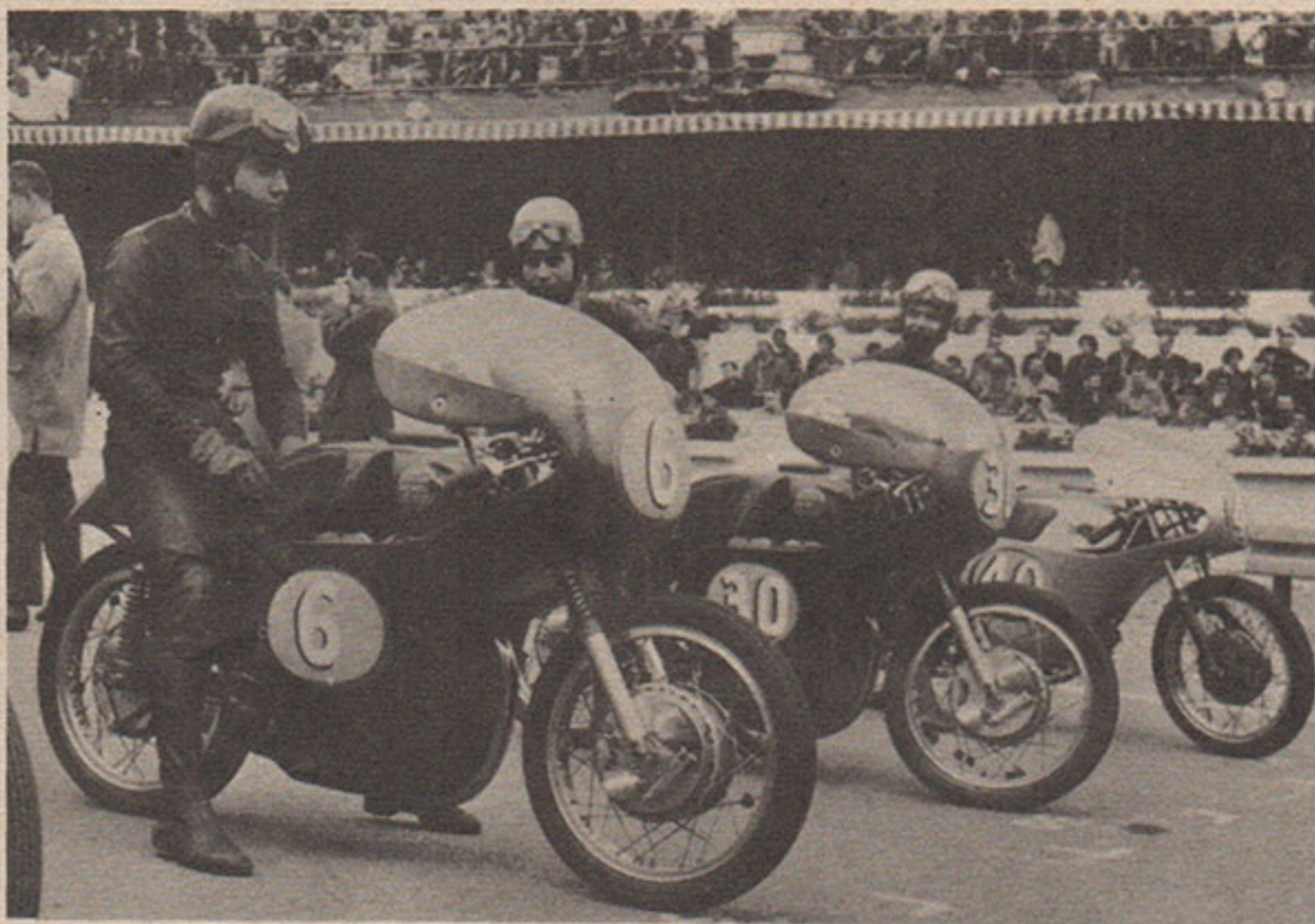
point parfaitement rodée et le circuit de Francorchamps, long de 14 km, tant par ses installations permanentes que par sa largeur, son profil et son dessin, est l'un des plus beaux d'Europe. Il est, les chiffres le prouvent, le plus rapide de ceux utilisés pour les Championnats du Monde et malgré cela il demeure un circuit de pilotage pour les machines de la formule G.P.; fait le plus important à nos yeux. Il est une habitude de parler pilotage et de le juger sur des circuits tortueux. Une courbe qui se négocie en quatrième ou cinquième avec une 500 cm³ est autrement sélective, révèle mieux les imperfections de tenue de route, en dit beaucoup plus long sur un pilote qui ne pourra à ces allures fréquemment remplacer la classe par la hardiesse.

Organisateurs avisés et ne pouvant faire courir que quatre classes, la F.M.B. sacrifia les 350 cm³, cette dernière n'étant qu'une copie in extenso des 500 cm³.

Faisant exception à la règle, le soleil ne daigna pas assister au G.P. de Belgique et c'est sous un ciel couvert que fut donné le départ des 125 cm³.

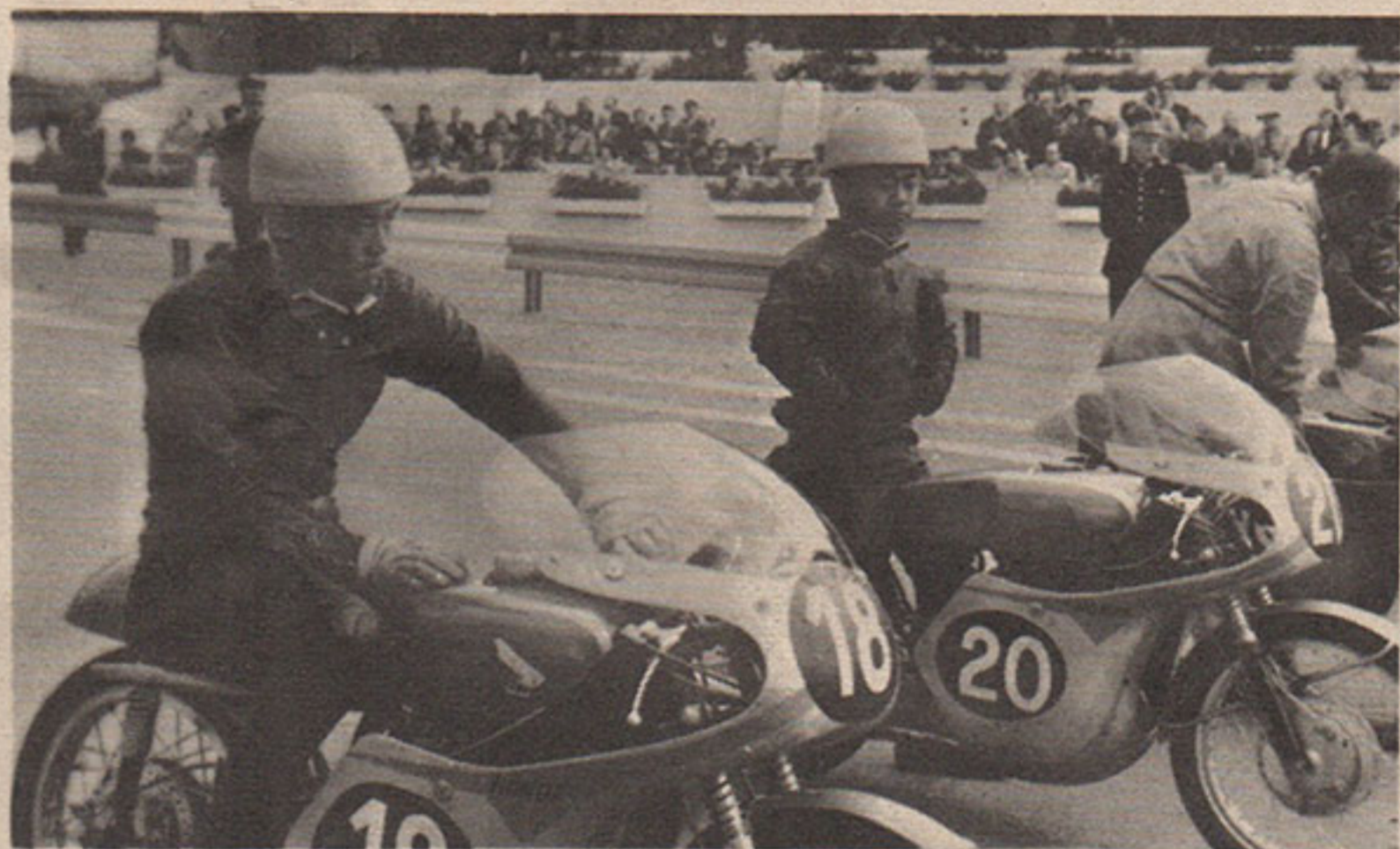
Treize 125 cm³ au départ, douze machines d'usine au départ, une véritable course G.P., une effective compétition pour constructeurs avec la présence de 3 M.V. (Ubbiali, Hocking, Spaggiari), de 3 M.Z. (Degner, Hempleman, Gandossi), de 5 Honda (Kitano, Shimazaki, Brown, Suzuki, Redman), d'une Ducati (Hailwood) que l'on peut assimiler à une officielle et d'une M.V. privée pilotée par Alberto Paganì.

Quelle ne fut pas notre surprise de voir passer en tête au premier tour les deux M.Z. de Degner et de Hempleman devant Ubbiali. Dès le deuxième passage, trois pelotons sont nettement formés : Degner, Hempleman, Ubbiali et Spaggiari. Puis suivent Hocking, Gandossi, Kitano et Hailwood. Le dernier groupe est formé de Brown, Shimazaki, Redman et Suzuki. Paganì seul privé est lâché. Tour après tour, on attend une attaque d'Ubbiali mais, à la surprise générale, on l'attendra jusqu'à la fin car Degner restera jusqu'à la victoire au commandement et parvient même dans les trente derniers kilomètres à se détacher. A mi-course, Ubbiali passe devant Hempleman. Spaggiari continue à contrôler de très près ce duel qui, tantôt est à l'avantage de la M.V., tantôt à l'avantage de la M.Z. De cette course à trois sortira le record du tour, porté par le deux temps et le double A.C.T. à 164,112 km/h. A l'avant-dernière ronde, Ubbiali et Hempleman ont lâché Spaggiari. Dans le dernier virage, le Néo-Zélandais précède de quelques mètres Ubbiali. Hempleman freine excessivement tard, un peu trop tard et négocie tant bien que mal « La Source », Ubbiali à ses côtés. Cette faute lui aurait coûté la deuxième place si, grâce à une meilleure accélération, il n'avait pu reprendre l'avantage sur la M.V. Hocking ne put jamais rejoindre ses coéquipiers et ne parvint que de justesse à rester devant Hailwood qui place sa Ducati devant quatre Honda. Ces dernières obtinrent un bon résultat d'ensemble, mais leurs



Suzuki et Shimazaki (Honda 125 cm³). A machines nouvelles, nouveaux visages.

Silvio Grassetti et Gilberto Milani (6 et 30), sur Benelli 250 cm³. De nouveaux pilotes à Francorchamps, une marque au passé prestigieux.



pilotes manquent d'aisance et sont décontenancés par les circuits européens.

Depuis longtemps nous n'avions vu deux usines au coude à coude. M.Z. battant M.V. à la régulière, voit ses efforts couronnés de succès et apporte un regain d'intérêt à ce Championnat du Monde.

L'épreuve des sidecars fut pour Camathias la course du désespoir. Elle comportait huit tours. Au premier passage, le Suisse en tête devant Fath, au deuxième, il lui a pris 5", au troisième, son avance augmente, au sixième, Fath ne peut espérer le rejoindre, au septième, Camathias, comme au T.T., comme à Assen, a disparu (culasse fêlée), après avoir confirmé pour la troisième fois qu'il était le plus rapide. Fath, qui précède très largement Scheidegger, gagne et s'assure le titre mondial. Harris prit un départ symbolique et n'acheva qu'au ralenti son premier tour. On attendait la confirmation de sa victoire d'Assen.

Ayant cassé son moteur au Dutch T.T., le meilleur des deux qu'il possède, Rogliardo fit sixième avec son second Rennsport.

Avec trois M.V. (Ubbiali, Hocking, Taveri), trois M.Z. (Dale, Degner, Hempleman), une Morini (Provini), une Ducati (Hailwood) et deux Benelli (Grassetti, Milani), toutes machines d'usine, la course des 250 cm³ s'annonçait aussi passionnante que celle des 125 cm³. Six privés venaient également le départ. Hélas, les principaux figurants quittèrent involontairement la scène, laissant Ubbiali et Hocking

s'expliquer en tête à tête, loin devant Taveri. Au premier tour, Provini chuta dans une courbe rapide et s'en tira heureusement sans mal. Tour à tour, les M.Z. disparurent. Celle de Degner, la mieux placée provisoirement, ne put inquiéter les trois M.V. de tête. Les deux Benelli abandonnèrent. Dans les premières rondes, Hailwood avec sa Ducati talonna les M.Z. de Degner, Dale et Hempleman et, après l'abandon de celle-ci, prit la quatrième place devant le trio M.V.

Comme prévu, Surtees fit sa course-démonstration qui, bien qu'éblouissante, demeure monotone, car Venturi ne put lui prendre la roue. Jugez plutôt. Au premier tour, 12" d'avance, au deuxième, 22", au troisième, 30", au quatrième, 36", au huitième, 56", au neuvième, une minute et ça ne s'arrêtera qu'au tour final (15"), où Surtees passe la ligne 1' 23" avant Venturi. Mendogni pilotait aussi une M.V. 4. Au deuxième tour, six Norton pilotées par Brown, Hartle, Hailwood, Redman, Anderson et Dale le précédaient. La disparition de plusieurs de ces privés lui fit gagner quelques places et l'Italien eut bien du mal à se défaire de Hempleman. Heureusement, Brown et Hartle animèrent cette course et se détachèrent de leurs compatriotes. Hartle contraint à l'abandon, Brown fut encore ici le meilleur privé. Sur vingt-deux partants, Insermini termina treizième tandis que Bayle abandonna.

Dans sa course contre la montre, Surtees porta le record du tour à 197,432 km/h, amélio-



Ernst Degner (M.Z.). Cette fois c'est O.K.

rant le précédent établi par lui-même l'an passé de 3,544 km/h, ce qui laisse supposer un notable accroissement de puissance des M.V. 4 1960 sur les moteurs 1959.

Le 200 km/h à Francorchamps est pour bientôt, à moins que d'ici là la F.I.M. en décide autrement.

RÉSULTATS DU G.P. DE BELGIQUE

125 cm³

1^{er} Degner (All. Or.), M.Z., moy. : 161,134 km/h (record); 2^e Hempleman (N.-Z.), M.Z.; 3^e Ubbiali (I.), M.V.; 4^e Spaggiari (I.), M.V.; 5^e Hocking (Rhod.), M.V.; 6^e Hailwood (G.-B.), Ducati; 7^e Kitano (Jap.), Honda; 8^e Shimazaki (Jap.), Honda; 9^e Redman (Rhod.), Honda; 10^e Brown (Austr.), Honda; 11^e Gandossi (I.), M.Z.; 12^e Suzuki (Jap.), Honda.

Meilleur tour par Hempleman et Spaggiari, à 164,112 km/h (record).

250 cm³

1^{er} Ubbiali (It.), M.V., moy. : 182,710 km/h (record); 2^e Hocking (Rhod.), M.V.; 3^e Taveri (S.), M.V.; 4^e Hailwood (G.-B.), Ducati; 5^e Pagani (It.), Aermacchi; 6^e Beer (All.), Adler; 7^e Vervroegen (B.), Motobi à 1 tour; 8^e Thalhammer (Autr.), N.S.U. à 1 tour; 9^e Lohmann (All.), Adler à 1 tour; 10^e Orinel (B.), N.S.U. à 1 tour.

Meilleur tour par Ubbiali à 185,390 km/h (record).

500 cm³

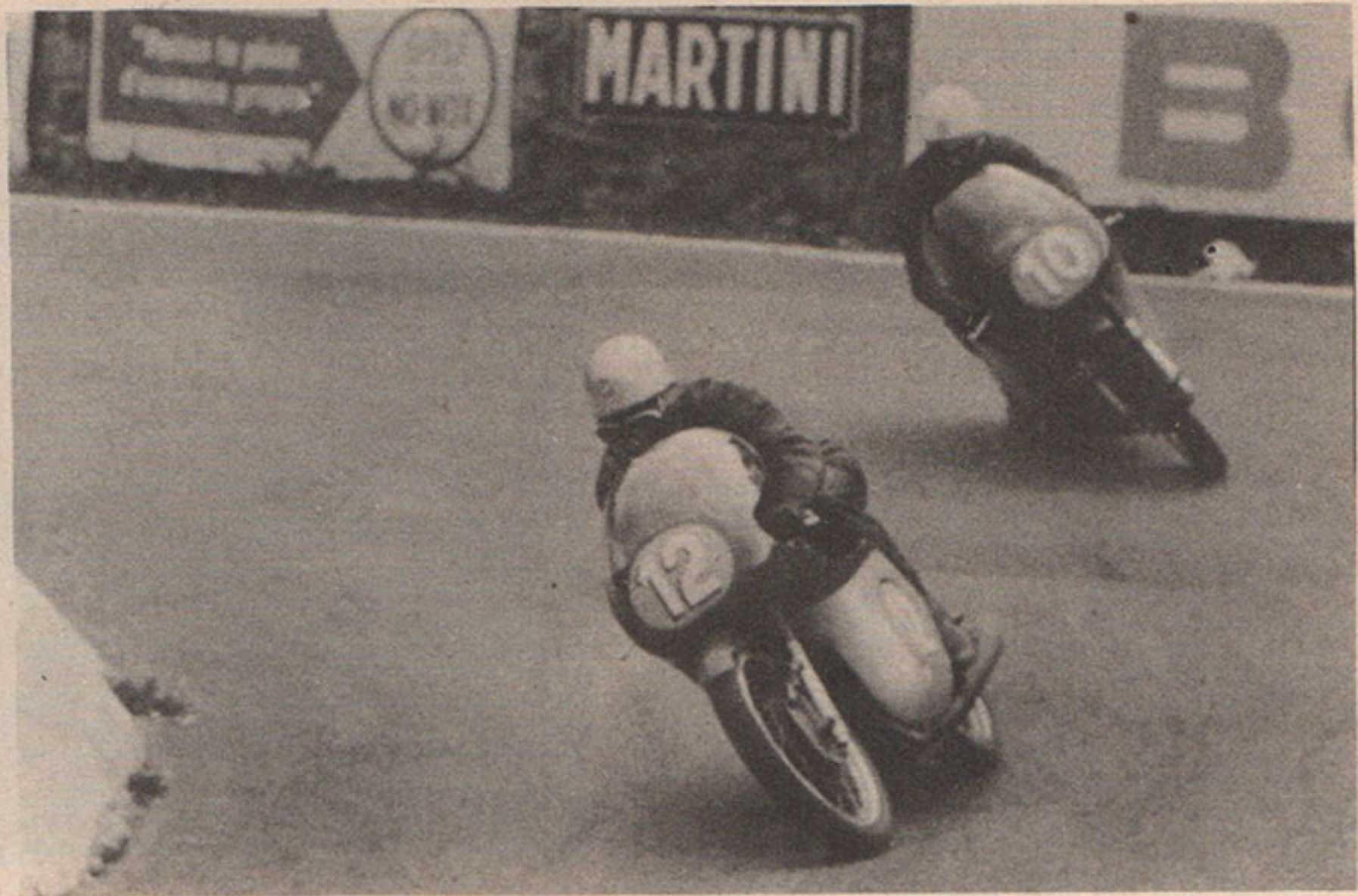
1^{er} Surtees (G.-B.) M.V., moy. : 193,985 km/h (record); 2^e Venturi (It.), M.V.; 3^e Brown (Austr.), Norton; 4^e Hailwood (G.-B.), Norton; 5^e Redman (Rhod.), Norton; 6^e Mendogni (It.), M.V.; 7^e Hempleman (N.-Z.), Norton; 8^e Hartle (G.-B.), Norton; 9^e Schneider (Autr.), Norton à 1 tour; 10^e Ito (Jap.), B.M.W. à 7 tours; 11^e Pawson (N.-Z.), Norton à 1 tour; 12^e Dale (G.-B.), Norton à 1 tour; 13^e Insermini (Fr.), Norton à 1 tour; 14^e West (G.-B.), Norton à 1 tour; 15^e Glaser (All.), Norton à 1 tour; 16^e Jaeger (All.), B.M.W. à 2 tours; 17^e Bogaerd (B.), Norton à 4 tours.

Meilleur tour par Surtees, à 197,432 km/h (record).

Sidecars

1^{er} Fath (All.), B.M.W., moy. : 161,327 km/h; 2^e Scheidegger (S.), B.M.W.; 3^e Strub (S.), B.M.W.; 4^e Beeton (G.-B.), B.M.W.; 5^e Ritter (All.), B.M.W.; 6^e Rogliardo (Fr.), B.M.W.; 7^e Lambert (S.), B.M.W.; 8^e Beevers (G.-B.), B.M.W.; 9^e Koile (All.), B.M.W.; 10^e Tikle (G.-B.), Norton; 11^e Snajder (Youg.), B.M.W.; 12^e Foster (Austr.), Norton; 13^e Duhem (Fr.), B.M.W.; 14^e Salter (Austr.), Norton; 15^e Camathias (S.), B.M.W. à 1 tour; 16^e Woollett (G.-B.), Norton; 17^e Boddice (G.-B.), Norton; 18^e Deubel (All.), B.M.W. à 2 tours.

Meilleur tour par Camathias, à 164,538 km/h.



Hocking (12) et Ubbiali (10) sur M.V. Seuls en 250 cm³.



BOB BROWN

Après Peter Ferbrache décédé des suites de sa chute au Dutch T.T. à Assen le sport motocycliste a encore payé un lourd tribut en la personne de Bob Brown qui a trouvé la mort sur le circuit de la Solitude au G.P. d'Allemagne durant les entraînements de la catégorie 250 cm³ au guidon d'une quatre cylindres Honda. Bob Brown qui vint pour la première fois sur le continent il y a cinq ans se révéla d'emblée parmi les meilleurs privés et ses performances au guidon de Norton Manx lui permirent d'obtenir une paire de 4 cylindres Gilera en 1957 lorsque Duke fut indisponible. Pour la première course sur ces machines délicates Bob Brown se classa 3^e dans le Senior et le Junior T.T.! Redevenu privé à la suite du retrait de Gilera, Bob s'affirma comme le meilleur privé dans le G.P. de Championnat du Monde étant notamment 3^e du classement provisoire de la catégorie 500 cm³. Bob Brown, figure populaire du Continental Circus, était d'une gentillesse et d'une sportivité qui le faisaient apprécier de tous ses concurrents; il s'était marié au début de l'année avec M^{lle} Bernadette Sommerville à qui nous adressons en cette pénible circonstance nos sincères condoléances.

POSITIONS DES PILOTES ET DES CONSTRUCTEURS DANS LE CHAMPIONNAT DU MONDE

125 cm³

1^{er} Ubbiali, 20 points; 2^e Hocking, 14 pts; 3^e Degner, 10 pts; 4^e Hempleman, 9 pts; 5^e Taveri, 4 pts; 6^e Gandossi, 4 pts; 7^e Redman, 3 pts; 8^e Spaggiari, 3 pts; 9^e Anderson, 2 pts; 10^e Taniguchi, 1 pt; 11^e Suzuki, 1 pt; 12^e Hailwood, 1 pt.

1^{er} M.V. Agusta, 20 points; 2^e M.Z., 15 pts; 3^e Honda, 4 pts; 4^e Ducati, 1 pt.

250 cm³

1^{er} Ubbiali, 22 points; 2^e Hocking, 20 pts; 3^e Taveri, 8 pts; 4^e Hailwood, 5 pts; 5^e Provini, 4 pts; 6^e Brown, 3 pts; 7^e Hempleman, 3 pts; 8^e Kitano, 2 pts; 9^e Pagani, 2 pts; 10^e Taniguchi, 1 pt; 11^e Degner, 1 pt; 12^e Beer, 1 pt.

1^{er} M.V. Agusta, 24 points; 2^e Morini, 4 pts; 3^e Mondial, 4 pts; 4^e Honda, 3 pts; 5^e M.Z., 3 pts; 6^e Ducati, 3 pts; 7^e Adler, 1 pt.

350 cm³

1^{er} Surtees, 18 points; 2^e Hocking, 14 pts; 3^e Hartle, 8 pts; 4^e Brown, 6 pts; 5^e Stastny, 6 pts; 6^e Anderson, 5 pts; 7^e Driver, 4 pts; 8^e McIntyre, 4 pts; 9^e Minter, 3 pts; 10^e Rensen, 2 pts; 11^e Perris, 1 pt; 12^e Hempleman, 1 pt.

1^{er} M.V. Agusta, 24 points; 2^e Norton, 10 pts; 3^e Jawa, 6 pts; 4^e A.J.S., 4 pts.

500 cm³

1^{er} Surtees, 24 points; 2^e Venturi, 20 pts; 3^e Brown, 15 pts; 4^e Hailwood, 9 pts; 5^e Driver,

6 pts; Hartle, 6 pts; 7^e Mendogni, 5 pts; 8^e Phillis, 3 pts; 9^e Dale, 3 pts; 10^e Richter, 2 pts; 11^e Redman, 2 pts; 12^e Ito, 1 pt.

1^{er} M.V. Agusta, 32 points; 2^e Norton, 20 pts; 3^e B.M.W., 1 pt.

Sidecars

1^{er} Fath, 30 points; 2^e Scheidegger, 16 pts; 3^e Harris, 14 pts; 4^e Strub, 9 pts; 5^e Camathias, 6 pts; 6^e Deubel, 4 pts; 7^e Freeman, 4 pts; 8^e Wells, 3 pts; 9^e Ritter, 3 pts; 10^e Beeton, 3 pts; 11^e Rogliardo, 2 pts; 12^e Boddice, 2 pts.

1^{er} B.M.W., 32 points; 2^e Norton, 6 pts.
N.B. — Classement établi à l'issue du G.P. de France, du T.T., du Dutch T.T. et du G.P. de Belgique.

OBERNAI

Pas une seule des trois courses ne fut épargnée par la pluie, ce fut un déluge et malgré ces conditions défavorables le circuit international d'Obernai fut une réussite. Réussite des courses que la pluie ne rendit que plus difficiles, mais réussite par la présence d'un public relativement nombreux compte tenu du temps. La persévérance du sportif public alsacien étonna plus d'un et notamment M. Bouvet, président de la Commission des Circuits.

Le circuit d'Obernai, succédant à Pau, Bourg et Clermont, constituait la quatrième manche de championnat pour les 350, 500 cm³ et sidecars et l'épreuve clé de celui-ci, Insermini ne s'étant pas encore détaché de Bayle et Rogliardo n'ayant pas encore comblé l'handicap causé par sa chute à Pau.

Inaugurant une nouvelle formule pour la course des sidecars qui procure certainement un meilleur spectacle mais ne plaît pas toujours aux pilotes, l'épreuve des « 3 roues » fut disputée sur deux manches éliminatoires et une finale rassemblant les meilleurs.

VICTOIRE FRANÇAISE EN 350 CM³ avec Jacques Insermini

Le mauvais temps n'enleva pas l'intérêt de la course des 350 cm³. Mieux, la pluie fut certainement la cause des nombreux rebondissements que l'on vit au cours de cette épreuve qui se courut sur trente tours.

Au départ, Pawson imposa son rythme, emmena dans sa roue Insermini, Redman, Driver, Kassner, Bayle, Klaeger, Casset, Touzalin, Bouillard, Guignabodet, Montagne et Marsaux.

Les deux jeunes Français, après avoir fait bonne impression furent obligés de réintégrer le parc, Casset avec de l'eau dans son rupteur, Marsaux ne voyant plus rien à travers ses verres optiques.

Insermini, décidément très en forme malgré la course qu'il dut fournir la veille au G. P. de Hollande, prit au quatrième tour le commandement qui repassa ensuite au Rhodésien Redman.

Cette course ne fut qu'un incessant chassé-croisé entre les meilleurs qui surent braver la pluie. Tour à tour, Pawson Insermini, Redman, Driver, furent leaders.

Bien vite ceux-ci firent le trou. Puis on assista à la remontée de l'Allemand Klaeger qui, grâce à sa rapide Horex, vint talonner le peloton de tête. Il devait aux deux tiers de la course être à nouveau lâché.

Bayle, tout d'abord dans la roue de Klaeger, le passa à mi-course et après une fort belle remontée il vint se mêler au groupe de tête.



Vanné, trempé, Jacques Insermini écoute la Marseillaise.



Paddy Driver. Ça va glisser.

A JAEGER LES 500 CM³

Comme dans la course des 350 cm³, très vite, les plus rapides pilotes s'échappèrent et firent le trou.

A l'issue des dix premiers tours, Driver, Redman, Insermini, Jaeger, et Collot tenaient les cinq premières places.

On attendait beaucoup de Collot qui affectionne particulièrement le mouillé. Il fut servi, une pluie diluvienne ne cessant pendant toute cette course. A mi-course il déclencha une attaque et parvint un moment en quatrième position après avoir sauté l'Allemand Jaeger. Ce dernier ne lui laissa pas longtemps cet avantage et reprit bien vite la quatrième position.

A ce moment Insermini bien parti pour décrocher le double titre de champion de France, avait pris le commandement, suivi de Redman et Driver.

Le Parisien conserva longtemps cet avantage tandis que Jaeger, utilisant toutes les possibilités de sa B.M.W. Renn-Sport, après avoir définitivement lâché Collot s'attacha à remonter sur Driver et Redman.

Redman avec des freins qui n'étaient plus très efficaces céda aux pressions de l'Allemand. Puis Jaeger s'attaqua à Driver, dont la Norton donnait des signes évidents de fatigue.

Jaeger doubla le Sud-Africain et s'élança à la poursuite d'Insermini, toujours en tête depuis le quatorzième tour.

Et c'est dans le trente-troisième des trente-cinq tours de cette course que Jaeger passa en tête et remporta, comme en 1959, la victoire à Obernai.

Parmi les jeunes pilotes français, Paba et Casset firent une très belle course, parvenant à rester dans le tour du vainqueur.



Obernai sourit à Jaeger, qui renouvelle sa victoire de l'an passé.

A CAMATHIAS LES SIDECARS

Les dix sidecaristes qui, au cours des deux manches, firent les meilleurs temps, disputèrent la finale. La pluie battante n'empêcha nullement Camathias de mener tambour battant cette course, accomplissant même la meilleure moyenne de la journée. Il n'y eut que Scheidegger qui, bien que distancé, put rester dans le tour de son compatriote. Strub fut relégué à un tour et Rogliardo à deux tours, ayant cassé son moteur la veille à Assen et n'étant parvenu faute de temps à « figurer » le réglage de son second R.S. Vivier-Merle prit le meilleur sur Moulin, tandis que la magnéto de la Norton de Beauvais souffrit de la pluie. Situation inverse pour une fois, car si Camathias acheva cette course en vainqueur, Fath abandonna.

Obernai, épreuve décisive du Championnat à l'issue de laquelle Jacques Insermini s'assure le double titre en 350 et 500 cm³ et Rogliardo passe résolument en tête devant Moulin.

Théoriquement terminée avec l'annulation de Vesoul, ces trois titres sont actuellement acquis par ces deux hommes. En 350 cm³, Insermini cumule 4 victoires, soit un maximum de points. En 500 cm³, même en supposant qu'une autre épreuve ait lieu et que Bayle la gagne, il ne pourra combler aux points. Quant à Rogliardo, c'est après Cadours (si cette épreuve a lieu) que nous pourrions être affirmatif. 7 points séparent Moulin de Rogliardo. Il faudrait que le Lyonnais casse et que Moulin gagne pour que le titre change de mains.

H. B.

RÉSULTATS D'OBERNAI

1° Insermini (Fr.), Norton. Moy. : 99,595 km/h ;
2° Driver (AF du S.), Norton ; 3° Redman (Rhod.), Norton ; 4° Pawson (N.-Z.), A.J.S. ;
5° Bayle (Fr.), Norton ; 6° Klaeger (All.), Horex ;
7° Kassner (All.), Norton, à 1 tour ; 8° Guignabodet (Fr.), Norton, à 1 tour ; 9° Bouillard (Fr.), Norton, à 1 tour ; 10° Montagne (Fr.), Norton, à 2 tours ; 11° Touzalin (Fr.), Norton, à 2 tours.

500 cm³

1° Jaeger (All.), B.M.W. Moy. : 102,415 km/h ;
2° Insermini (Fr.), Norton ; 3° Redman (Rhod.), Norton ; 4° Driver (S.-Af.), Norton ; 5° Collot (Fr.), Norton ; 6° Paba (Fr.), Norton ; 7° Casset (Fr.), Norton ; 8° Klaeger (All.), Horex, à 1 tour ; 9° Braun (Fr.), Norton, à 1 tour ; 10° Guignabodet (Fr.), à 1 tour.

Trois roues.

1° Camathias (S.), B.M.W. Moy. : 103,233 km/h ;
2° Scheidegger (S.), B.M.W. ; 3° Strub (S.), B.M.W., à 1 tour ; 4° Rogliardo (Fr.), B.M.W., à 2 tours ; 5° Vivier-Merle (Fr.), Norton ; 6° Moulin (Fr.), Norton ; 7° Beauvais (Fr.), Norton, à 3 tours ; 8° Neussner (All.), B.M.W., à 4 tours ; 9° Woollet (G.-B.), Norton, à 4 tours.

CHAMPIONNAT DE FRANCE INTER POSITIONS DES PILOTES

350 cm³

1° Insermini 32 points ; 2° Bayle 19 points ;
3° Bouillard 9 points ; 4° Touzalin 7 points ;
5° Marsaux 6 points ; 5° Montagne 6 points ;
7° Casset 4 points ; 8° Guignabodet 4 points ;
9° Nugue 3 points ; 10° Paba 2 points.

500 cm³

1° Insermini 27 points ; 2° Bayle 18 points ;
3° Paba 14 points ; 4° Collot 12 points ; 5° Bargetzi 7 points ; 6° Troncarelli 5 points ; 7° Casset 3 points ; 8° Braun 2 points ; 9° Guignabodet 1 point.

Trois Roues.

1° Rogliardo 24 points ; 2° Moulin 17 points ;
3° Beauvais 16 points ; 4° Sauzereau 12 points ;
5° Vivier-Merle 10 points ; 6° Lazard 6 points.

N.B. — Classement établi à l'issue des circuits de Pau, de Bourg, de Clermont-Ferrand et d'Obernai.

Portrait : FUMIO ITO



Fumio Ito - Courir sur sol dur...
mais parfois mouillé.

Un « Championnat du Monde », laisserait supposer dans toute l'acception du terme que nous y trouvions des pilotes des cinq parties du globe. L'Europe y est largement représentée. L'Afrique aussi avec les Rhodésiens et Sud-Africains. L'Océanie est présente avec les Australiens et Néo-Zélandais. Les Amériques n'y furent que rarement représentées, quant à l'Asie, la voici qui arrive et avec elle notamment Fumio Ito.

Il apparaît au G. P. d'Autriche, fait parler de lui au G. P. de Sarre. Il fait son entrée sur la scène du championnat du Monde au G. P. de France et boucle le tour le plus rapide à Hockenheim, toujours au guidon d'une B.M.W. Renn Sport.

Sa fougue n'a d'égale que ses 20 ans, son pilotage est osé. Il n'a encore conquis aucun titre en Europe et pourtant il suscite l'intérêt, car il vient de loin et peut bien être l'éclaircieur d'une équipe d'autres pilotes qui nous viendront du pays du Soleil Levant.

Fils d'un chef d'orchestre de Tokyo, dès l'âge de 15 ans Fumio Ito préféra la note (plus ou moins) mélodieuse d'un échappement libre et fit ses premières armes en Speedway.

Un an plus tard il devint pilote d'essai de la firme Yamaha et en tant que pilote d'usine commença à collectionner de nombreuses victoires.

Un certain M. Herman Rinner devait, quelques années plus tard, faire de lui un champion du Japon. C'était au G. P. de Catalina 1958 aux U.S.A. où Fumio Ito courait avec une 250 cm³ Yamaha (deux temps). Sa place de sixième dans cette course où s'alignaient des machines de toutes cylindrées le fit remarquer par M. Rinner importateur Harley-Davidson, B.S.A. et B.M.W. au Japon.

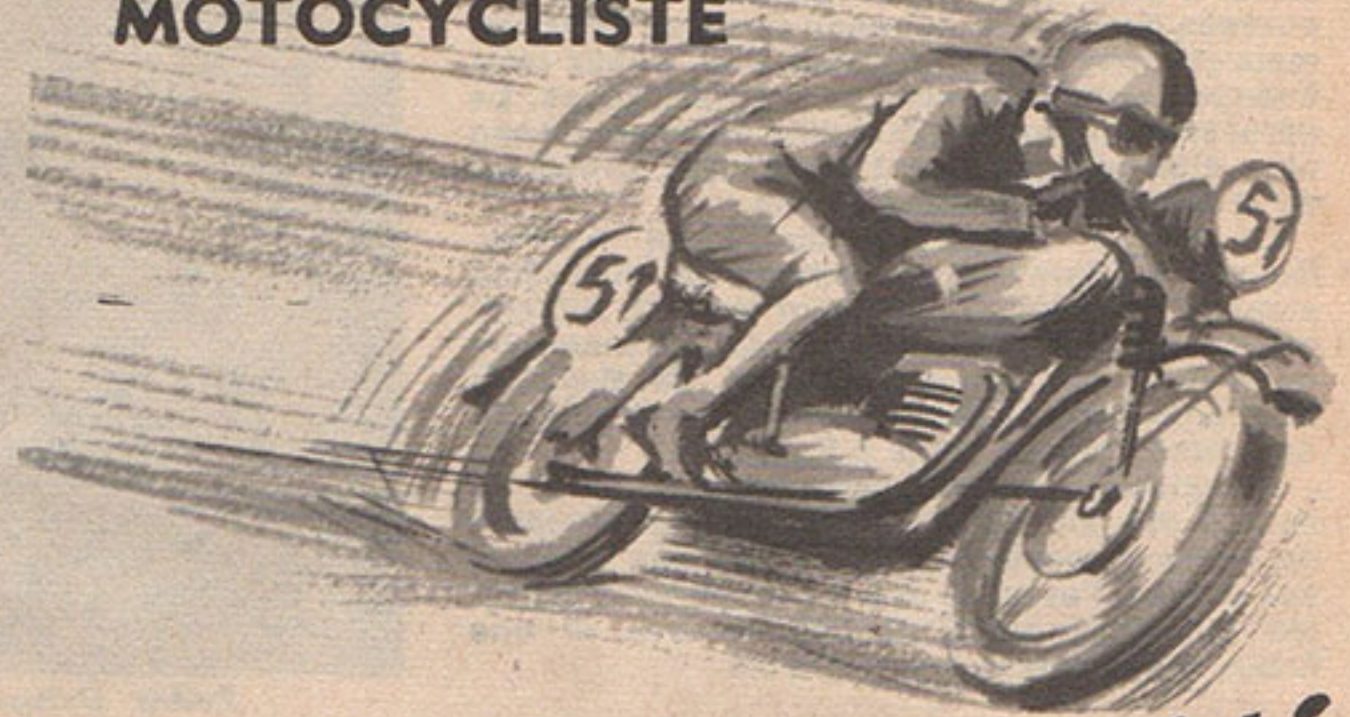
M. Rinner prit Ito sous sa coupe et le fit courir en cross avec une B.S.A. 500 cm³ Gold Star. Fumio Ito devint ainsi champion de cross de son pays. Nous le pensions cependant spécialisé dans la vitesse. Il est vrai qu'au Japon les circuits s'apparentent à un parcours tous terrains et au G. P. d'Autriche, Ito courait pour la première fois sur sol dur. Parallèlement à cette carrière de crossman, Ito se vit confier, toujours par M. Rinner, une R 50 et une R 69 avec lesquelles il obtint des succès en vitesse. Ceci le décida à venir s'essayer sur les circuits européens avec la B.M.W. d'Hiller où il obtint les résultats que vous savez.

Souriant, affable il ne prétend pas imposer sa loi, il est venu voir de près, ce que sont ces courses européennes dont il a tant entendu parler au Japon. Souhaitons lui une excellente carrière avec l'espoir de le revoir en 1961.

Henri BIEL.

BOL D'OR

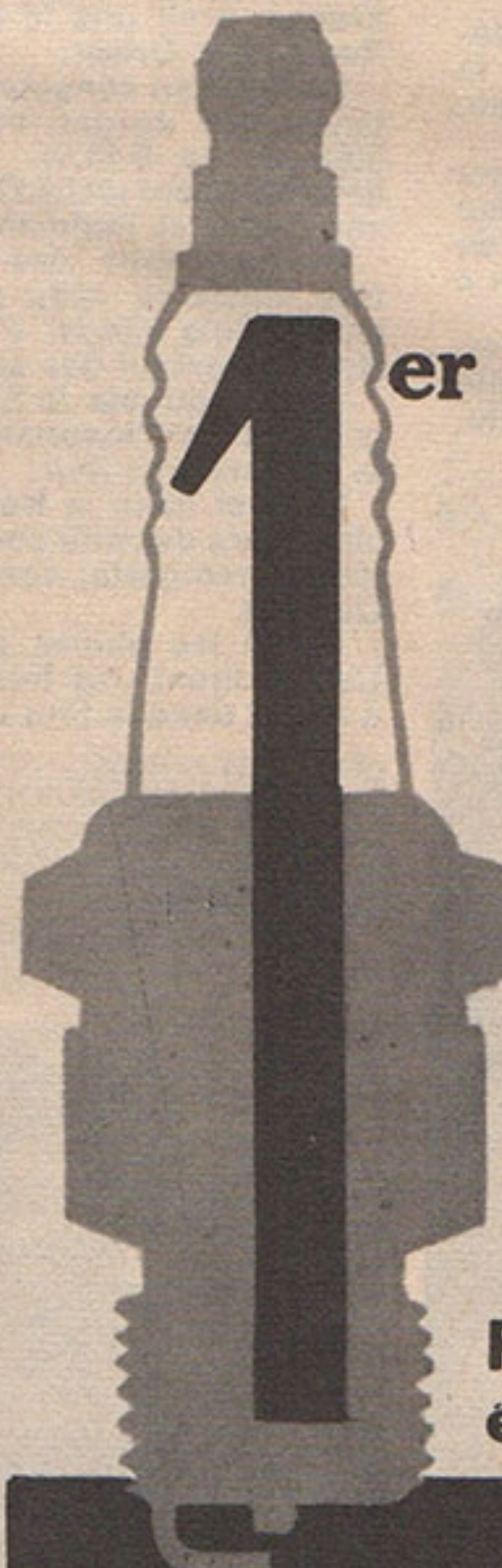
MOTOCYCLISTE



*Triomphe
de la Qualité*

sur les 10 motos ayant terminé
la course les 9 PREMIÈRES
étaient équipées en BOUGIES

Marchal



**1^{er} CLASSEMENT
GÉNÉRAL**

VASSEUR - MAUCHERAT

sur B.M.W. 500 cc. sport

2^o MANTEAU - BARGETZI

sur B.M.W. 500 cc. sport

3^o MICHAUT - BONO

sur Peugeot 350 cc. sport
etc...

tous avec

**PROJECTEURS
et BOUGIES**

MARCHAL

4 FOIS CHAMPION DU MONDE

Troisième épreuve des Coupes d'Europe d'Endurance

Les XXIV Heures de Montjuich

de notre envoyé spécial J.-C. BARGETZI



Notre voyage en Espagne a débuté... à Munich aux usines B.M.W. où nous sommes allé prendre possession d'un 700 Coupé.

DANS notre numéro 212 de septembre 1959, nous avons donné le compte rendu du reportage effectué en Espagne, à l'occasion des 24 heures de Montjuich, en nous promettant — in petto — à l'époque d'y retourner l'année suivante : c'est maintenant chose faite !

Cette année, la grande épreuve espagnole revêtant une importance particulière puisque qualificative pour les Coupes d'Europe d'Endurance au même titre que le Bol d'Or et les 500 miles de Thruxton, Jean Murit décida d'aligner à Montjuich deux machines : une R 69 confiée à l'inséparable paire Maucherat-Vasseur et une R 50 confiée à Alain Dagan avec l'auteur de ces lignes pour équipier.

Outre la préparation des deux machines, il fallait résoudre le problème du transport de deux motos, dix personnes, l'outillage et les pièces détachées. Vasseur et Murit se chargeant du transport des pilotes et des machines, nous avons la charge du matériel. Pour cela, il fallait une voiture ou plutôt une voiturette, ce qui était d'ailleurs l'occasion de tester cette dernière sur un long kilométrage, aussi avons-nous commencé notre voyage en Espagne dans l'Orient-Express, direction Munich, afin d'aller chercher un Coupé 700 à l'usine B.M.W.

VISITE ECLAIR DE L'USINE B.M.W.

Nous devons encore une fois remercier la firme B.M.W. pour l'excellent accueil qui nous fut réservé. En l'absence de M. Hoepner « public-relations » de la marque, c'est M. Zitka qui fut notre cicérone durant notre visite éclair aux ateliers de fonderie, d'usinage, ainsi qu'aux chaînes de montage des motocyclettes et des voiturettes.

Déjeuner rapide en compagnie de notre guide, après quoi nous prenons livraison du Coupé qui nous est confié pour essais. A 13 h, nous quittons Munich, ayant passé en tout et pour tout trois heures dans la capitale de la Bavière, malheureusement nous devons être à Paris dans les plus brefs délais et l'itinéraire que nous devons emprunter nous réserve un certain nombre de difficultés.

SUR LE CHEMIN DU RETOUR

La Haute-Bavière compte parmi les régions touristiques réputées : province pittoresque où des images nouvelles surgissent à chaque virage et se fixent dans la mémoire comme sur une pellicule. Montagnes, lacs, rochers abrupts, alpages verdoyants, villages pittoresques où les maisons sont décorées de fresques, se succèdent tandis que notre Coupé ronronne allègrement. Courte halte à Garmisch-Partenkirchen station climato-thérapeutique réputée avant de passer la frontière autrichienne où les formalités se réduisent à la présentation de la carte verte du véhicule. Nous bifurquons en direction de Landeck ; la route est extrêmement sinueuse et le train que nous soutenons met l'accent sur la tenue de route et le freinage de notre voiturette. Bientôt, la frontière suisse apparaît, là encore, les formalités douanières sont réduites à la simple présentation d'une pièce d'identité et des papiers du véhicules. Et nous poursuivons notre route en direction de Schuls et de Saint-Moritz, station de sports d'hiver réputée mais également idéale pour les vacances estivales.



Premier stade du montage des motocyclettes : le cadre nu est « préparé » pour recevoir les divers accessoires.



La chaîne des limousines 700 : la caisse, dont les divers éléments ont été assemblés par soudure, est poncée avant d'être peinte.

Le soleil se couche maintenant dans la vallée de Maloja tandis que notre B.M.W. escada allégrement le col de la Julier-Pass. Arrêt au Julier-Hospiz qui se dresse solitaire à 2244 m au-dessus de la mer, il est 19 h et nous estimons que nous avons mérité un dîner substantiel.

La nuit est maintenant tombée tandis que nous descendons la Julier-Pass en direction de Chur, ville motophobe s'il en est où la circulation des deux roues est interdite la nuit, c'est la solution radicale au problème du bruit des deux roues ce pelé, ce galeux d'où provient tout le mal : il y a de quoi rester rêveur !

La route est beaucoup moins accidentée maintenant et la vitesse de croisière se maintient à 100-110 km/h compteur ; nous sommes seuls sur la route et les phares blancs de notre véhicule dispensent une clarté éblouissante qui permet de tirer en toute quiétude. Zurich et bientôt Bâle sont traversées. Nous effectuons le plein dans une station B.P. avant de passer la frontière (au prix du super en Suisse, ça en vaut la peine) et nous nous retrouvons de nouveau en France que nous avons quittée il y a un peu plus de vingt-quatre heures. Le reste du parcours sera effectué sans histoires et nous atteignons la Porte d'Orléans après avoir parcouru 1 225 km pratiquement sans interruption.

PREMIER BILAN

Ce périple a mis l'accent sur la tenue du Coupé qui a maintenu durant des heures une allure soutenue sans échauffement anormal. La tenue de route est excellente même par temps de pluie (voir profil des pneus). Bien qu'il s'agisse d'une « tout à l'arrière », nous sommes en présence d'une voiturette neutre qui ne survire que dans les cas extrêmes ; encore faut-il vraiment y mettre de la bonne volonté.

La position au volant est très confortable et permet de couvrir de longues étapes sans fatigue.

Nous reprocherons le petit diamètre du volant et la position avancée du levier de changement de vitesses qui oblige le pilote à se pencher ; par contre, la rapidité et la précision de manœuvre sont remarquables.

Le chauffage est vraiment efficace ; une commande permet de l'utiliser soit en chauffage, soit en dégivrage de pare-brise. L'arrivée d'air frais séparée permet de maintenir un filet d'air frais au niveau de la tête du pilote ce qui constitue une garantie contre les débuts de somnolence.

Sur notre parcours, la consommation moyenne ressort à 7,6 l/100 km. Etant donné la nature du parcours Autriche-Suisse où l'on n'utilise que les intermédiaires et la vitesse de croisière soutenue sur le parcours français, nous pouvons considérer qu'il s'agit d'une valeur maximum.

EN ROUTE POUR BARCELONE

Visite à l'Impérial Garage ou M. Delacroix fit effectuer une révision générale, vidange et graissage : tout est en ordre pour le second départ.

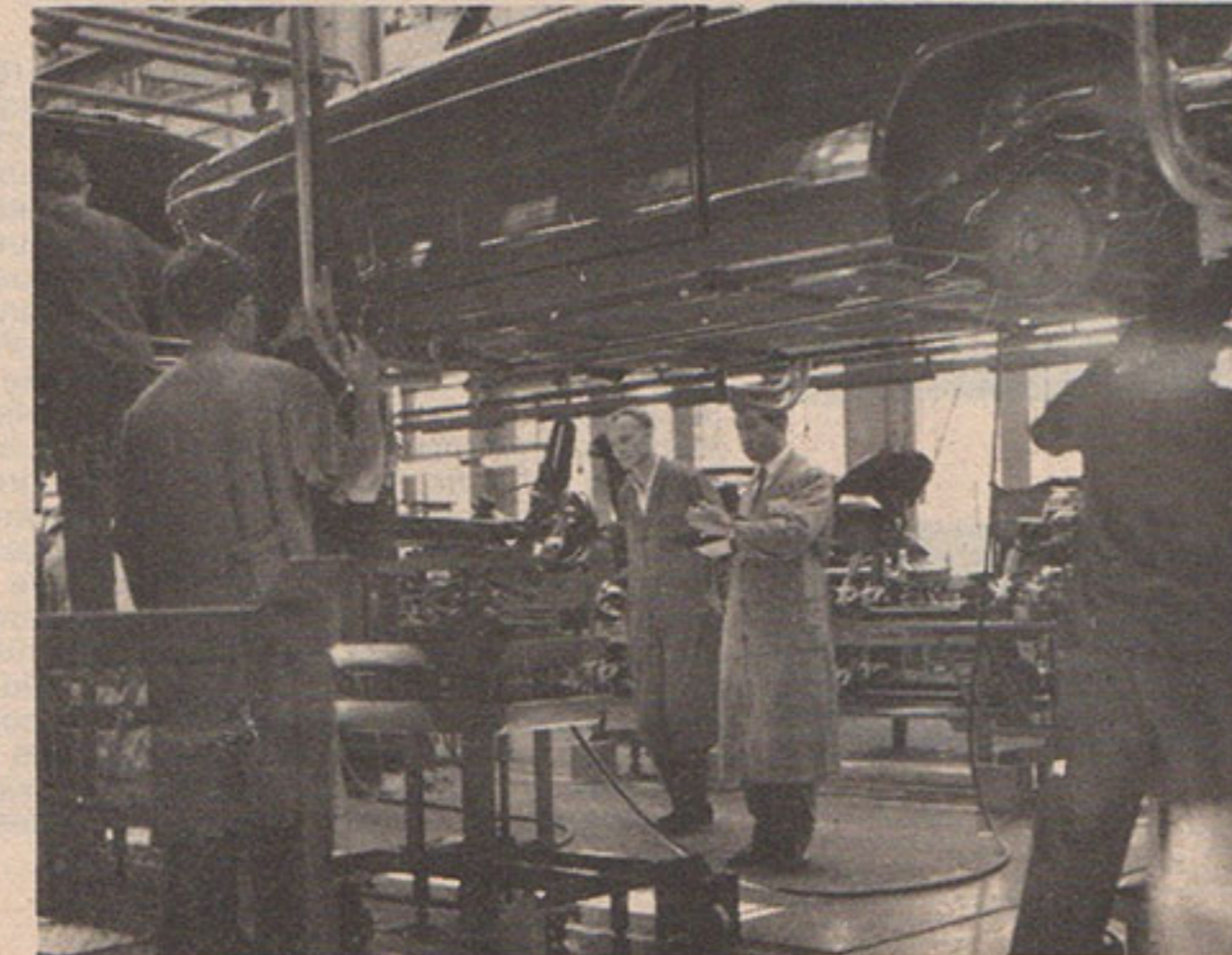
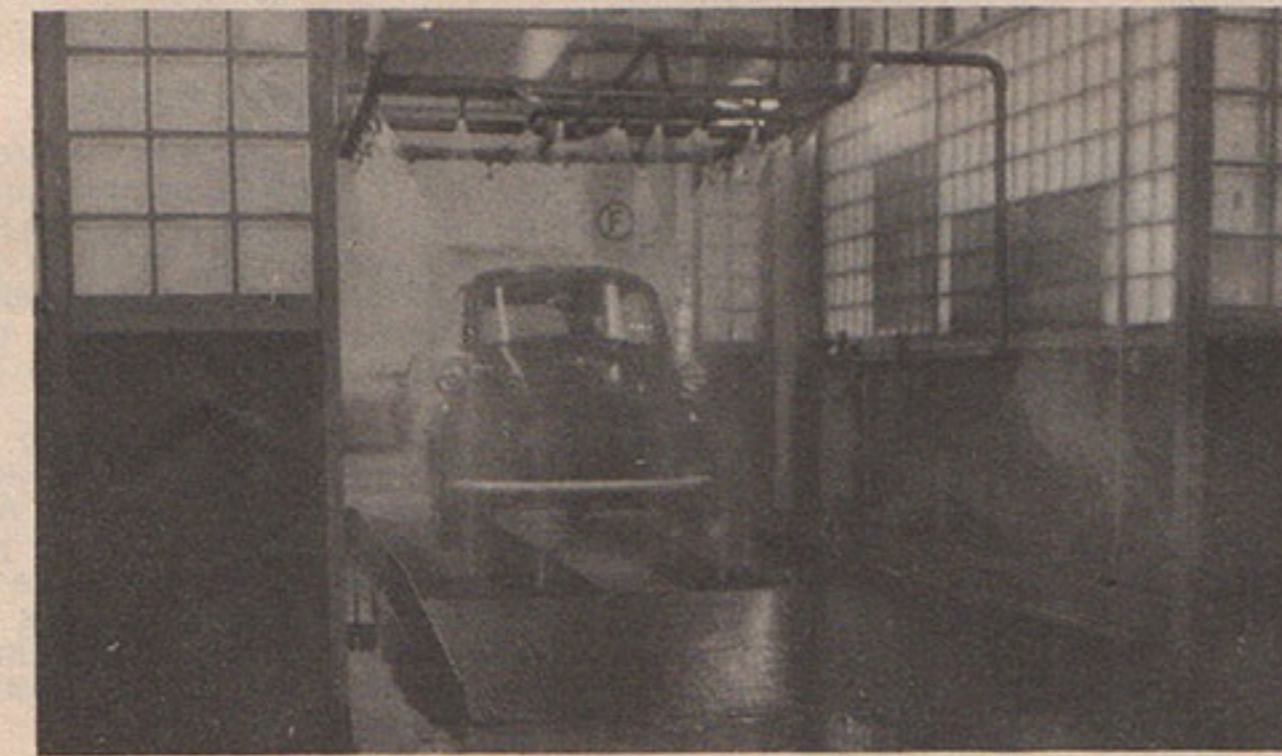
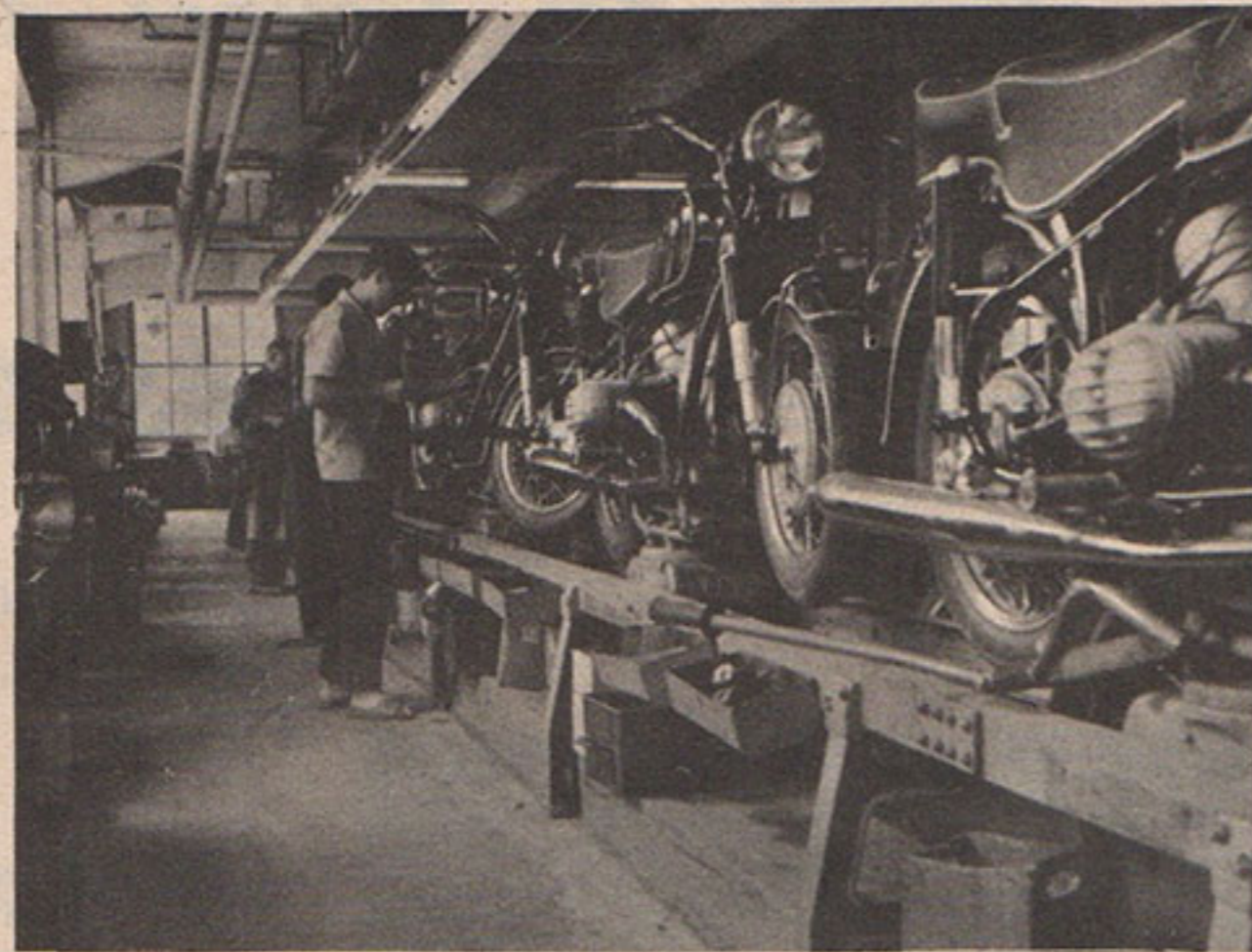
Première difficulté dont le Coupé va se tirer avec honneur. Comment emporter les bagages personnels, le matériel photo, une paire de roues, un pont, 20 litres d'huile, une caisse d'outillage, un réservoir, guidons, mégaphones, phare et pièces détachées diverses. Et il faut que « ça » rentre !

La troisième tentative de chargement est la bonne ; seul le panneau de signalisation fait preuve d'une mauvaise volonté farouche et refuse systématiquement d'entrer soit dans le coffre, soit dans l'habitacle. Tant pis, nous en trouverons un là-bas.

Il est 20 h 30 et nous avons rendez-vous demain matin à 9 h à Béziers avec l'équipe Jean Murit qui nous a devancés : il est temps d'envisager sérieusement la question.

Nationale 71 la chanson nous revient en mémoire tandis que nous roulons en direction de Lyon...

L'usine B.M.W. : de haut en bas, la chaîne de montage des motocyclettes et celle des Coupé 700. Le contrôle est sévère à tous les stades de la fabrication et même terminée chaque voiturette doit encore subir un dernier test : l'étanchéité. Le montage du train avant et arrière s'effectue simultanément ; sur notre document on voit un contrôleur chronométrant le temps nécessaire pour cette opération.



L'aube se lève tandis que notre « B.M.W. » court déjà vers la Provence. Nous avons quitté Lyon pour Valence. Ici commence le Midi. L'air a déjà cette légèreté, ce parfum grisant d'arômes, ces senteurs énivrants qui naissent de la terre, et résonne d'échos chantants et colorés. Les cris des cigales parviennent à nous, tandis qu'un soleil éblouissant métamorphose toutes choses, aucun nuage ne vient troubler le voile bleuté du ciel si limpide, au fur et à mesure que nous descendons vers l'Espagne.

★

Bientôt Nîmes, la Rome française, mérite de retenir notre attention au passage. Fière de son glorieux passé, la ville montre à chaque pas les vestiges de la vieille « Colonia Némausensis ». Les anciens remparts, d'une circonférence de 6 km étaient bâtis sur les crêtes de sept collines. Pour cette raison Nîmes a pu être appelée « la ville aux sept collines ». Au nord de ces remparts, mais n'en faisant pas partie, s'élève la majestueuse tour Magne, le plus ancien monument romain de France élevé à la gloire de Domitius, environ 120 ans avant Jésus-Christ.

La porte d'Arles, appelée Porte d'Auguste, construite environ 20 ans avant Jésus-Christ, et la porte d'Espagne, appelée Porte de France, sont les seuls vestiges des sept ou huit portes qui entouraient la ville. Au milieu de la cité romaine était le « Capitulum » maintenant appelé « Maison Carrée ». Ce chef-d'œuvre de grâce et d'harmonie, renommé dans le monde entier, est de nos jours utilisé comme musée d'antiquité et possède une remarquable mosaïque, des statues et des pierres tombales.

Mais l'art romain est révélé dans son aspect le plus caractéristique par les Arènes, vaste amphithéâtre qui doit dater du I^{er} siècle. Ce monument grandiose est dans un état de conservation bien supérieur au Colisée de Rome. La circonférence est de 355 m. Cet amphithéâtre pouvait recevoir 22 000 spectateurs. Même aujourd'hui, à l'occasion de spectacles de théâtre ou de courses de taureaux, le vieux monument, toujours debout en dépit des siècles, peut en contenir presque autant.

Le Temple de Diane, ruines cachées sous un bouquet de verdure, est aujourd'hui le joyau du « Jardin de la Fontaine », dessiné par Le Nôtre au XVIII^e siècle.

Le Musée Lapidaire, un des plus riches d'Europe, où plus d'un millier d'inscriptions et de nombreux fragments architecturaux ou sculpturaux sont à voir, complète la vision rétrospective de la cité gallo-romaine.

La cathédrale, monument mutilé d'architecture romane peut servir de transition entre les monuments romains et les monuments modernes.

Au centre de l'esplanade, un superbe monument : la Fontaine allégorique, chef-d'œuvre de Pradier... De nombreuses statues et bustes ornent les squares et les avenues ombragées...

★

... Et voici dans tout l'éclat de sa beauté... la Mer, d'un bleu d'émail que nous apercevons à Montpellier. De Montpellier à Béziers, des plages tranquilles se succèdent, s'étalant paresseusement aux caresses de la Méditerranée, idéales pour ceux qui aiment des vacances reposantes.

Béziers est notre première étape où nous retrouvons l'équipe de l'écurie Jean Murit...

PASSEPORT... POUR L'ESPAGNE

La route court ensuite entre des rideaux de cyprès et des claires de joncs, des rochers sauvages pour nous conduire dans le Roussillon, à Perpignan, centre de tourisme, aux portes de l'Afrique du Nord, de l'Espagne et de l'Andorre. 29 km nous séparent encore du « Perthus », ville frontière que domine le fort construit par Vauban, où nous nous arrêtons pour les formalités douanières.

Le col du Perthus est le plus facilement accessible pour franchir la frontière. Dans l'ancien temps il fut emprunté par la « Via Domitia » et sans doute servit-il à Annibal pour son périple de Carthage à l'Italie.

Passeports pour les pilotes, triptyques pour les machines, liste de pièces détachées entrées temporairement : 1 h 30 d'arrêt !

Quel contraste avec les douanes autrichiennes, allemandes ou suisses où les formalités sont réduites au strict minimum.

Vérification des passeports à « La Junquera » et nous voici en territoire espagnol.

Tout d'abord, nous sommes frappés par la pauvreté qui se dégage de ces villages de l'intérieur, sites d'une âpreté sauvage, par l'aridité et la sécheresse du sol, par des entassements dantesques de rocs chaotiques ; à part la route Nationale, pas de rues goudronnées, des chemins sablonneux remplis de pavés !

Halte à Figueras, célèbre place forte de toutes les guerres franco-espagnoles, pour déjeuner et déguster une spécialité réputée dans toute l'Espagne : la « paella », mélange audacieux de riz et de fruits de mer dont le résultat est excellent, accompagnée de langoustes grillées, le tout arrosé de « sangria » (vin auquel sont ajoutées des tranches de citron). La table espagnole présente cette même diversité qui ne cesse d'accompagner le touriste au cours de son voyage à travers la péninsule, offrant une gamme infinie de plats des plus copieux pour un prix réellement modique.

★

La route nous conduit ensuite à « Gerone », capitale de la province, vieille ville que domine la cathédrale. L'église San Feliu (XII^e siècle) est remarquable. Des maisons anciennes s'étagent en amphithéâtre jusqu'aux murailles médiévales, formant un labyrinthe de ruelles étroites. L'ensemble est très pittoresque.

La province de Gerone doit son importance touristique à la Costa Brava, dont la renommée ne cesse d'augmenter car chaque nouveau visiteur est un panégyriste nouveau.

Nous nous dirigeons maintenant vers la mer, vers la Costa Brava qui s'étend de Blanes, presque à la limite des provinces de Barcelone et Gérone jusqu'à la Foradada, à proximité de la frontière française.

Fleurant bon le maquis, les premières pentes de la montagne dominent les villages blancs de la côte, maisons aux toits dorés de tuiles, en cascade sur la mer. Ruelles étroites, vieilles tours en ruines, enceintes fortifiées et autres vestiges d'une lutte acharnée contre les Maures.

Plus âpre, plus sauvage que l'Estérel qui chante la beauté des promontoires de porphyre reflétés par des eaux bleues célestes, telle se présente la Costa Brava avec ses roches roses et ses pinèdes. La Costa Brava n'est pas la Côte d'Azur, pas plus que la Côte d'Azur n'est une Riviera italienne ; toutes les trois ont leur charme et leur caractère. Le caractère de la Costa Brava est peut-être le plus fort. C'est le caractère espagnol.

Nous retrouvons ce caractère mais « familial » dans les nombreux petits ports de pêche qui s'accrochent à leur terre, « sauvage » dans la forêt de chênes-lièges qui déborde sur le rocher, « dépouillé » dans la ligne de ses cyprès ou dans la silhouette de pantins que découpent les cactus ou encore « souriant » sur un balcon fleuri de géraniums.

Une multitude de stations agréables dans des sites magnifiques séduisent le visiteur ; tout prononce le mot « Vacances ». Des hôtels modernes se dressent au bord des plages, entourés de palmiers. La beauté de cette côte est un contraste saisissant avec la pauvreté de certains villages de l'intérieur.

★

Enfin nous arrivons à Barcelone, but de notre voyage et puisque nous avons du temps de libre avant la course, nous allons pouvoir visiter cette ville, dont la vitalité, la culture, la richesse lui ont depuis longtemps assuré une place de choix parmi les plus importantes cités de la civilisation contemporaine. Barcelone, capitale économique de l'Espagne, a vu sa population passer de 600 000 en 1925 à 2 millions d'habitants en 1958.

La monumentale « Plaza de Catalunya », place de Catalogne — la plus vaste de toute l'Espagne — sépare la vieille ville, hérissée d'un appareillage gothique, à la manière de quelque Don Quichotte... étroitement massée autour de la cathédrale et son splendide cloître, de la ville moderne extrêmement animée.

Moment de détente pour le pilote et pour le Coupé 700 d'une blancheur immaculée ; il est vrai que le paysage en vaut la peine. Le soir, nous nous arrêtons pour dîner au Julier-Hospiz perché au sommet de la Julier-Pass et dominant la vallée de Bivio. Le décor a changé, nous sommes en Espagne au pays du flamenco et de la danse, comme en témoigne notre document pris au Pueblo Espagnol du parc de Montjuich.



Les Ramblas forment la raie médiane, bordée de platanes, sur laquelle se rencontrent toutes les provinces.

Du port, nous apercevons Montjuich, l'ancienne citadelle sur un site très escarpé, au-dessus de la mer.

Le magnifique parc de Montjuich abrite l'ancienne prison politique et le Musée d'Art de Catalogne. Autour de ce parc, se déroule le circuit extrêmement sinueux puisqu'il ne comporte pas moins de dix-huit virages pour un développement de 3,790 km.

Là, se situe encore le Pueblo Español, construit en 1929 pour l'exposition et qui reconstitue, avec beaucoup de charme et de vérité, le folklore, les coutumes et les usages des cités de chaque région d'Espagne, leurs rues et leurs maisons.

Tandis que nous visitons cet endroit si pittoresque, nous entendons soudain le talon d'une danseuse vibrant sur le plancher, au rythme des « olé ! olé ! » et entrons pour assister à un spectacle de danses des plus typiques.

Tout au long de notre visite, nous ne cessons d'admirer tous ces souvenirs si tentants, mantilles, castagnettes, éventails, poupées en costumes aragonais ou catalans... armes et bijoux de Tolède, linge brodé, dentelles, etc.

★

Nous nous rendons au siège de « La Pena Motorista » sise « calle Muntaner ». Il est curieux de penser, qu'il y a cent ans, cette rue ne faisait partie que de la banlieue et était bordée de maisons de campagne et l'on dit qu'il n'était pas rare d'être attaqué par des bandits ! Maintenant elle est située en plein cœur de la ville et des immeubles modernes ont remplacé les vieilles bâtisses.

Tout comme à Paris, nous retrouvons de grands magasins très modernes. Le Paseo De Gracia, large et magnifique, est l'équivalent de notre avenue de l'Opéra.

La Diagonale de Barcelone ou avenue du Généralissime-Franco se prolonge par une large promenade qui monte vers les terrasses du « Llobregat » d'où nous dominons la ville et le delta.

Autre site dominant d'où nous avons un point de vue magnifique sur Barcelone, c'est le « Tibidabo » accessible par un funiculaire.

Au style gothique, s'oppose le « modern style » dont l'exemple le plus colossal est sans contredit la Sagrada Familia due à l'architecte Gaudi.

★

La nuit, il est remarquable d'observer l'animation intense qui règne jusqu'à 2 h du matin dans l'étrange « Barrio Chino » (quartier chinois) ou sur le « Paralelo » où sont réunis les cabarets à la mode ; il est encore possible de dîner à minuit dans les restaurants...

★

Personnages curieux et typiques... les « Sereno » qui gardent chacun un groupe de maisons. Ces hommes possèdent une lanterne rouge et un énorme trousseau de clefs. Il suffit de frapper trois fois dans ses mains et ils viennent aussitôt vous ouvrir votre maison.

La situation en face de la mer inspire un sentiment instinctif de cosmopolitisme.

Et pourtant au cœur de cette grande ville, on peut douter que la mer soit si près. La Catalogne peut être comparée au Finistère oriental de la péninsule Ibérique, c'est une réplique méditerranéenne de la Galice océanique.

★

Les hommes ici sont actifs, volontiers frondeurs. Ils aiment danser, rire et sont très accueillants, d'un caractère fier, d'une politesse charmante.

Partout des voix qui chantent en parlant ! Le dialecte est plus proche de la langue d'Oc que du castillan.

« L'Espagnol possède, dit-on, à la fois le courage du Cid, impitoyable envers lui-même et la cruauté de Torquemada, impitoyable envers les autres ; il a l'enthousiasme secret, la hautaine noblesse de Don Quichotte, alliés au goût très réaliste de Sancho Pança pour la vie en société, joyeuse et facile... ».

Nous n'avons jamais fini de découvrir cette terre et ces hommes : nous n'avons jamais fini de dénombrer toutes les compositions de ce grisant « cocktail ».

Carrefour où se rencontrent et se marient

l'Europe chrétienne et l'Afrique musulmane, trait d'union entre le vieux monde méditerranéen et le nouveau monde que découvrirent ses Conquistadores, l'Espagne compte dans son ascendance les marins grecs, les proconsuls romains, les califes omeyyades et les rois très catholiques... Or, tous ces ancêtres si divers ont marqué les monuments, les maisons et les hommes de leurs génies contradictoires...

Bien que notre séjour soit trop court, nous

rapporterons une multitude d'impressions diverses et d'inoubliables souvenirs. « Mystique et sensuelle, noble et cruelle, altière et passionnée, somptueuse et misérable », l'Espagne nous a séduits par le tempérament de ses hommes et de ses femmes, par le caractère de ses monuments et de ses sites, par l'ambiance incomparable de ses fêtes et de ses chants, ambiance que nous retrouvons maintenant sur le circuit de Montjuich, aux entraînements des « XXIV Horas ».

Montjuich

Nous retrouvons avec plaisir et non sans une certaine émotion la Plaza de Espana où se trouve l'entrée du Parc de Montjuich.

De nombreux concurrents tournent déjà car les entraînements ont commencé tandis que Murit et Flahaut, de nouveau réunis à cette occasion, préparent le matériel et les machines.

Un abolement rageur : c'est la Ducati 175 de Villa-Balboni qui passe à fond devant les tribunes... une Gold Star..., une Daytona Max aux mains d'équipages anglais... pas de Montesa ni de Bultaco officielles cette année.

Tandis que nous parcourons le programme au fur et à mesure que les concurrents passent devant nous, le bruit caractéristique d'une B.M.W. se fait entendre ; inutile de regarder le programme : Daniels et Darvill sont là, il va y avoir du sport !

Notons avec plaisir l'importante participation française avec sept équipages dont trois dans la classe « plus de 250 cm³ ».

Nous avons présenté dans notre reportage précédent (voir *Motocycles* n° 212) le circuit de Montjuich, circuit de pilotage s'il en est avec dix-huit virages sur 3,790 km, une montée et une descente. Nous avons également ajouté que sur ce circuit c'était toujours une petite cylindrée qui avait remporté le classement général exception faite de 1959 où Daniels-Darvill ont gagné in extremis sur casse des leaders Villa-Balboni à la vingt-troisième heure.

Cette année, tout est rentré dans l'ordre et Villa-Balboni ont remporté la 6^e édition des « XXIV Horas » après avoir mené de bout en bout.

A la seconde place, nous trouvons Daniels-Darvill qui, après avoir connu des ennuis divers, effectuèrent une remontée sensationnelle jusqu'à la seconde place. Daniels mena le dernier relais d'une manière étourdissante en réussissant dans la dernière heure à revenir à trois tours des vainqueurs, follement encouragé par les dizaines de milliers de spectateurs massés au bord du circuit.

Outre Villa-Balboni, Ducati qui avait engagé sept machines officielles en classe trois dans les cinq premiers.

Du côté français, citons l'équipage le plus malchanceux Herranz-Offenstadt sur 175 Morini. Après une chute de Herranz au premier tour, cet équipage devait connaître de multiples ennuis et Offenstadt devait également chuter, malgré cela Herranz-Offenstadt terminèrent

l'épreuve — non classés — (kilométrage inférieur au minimum imposé : 75 % du kilométrage du vainqueur de la catégorie) mais se virent attribuer une coupe pour leur courage.

Schaffner-Roca fournirent une belle prestation et terminèrent à la 9^e place. De même, Randuineau-Poyer finissent en 11^e position et sont 3^e de leur catégorie.

Quant à l'écurie Jean Murit, les choses se présentèrent assez mal dès le début, les deux machines refusant de démarrer en même temps que les autres Maucherat et Dagan partirent bon derniers. A la fin de la première heure, Maucherat était en 12^e position tandis que Dagan après plusieurs arrêts se retrouvait 32^e. Au fil des heures les deux équipages remontèrent peu à peu et à la cinquième heure Vasseur-Maucherat était en 8^e position tandis que Dagan et nous-mêmes arrivions à la 13^e place.

Une rupture d'embellage devait contraindre les pilotes de la R 69 à l'abandon après douze heures de course. Pendant ce temps, notre R 50 avait encore gagné trois places arrivant en 10^e position, pour finalement terminer l'épreuve en 5^e position derrière les Ducati officielles et la B.M.W. de Daniels.

Bilan positif pour J. Murit qui place une B.M.W. en tête du classement provisoire des Coupes d'Europe d'Endurance, classement provisoire qui semble être d'ailleurs définitif :

Les 24 Heures de Warsage, épreuve belge de la Coupe, étant réservées aux motocyclettes de 350 cm³ maximum.

Comme l'année dernière, nous avons retrouvé l'ambiance particulière des « XXIV Horas » qui fait de cette épreuve un circuit de vitesse sur 24 heures et non pas une course d'endurance.

Tout d'abord le départ type Le Mans aussi impressionnant pour le spectateur, que pour le pilote, la course qui se déroule comme un véritable G. P. car si l'on sert de point de mire aux suivants immédiats, l'on a toujours également un concurrent en point de mire, et souvent il faudra plusieurs tours, pour rattraper ce concurrent ou se faire rattraper excepté la flat-twin de Daniels qui passait irrésistiblement n'importe qui et à n'importe quel endroit balançant sa R 69 comme s'il s'était agi d'une 125 cm³. Chapeau !

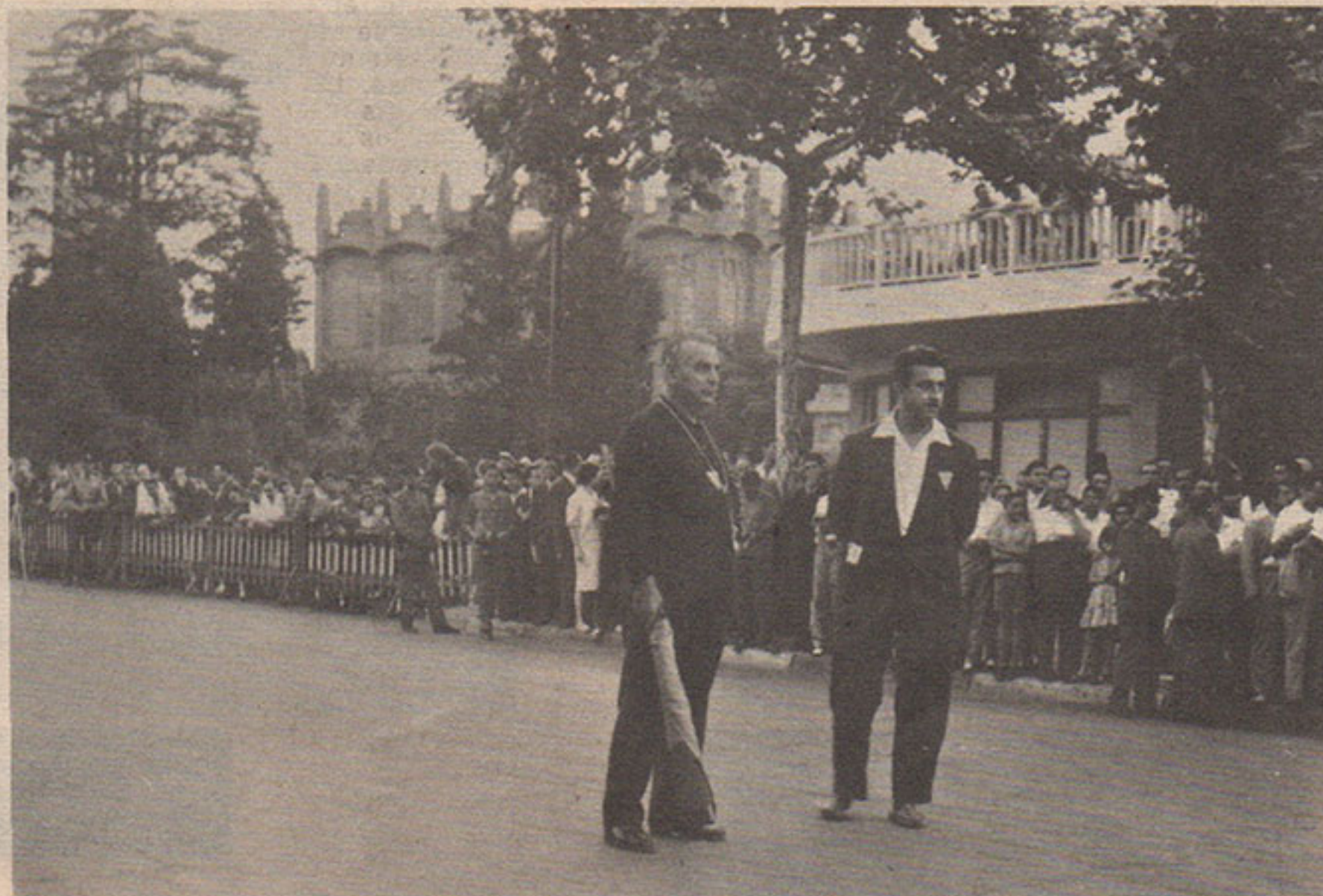
Pourtant la possession d'une grosse cylindrée et en particulier d'une B.M.W. n'est pas un avantage à Montjuich, loin de là ! Il y a trop de virages secs où il faut balancer la machine



Francesco, Villa et Alfredo Balboni entourés de leurs mécaniciens laissent éclater leur joie. Dans la tribune d'honneur, à gauche au-dessus du mécanicien Don Joaquín Calbeto Galiana président de la Peña Motorista Barcelona, club organisateur de l'épreuve, à droite (costume clair, au-dessus de F. Villa) M. Piet Nortier président de la F.I.M. ayant à sa gauche don Mariano Cuguero président de la Fédération Motocycliste Espagnole.



Le tableau d'affichage des « XXIV Horas » : classement général, classement par catégories, classement du Trophée Cadirat, indication du nombre d'heures restant à courir et pendule lumineuse : les organisateurs français ont des leçons à prendre !



Ci-dessus Don Enrique Massé Aparicio, directeur de la course, va donner le départ. Ci-dessous à gauche, nos confrères Regas-Millet sur « Fopi » 125 cm³ : la rédaction du journal espagnol « Grand Prix » parle en connaissance de cause. A droite Offenstadt, le bras bandé à la suite de sa chute, tiendra à terminer l'épreuve et se verra attribuer une coupe pour sa malchance et... son courage.



Tiger vainqueur de sa catégorie sur Bultaco se repose tandis que son mécanicien sourit à notre objectif.



B.M.W. contre... B.M.W., Bruce Daniels (36) fait l'extérieur pour passer Alain Dagan dans la descente.

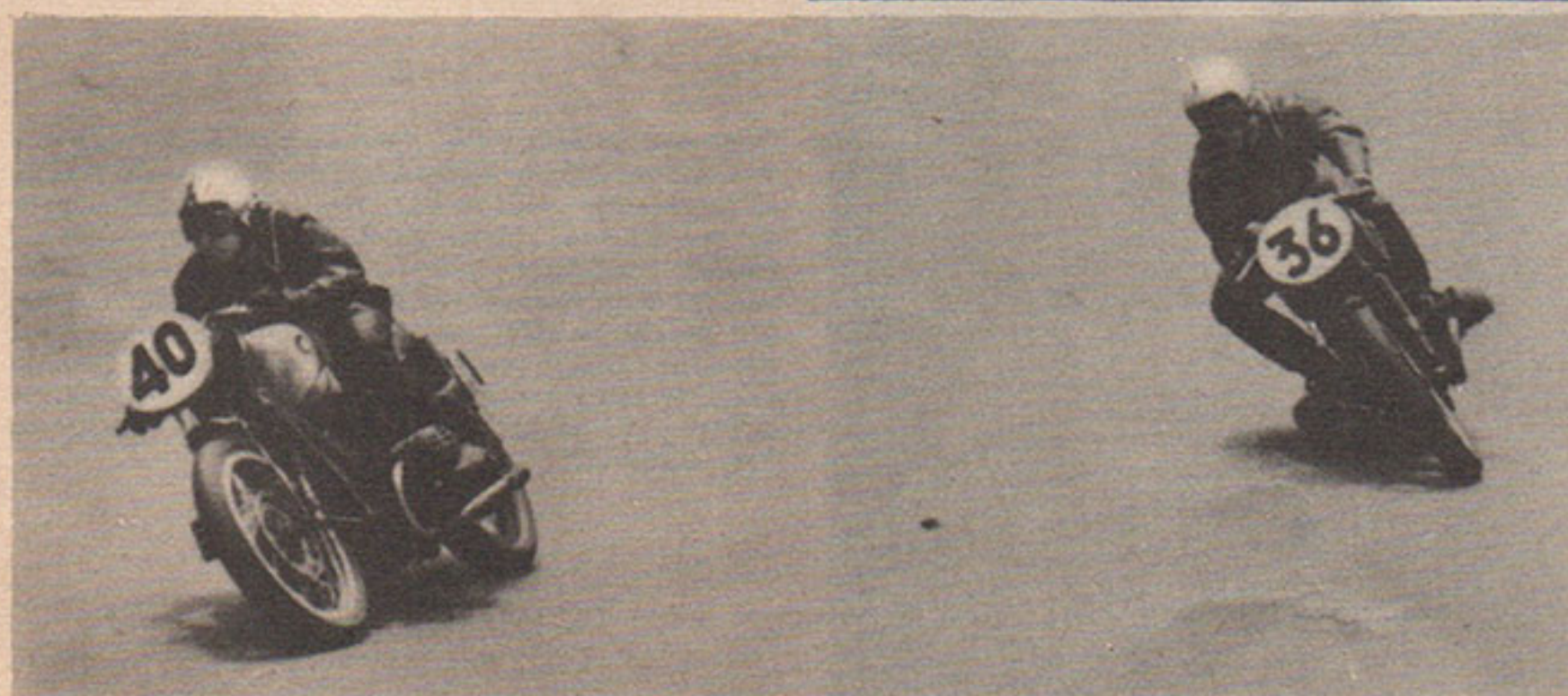


d'un bord sur l'autre très rapidement, trop de courbes interminables qui se négocient à fond en troisième les couvre-culbuteurs par terre à tel point que Daniels-Darvill avaient des semelles de protection interchangeable placées sous les couvre-culbuteurs. A raison d'un jeu tous les deux relais, ou s'imaginer aisément le train mené par cet équipage.

La pluie fit son apparition durant la nuit et le circuit devint très glissant provoquant de nombreuses chutes. Si certains pilotes se traînaient lamentablement dès les premières gouttes, d'autres semblaient heureux comme des poissons dans l'eau, c'est le cas de le dire, témoins l'un des pilotes de la Gold Star et Dagan qui « rentraient » comme sur du sec... enfin presque !

PAR LE CHEMIN DES ECOLIERS

Après la remise des prix dans le cadre grandiose des salons de l'Ayuntamiento de Barcelone, nous avons pris le chemin du retour. Retour tranquille effectué en deux jours en empruntant le chemin des écoliers : les Gorges du Tarn, l'Auvergne, avant de rejoindre la capitale. Retour sans histoire pour notre Coupé qui a couvert plus de 3 000 km dans la semaine sans nécessiter autre chose que de l'huile et de l'essence. Retour nostalgique qui nous fait déjà songer aux « XXIV Horas » de Montjuich 1961 !

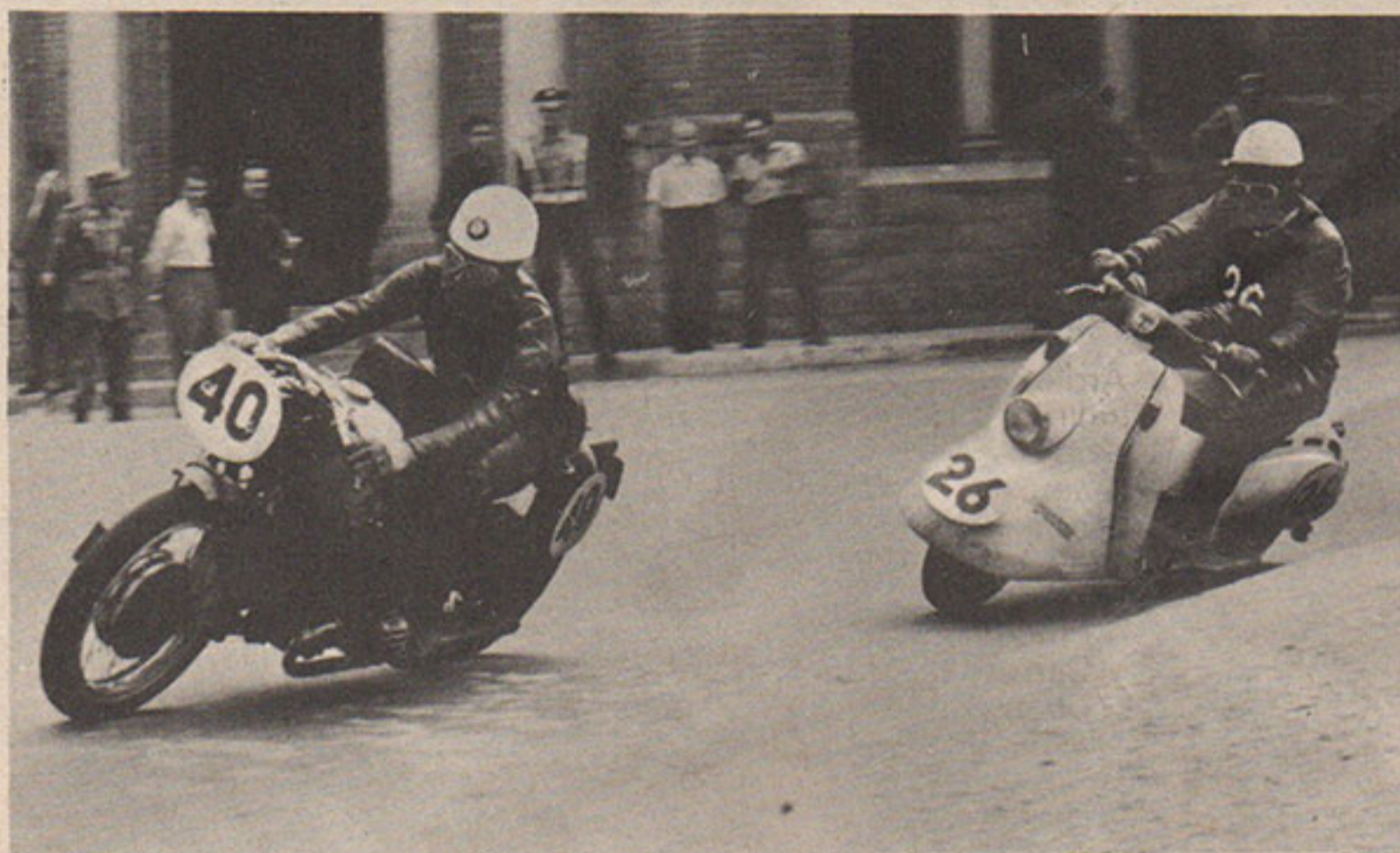




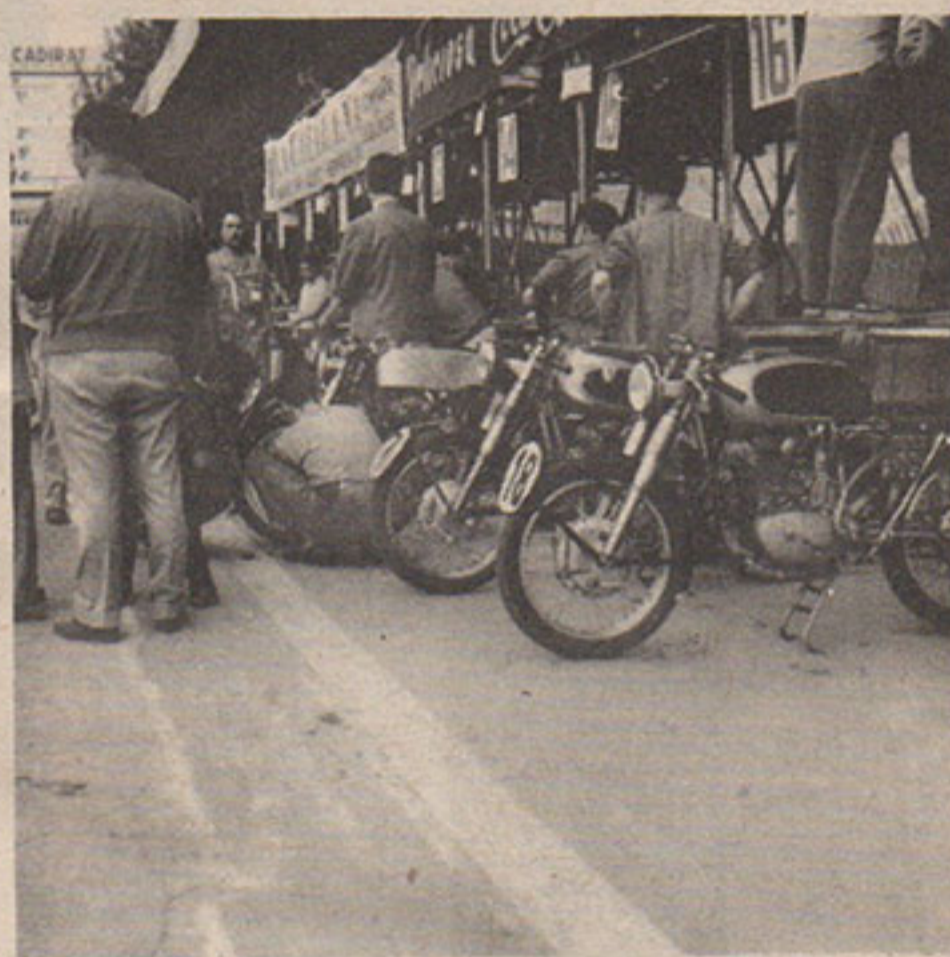
Le stand de J. Murit ne reflétait pas l'optimisme avant le départ et Vasseur (de dos) Murit (au centre) et Dagan (à droite) semblent bien songeurs. Quant à Flahaut (à l'extrême gauche) il semble occupé par ce qui se passe au stand de Daniels.



Encore une fois, Bruce Daniels a montré ce dont il était capable au guidon de sa R 69 en effectuant une sensationnelle remontée durant les dernières heures.

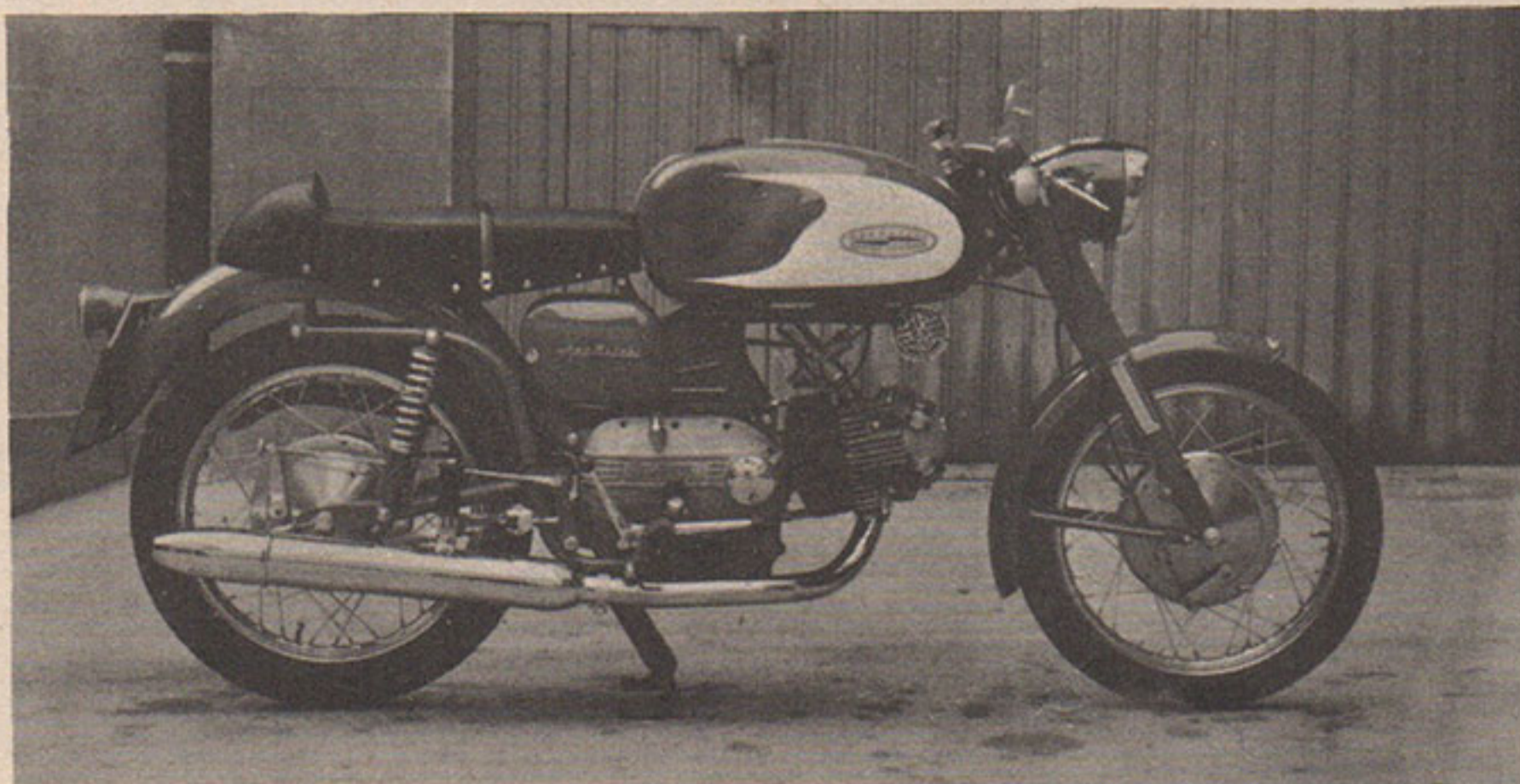


L'Allemand Pfuhl et son scooter Heinkel, que nous avons déjà vu au Bol d'Or, était à Barcelone associé à Müller. Pfuhl terminera à la 10^e place du classement général. Sur notre document J. C. Bargetzi et Pfuhl roue dans roue dans la descente.



Ducati n'alignait pas moins de sept machines en 175 cm³. Trois terminent dans les cinq premières classées.

Les Aermacchi-Harley-Davidson en France !



★
 Nous avons déjà parlé dans un précédent numéro de l'accord conclu entre la firme Harley-Davidson et la Société Aermacchi. Première conséquence de cet accord... pour la France, les Aermacchi-Harley-Davidson sont désormais importées par les Etablissements Borie, 28, rue de Picpus, qui d'ores et déjà ont reçu quelques machines. Au cours d'une récente visite, nous avons photographié pour vous le modèle 250 cm³ Ala Verde donné pour 17 cv à la roue arrière et 140 km/h. Prix 3 350 NF.

★

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

DU

BMW 700 " Coupé "

MOTEUR

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

Emplacement du moteur : à l'arrière.

Alésage : 78 mm.

Course : 73 mm.

Cylindrée exacte : 697 cm³.

Puissance maximum : 30 cv à 5 000 t/m.

Couple maximum : 5,1 mkg à 3 400 t/m.

Rapport volumétrique : 7,5 à 1.

Puissance administrative : 4 cv.

Contenance du carter moteur : 2 l. Huile H.D. SAE 10 w 30, été comme hiver.

REGLAGES

Calage de la distribution (avec 2 mm de jeu aux culbuteurs).

AOA 11°.

RFA 39°.

AOE 41°.

RFE 9°.

Calage en service (jeu normal aux culbuteurs).

AOA 35°.

RFA 85°.

AOE 85°.

RFE 35°.

Jeu aux culbuteurs (à froid).

Admission 0,15 mm. Echappement 0,20 mm.

ALIMENTATION EN CARBURANT

Réservoir d'essence : à l'avant.

Contenance : 28 l + 5 l de réserve.

Contrôle de niveau : pas de jauge. Robinet trois positions sous tableau de bord.

Alimentation : pompe mécanique munie d'un filtre fin, nylon.

Carburateur : inversé Solex 34 PCI avec pompe de reprise.

Diamètre de passage du gaz : 28 mm.

Gicleur principal : 140.

Jet d'eau de correction : 200.

Diffuseur : n° 10.

Porte-diffuseur : Ø intérieur 5 mm.

Gicleur de ralenti : 50.

Jet d'air de ralenti : 1,1.

Pompe de reprise agissant jusqu'à environ 36° de l'angle d'ouverture du pavillon.

Tube d'injection : 0,7.

Gicleur d'injection : 1,0.

Flotteur : 5,7 g.

Niveau d'essence : 10-12 mm sous surface jointive.

TRANSMISSIONS

Embrayage : monodisque à sec, type Häussermann BMW A5.

Boîte de vitesses : bloc boîte-différentiel, à quatre rapports synchronisés et une marche arrière, commandés par levier au plancher.

Rapports internes de boîte : 3,54 - 1,94 - 1,27 - 0,839 à 1 - MA 3,45 à 1.

Rapport de pont : 38/7 soit 5,43 à 1.

Rapports finaux : 19,2 - 10,5 - 6,9 - 4,5 à 1 - MA 18,7 à 1.

Contenance du carter : 1,25 l, huile pour boîtes SAE 80, été comme hiver.

EQUIPEMENT ELECTRIQUE

Dynamo-démarrreur : 12 V, 130/190 W, à réglage de tension munie d'une avance automatique centrifuge.

Allumage : batterie-bobine.

Batterie : 12 V, 24 Ah.

Ecartement des contacts : 0,4 mm.

Calage de l'avance : 10° avant P.M.H., avance plein retard.

Bobines : Bosch TJ 6/4.

Bougies : 14 x 125 mm, long filetage.

Ecartement des électrodes : 0,7 mm.

Éclairage Phares : 2 x 45/40 W code asymétrique.

Feux latéraux avant :

Position : 2 x 4 W.

Stationnement : 2 x 2 W.

Clignotants : 2 x 18 W.

Feux arrière :

Position : 2 x 5 W.

Stationnement : 2 x 4 W.

Stop et clignotants : 2 x 18 W.

Eclairage de plaque : 2 x 5 W (soffite).

Plafonnier : 1 x 5 W (soffite).

Tableau de bord :

Témoin de projecteurs : 1 x 2 W.

Témoin de clignotants : 1 x 2 W.

Témoin de charge : 1 x 2 W.

Eclairage du tableau : 2 x 2 W.

Sécurité des circuits : 4 fusibles de 8/15 A.

ROUES ET PNEUMATIQUES

Jantes : acier à base creuse 3,5 x 12".

Pneus : 5.20-12.

Pression de gonflage :

AV 2 personnes : 1,0 atm; 4 personnes : 1,2 atm.

AR : 2 personnes : 1,4 atm; 4 personnes : 1,8 atm.

SUSPENSIONS

Arrière : type à roues indépendantes sur bras oscillants longitudinaux, montés sur silent-blocs. Ressorts hélicoïdaux, amortisseurs télescopiques hydrauliques. Débattement : 150 mm.

Avant : type à roues indépendantes sur bras longitudinaux en parallélogramme. Ressorts hélicoïdaux, amortisseurs télescopiques hydrauliques. Débattement : 120 mm.

Géométrie du train avant :

Pincement : 1-3 mm.

Carrossage : 0° 30'.

Chasse : 14°.

Inclinaison des pivots : 6°.

Graissage : huile SAE 10W 30 : 13 cm³ dans chaque réserve des bras oscillants.

DIRECTION

A crémaillère, réglable.

Rapport de démultiplication : 17,85 à 1.

Rayon de braquage : 5 m.

FREINAGE

ATE à commande hydraulique sur les quatre roues. Frein à main mécanique sur roues arrière.

Diamètre des tambours : 200 mm.

Largeur des garnitures : 40 mm.

Épaisseur des garnitures : 4 mm.

Surface totale de freinage : 588 cm².

DIMENSIONS

Longueur hors-tout : 3 540 mm.

Largeur hors-tout : 1 480 mm.

Hauteur maximum : 1 270 mm coupé; 1 345 mm limousine.

Garde au sol (plancher) : 146 mm coupé; 138 mm limousine.

Empattement : 2 120 mm.

Voie avant : 1 270 mm.

Voie arrière : 1 200 mm.

POIDS

A vide : 630 kg coupé; 640 kg limousine.

Total admissible : 860 kg coupé; 960 kg limousine.

PERFORMANCES (usine)

Vitesse maximum : 125 km/h coupé; 120 km/h limousine.

Accélérations :

Coupé : 500 m DA 26" 3/10; 1 000 m DA 43".

Limousine : 500 m DA 26" 6/10; 1 000 m DA 43" 9/10.



4 Semaines de CROSS



BAETEN

Mort en pleine course le 5 juin à Stekene, René Baeten, Champion du Monde 1958, a été stoppé à 33 ans dans une carrière jalonnée de nombreux et brillants succès. Tous ceux qui ont pu l'approcher et l'apprécier le regrettent et « Motocycles » se joint à eux pour présenter à sa famille éprouvée ses sincères condoléances.

CHAMPIONNAT DE FRANCE "INTER"

L'événement capital de ces dernières semaines fut la mort de Baeten qui endeuilla le monde sportif. Champion du Monde en 1958 Baeten s'était glissé à la quatrième place, entre les Suédois et les Anglais et il semblait être le seul homme capable de rivaliser avec eux. A présent c'est sur Scaillet et Jansen que les Belges doivent reporter leur espoir de se bien placer au Championnat du Monde, mais les deux hommes n'ont pas la classe de Baeten et la tâche semble bien lourde à leurs épaules. Il apparaît donc qu'Anglais et Suédois continueront à rivaliser sans qu'aucun coureur d'une autre nation ne vienne s'immiscer dans leur lutte.

En Championnat d'Europe, Bickers mène toujours la ronde distançant de bien loin ses plus proches adversaires Lampkin, Soucek, Hallman et Rickarsson.

En France, a eu lieu à Mayenne la troisième épreuve du Championnat « Inter ».

A Mayenne où Hazianis était absent, Robert Klym triomphe et prend la tête du Championnat des Inter-Experts.

Le 19 juin avait lieu à Mayenne la troisième et avant-dernière épreuve du Championnat des Inter-Experts. Tous étaient là, sauf Bertrand et Hazianis qui blessés ne pouvaient pas prendre le départ et perdaient pratiquement ainsi tout espoir de bien se classer, bien qu'Hazianis, s'il peut courir à Saint-Brieuc le 14 juillet, conserve une chance de se placer dans les trois premiers.

Après Saint-Thibéry, Cros avait pris la tête avec 10 points devant Robert Klym et Hazianis (8 points ex æquo) aussi dans la troisième épreuve Klym tenta-t-il de remonter le leader de tous ses efforts. De fait il y réussissait en s'emparant de la première place devant Beaumard, Cros, Combes, Drobecq et Godey.

C'est donc lui qui se trouve maintenant le plus près du titre, talonné par Cros qui ne lui concède que 2 points ce qui laisse un espoir à ce dernier, très faible à notre avis, de remporter la victoire finale.

Il nous faudra évidemment attendre Saint-Brieuc pour connaître le vainqueur de ce championnat, cependant il est à peu près certain que Robert Klym, champion Inter en 1958, recouvrera son titre cette année. Il est regrettable que l'absence du champion 1959 et de Guy Bertrand, second de cette compétition l'an dernier, ne nous ait pas permis d'assister à la belle lutte qui nous était promise, entre les trois hommes.

Ainsi que l'on pouvait s'y attendre les nouveaux venus n'ont pu parvenir à se distinguer du lot et si Delpeyrat et Mosconi ont de bonnes raisons de penser être encore « Inter » l'an prochain, par contre, Rambour et Tiarcelin se verront sans doute rétrogradés pour la saison 1961. Parmi les autres hommes Gérard Ledormeur et Vouillon courent le même risque. Pour les plus faibles, pour les malchanceux Saint-Brieuc sera l'épreuve de la dernière chance.

RÉSULTAT DE MAYENNE

1^{er} Robert Klym (B.S.A.), 8 points; 2^e Beaumard (B.S.A.), 6 points; 3^e Cros (B.S.A.), 4 points; 4^e Combes (B.S.A.), 3 points; 5^e Drobecq (Tri/B.S.A.), 2 points; 6^e Godey (B.S.A.), 1 point.

CLASSEMENT PROVISOIRE du CHAMPIONNAT des INTER-EXPERTS

1^{er} Robert Klym (B.S.A.), 16 points; 2^e Cros (B.S.A.), 14 points; 3^e Beaumard (B.S.A.), 9 points; 4^e Hazianis (B.S.A.), 8 points; 5^e Combes (B.S.A.), 7 points; 6^e Julienne (Triumph), 6 points; 7^e Drobecq (Tri/B.S.A.), 4 points; 7^e Godey (B.S.A.), 4 points.

Les 12 autres coureurs n'ont encore obtenu aucun point.

En l'absence d'Hazianis blessé, R. Klym (bougies Marchal) a remporté l'épreuve de Mayenne et s'installe en tête du classement provisoire du Championnat de France des Inter-Experts 1960.



CHAMPIONNAT D'EUROPE 250 cm³

G.P. d'Italie : l'Italien Osterero gagne brillamment à Aviglia.

Le sixième G.P. comptant pour le Championnat d'Europe aurait dû être pour les Tchèques Soucek et Cizek l'occasion de tenter de réduire l'écart qui les séparait de l'Anglais Bickers confortablement installé à la première place du classement provisoire, avec trente points. Le sort ne le permit pas, mais du moins accepta-t-il de ne pas creuser cet écart : en effet des ennuis mécaniques obligèrent les trois hommes à abandonner tout espoir de lutte.

C'est le champion italien en 500 cm³, Osterero, qui sur Bianchi, enleva la première manche; parti en tête dès le début, il distança ses adversaires. Le Tchèque Zemen chuta et Bickers ne pouvant l'éviter se retrouva aux dernières places. L'officiel Greeves entamait alors une belle remontée mais malheureusement, après avoir dépassé six concurrents, sa machine le trahit et le mit hors de course. Pendant ce temps Smith revenait de la sixième à la deuxième position où il se maintint, arrivant devant Hallman, Angelina, Rickardsson et Waltz; Cizek et Soucek ayant eu le même destin que Bickers.

Renouvelant son exploit, Osterero mène le train tout au long de la deuxième manche et termine devant Hallman, Angelina, Rickardsson, Dahlen et Smith, s'adjugeant ainsi la première place au classement général de l'épreuve.

Si ce G. P. d'Italie ne changea rien au classement des leaders du Championnat d'Europe, il permit par contre à Hallman de gagner quatre places et à Osterero de se hisser d'emblée au huitième rang. Cependant il est probable que l'Italien ne courra guère pour augmenter son avoir dans le Championnat. Par contre l'Anglais Smith a su, au guidon de sa B.S.A., glaner peu à peu suffisamment de points pour se classer quatrième avec treize points, derrière Bickers, Soucek et Cizek; après Smith viennent Rickardsson et Hallman (5^e ex æquo) : deux Anglais, deux Tchèques et deux Suédois se partagent les six premières places, mais en fait c'est l'officiel Greeves qui domine de très haut le reste des coureurs et ses rivaux les plus directs Soucek (16 points) et Cizek (14 points) paraissent avoir été irrémédiablement lâchés, à ce point que l'intérêt suscité au début du Championnat

d'Europe par la lutte entre les trois hommes semble perdu. Or, il n'en est rien. La réglementation internationale des Championnats précise en effet que : « au cas où il y aurait plus de quatre courses de Moto-Cross, seuls compteront pour le championnat les points gagnés dans un nombre de courses déterminé ». Pour nos lecteurs curieux de problèmes de réglementation... et d'arithmétique, nous dirons que ce nombre est calculé de la façon suivante : si le nombre total des courses est impair, ajouter 1 et diviser par 2. Si le nombre est pair diviser par 2 et ajouter 1.

Bref, pour en revenir à notre sujet, cela signifie, en clair, que le Championnat d'Europe des 250 cm³ comprenant onze épreuves, seuls les six meilleurs résultats de chaque coureur sont à considérer. Par conséquent, de deux pilotes, ce n'est pas obligatoirement celui qui totalisera le plus de points sur l'ensemble des épreuves qui l'emportera sur l'autre.

Le G. P. d'Aviglia étant le sixième comptant pour le championnat, à partir de ce stade il ne suffira plus d'additionner les points sans distinction, mais il faudra au

contraire ne compter que ceux qui auront été obtenus au cours des six meilleurs résultats. C'est alors que l'intérêt rebondit dans cette compétition car Cizek et Soucek peuvent encore rattrapper et dépasser le leader anglais beaucoup plus facilement. Il apparaît même que des concurrents restés jusqu'alors à des places éloignées peuvent surgir brusquement et se montrer de redoutables adversaires. Par contre des coureurs réguliers, comme Smith, par exemple, qui obtint le plus souvent une place « payante » mais rapportant peu, de tels coureurs n'ont guère de chances de se classer dans les dix premiers.

Le prochain G.P. où devait se dérouler une nouvelle phase de la bataille pour le titre de Champion 250 cm³ était celui d'Allemagne Orientale.

G. P. d'Allemagne de l'Est: Rickardsson triomphe mais Bickers demeure momentanément hors d'atteinte.

C'est à Altenwarth que se déroula la septième épreuve du Championnat d'Europe et les Suédois y régnèrent en maîtres, s'octroyant les trois premières places cependant que Bickers occupait la quatrième, glanant ainsi 3 nouveaux points et portant ainsi son total à 33 points. Les Tchèques ne parvenant à s'attribuer qu'un point, gagné par Soucek, les rivaux directs de l'officiel Greeves sont alors le Suédois Rickardsson second au classement général provisoire avec 18 points, le Tchèque Soucek (17 points), le Suédois Hallman (16 points), le Tchèque Cizek (14 points) et l'Anglais Smith (13 points).

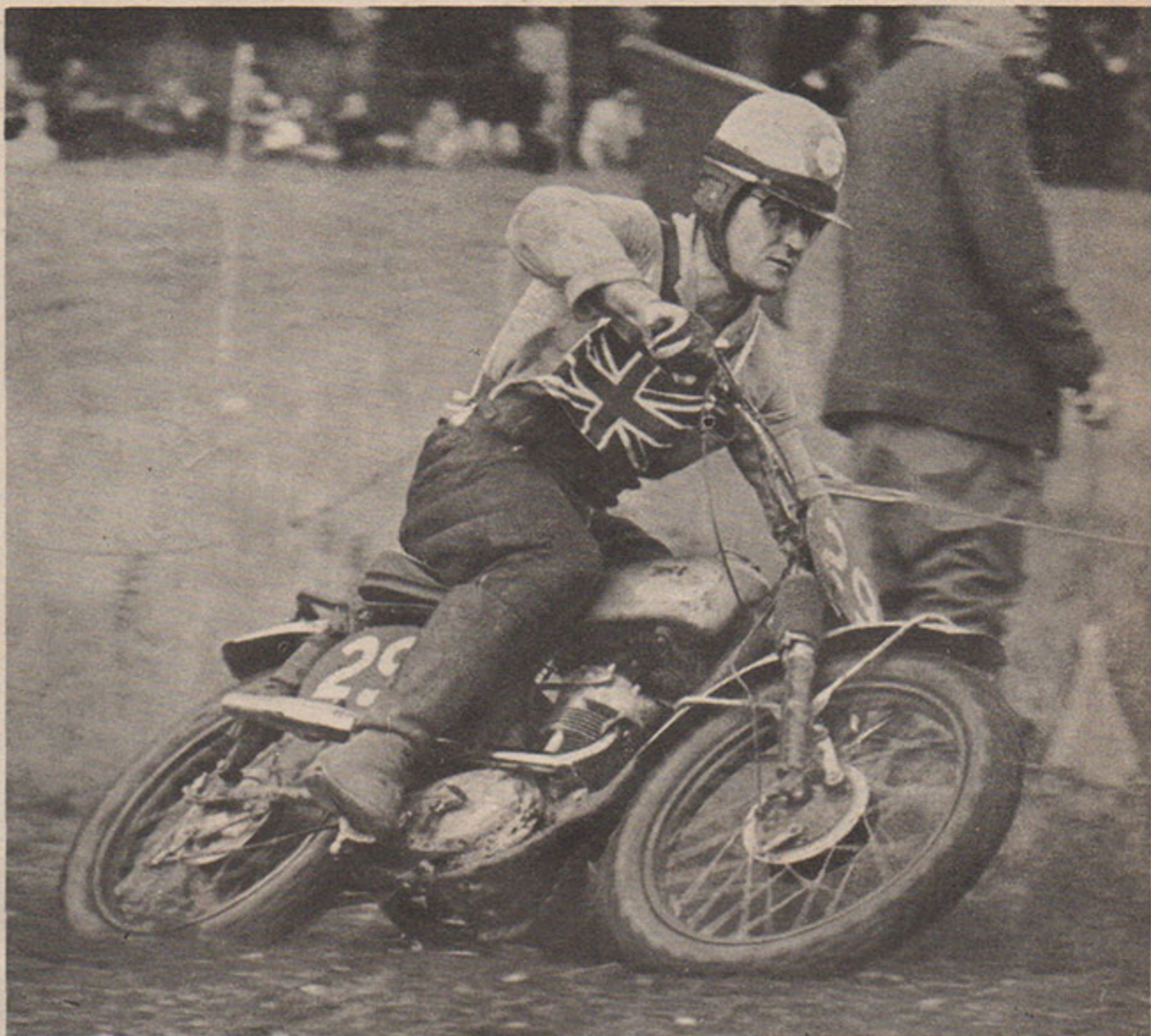
Cette épreuve est la sixième où Bickers marque des points puisqu'il n'en obtint aucun dans le G. P. d'Italie; par conséquent, comme son gain le plus bas fut de 3 points et que le classement final ne tiendra compte que des six meilleures performances de chaque coureur, le pilote anglais ne pourra augmenter son avance que lorsqu'il marquera au minimum 4 points: c'est donc à partir de ce G. P. d'Altenwarth que ses concurrents au titre de Champion 1960 commenceront à l'inquiéter plus sérieusement.

La victoire de Rickardsson (Husqvarna) vient de le rapprocher brusquement de 5 points et le Suédois, qui n'a marqué qu'à trois épreuves, a la possibilité de devancer l'Anglais si celui-ci ne se trouvait plus aux places bien payantes, ce qui serait d'ailleurs étonnant, mais en cross comme en tout sport on est à la merci d'une défaillance et ici la machine ajoute ses aléas à ceux que peut subir l'homme.

Derrière Rickardsson, les cinq pilotes qui eurent l'occasion de se trouver parmi les six premiers furent dans l'ordre: Hallman, Dahlen, Bickers, Lampkin et Soucek.

G. P. de Finlande: l'Anglais Lampkin, brillant vainqueur, se hisse à la seconde place du classement général provisoire.

Le 19 juin, c'est à la Finlande qu'il revenait d'organiser la huitième épreuve du Championnat d'Europe. La première manche fut dominée par Lampkin qui sur B.S.A., termina en tête devant Dahlen, Bickers, Hallman, Soucek et Erola. La deuxième manche fut tout comme la première revint à Lampkin qui conserva l'avantage sans être vraiment inquiété par Hallman qui finit second devant Dahlen, Soucek, Valek et le Finlandais Rein (Jawa). Le classement de l'épreuve fut donc le suivant: 1° Lampkin, 2° Dahlen, 3° Hallman, 4° Soucek, 5° Bickers, 6° Rein (Finlandais sur Jawa).



Jeff Smith et sa 250 B.S.A. Star. Très régulier le pilote britannique a souvent accès aux places payantes.

A l'issue de ce G. P., Bickers a augmenté son total de 2 points, ce qui lui en fait maintenant 35; cependant si l'on ne considère que les six meilleurs classements il en a toujours 33. Par contre son compatriote Lampkin vient de parvenir à se placer en seconde position (4 + 6 + 2 + 8 = 20 points) en quatre épreuves seulement, ce qui lui laisse encore beaucoup d'espoir de rattrapper, le leader actuel. Le Tchèque Soucek (2 + 8 + 6 + 1 + 3) et le Suédois Hallman (4 + 6 + 6 + 4) ont théoriquement les mêmes chances et Rickardsson (8 + 2 + 8 = 18) les talonne de près. On se rend compte ainsi que si grande que soit l'avance acquise par Bickers, le déroulement du Championnat d'Europe n'en conserve pas moins tout son intérêt, rien n'est joué définitivement et l'Anglais ne peut pas s'endormir sur ses lauriers; Cizek lui-même, écarté depuis le Grand Prix de France des places qui rapportent, peut surgir à nouveau et menacer d'ébranler la position durement acquise par Bickers. Il faut se rappeler en effet que si le Tchèque n'a pour le moment que 14 points à son actif, il les a enlevés tout en ne faisant que deux apparitions au tableau d'honneur (Payerne: 6 points, Dison: 8 points).

RÉSULTATS du G. P. d'ITALIE, 250 cm³

1° Osterero (It.), Bianchi, 8 points;
2° Hallman (S.), Husqvarna, 6 points;
3° Angéline (It.), Aermacchi, 4 points;

4° Smith (G.-B.), B.S.A., 3 points; 5° Rickardsson (S.), Husqvarna, 2 points;
6° Waltz (D.), Maico, 1 point.

RÉSULTATS

du G. P. d'ALLEMAGNE DE L'EST, 250 cm³

1° Rickardsson (S.), Husqvarna, 8 points; 2° Hallman (S.), Husqvarna, 6 points; 3° Dahlen (S.), Husqvarna, 4 points; 4° Bickers (G.-B.), Greeves, 3 points; 5° Lampkin (G.-B.), B.S.A., 2 points; 6° Soucek (Tch.), E.S.O., 1 point.

RÉSULTATS

du G. P. de FINLANDE, 250 cm³

1° Lampkin (G.-B.), B.S.A., 8 points; 2° Dahlen (S.), Husqvarna, 6 points; 3° Hallman (S.), Husqvarna, 4 points; 4° Soucek (Tch.), E.S.O., 3 points; 5° Bickers (G.-B.), Greeves, 2 points; 6° Rein (Finl.), Jawa, 1 point.

CLASSEMENT PROVISOIRE DU CHAMPIONNAT D'EUROPE

1° Bickers (G.-B.), Greeves, 35 points; 2° Lampkin (G.-B.), B.S.A., 20 points; Soucek (Tch.) E.S.O., 20 points; Hallman (S.), Husqvarna, 20 points; 5° Rickardsson (S.), Husqvarna, 18 points; 6° Dahlen (S.), Husqvarna, 16 points; 7° Cizek (Tch.), Jawa, 14 points; 8° Smith (G.-B.), B.S.A., 13 points; 9° Osterero (It.), Bianchi, 8 points; 10° Valek (Tch.), Jawa, 6 points; 11° Angelina (It.), Aermacchi, 4 points.

CHAMPIONNAT DU MONDE

G. P. d'Italie : Lundin l'emporte à Imola et prend la tête au classement général avec Nilsson.

Après le Grand Prix de Suède Tibblin menait devant ses rivaux avec 16 points alors que Nilsson était second avec 14 points et Lundin troisième avec 10 points, aussi le Champion du Monde était-il décidé à attaquer pour rattraper son handicap à Imola. Cette même course devait également permettre à Don Rickman, toujours fidèle à sa Métisse, de prendre enfin place au tableau d'honneur. Dans la première manche Lundin terminait en tête, suivi de Rickman, Archer, Johansson, Nilsson et Lundell, tandis que dans la seconde le Champion du Monde devait laisser la victoire à Nilsson, ne prenant que la deuxième place devant Rickman, Johansson, Archer et Scaillet.

Au classement général de cette épreuve Lundin se trouve donc en tête, l'Anglais D. Rickman est second, Nilsson troisième, Archer quatrième, Johansson cinquième et le Belge Scaillet, sur Matchless, sixième.

A la suite de ce G. P. d'Italie, Lundin et Nilsson (18 points ex æquo) ravissent le commandement à Tibblin (16 points) qui passe à la troisième place, à 2 points des leaders le quatrième étant Johansson, ex æquo avec le regretté René Baeten. Don Rickman que la malchance semble avoir abandonné se hisse d'emblée à la place de sixième grâce aux 6 points remportés.

Quatre Suédois monopolisent les quatre premières places et la lutte sera certainement âpre entre ces hommes et ce Championnat y puisera une grande part de son intérêt. Parmi les autres concurrents ayant marqué des points, peu de pilotes semblent capables de briser cette coalition. Seuls les Anglais paraissent susceptibles de réaliser cet exploit et, parmi eux, plus particulièrement D. Rickman dont l'irruption au classement général peut être le présage d'une bonne saison.

J. BÉRANS.

RÉSULTATS du G. P. d'ITALIE, 500 cm³

1° Lundin (S.), Monark, 8 points; 2° Don Rickman (G.-B.), Métisse, 6 points; 3° Nilsson (S.), Monark, 4 points; 4° Archer (G.-B.), Norton, 3 points; 5° Johansson (S.), Lito, 2 points; 6° Scaillet (B.), Matchless, 1 point.

CLASSEMENT PROVISOIRE DU CHAMPIONNAT DU MONDE

1° Nilsson (S.), Husqvarna, 18 points; ex æquo Lundin (S.), Monark, 18 points; 3° Tibblin (S.), Husqvarna, 16 points; 4° Baeten (B.), A.J.S., 8 points; ex æquo Johansson (S.), Lito, 8 points; 6° Don Rickman (G.-B.), Métisse, 6 points; 7° Archer (G.-B.), Norton, 5 points; ex æquo Burton (G.-B.), B.S.A., 5 points; ex æquo Lundell (S.), Monark, 5 points; 10° Broer Dirx (H.), B.S.A., 4 points; 11° Jansen (B.), Matchless, 1 point; ex æquo Draper (G.-B.), B.S.A., 1 point; ex æquo Scaillet (B.), B.S.A., 1 point.

Scaillet, premier des Belges après la disparition de Baeten, pourra-t-il prendre la succession de celui-ci aux places d'honneur du Championnat du Monde ?



Le Hollandais Broer Dirx (6) actuellement huitième au Championnat du Monde ne semble pas être capable de se glisser cette année entre les Suédois et les Anglais.

Malgré l'indifférence de la majorité des constructeurs français le V^e Concours Technique International de la petite cylindrée

s'est révélé plein d'enseignements...

Malgré de nombreuses défections enregistrées du côté français, le V^e Concours Technique s'est déroulé à Noisieu les 4, 5 et 6 juin dernier dans une véritable ambiance de kermesse. Les spectateurs nombreux appartenaient à la classe des jeunes en blue-jeans, ce qui prouve l'intérêt que de véritables usagers du cyclomoteur témoignent à ce genre d'épreuve. Le concours débuta par le test d'éclairage, une épreuve de nuit dont les Et. Cibié avaient réglé minutieusement les différentes phases.

Les dirigeants de la firme hollandaise Batavus avaient minutieusement préparé leur participation au V^e Concours Technique. L'équipement des pilotes et des machines répondait avec exactitude aux impératifs du règlement. Pour les machines, un gros effort a été fait. En Hollande le cyclomoteur est devenu un engin, populaire capable d'être utilisé en duo. Élégance des lignes, harmonie des couleurs, confort et protection, telles sont les caractéristiques des Batavus dans les différentes versions : tourisme ou sport. Les pilotes qui formaient une équipe rigoureusement homogène se sont fait remarquer par l'élégance et l'efficacité de leurs survêtements (blancs pour l'épreuve d'éclairage, rouges pour les tests de jour).

Le parc fermé où les machines furent entreposées entre les tests, se trouvait dans la cour de l'ancienne école publique de Noisieu. La municipalité fit preuve à cette occasion d'un parfait esprit sportif et c'est à M^{me} Cousineau, maire de Noisieu, que le V^e Concours Technique doit en grande partie sa parfaite réussite.

L'équipe Favor mérite une mention spéciale. A l'encontre des Hollandais qui bénéficiaient d'un matériel neuf mais rodé pour cette occasion, l'équipe dijonnaise que dirige avec autant de cœur que de compréhension notre ami Bizot (agent Favor à Dijon), disposait de machines plus que rodées. En effet, les Favor présentées ont participé depuis deux ans à tous les rallyes français ouverts aux 50 cm³. En plus du Concours Technique, ces six machines ont effectué par la route le trajet Dijon-Noisieu-Dijon. Si au cours de la vérification les commissaires ont dû pénaliser quelques machines pour des roulements qui avaient pris du jeu, précisions qu'après 20 000 km de bons et loyaux services il était impossible qu'il en fût autrement. Quoi qu'il en soit, le moteur Alter s'est vaillamment comporté et une fois encore Favor a contribué à l'évolution du cyclomoteur.

TEST DU SON

Le test du « son » était contrôlé par les services techniques de la Préfecture de Police et M. Thiébaud ainsi que son assistant connurent bien des difficultés pour obtenir une parfaite discipline des concurrents. Accélération et décélération (ci-dessous) donnèrent cependant de précieuses indications sur les bruits émis par nos cyclomoteurs. Gageons qu'un complément de vérification sur les « fumées d'échappement » aurait eu aussi son utilité...

La « coupe du silence » remportée par Batavus (moteur J10) met une fois encore en vedette le célèbre pot d'échappement du docteur Leizstriz, plus connu sous le nom de pot de Francfort.

Des contestations enregistrées, il ressort que l'échelle des « bruits » se trouve comprise entre 70 et 82 phones.

Le test de silence ne pouvait trouver d'autre lieu plus propice que la proximité de l'église de Noisieu...

Ici Robert Moerenhout présente son cyclomoteur Honda sur le home-trainer. Propulsée par un moteur 4 temps à soupapes en tête, cette machine japonaise qui nous avait pourtant paru bien silencieuse, fut cependant créditée de 75 phones.

Notons au passage que si le règlement avait accordé des bonifications pour l'équipement des machines, le Honda aurait battu de loin ses adversaires.

Cette machine est en effet dotée d'un éclairage à l'arrêt alimenté par batterie, de feux de direction encastrés dans le profil du guidon et du garde boue arrière, d'un porte-bagages, de pare-jambes qui l'apparentent à un cyclo-scooter, etc.

Il y a là un profond sujet de méditation pour les services techniques des marques européennes.

Au tour des Cazenave de passer à proximité du micro d'enregistrement. La machine placée sur le home-trainer est équipée d'un moteur Sachs, tandis que celle présentée de l'arrière est dotée d'un Vap 57, Magneclair. C'était la machine la plus « rustique » participant au concours. Son pilote, M. Svoboda, fit, en toutes les occasions, preuve d'une endurance et d'un courage qui lui valurent l'attribution d'un prix spécial.

Le Cazenave Vap 57 enleva la palme dans l'épreuve de consommation.

Le démarrage à froid.

Le démarrage à froid a été un test probant et malgré certaines astuces de certains concurrents qui cherchent toujours à interpréter à leur manière, le règlement, nous avons pu constater que la plupart des moteurs portaient à la première sollicitation.

Freinage sur une pente à 22 %.

Cette fois encore, le test de freinage sur une planche inclinée à 22 %, n'a donné aucun résultat. Aucune machine n'ayant été pénalisée, ce test sera à supprimer pour l'avenir.

ENDURANCE CONSOMMATION

Preliminaire du test endurance-consommation, cette séance de vidange malgré la rapidité de l'opération nous semble assez peu orthodoxe. Nous aurions préféré l'application du

procédé utilisé à Dijon qui consistait en l'adjonction d'un réservoir auxiliaire de carburant relié au carburateur par une durite.

Sur un point du parcours qui aurait pu également convenir à une épreuve de trial, la machine n° 8 éprouve quelques difficultés. M. Koch envoyé spécial de la revue allemande « Das Moped » prend le « temps » que durera la remise en état.

Sur le circuit très accidenté, les concurrents pouvaient se doubler. Au passage, avant la côte, M. Svoboda sur son Cazenave-Vap monovitesse mène la ronde, suivi du Honda et d'un Batavus. Les concurrents devaient boucler 20 tours du circuit de 2,250 km, qui comportait une côte dont le pourcentage de pente dépassait 14 % avec un tronçon encore plus à pic. Le pédalage était heureusement toléré pour permettre aux monovitesses de participer à l'épreuve.

A de nombreuses reprises, les moteurs munis de boîtes à plusieurs rapports durent aussi recevoir l'appoint du pédalage.

De nombreuses crevaisons furent enregistrées. Dans ce cas, le règlement interdisait au concurrent de recevoir une aide extérieure. Il devait se « tirer d'affaire seul » et par les moyens du bord. Nous avons assisté à la pose d'une pièce à froid par un hollandais. La réparation a duré 16'. Preuve de la qualité des pièces à froid : le concurrent put terminer sans encombre.

DÉMARRAGE — FREINAGE

Le freinage, facteur de sécurité, n'avait pas été oublié et les machines bénéficiant d'une lancée de 150 m devaient s'arrêter « pile » sur une ligne que suivaient des distances marquées indiquant les points de pénalisation. Le couloir formé par les quilles obligeait la machine à rester en ligne en fin de freinage. Le démarrage-freinage permit une fois de plus à Batavus de marquer des points.

APTITUDE EN COTE

Le test de côte prouva que les 50 cm³ sont aptes à grimper les pentes les plus dures. Cependant, nous devons souligner la performance du Peripoli qui accomplit le meilleur temps : 29''2/10.

Nous terminerons sur une note très optimiste car pour l'an prochain les organisateurs pensent pouvoir appliquer une formule nouvelle qui pourrait fort bien prendre le nom des « Douze heures de Paris », C'est un projet dont nous reparlerons.

G.E. Bernard.

LES CLASSEMENTS

Classement général toutes catégories coupe « Société Française des Pétroles BP ».

1. BATAVUS avec 4 machines dans les 5 premiers et le maximum de premières places dans les tests. Minimum de points de pénalisation (+ 141 points). Catégorie B Sport-Moteur JLO; 2. Batavus (+ 125 points) Cat. B Sport; 3. Honda (+ 121 points) Cat. A Tourisme Utilitaire; 4. Batavus (+ 11 points) Cat. A Tourisme Utilitaire; 5. Batavus (+ 3 points) Cat. B Sport; 6. Batavus (- 73 points) Cat. A Tourisme Utilitaire; 7. Batavus (- 185 points) Cat. A Tourisme Utilitaire; 8. Favor (- 196 points) Cat. B Tourisme Utilitaire; 9. Favor (- 214 points) Cat. A Tourisme Utilitaire; 10. Favor (- 230 points) Catégorie A Tourisme Utilitaire; 11. Cazenave (- 288 points) Cat. A Utilitaire; 12. Cazenave (- 318 points) Cat. A Tourisme Utilitaire; 13. Favor (- 391 points) Cat. B Tourisme Utilitaire; Cat. B Tourisme Utilitaire; 14. Favor (- 467 points) Cat. A Tourisme Utilitaire; 15. Favor (- 848 points) Cat. B Tourisme Utilitaire; 16. Peripoli Giulietta (- 876 points) Cat. A Sport.

Machines de série (A) coupe Ligue Motocycliste « Ile de France ».

1. HONDA, Moteur Honda (+ 121 points); 2. Batavus, Moteur Jlo (+ 11 points); 3. Batavus (- 73 points); 4. Batavus (- 185 points); 5. Favor, Moteur Alter (- 214 points); 6. Favor (- 230 points); 7. Cazenave, moteur Vap Magnéclair (- 288 points); 8. Cazenave, moteur Sachs (- 318 points), etc.

Machines de série améliorée (B).

1. BATAVUS, Moteur JLO (+ 141 points); 2. Batavus (+ 125 points); 3. Batavus (+ 3 points); 4. Favor, Moteur Alter (- 196 points); 5. Favor (- 191 points); 6. Favor, Moteur Alter (- 848 points).

Prix « Constructeurs motocycles » coupe « Municipale de Noisau ».

1. BATAVUS, moteur JLO, 6 machines dans les 10 premiers; 2. Favor, moteur Alter, 3 machines dans les 10 premiers; 3. Honda, moteur Honda, 1 machine dans les 10 premiers.

Prix « Constructeurs moteurs » coupe « Elie Nardini ».

1. J.L.O., 6 moteurs dans les 10 premiers; 2. Alter, 3 moteurs dans les 10 premiers; 3. Honda, 1 moteur dans les 10 premiers.

Prix « Silence » coupe « Fédération Française de Motocyclisme ».

1. BATAVUS, 70 phones (JLO); 2. Batavus (71) phones (JLO); 3. Cazenave 72 phones (Sachs); 4. Batavus 73 phones (JLO); 5. Batavus 75 phones (JLO); 5 ex æquo. Honda 75 phones (Honda); 7. Favor 76 phones (Alter); 7 ex æquo Batavus 76 phones (JLO); 9. Favor 77 phones (Alter); 9. ex æquo. Cazenave 77 phones (Vap); 11. Favor 78 phones (Alter); 11 ex æquo. Batavus 78 phones (JLO); 13. Favor 79 phones (Alter); 14. Peripoli 82 phones (Minarelli); 14 ex æquo. Favor 82 phones (Alter) 14 ter. Favor 82 phones (Alter).

Consommation-endurance coupe « Floquet » (Bougies).

1. HONDA, moteur Honda; 2. Batavus, moteur JLO; 3. Cazenave, moteur Sachs; 4. Batavus, moteur (JLO); 5. Batavus, moteur JLO; 6. Batavus, moteur JLO; 7. Favor, moteur Alter; 8. Batavus, moteur JLO; 9. Favor, moteur Alter; 10. Batavus, moteur JLO; 11. Favor, moteur Alter; 12. Favor, moteur Alter; 13. Cazenave, moteur Vap Magnéclair; 14. Favor, moteur Alter; 15. Peripoli, moteur Minarelli; 16. Favor, moteur Alter.

Consommation pure coupe « Cibie ».

1. CAZENAVE, VAP Magnéclair (1,950 l); 2. Honda, (Honda) (2,190 l); 3. Batavus, (JLO) (2,340 l); 4. Cazenave, (Sachs) (2,360 l); 5. Batavus, (JLO) (2,370 l); 6. Batavus, (JLO) (2,470 l); 7. Batavus, (JLO) (2,500 l); 8. Favor, (Alter) (2,590 l); 9. Batavus, (JLO) (2,620 l); 10. Favor, (Alter) (2,760 l); 11. Batavus, (Alter) (2,830 l); 12. Favor, (Alter) (2,830 l); 13. Favor, (Alter) (3,050 l); 14. Favor, (Alter) (3,220 l); 15. Peripoli (Minarelli) (3,520 l); 16. Favor, Abandon.

Prix « freinage » coupe « Moto-Club des Cheminots sportifs de Paris (ASCSE) ».

Test de démarrage-freinage : 1. BATAVUS, 0 point; 2. Batavus, 4 points; 3. Batavus, 4 points; 4. Batavus, 6 points; 5. Favor, 10 points; 6. Honda, 18 points; 7. Peripoli, 18 points; 8. Batavus, 18 points; 9. Batavus, 22 points; 10. Favor, 26 points; 12. Cazenave, 30 points; 13. Favor, 36 points; 14. Favor, 42 points; 15. Cazenave, 48 points; 16. Favor, 64 points.

Premier prix « Sécurité-Lumière » coupe Cibie.

1. BATAVUS, + 84 points; 2. Batavus, + 84 points; 3. Batavus, + 81 points; 4. Honda, + 47 points; 5. Favor, + 43 points; 6. Favor, + 22 points; 7. Favor, + 6 points; 8. Batavus, + 5 points; 9. Batavus, - 12 points; 10. Favor, - 18 points; 11. Batavus, - 22 points; 12. Peripoli, - 23 points; 13. Batavus, - 24 points; 14. Favor, - 44 points; 15. Favor, - 63 points; 16. Cazenave, - 163 points.

Prix spécial d'encouragement au pilote plaquette CVCC (moto-club Cheminots).

Pilote Serge SVOBODA (Cazenave Vap).

Prix spécial « équipe de Club » « Coupe Englebert ».

Moto-Club de Bourgogne (Equipe Favor-Alter).

Prix spécial test de montée en côte plaquette CVCC (Moto-Club Cheminots Sportifs).

1. PERIPOLI, pilote BICHET 29" 2/10; moteur Minarelli; 2. Favor 29" 4/10; 3. Batavus 31" 3/10; 4. Batavus 32" 3/10; 5. Honda 32" 4/10; 5. ex æquo 32" 4/10; 7. Batavus 34".
... Etc. Temps mis par le dernier : 40".

Plaquette d'encouragement pour la 3^e participation au concours technique.

Equipe FAVOR-ALTER (MCB DIJON) plaquette « Cheminots sportifs ».

LES SPORTS EN ALGÉRIE

de notre correspondant Y. CHEVALIER.

Alger, El Goléa (Sahara), Alger. 73 motocyclistes, parmi lesquels l'armée et la gendarmerie étaient représentées, ont pris part au concours de régularité organisé par le Moto-Club d'Algérie sur le difficile parcours les conduisant une nouvelle fois, cette année, au Sahara, 2 000 km environ.

Les moyennes élevées, la chaleur 42°, une tempête de sable sur 270 km, ont mis à rude épreuve le matériel et les hommes que nous complétons vivement pour leur audace et leur endurance.

Roland Assante, sur 350 Horex, a été victime d'un grave accident, câble d'accélérateur coincé pendant qu'il roulait à vive allure. Nous lui souhaitons un prompt rétablissement.

Signalons la belle performance établie par le sidécriste Pierre Vrillon et madame sur 500 B.M.W.

Un apéritif a été offert à l'hôtel du Grand-Erg en présence du colonel Chenu et des

autorités civiles et militaires, à tous les participants.

CLASSEMENT GÉNÉRAL

Civils (dans l'ordre) : Dandonneau, Gillet, R. Ciancio, Buttigier, Rebollo, Slaouti (tous sur B.M.W.), Hireche, Capelet, Bourjac, Laguin, Coutin, Brignonne, Barrier, Postic, Chevallard, Chaspang, Graziano, Candela, Siret, Deblanc, Delgrange, Lerouget, Bohrer, Gigot, Pierre Vrillon.

Militaires : Ithuria, Bonnet, Seingler, Ratto, Julion, Ballon, Gagnaire, Ramon, Frigout, Pose, Rovillon, Saksik, Savati, Cloarec, Deleborde, Goupil, Eudeline, Pechon, Larrucan.

Classement par catégorie : (A). Rebollo; (B). Dandonneau.

Classement du nombre : C.M.S.N., 17 pilotes civils; militaires, gendarmerie : 19 pilotes.

Classement par Equipes : (civils) C.M.S.N., Laguin, Coutin, Postic; (militaires) Seingler, Ratto, Rouillon (gendarmerie).

RENÉ GOETZ D'ALGER, BAT LE RECORD DE LA COURSE DE CÔTE DU MURDJADJO (ORAN)

Le valeureux pilote algérois, René Goetz, retour d'Angleterre, s'attribue à nouveau, sur 500 cm³ B.S.A. le record de la course de côte du Murdjadjo à Oran.

Le record absolu qu'il détenait depuis trois ans, en 3' 24" 4/10 a été ramené à 3' 21". C'est là un magnifique résultat pour qui connaît les difficultés du parcours. Voilà déjà quelques années que les frères Goetz, René et Georges, inscrivent leur nom au palmarès, en effectuant l'un ou l'autre, le meilleur temps de la journée.

TRÈS PROCHAINEMENT SUR LE MARCHÉ FRANÇAIS

LA JAWETTA

Le cyclomoteur Jawetta sera très prochainement importé en France par les Etablissements Poch. Ainsi, ce 50 cm³ viendra heureusement compléter la gamme des productions que les usines tchécoslovaques présentent sur le marché français.

La Jawetta est réalisée standard avec réservoir incorporé dans la poutre du cadre, luxe avec un réservoir monté légèrement en porte-à-faux sur la fourche. Cette disposition permet de conserver la formule du cadre ouvert, indispensable lorsqu'un constructeur tient à toucher la clientèle féminine.

LES CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES DU MODÈLE STANDARD OU JAWETTA TYPE 551

Moteur : Monocylindre 2 temps à refroidissement par air.

Alésage, course : 38/44 mm.

Boîte de vitesses : commande à deux rapports, incorporée au bloc moteur par poignée tournante au guidon.

Installation électrique : volant magnétique 6 V/18 W.

Roues : à rayons garnies de pneus de 23 x 2.

Équipement : le modèle standard est livré avec porte-bagages, avertisseur électrique et compteur de vitesses.

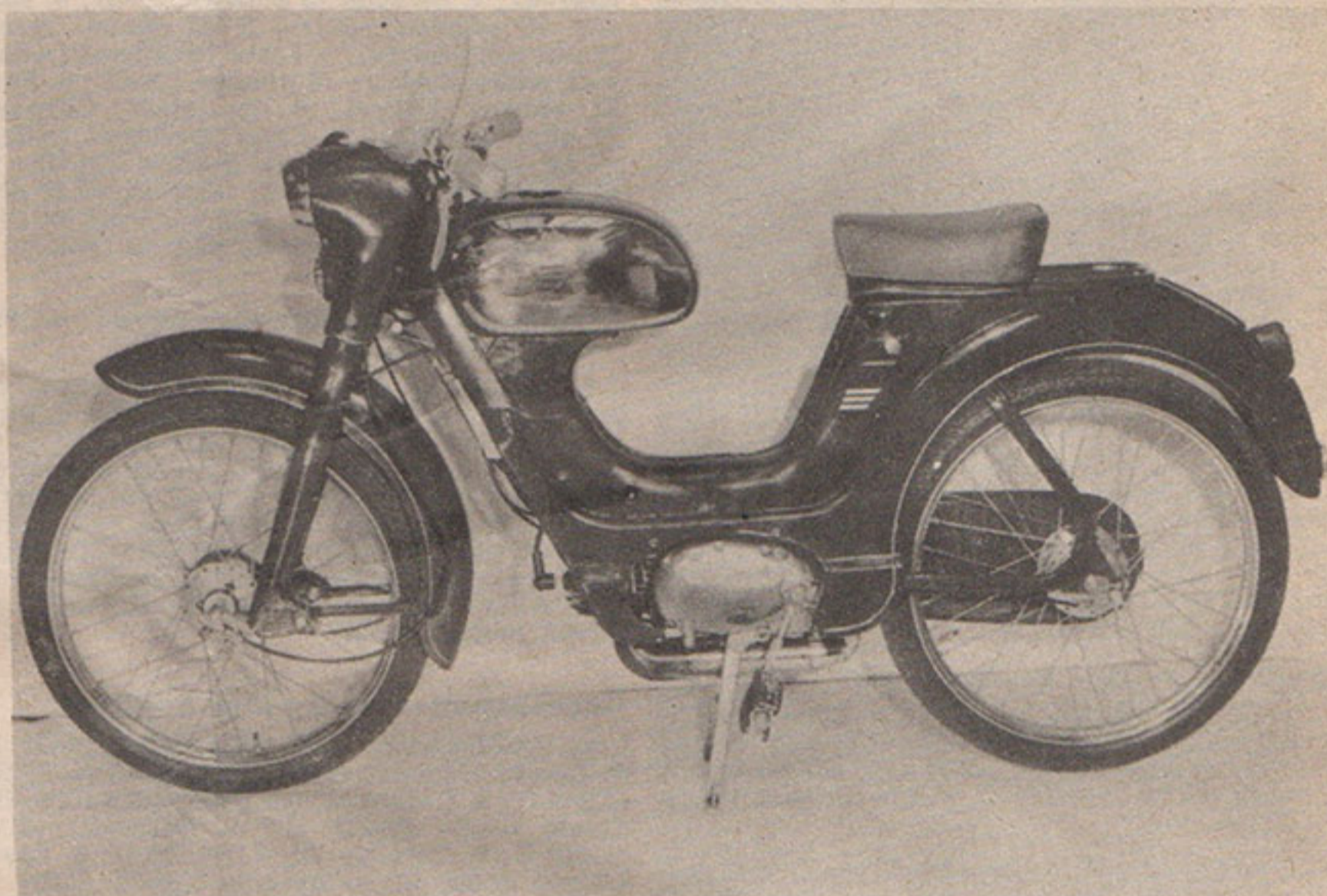
Poids : 42 kg.

Poids transporté : 100 kg.

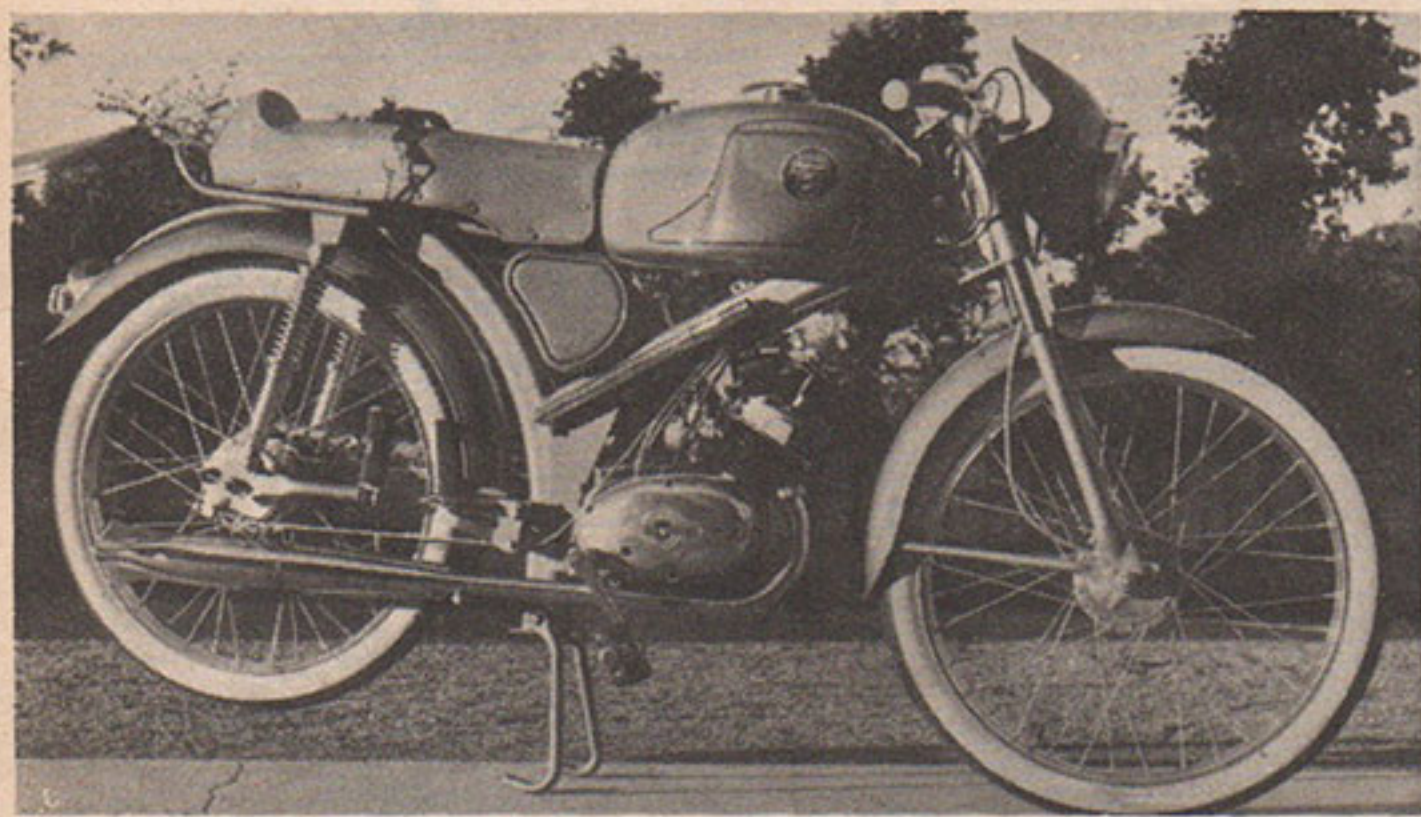
Vitesse maximum : 45 km/h.

Consommation : 1,6 aux 100 km (d'après le constructeur).

Notons pour terminer que le modèle luxe est doté d'un moteur identique au 551, mais que toute la partie cycle dérive directement de l'ancien modèle 98 cm³ (Robot) qui avait été exposé au dernier Salon du cycle 1958.



Paloma devance le Salon !

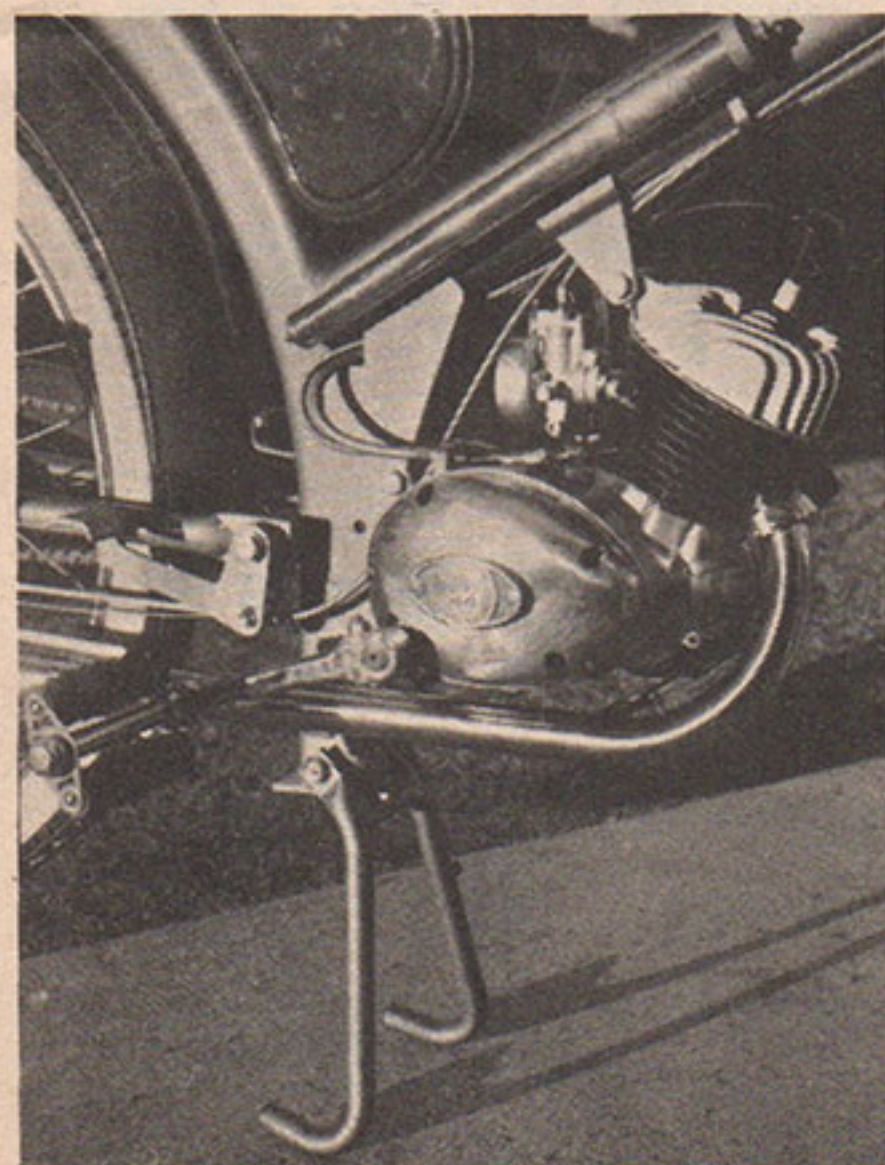
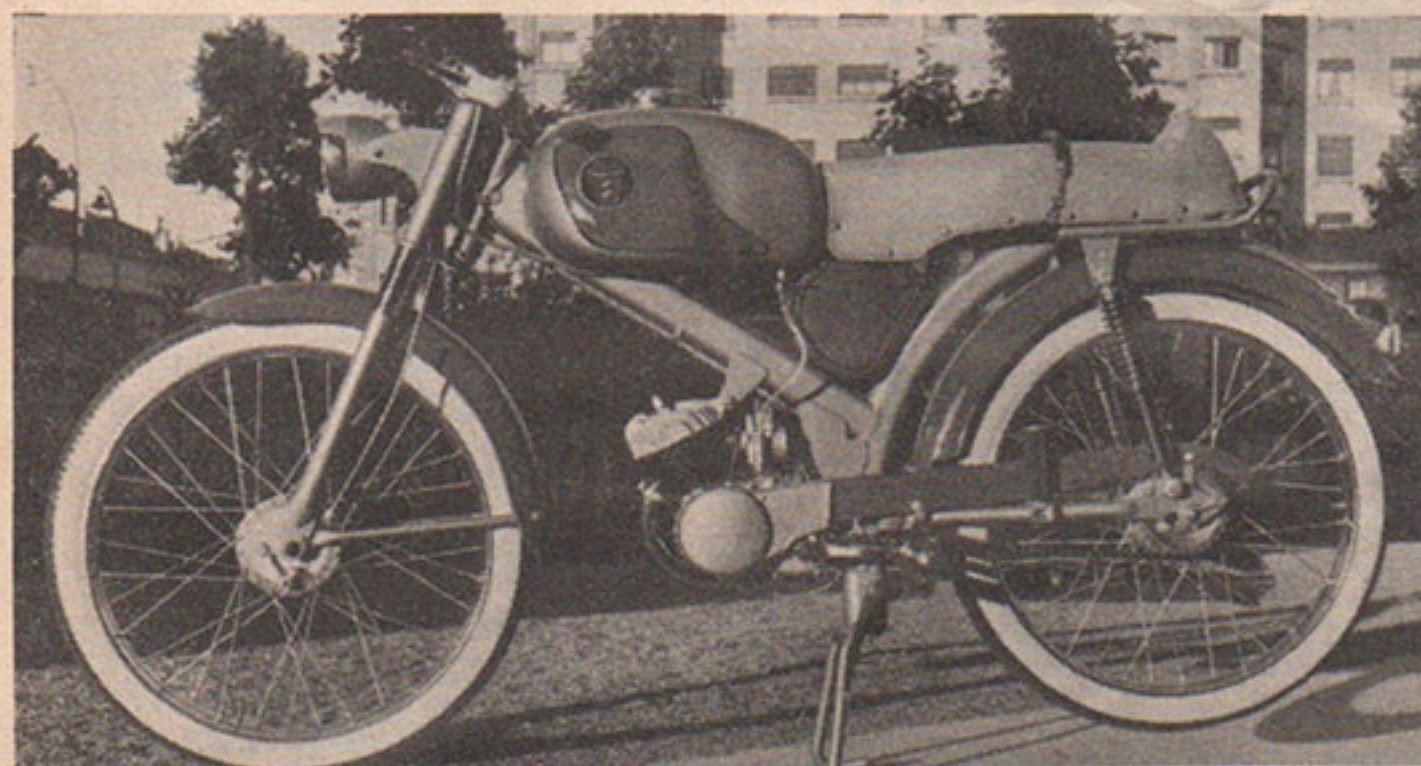


Poursuivant continuellement son effort de développement, « PALOMA » apporte aujourd'hui un complément de gamme « Sport » et « Tourisme », équipée désormais de nouveaux blocs moteurs 2 et 3 vitesses.

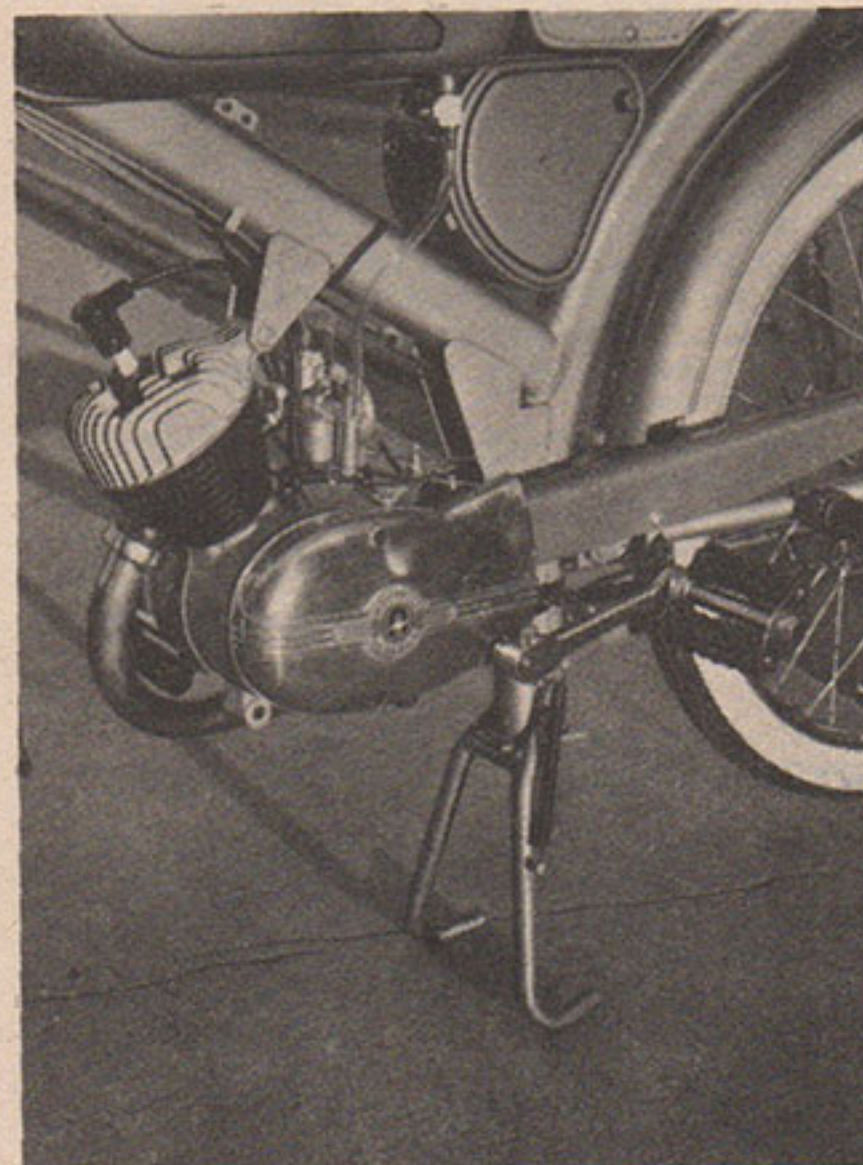
De récents accords établis dans le cadre du Marché Commun avec la Société MORINI FRANCO de Bologne (Italie), permettent dès à présent de mettre à la disposition de la clientèle, les nouveaux moteurs Lavalette 2 et 3 vitesses, réalisés en coproduction avec cette Société.

Une gamme prestigieuse de SPORT PALOMA : Les STRADA 3 vitesses et un nouveau venu, le VESUVIO 2 vitesses, ainsi qu'une nouvelle version des « TOURISMES » : LN et SAN 2 vitesses, apporte la preuve tangible de la vitalité de la marque PALOMA.

Les nouveaux modèles Sport VESUVIO 2 vitesses et STRADA 3 vitesses sont actuellement lancés en fabrication et seront livrés prochainement, de même que les nouveaux Tourisme 2 vitesses LN et SAN.



En haut de la page, le modèle Strada et au-dessous le Vesuvio. L'esthétique de ces modèles s'inspire nettement de celle des modèles sport transalpins. Ci-contre, détail des moteurs équipant ces machines.



ÉCHOS * CLUBS * ÉCHOS * CLUBS * ÉCHOS * CLUBS

LA PRÉVENTION ROUTIÈRE A DIX ANS

Il n'est pas douteux que l'action continue de la Prévention Routière n'ait été, depuis sa fondation, efficace.

Ses campagnes incessantes auprès des usagers portent incontestablement leurs fruits.

Par les tracts, affiches, radio, cinéma, télévision, collaboration de la presse, elle atteint la totalité des usagers.

Ses initiatives : journée sans accident, quinzaine de l'éclairage, championnat du bon conducteur, concours scolaire, etc., elle a fait œuvre grandement utile, le bilan qui se dégage de ces dix années est encourageant, mais son œuvre étant de longue haleine, adressons-lui nos vœux bien sincères et tous nos encouragements pour la poursuite de la tâche à laquelle elle s'est dévouée.

TUNING FOR SPEED ?

Temple-Press Ltd, éditeur de notre confrère anglais « Motorcycling » vient de sortir la quatrième édition d'un ouvrage périodique à destination des motocyclistes qui désirent améliorer leur machine de série pour affronter la compétition. C'est un ouvrage de près de 300 pages dû à la plume de P.E. Irving qui traite de tout ce qui est susceptible d'améliorer rendement et performances : allumage, carburation, réglage et correction de la distribution, etc.

Malheureusement pour nous, ce livre n'existe qu'en version originale et, en raison des termes techniques que l'on ne trouve pas toujours sur le dictionnaire, il n'est pas aisé de le traduire.

L'ANTIPARASITAGE DU DEUX-ROUES

Chacun sait que l'antiparasitage des moteurs de deux-roues ne sera obligatoire qu'à partir du 1^{er} avril 1961.

Il n'existe pas encore de système antiparasites légal ou agréé, car le cahier des charges n'est pas encore établi.

Ensuite ne seront légaux que les systèmes qui auront reçu une autorisation ou un numéro d'agrément d'une commission qui sera nommée spécialement à cet effet.

Il est donc encore bien impossible d'antiparasiter légalement un moteur de deux-roues.

L'électricifil, spécialiste en fils et câbles électriques et fournisseur du deux-roues en faisceaux d'allumage Bougicord et capuchons de bougie « M », informe sa clientèle qu'elle mettra à sa disposition en temps voulu des faisceaux antiparasites Bougicord en quantité suffisante pour équiper tous les moteurs de deux-roues.

Mais actuellement l'électricifil s'interdit de mettre sur le marché, malgré une certaine demande, une fabrication qui, tout en étant de très bonne qualité, n'en serait pas pour autant agréée.

L'électricifil 39, rue Molière, Lyon, utilisera les colonnes des revues spécialisées pour informer scrupuleusement et en toute loyauté sa clientèle au fur et à mesure de l'évolution de ce problème.

(communiqué)

QUATRIÈME SALON INTERNATIONAL DE FRANCFORT

Cette importante manifestation des industries cycles et moto se déroulera cette année du 7 au 11 septembre prochain, précédant de peu notre propre salon.

Déjà la participation de la plupart des nations productrices de deux-roues est assurée, et bien entendu, la France y sera représentée par nos plus importants constructeurs.

MOTO-CLUB INTERNATIONAL DE LA MADONE DES CENTAURES

Chaque année et pour 1960, à la date du 17 juillet, un grand rallye international est organisé par le comité international de la Madone des Centaures, à Alessandria (Italie).

C'est un magnifique rassemblement de plusieurs milliers de motocyclistes de toutes les nations et au cours duquel l'on constate que tout en pratiquant leur sport favori, ce rallye a aussi le but de créer des liens d'amitié, de camaraderie, ainsi que d'entraide et de défense de tous les motocyclistes.

Jusqu'en 1959 la section française du MCI/MC était dirigée par le docteur Pierre Daligand, président du Moto-Club de Lyon et animée par M. Francis Dumont, de Pontarlier, pionnier supérieur. Le docteur Daligand pris par ses occupations a dû abandonner ses fonctions et M. Dumont s'est établi en Suisse.

M. Félicien Lamendin, pionnier major, président du Moto-Club des Ancizes-Saint-Georges, section du Moto-Club d'Auvergne, est devenu président national du MCI/MC, M. l'abbé Coste, curé d'Ambert, lui apporte son concours en qualité d'aumônier.

On peut écrire à l'un ou à l'autre pour avoir une carte de membre actif, cotisation 4 NF par an.

9^e CONCENTRATION MOTOCYCLISTE ET SCOOTÉRISTE NOTRE-DAME-DE-LA-GARDE 5 JUIN 1960

La 9^e Concentration Motocycliste et Scootériste de Notre-Dame-de-la-Garde, patronne nationale des motocyclistes, qui s'est déroulée à Marseille, le dimanche de Pentecôte, a connu son habituel succès.

Venus de tous les coins du Sud de la France et même de l'étranger, comme le Moto-Club de Fribourg, 380 machines et 510 participants ont défilé dans les rues de Marseille pour se rendre à la « Bonne Mère » où eurent lieu par Mgr Mérens la bénédiction des motos et participants.

A midi, au Palais du Pharo, eut lieu la distribution des prix aux clubs participants précédée du tirage de la tombola gratuite dont le premier prix était un cyclomoteur Terrot, Skipper, dernier né de la firme dijonnaise.

L'après-midi, ce fut le côté compétitif de la journée : le gymkhana motocycliste comptant pour le championnat de Provence.

Les participants reprirent le chemin du retour, enchantés de leur séjour ensoleillé dans la cité phocéenne et promettant de revenir l'an prochain pour la 10^e édition.

LES BONNES ADRESSES

DE
MOTOCYCLES
et Scooters

MOTOBÉCANE

VANVES - SERVICE

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

Robert ADNET

Agent et Spécialiste

TERROT - ARIEL - TRIUMPH TOUS SIDE-CARS

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

FRANCE - AUTOS - LAMBRETTA -

Tous Scooters et 2 roues
ÉCHANGE STANDARD MOTEUR



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

LA N.S.U. PRINZ EN FRANCE

Cette intéressante voiturette, dont nous avons déjà eu l'occasion de parler ici, doit être dorénavant importée en France d'une façon suivie par suite d'un accord entre cette firme et Simca.

En effet, depuis le 1^{er} juillet la N.S.U. Werke entreprend la représentation des automobiles Simca en Allemagne et, réciproquement, les vendeurs de Simca en France, sont autorisés à vendre et à entretenir les voiturettes N.S.U.-Prinz.



**AGENCE
OFFICIELLE**

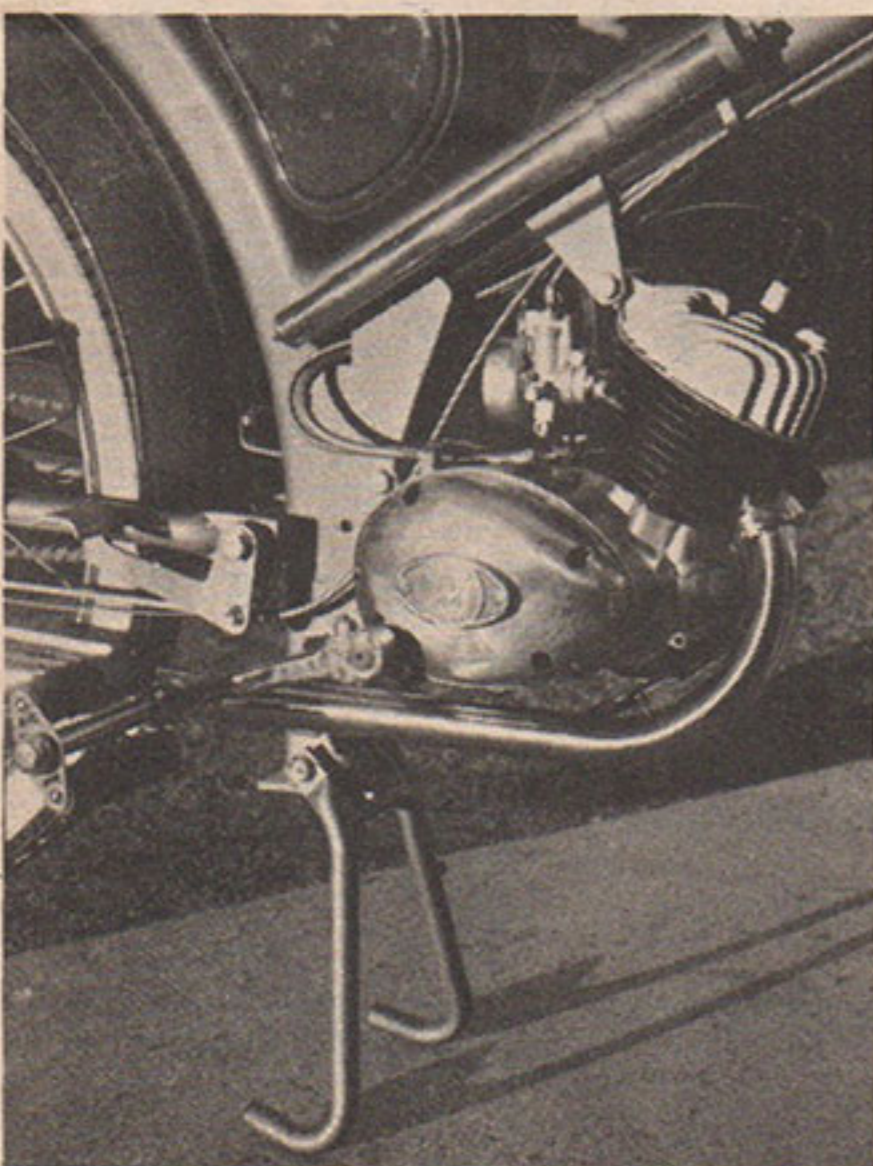
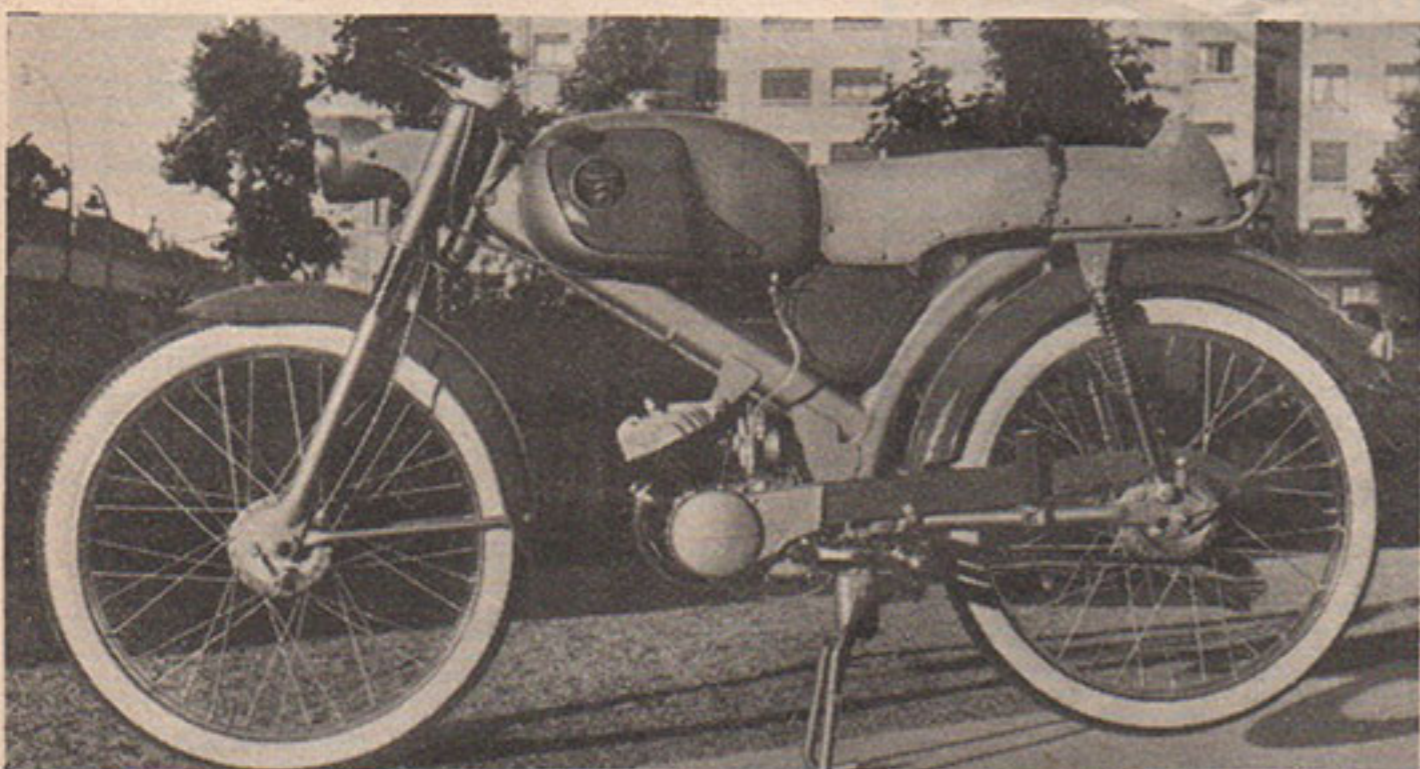
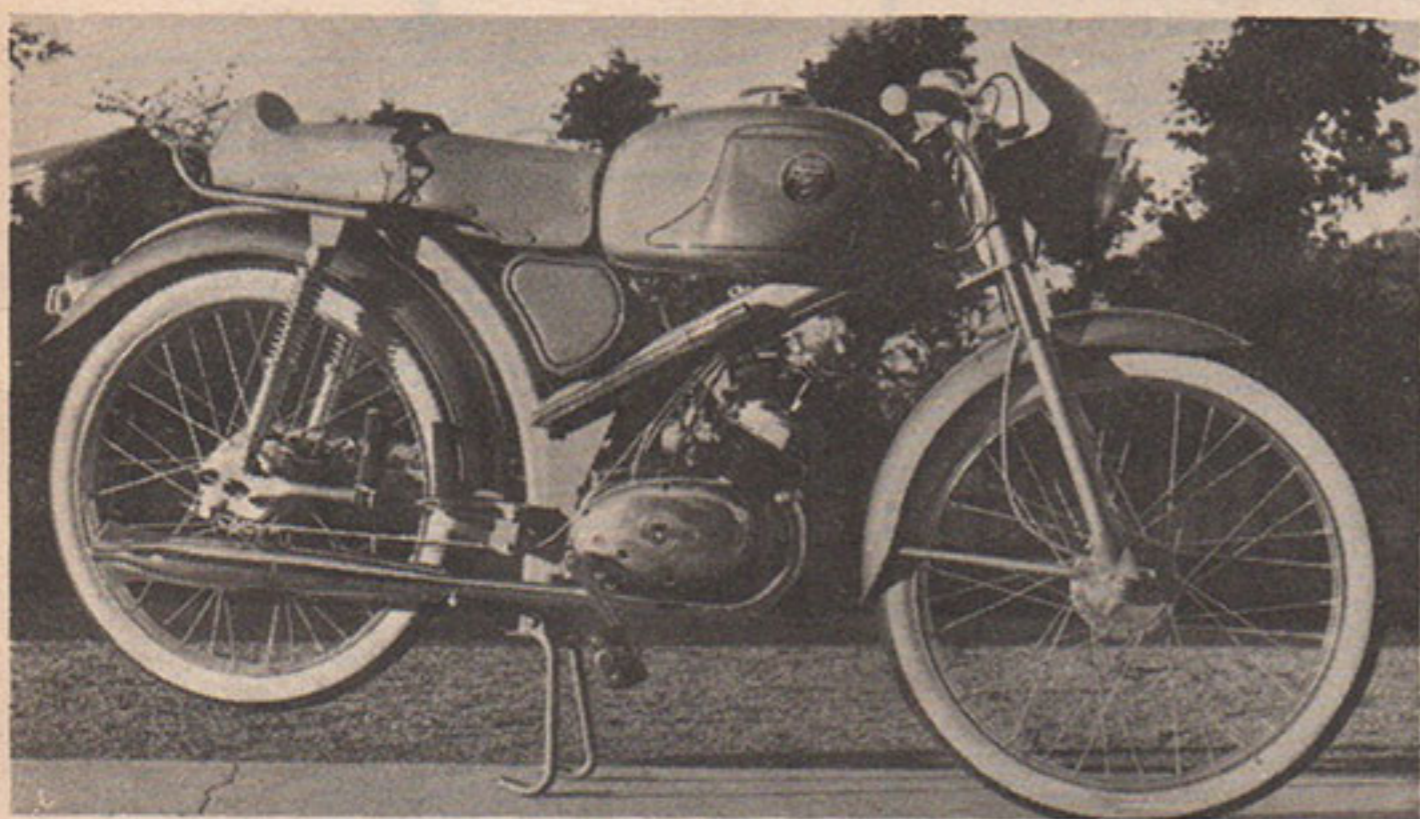
Jean MURIT

4 FOIS CHAMPION DE FRANCE
10 FOIS RECORDMAN DU MONDE

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



Paloma devance le Salon !



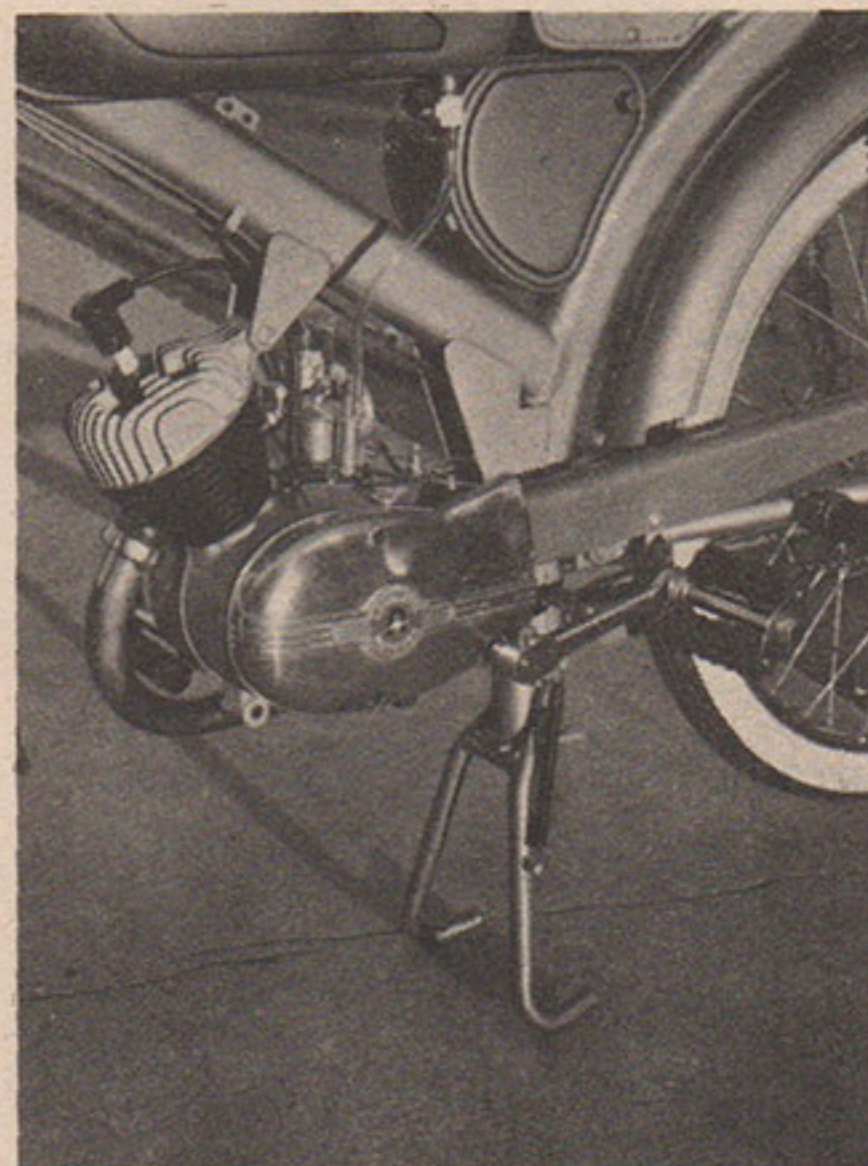
En haut de la page, le modèle Strada et au-dessous le Vesuvio. L'esthétique de ces modèles s'inspire nettement de celle des modèles sport transalpins. Ci-contre, détail des moteurs équipant ces machines.

Poursuivant continuellement son effort de développement, « PALOMA » apporte aujourd'hui un complément de gamme « Sport » et « Tourisme », équipée désormais de nouveaux blocs moteurs 2 et 3 vitesses.

De récents accords établis dans le cadre du Marché Commun avec la Société MORINI FRANCO de Bologne (Italie), permettent dès à présent de mettre à la disposition de la clientèle, les nouveaux moteurs Lavalette 2 et 3 vitesses, réalisés en coproduction avec cette Société.

Une gamme prestigieuse de SPORT PALOMA : Les STRADA 3 vitesses et un nouveau venu, le VESUVIO 2 vitesses, ainsi qu'une nouvelle version des « TOURISMES » : LN et SAN 2 vitesses, apporte la preuve tangible de la vitalité de la marque PALOMA.

Les nouveaux modèles Sport VESUVIO 2 vitesses et STRADA 3 vitesses sont actuellement lancés en fabrication et seront livrés prochainement, de même que les nouveaux Tourisme 2 vitesses LN et SAN.



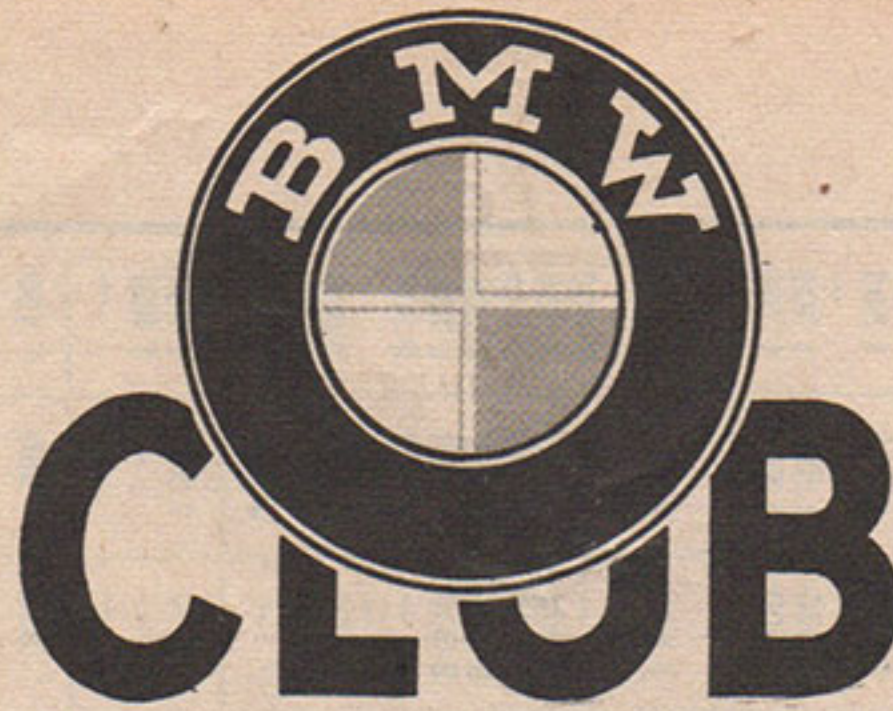
B.M.W.-CLUB ET CLUBS B.M.W.

N'allez surtout pas croire que notre B.M.W.-Club soit le seul du genre. En effet, le dernier « Wir von B.M.W. » la revue bleue éditée par la firme donne la liste des Clubs B.M.W. On en dénombre une trentaine rien qu'en Allemagne. A ceux-ci, il convient d'ajouter ceux de Veytaux, de Morschwil, de Ibach, de Brittnau pour la Suisse ; ceux de Graz et deux à Vienne pour l'Autriche ; ceux de Landskrona et de Stockholm pour la Suède, deux à Londres pour l'Angleterre ; celui de Copenhague au Danemark, celui d'Adélaïde en Australie et bien sûr celui de Paris pour la France, soit un total de 43 Clubs B.M.W.

Cette liste est suivie d'un appel que nous reprenons :

« Les Clubs B.M.W. non mentionnés sur cette liste sont priés de se faire connaître. »

Cette liste de clubs nous suggère une idée que nous soumettons à la firme B.M.W. : comme Lambretta ou Vespa le fit il y a quelques années, la firme allemande ne pourrait-elle pas rassembler tous ces B.M.Wistes un jour à Munich ? Pourquoi pas, ce serait un joli rendez-vous B.M.W. !



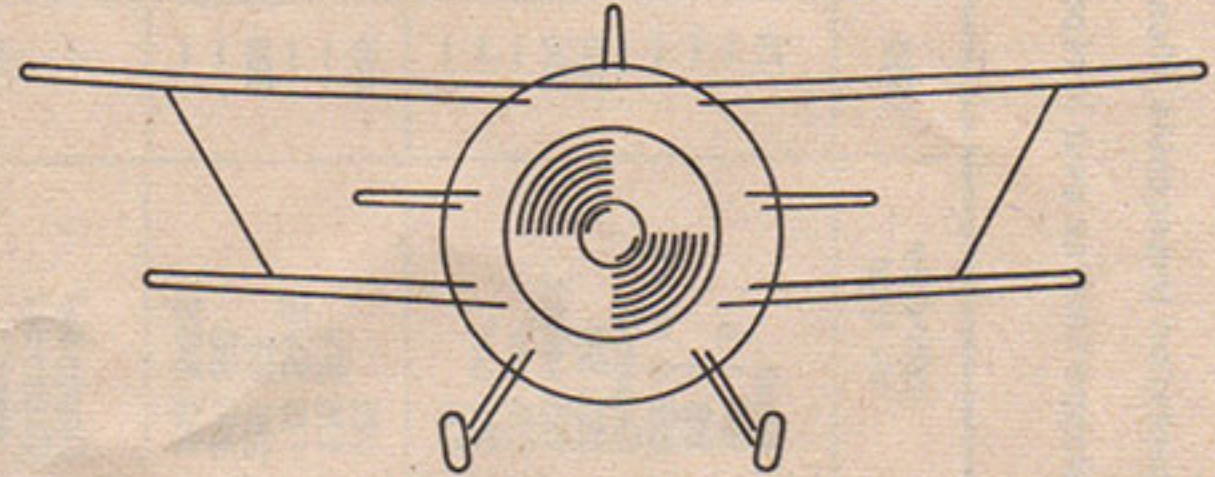
Sous cet emblème se sont rapprochés depuis un an, des B.M.Wistes de toutes les contrées de France et même d'Algérie et du Maroc.

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

BLEU, BLANC, BLEU

Lorsque pour la première fois vous avez ouvert votre coffre à outils vous avez eu le plaisir d'y trouver un insigne. Qui d'entre vous ne saurait reconnaître l'emblème B.M.W. ? Mais quel est celui qui serait capable de dire pourquoi ce dessin a été préféré à un autre ? En voici l'explication : avant de construire des motos, la B.M.W. fabriquait des moteurs d'avion. A cette époque, moteur aviation voulait dire hélice. Ainsi l'emblème B.M.W. doit son origine à l'impression optique d'une hélice d'avion.

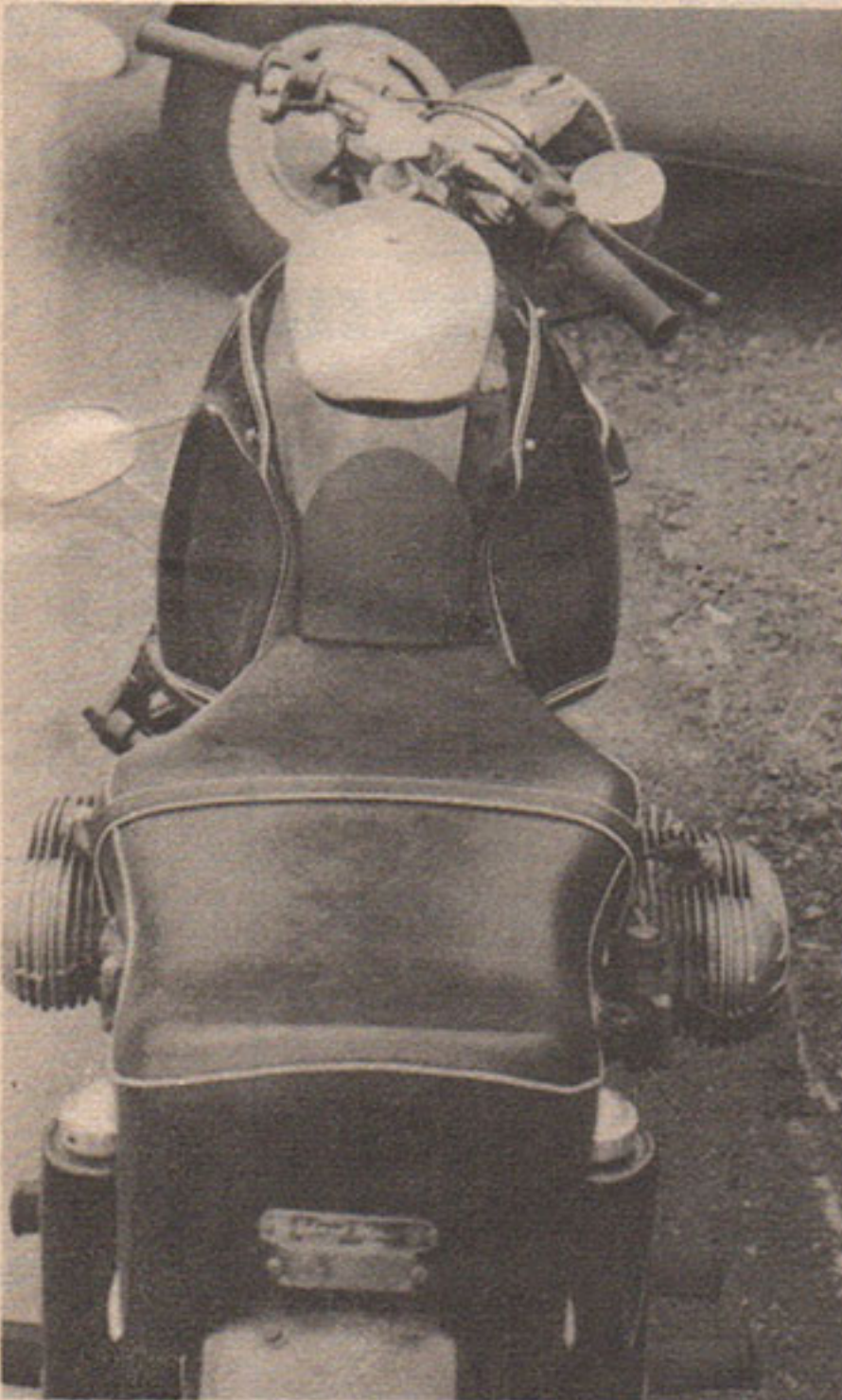
Une hélice à la boutonnière.



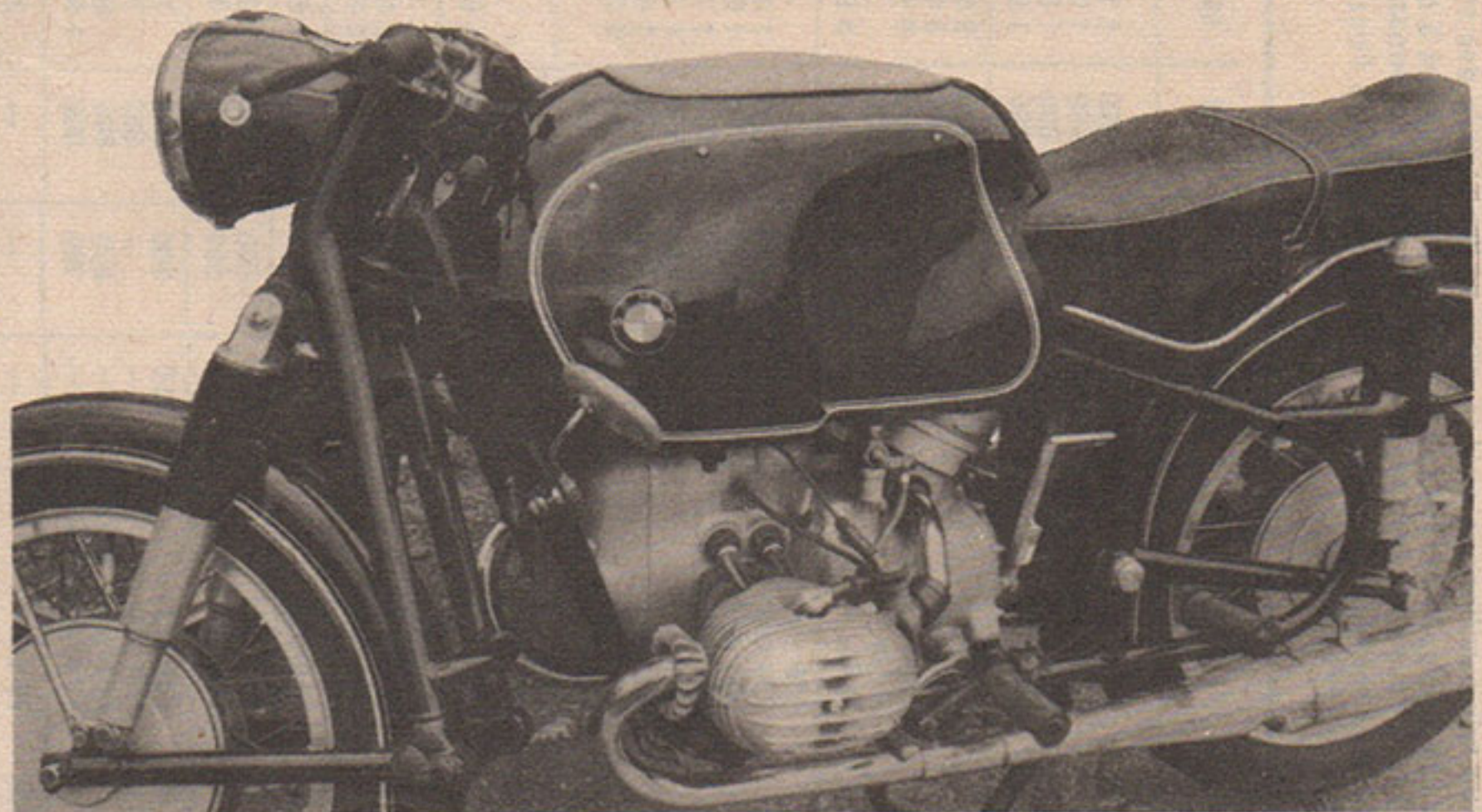
Une belle réalisation !

Au G. P. de Belgique, à Francorchamps, il y avait beaucoup de B.M.W. ; des RS bien sûr, mais les flat-twin de tourisme étaient nombreuses. L'une de celles-ci attira particulièrement les regards. Cette R 50 était équipée d'un fort joli réservoir de grande capacité. Son dessin n'était pas sans rappeler celui des réservoirs de RS. Le bouchon de réservoir disparaît sous un couvercle verrouillé avec la même clé que celle de l'antivol. Ses lignes

harmonieuses pouvaient laisser supposer le coup de crayon d'un carrossier italien. Il n'en est rien et malheureusement ce réservoir n'est pas commercialisé. Il est l'œuvre d'un motocycliste allemand qui ne trouvant pas le réservoir d'origine à son goût, dessina celui-ci et le réalisa durant ses heures de loisir. Ajoutons que la tôlerie n'est pas la spécialité de ce B.M.Wiste allemand. Puisse ce réservoir inspirer un tôlier ayant pignon sur rue !



Cherchez le bouchon ?



Pas à vendre. Domage !

ON DEMANDE MÉCANICIEN MOTO-GISTE COMPÉTENT. HAUT SALAIRE

Lisez les journaux corporatifs : ces annonces foisonnent. Mais

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

SUIVEZ NOS COURS SUR LES MOTOCYCLES

chez vous, sans quitter votre emploi actuel. En quelques mois d'études faciles, nous ferons de vous le **SPÉCIALISTE RECHERCHÉ** et surtout **BIEN PAYÉ**
Préparation C.A.P. Mécanicien

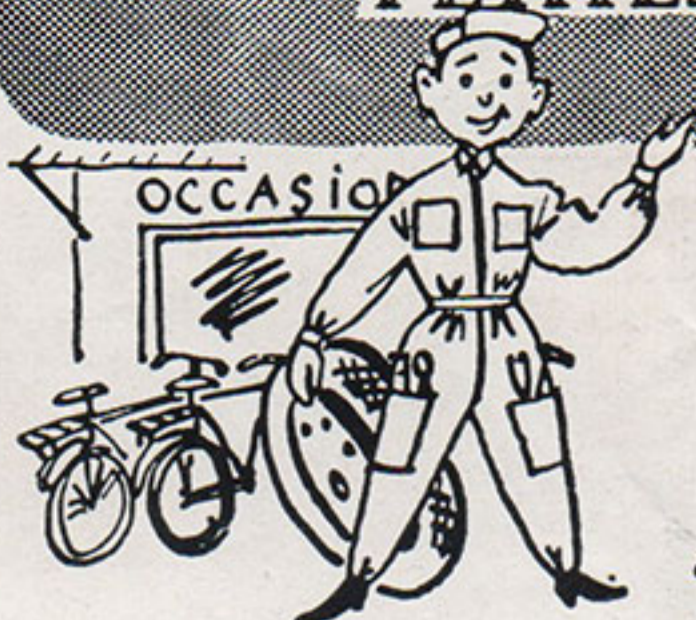
Demandez **AUJOURD'HUI** **MÊME** notre documentation gratuite N° 14. Grandes facilités de paiement accordées.

ÉCRIVEZ :

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

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

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.

GOLD STAR 350 Road Racing, + lot pièces. M. **BILLOTTE**, B.P. N° 9, **CHALONS-SUR-MARNE**.

A. v. **250 ADLER sprinter**. Mle 1957, 10.000 km. **GODDE André**, rue Tarare à **PANISSIÈRES (Loire)**.

Echange **DS MALTERRE 175 A.M.C.** contre moto plus grosse. **GARNON, AUTRY-LE-CHATEL (Loiret)**.

Vends ens. moto-side **Indian Simard 1 Pl. 1/2**, luxueux, le tout parfait état, moteur neuf, 800 NF. **PETRAULT, 12, crs Dr.-Long, LYON (3^e)**.

250 T.W.N. b. état. gén. bas prix à débattre. **R. MALATERRE, 43, rue des Moulins, SAVIGNY-SUR-ORGE (Seine-et-Oise)**.

Part. recherche **B.M.W. R. 26** ou **R. 50** récente, parfait état. Paiement comptant. **M. CASANOVA, immeuble Armorial, bld des Hespérides, CANNES (A.-M.)**.

B.S.A. S.T. 21.000 km. parfait état, avec "MACOMBYNN" neuve 2.100 NF. s'adresser : **Pierre GOHIER, 74, rue du Général Leclerc à Franconville (S.-&-O.)** Tél. Eaubonne 12-76.

A vendre **MOTO 125 cm³ sport** marque **Follis**, « moteur Gnome-et-Rhône », 20 000 km. Bon état, access. prix 700 NF. **M. RENOUX Christian, Lauzières « Le Petit Plomb », LA ROCHELLE (C.-M.)**.

DAYTONA 58 gros freins magnéto 11 000 km 350 65 cross 55 av. ou ss. mot. **Triumph 500 65 cross 56**, reprise 250 et 500 cross 60. **RONFORT, 59, fbg des Ancêtres, BELFORT**.

Liquide état neuf 10 **B.S.A. 500, 550 NF.** 500 **Triumph bicylindre, 800 NF.** 750 **Cemec police, 650 NF.** 650 **Triumph 54, 1 400 NF.** 500 **Norton 88, 2 200 NF.** 175 **Puch, 600 NF.** 350 **Jawa, 550 NF.** Stock moteurs neufs 350 **Terrot, B.S.A. et Royal.** 750 **Harley et Gnome-et-Rhône** de 12 à 200 NF. Boîtes neuves 350 **B.S.A. Terrot et Royal, 80 NF.** Bas prix toutes pièces **B.S.A., Royal, Harley, R. Gillet et Lucas.** **VALDEVIT, CORBEIL-ESSONNES. Tél. 12-35 (S.-et-O.)**.

Crédit Moto Occasion. Voir **LLOYD FRANÇAIS, 14, rue Séguier, PARIS (6^e)**. Tél. DAN 52-81.

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



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

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

MATCHLESS 250 à 650 Route-Sport A.J.S. 250 à 500 Cross
Agence pour la France
Société ARIS
11, rue Labie - Paris-17^e
PIÈCES D'ORIGINE - IMPORTATION CARÉNAGES AVON - ACCESSOIRES ANGLAIS - CHAINES AMÉR. - GARDE-BOUE ALU. - Les meilleurs prix (Catalogue 1 NF en timbre)

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

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

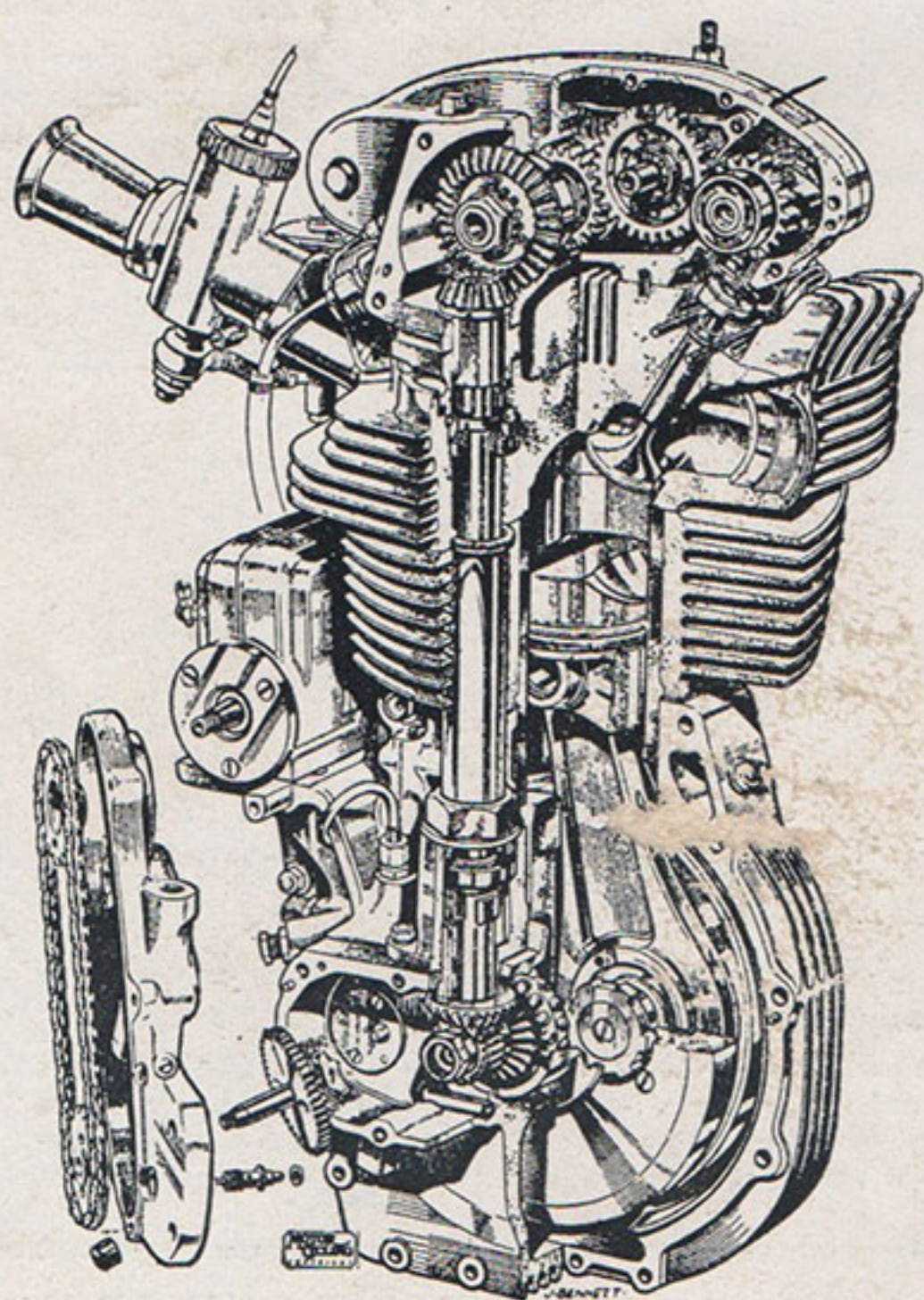
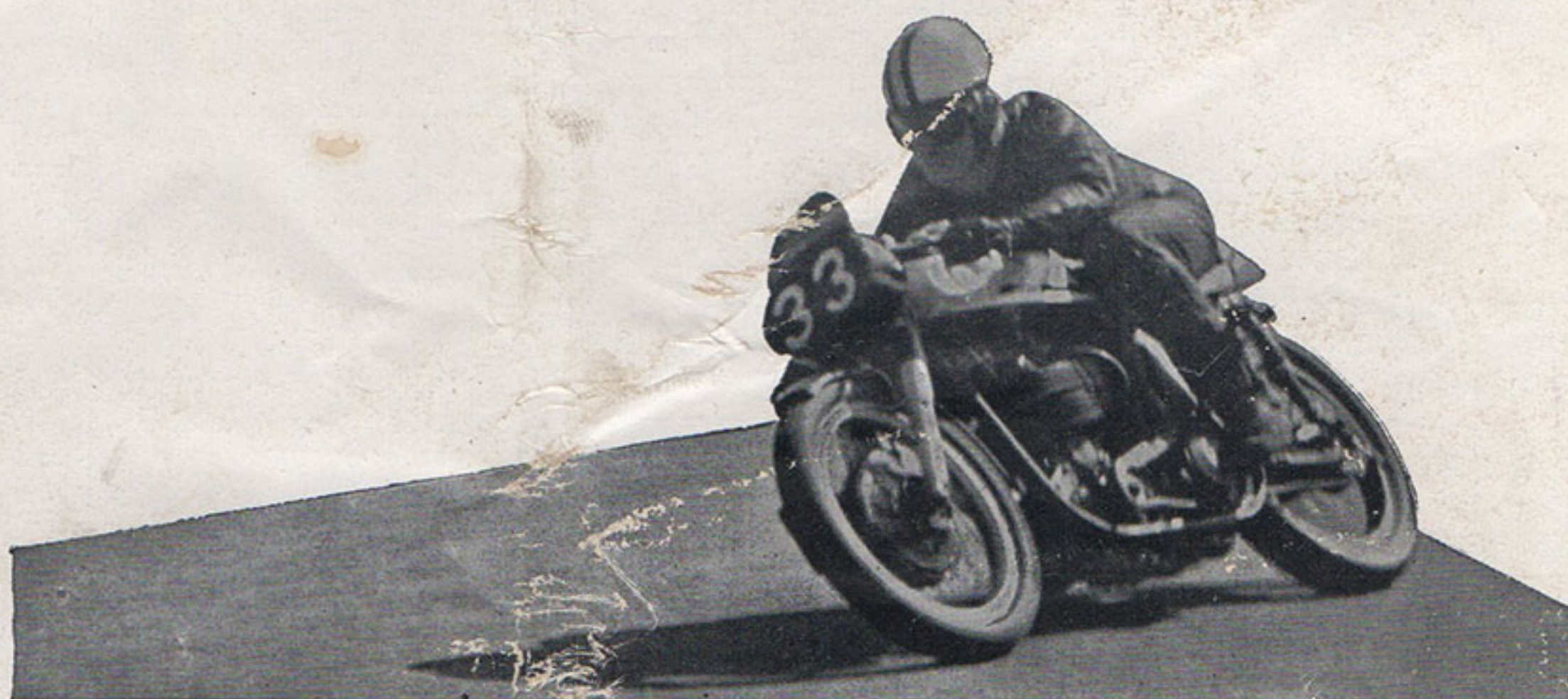
L'abonnement partira du numéro

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.)



TOURISME...

SPORT...



Technique...

MOTOCYCLES
et Scooters

LA PLUS IMPORTANTE REVUE MENSUELLE DU 2 ROUES