

MOTOCYCLES

N° 225 - NOVEMBRE 1960
DIR. : MAX ENDERS

et Scooters

MENSUEL - 14^e ANNÉE
ADM. : M. LEGRAS

NOVEMBRE
DECEMBRE 1960



COMPTE-RENDU DU SALON

ESSAIS

125 CC BULTACO
250 CC AERMACCHI H.D.

0,70^{NF}
MAROC
81 FM

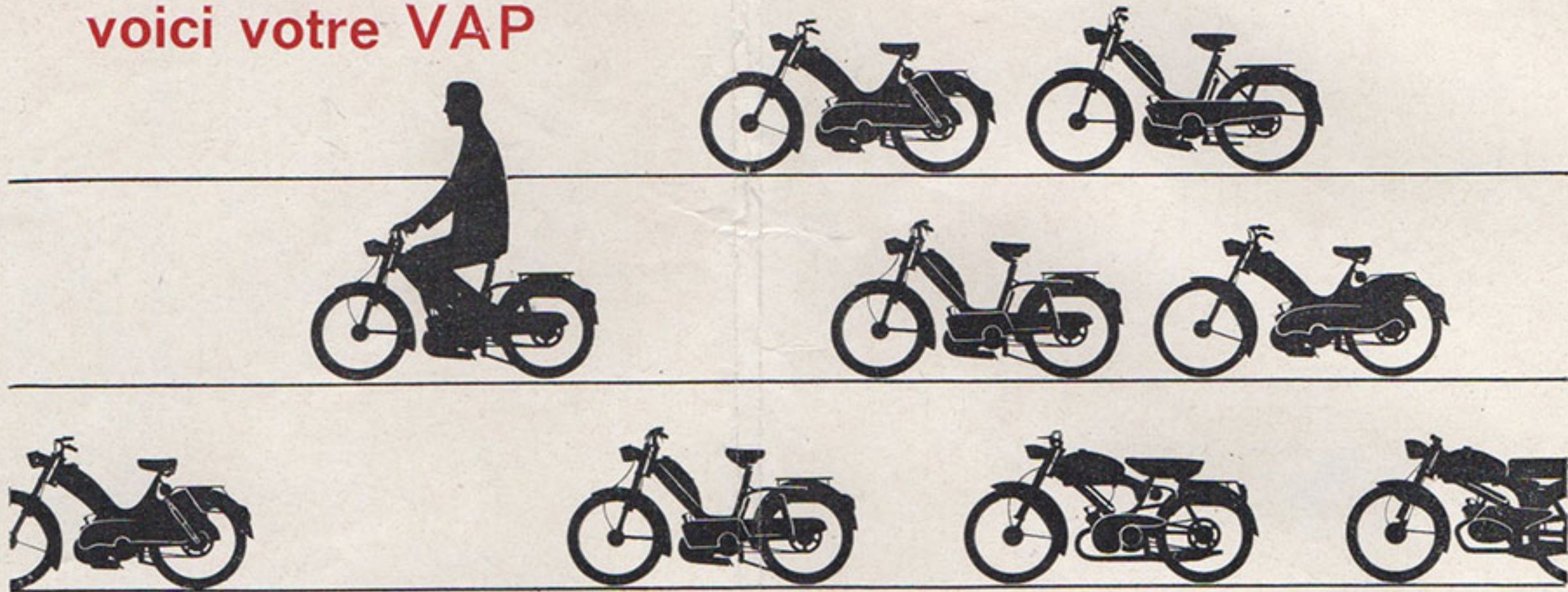
SUISSE
1 FR
BELGIQUE
10 FR

Dans la gamme VAP 1961



SODICO

voici votre VAP



Faites-vous de la route ? de la ville ?
Avez-vous un gros budget - ou un petit ? Dans tous
les cas, l'un des 8 cyclomoteurs VAP est fait pour vous.
Gamme VAP : la plus variée (voir ci-contre) ;
la plus sûre (deux innovations techniques
sensationnelles :
le moteur flottant, l'allumage Magnéclair).



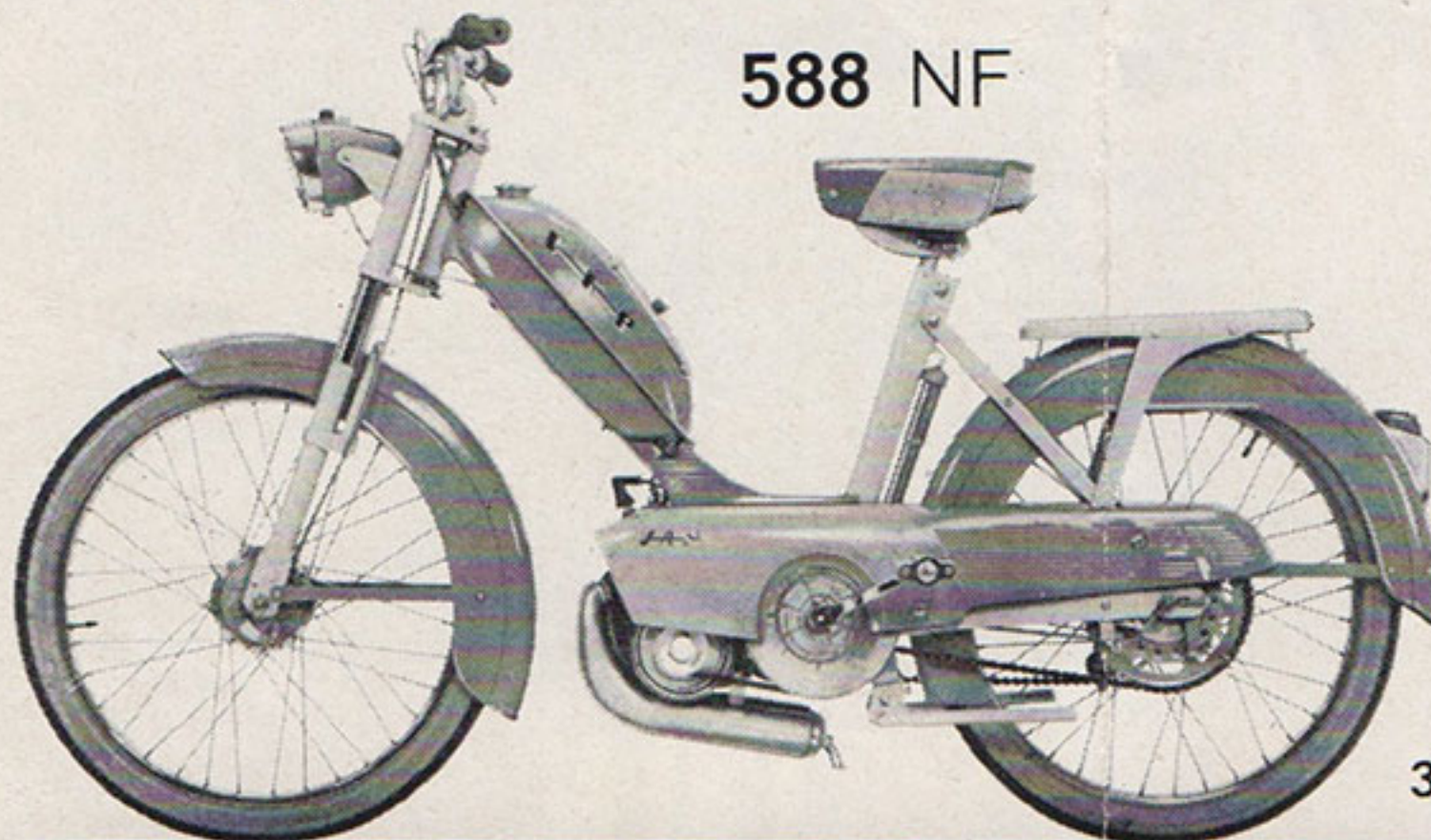
VAP GOËLAND	613	649 NF
VAP MOUETTE	M 10	579 NF
VAP TRITON	T 10	729 NF
VAP NEPTUNE	CF 2	549 NF
VAP SIRENE	CF 1	449 NF
VAP DAUPHIN	511	739 NF
VAP SQUALE	513	899 NF



VAP CORMORAN TYPE 612

moteur flottant. Allumage magnéclair
embrayage automatique. Fourche télescopique
deux moyeux-freins monobloc. Autonomie : 450 kms.

588 NF



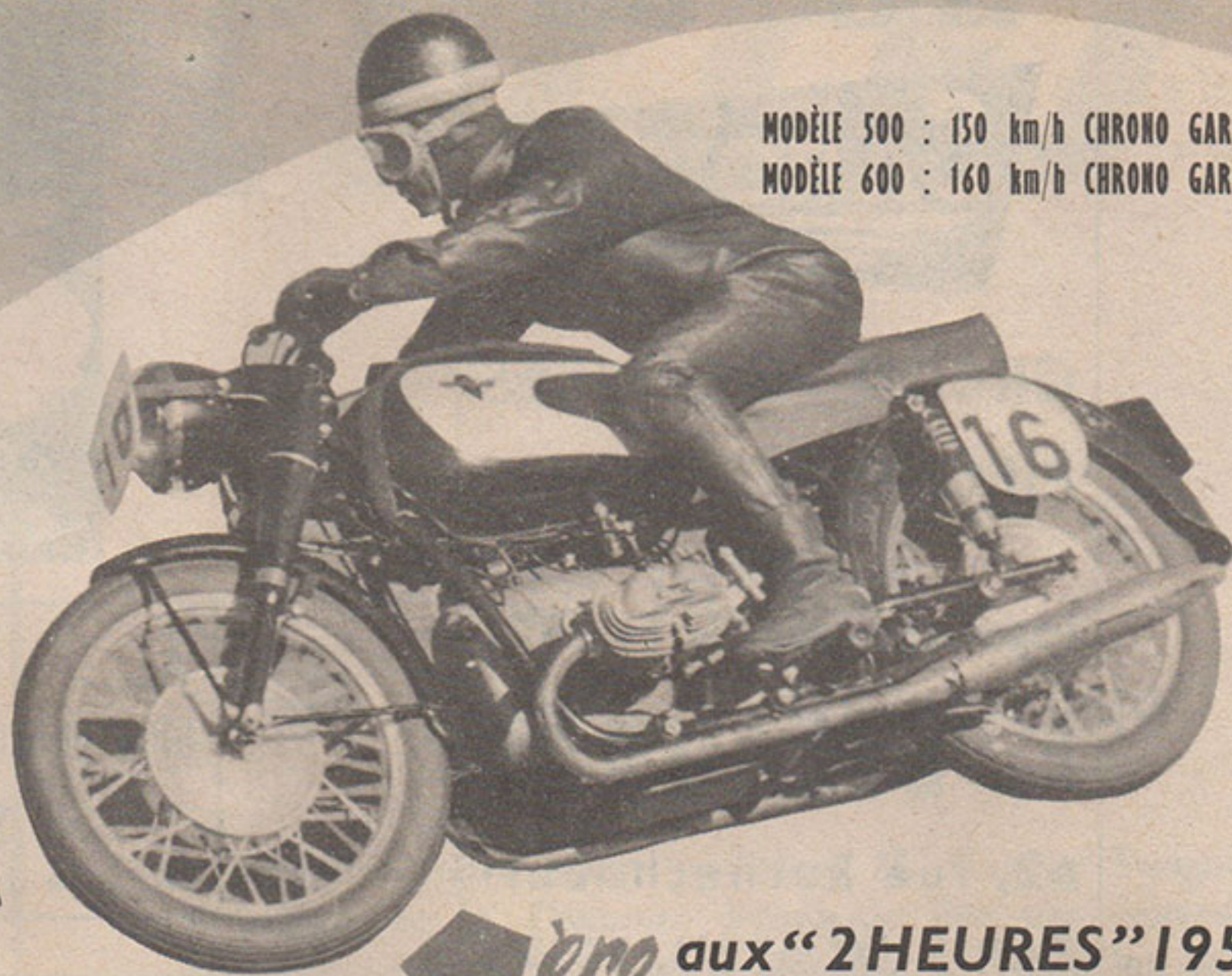
VAP

3 IMPASSE THORETON PARIS 15^e

RATIER

la Seule

GROSSE MOTO FRANÇAISE
DE CLASSE INTERNATIONALE



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

Brunel-Éditions

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

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

WOLBER

PNEUMATIQUES

CYCLOMOTEURS

MOTOS

SCOOTERS



WOLBER

SIÈGE SOCIAL :
17, rue de Villeneuve
SOISSONS



IDÉALO
PRODUITS TEINTURE IDÉALE
impermeabilise
TOUS TISSUS
PEUT S'EMPLOYER A FROID.



AGENCE
OFFICIELLE

Jean MURIT

4 FOIS CHAMPION DE FRANCE
10 FOIS RECORDMAN DU MONDE

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



MOTOS

SAROLÉA

CRÉDIT - REPRISES
PIÈCES D'ORIGINE



Importateur pour la FRANCE

F. DELAUNAY

62, rue Rochechouart
PARIS-IX° - TRU. 15-95



IDÉALO
PRODUITS TEINTURE IDÉALE
imperméabilise
TOUS TISSUS
PEUT S'EMPLOYER A FROID.

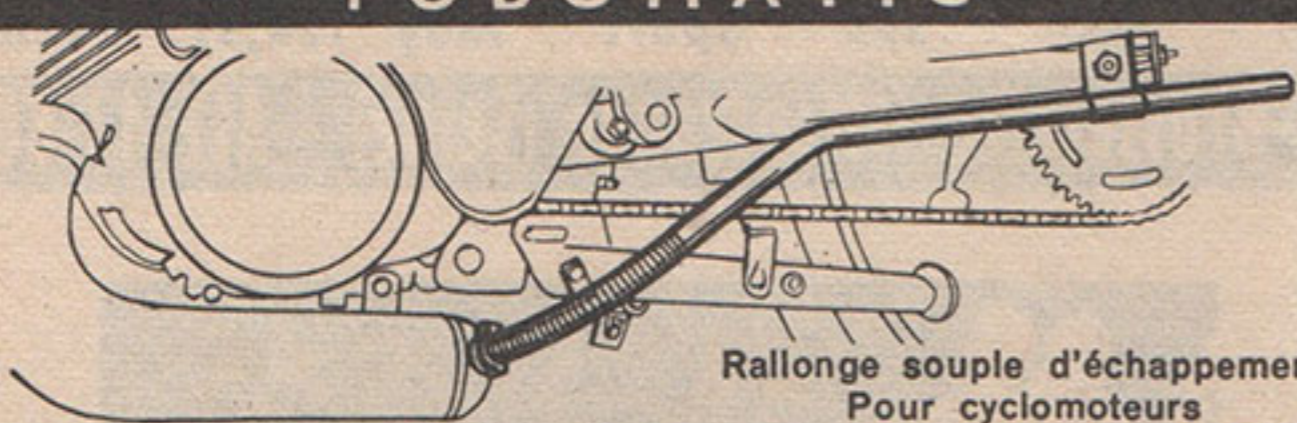
L. FRANÇOIS

AGENCE OFFICIELLE: ZUNDAPP - PÉRIPOLI - SIDE STEIB - NORIS - BING

STATION SERVICE

88, Rue des Rosiers - SAINT-OUEN - ORN. 79-61

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

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



moi,
j'ai toujours les mains propres!

HARLEY - DAVIDSON
AERMACCHI - HARLEY-DAVIDSON
Importateur : **P. BORIE**
28-30, rue de Picpus - PARIS (XII°) - TÉL. : NAT. 11-75
MOTOS PIÈCES DÉTACHÉES - RÉPARATIONS



Un "pépin" :
chaîne sautée, bougie encrassée ?
C'est vite réparé,
et je garde les mains nettes, car j'emploie le savon



BRIOCHIN

CONFORME AUX PRESCRIPTIONS
DE LA MÉDECINE DU TRAVAIL

Sur la route, même sans eau,
il enlève intégralement
cambouis, graisse, huile, fuel, etc...

Échantillon et documentation gratuits sur simple demande :

Ets **RENAUD & Cie**

Service B 3 - 60, av. de la République - PARIS
(Tél. : ROQ. 78-52)



IDEALO
PRODUITS TEINTURE IDÉALE
imperméabilise
TOUS TISSUS
PEUT S'EMPLOYER A FROID.

MOTOCYCLES

SOMMAIRE

Statistiques	6
Karting.....	8
Championnats du Monde.....	11
La Mode sur Deux Roues	15
La Journée du Deux Roues	16
Connaissez-vous la Dordogne ?.	17
Essai 250 Aermacchi - Harley Davidson "Ala Verde"	22
125 Bultaco "Tralla 101".....	24
Dans les Zones.....	26
Le 47° Salon en Images	27
Voulez-vous rouler avec moi ?..	30
Le Marché de l'occasion	33

La situation de l'Industrie Motocycliste

Quelques jours avant le Salon, M. Eugène Peugeot, Président de la Chambre Syndicale des constructeurs de motocycles, a fait une conférence à l'intention de la Presse, (Quotidiens et Périodiques), pour lui exposer la situation actuelle du motorcycle français ; les journalistes ont d'ailleurs été nombreux à répondre à son invitation.

L'allocution de M. Eugène Peugeot fut celle d'un homme, ayant une complète connaissance de la question ; en peu de mots, avec clarté, objectivité et clairvoyance, il exposa les données du problème et proposa la ou les solutions sur les plans, technique, commercial et même psychologique.

Les faits et leurs conséquences y ont été si nettement mis en lumière qu'on ne voit guère ce qu'on pourrait ajouter ou retrancher ; nous avons donc préféré plutôt que des commentaires sur les sujets, reproduire, dans ces pages, le texte dans son intégralité car il présente un réel intérêt pour l'usager ; nous vous conseillons d'y porter la meilleure attention.

Nous espérons également que nos confrères de la "Grande Presse", répondront aux courtoises paroles que M. Eugène Peugeot a formulées à la plus particulière attention de ceux d'entre eux qui, jusqu'alors s'étaient montrés réticents pour le moins, sinon mal informés, ou mal inspirés à l'égard et de la moto et du motocyclisme.

MOTOCYCLES

RÉDACTION - ADMINISTRATION - PUBLICITÉ : 14, RUE BRUNEL - PARIS - ETO. 05-50

Président-Directeur Général : J. LEGRAS

STATISTIQUES

LA POUSSÉE DES 50 CM³

Les statistiques de production font apparaître que les anciennes formules des motos et vélomoteurs, c'est-à-dire tout ce qui dépasse 125 cm³, ont été sérieusement délaissées par la clientèle en faveur des cyclomoteurs, appareils dont la cylindrée est limitée à 50 cm³. Le scooter lui-même, qui prenait nettement l'avantage sur la formule vélomoteur, voit ses chiffres de production et de vente limités à des cadences relativement faibles.

A l'étranger, ce mouvement de bascule au profit des petites cylindrées est un peu moins accentué qu'en France. La moto et le scooter se vendent encore sur des chiffres relativement importants, mais l'évolution vers les 50 cm³ paraît sérieusement amorcée et le vent souffle en faveur des petites cylindrées, particulièrement en Allemagne.

LES ARGUMENTS DU SCOOTER

Une mention particulière doit être faite pour le scooter car cet engin très moderne, très mécanique et très propre devrait rencontrer en France un accueil plus conforme à ses possibilités. Un de nos grands spécialistes, fabricant de scooters, nous a déclaré à ce sujet :

Il est curieux de constater la récession du scooter en France alors que ce moyen de locomotion à son apparition avait aussitôt conquis une clientèle fort nombreuse et qu'il connaît toujours dans tous les pays une vogue croissante. A quoi attribuer cette diminution de la clientèle, alors que le produit en lui-même reste identique et se présente à l'utilisateur avec les mêmes avantages du point de vue service ?

Eh bien ! il faut reconnaître que malheureusement il supporte des charges nouvelles et en particulier un tarif d'assurance d'une part prohibitif et d'autre part discriminatoire par rapport à celui appliqué aux autres véhicules de même cylindrée, ce qui logiquement n'est pas normal puisque le scooter de 125 cm³ de cylindrée est considéré par les Pouvoirs Publics comme faisant partie de la catégorie "Vélomoteurs" et réceptionné comme tels par le Service des Mines.

Dans le domaine du crédit, il faut également souligner que les facilités offertes à la clientèle ne correspondent plus au pouvoir d'achat de celle-ci. Qu'il nous soit permis de faire remarquer que les acheteurs des pays faisant partie du Marché Commun ont la possibilité d'obtenir un éventail de crédit pouvant atteindre 24 mois et même 35 mois alors que nous ne pouvons proposer à nos acheteurs qu'un éventail de crédit qui ne dépasse pas 18 mois.

Cette situation nous semble d'autant plus anormale que pour l'automobile l'acheteur, en France, a actuellement la possibilité d'obtenir des facilités de paiement échelonnées sur 21 mois. Nous estimons qu'il serait paradoxal de prétendre que la clientèle du "2 roues" a un pouvoir d'achat supérieur à celui du "4 roues". N'oublions pas que la clientèle "2 roues", les statistiques officielles le démontrent, est constituée par une majorité d'ouvriers et d'employés des villes et des campagnes.

Il nous faut maintenant revenir à l'analyse de cette évolution extraordinaire que je vous citais tout à l'heure et qui, en France d'abord et dans d'autres pays ensuite, favorise essentiellement le cyclomoteur de 50 cm³.

Nous publions ci-dessous les principaux passages de l'allocation prononcée par M. Eugène Peugeot, Président de la Chambre Syndicale Nationale du Motocycle.

Dans cet exposé fait à la presse, M. Peugeot a brossé un tableau complet de la situation actuelle du Deux Roues à la veille du Salon. Insistant particulièrement sur l'importance que prend l'industrie du cyclomoteur, secteur où la France se place au premier rang mondial, M. Peugeot a déploré la récession que connaissent les scooters et en général les motocyclettes d'une cylindrée égale ou supérieure à 125 cm³, malgré les avantages procurés par l'une et l'autre de ces catégories de deux roues. Les causes de cette récession sont trop connues pour que nous y revenions à nouveau : tarifs d'assurances prohibitifs, en particulier pour les scooters, permis A1, facilités de crédit inférieures à celles offertes aux clientèles des autres pays du Marché Commun.

Par contre, cette situation a favorisé l'essor des 50 cm³ qui prennent une place prépondérante sur le marché national et international grâce aux progrès techniques incessants qui font du cyclomoteur français 1960 un engin silencieux et facile à conduire. Mais laissons la parole à M. Eugène Peugeot qui a abordé également le problème de la circulation.

J.-C. BARGETZI



LES VARIANTES EUROPÉENNES DU 50 CM³

Il faut remarquer en premier lieu que la conception de ce véhicule léger n'est pas tout à fait la même dans les différents pays d'Europe. Les Italiens ont maintenu presque toujours un caractère accentué de sportivité avec des couleurs très vives et des positions de cavalier rappelant les machines de compétition.

Les Allemands et les Autrichiens fabriquent des machines plus lourdes que les nôtres et munies, en général, d'un bloc moteur 3 vitesses qui comporte un pédalier incorporé : l'axe de pédalier pénètre dans ce bloc et, par un mouvement d'engrenage assez complexe, permet aux pédales d'entraîner la chaîne motrice qui normalement transmet la puissance du moteur à la roue arrière. Il s'agit donc d'une véritable motocyclette à pédales d'où, probablement, la désignation abrégée de "Moped".

LA CONCEPTION FRANÇAISE

En France, au contraire, nos machines s'apparentent davantage à la bicyclette : la fonction de pédalage existe d'une manière autonome par le pédalier normal et, par ailleurs, le moteur qualifié d'auxiliaire transmet sa puissance à l'une des roues par un autre mode de transmission : soit par un galet, comme dans le cas du Solex ou du Bima, soit par une courroie et une deuxième chaîne agissant sur la roue arrière. On arrive ainsi à des véhicules plus légers et meilleur marché que dans la formule du Moped allemand.

L'ANGLETERRE N'A PAS DE STATUT 50 CM³

Quant à l'Angleterre, elle ne s'est pas encore lancée dans la bagarre du cyclomoteur, n'en produisant que de faibles quantités. Il faut dire qu'elle ne possède aucune réglementation favorable à ces petits véhicules et la conduite d'un cyclomoteur de 50 cm³ nécessite les mêmes formalités que celle d'une moto Norton 500 cm³. Cela explique sans doute le peu d'engouement du public anglais pour cette formule. Cela tend à prouver également que les réglementations exercent une très grande influence sur le développement d'une formule et l'orientation de la clientèle.

L'ASSURANCE PROHIBITIVE DES 125 CM³

C'est bien ce que nous venons encore de constater en France. Depuis l'institution d'un permis de conduire assez difficile à obtenir pour le 125 cm³ et depuis que le taux des assurances a été relevé et que celles-ci sont devenues obligatoires, on a remarqué une désaffection brutale de la clientèle pour tous les engins soumis à ces formalités, c'est-à-dire pour tout ce qui dépasse 50 cm³.

Un de nos représentants me disait encore récemment que les clients des vélomoteurs étaient très frappés par le fait que la prime d'assurance obligatoire coûtait aussi cher que la consommation d'essence d'un véhicule 125 cm³ pour toute l'année et pourtant l'essence en France, comme chacun sait, est loin d'être bon marché.

Fort heureusement pour les cyclomoteurs, les assurances, tout en devenant obligatoires, sont restées à des taux assez raisonnables qui se trouvent environ quatre fois plus faibles que les taux appliqués aux cylindrées 125 cm³. Pour vous citer un chiffre, l'assurance d'un cyclomoteur coûte environ 5.000 anciens francs par an alors que celle d'un 125 cm³ coûte près de 20.000 anciens francs avec, évidemment, des variantes à ce taux suivant les régions.

LES PROGRÈS TECHNIQUES EN FRANCE

Il faut voir là une des raisons qui ont freiné le 125 et permis, par contre, le développement prodigieux du cyclomoteur. A cette raison budgétaire il faut aussi, à l'avantage des constructeurs français, parler des progrès techniques remarquables qui ont été réalisés dans la conception et dans la qualité des véhicules.

La commodité et la facilité d'usage de nos cyclomoteurs français est vraiment étonnante. Ils possèdent tous aujourd'hui un embrayage automatique qui fonctionne sans défaillance, aussi bien que sur n'importe quelle super-voiture américaine : le simple fait de ralentir devant un feu rouge provoque le débrayage automatique, sans que le moteur s'arrête et, pour redémarrer, il suffit de mettre les gaz pour que le moteur rembraye de lui-même et cela avec une douceur, une progressivité et un agrément de conduite extraordinaire. Rien d'étonnant à ce qu'une clientèle féminine, de plus en plus nombreuse, vienne à nos engins.

D'autres progrès sont déjà en application assez courante et méritent d'être signalés. Certains modèles sont munis d'un variateur automatique qui permet à la démultiplication de s'adapter au profil du terrain sans que le conducteur ait à intervenir ; c'est l'équivalent de la boîte de vitesses automatique que l'on trouve sur les voitures américaines.

D'une manière générale, on a cherché à rendre la conduite très simple et très facile, tout en ayant toujours un véhicule très agréable, très souple et très silencieux.

LE RÔLE SOCIAL DU CYCLOMOTEUR

Oui, vraiment, le progrès est en marche dans cette industrie et l'on comprend que la clientèle réponde favorablement à l'appel des constructeurs. C'est pourquoi l'on constate que le cyclomoteur a gagné des couches immenses de travailleurs français, de tous les âges et des deux sexes. Il est entré dans les mœurs et, par son caractère essentiellement pratique, il est devenu un engin non seulement utilitaire mais vraiment indispensable.

A tous les travailleurs qui l'utilisent, il apporte une économie de temps et de fatigue tout à fait appréciable.

Il est maintenant dans toutes les campagnes, aussi bien que dans tous les centres urbains. Il permet de franchir des distances appréciables qui séparent souvent le domicile du lieu de travail, cela pour un faible capital et à peu de frais. Il permet souvent au travailleur de maintenir son domicile à la campagne et lui évite de s'encaser dans les centres urbains modernes. Il permet aussi les déplacements de week-end et des vacances, ainsi que les courses de la ménagère au chef-lieu de canton.

En bref, il assure à notre pays une fluidité, une mobilité que l'on peut presque comparer à la circulation sanguine d'un être vivant.

N'est-il pas le correctif de notre monde moderne que l'on entasse dans des habitations qui ont trop souvent des allures de caserne et que l'on concentre dans des cités qui deviennent tentaculaires ?

Imaginez que le 2 roues populaire n'existe pas. Notre pays serait alors partagé en deux clans : il y aurait ceux qui ont des voitures et qui, seuls, auraient le droit de se promener le dimanche et de connaître un peu leur pays, et ceux qui n'en ont pas et qui, de ce fait, vivraient pratiquement toute l'année dans l'enceinte des villes. Ce serait 5 millions de Français de plus qui n'auraient d'autre ressource que de faire la queue dans les transports en commun.

Vous me direz qu'il y a encore la bicyclette et nombreux sont effectivement ceux qui y trouvent de l'agrément et de l'utilité — et je m'honore d'être de ceux-là — Mais il faut bien vivre avec son temps, la vie est aujourd'hui plus trépidante, les cités s'agrandissent et tous ceux qui ont goûté l'agrément du tourisme ne voudraient plus être ramenés à la dure loi du pédalage et la bicyclette, qui rend de grands services pour les petits déplacements, ne peut prétendre remplacer le cyclomoteur.

BUDGET DE LA VOITURE D'OCCASION

Mais, diront certains, le 2 roues motorisé peut être remplacé par la voiture d'occasion, comme cela est le cas en Amérique. Pour vous parler franchement, je ne crois pas que cette solution soit possible en France car le budget annuel des voitures d'occasion s'établit à près de 200 000 anciens francs si l'on veut bien tout compter, car aux dépenses normales de carburant, d'entretien, d'assurance, il faut ajouter une part d'amortissement et si l'on veut économiser sur l'amortissement en achetant une vieille voiture très bon marché, on constate que le budget d'entretien et de réparations compense largement l'économie d'amortissement. On entend dire même souvent qu'une voiture d'occasion très ancienne entraîne un budget total plus élevé qu'une voiture neuve.

Le budget d'un cyclomoteur est, au contraire, infiniment plus léger et ne représente guère qu'un cinquième de cette somme. C'est pourquoi il y aura encore longtemps des millions de travailleurs pour utiliser cette formule qui convient parfaitement à l'Europe et tout particulièrement à la France, notamment pour des raisons de distances à parcourir et de réseaux routiers.

LA QUESTION DU BRUIT

Avant de terminer, je voudrais encore attirer votre attention sur la question du bruit qui, bien souvent, a été reproché aux 2 roues. La situation sur ce point, est en passe de s'améliorer très rapidement.

LES CYCLOMOTEURS ACTUELS SONT TRÈS SILENCIEUX

Les véhicules sortant aujourd'hui des usines françaises sont, en fait, très silencieux avec un niveau sonore autorisé de 78 phons. Ils sont plus silencieux que les voitures et beaucoup plus silencieux que les poids lourds. Quelques exceptions existent encore : ce sont surtout les véhicules étrangers à caractère "sport".

PRODUCTION

1^{er} Semestre 1960CYCLOMOTEURS
(moins de 50 cm³)

AQUILA	948
CAZENAVE - MONET-GOYON	8.741
DILECTA	1.846
FAVOR	979
FOLLIS	937
GITANE	7.147
JEUNET	5.142
LAPIERRE, LA GELLETTE	335
LIBERIA	324
MERCIER	2.946
MOTOBECANE	218.240
PALOMA	15.729
PEUGEOT	56.676
SAUVAGE & LEJEUNE	35
S.I.F.E.C.	24
TENDIL	1.393
TERROT-AUTOMOTO	11.102
VAP	36.611
VELOSOLEX	164.060
Autres Marques	1.873
TOTAL 1^{er} SEMESTRE 1960.....	535.088

VÉLOMOTEURS
(50 à 125 cm³)

CAZENAVE - MONET-GOYON	30
FAVOR	725
FOLLIS	82
GITANE	21
JONGHI	8
LIBERIA	14
MERCIER	47
MOTOBECANE	1.875
PEUGEOT	384
TENDIL	3
TERROT-AUTOMOTO	421
VAP	149
TOTAL 1^{er} SEMESTRE 1960.....	3.759

SCOOTERS
(toutes cylindrées)

A.C.M.A.	14.473
LAMBRETTA	6.534
LIBERIA	7
MANURHIN	940
MOTOBECANE	1.350
PEUGEOT	320
Autre Marque	1
TOTAL 1^{er} SEMESTRE 1960r.....	23.625

MOTOCYCLETTES
(plus de 125 cm³)

FOLLIS	11
GNOME & RHONE	12
JONGHI	786
MOTOBECANE	40
PEUGEOT	10
RATIER	126
TERROT-AUTOMOTO	2
Autre Marque	2
TOTAL 1^{er} SEMESTRE 1960	993

TRICYCLES A MOTEUR

LAMBRETTA	857
-----------------	-----

KARTING!

Il y a belle lurette que l'ancêtre du Go-Kart a vu le jour; ce véhicule, réduit à sa plus simple expression est né, en effet, aux environs de 1922 sur les plages américaines où on le trouvait en location, comme aujourd'hui le pédalo. A part la cylindrée (on ne connaissait pas alors les 50 et 100 cm³) il avait toute la rusticité du modèle actuel à cette différence près que le châssis n'était pas en tubes, mais constitué par un plancher en bois, sorte de claie ou de caillebotis dont l'élasticité suppléait à l'absence de ressorts de suspension. Une banquette, ou un baquet faisait office de carrosserie, les essieux avant et arrière étant directement boulonnés sur cette planche.

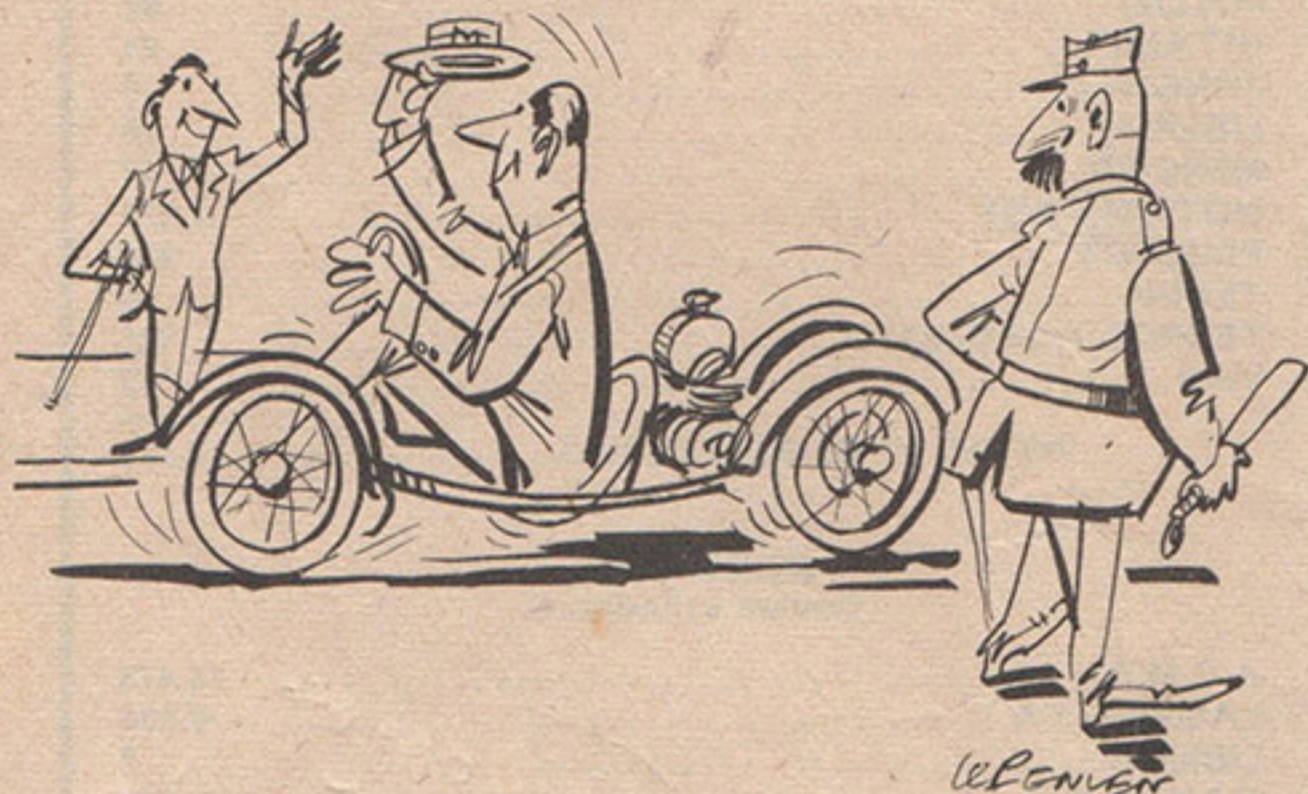
Le moteur, à l'air libre et le plus souvent placé à l'arrière entraînait par chaîne l'une des roues arrière.

L'une de ces voitures n'était même qu'une simple planche à roulettes, la propulsion étant assurée par une cinquième roue automotrice comportant le groupe moteur, avec son réservoir et qui s'accouplait à la partie postérieure de l'engin, soit dans l'axe médian, soit sur l'un des côtés; cette roue qui devait s'appeler « auto-whed » avait d'ailleurs été conçue et réalisée pour motoriser les bicyclettes.

Mais, amusette à l'origine, cette rustique voiturette a eu pendant quelque temps, tout au moins en France, son petit succès commercial comme mode de transport urbain, individuel.

Ceux qui ont pieusement collectionné les catalogues du Salon de l'Automobile de cette époque, pourront vérifier que plusieurs firmes en avaient exposé au Grand Palais. L'un d'eux, assez curieux, se remarquait par l'absence de roulements à billes aux deux essieux et leur remplacement par des paliers en gaïac, bois dur et résineux, donc autolubrifiant qui, paraît-il, a été utilisé sur certains bateaux pour l'arbre de commande de l'hélice, car il assurait l'étanchéité tout en résistant à la corrosion de l'eau de mer.

Cette vogue, d'ailleurs passagère, était due en partie aux restrictions de l'après-guerre 1918. Moins sévères certes que celles de la dernière épreuve, mais sensibles tout de même. Néanmoins l'automobile n'était pas alors considérée comme une nécessité vitale et les multiples constructeurs eurent vite fait de combler leur clientèle, si bien que le minicar ne survécut pas longtemps.

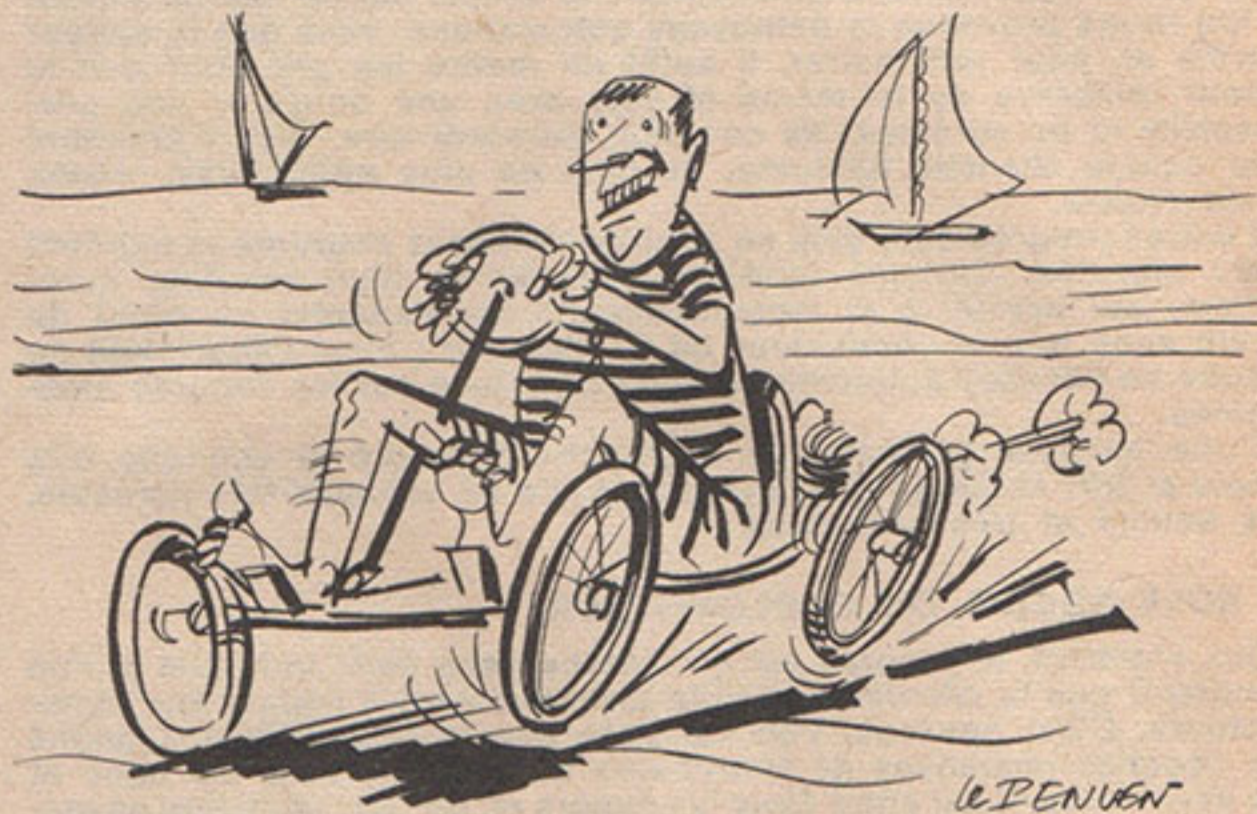


Certains châssis en lattes de bois offraient une certaine souplesse, à défaut de suspension par ressorts.

Il fit néanmoins une timide réapparition durant l'occupation: quelques artisans ingénieux en fabriquèrent pour eux-mêmes et leur proche entourage en utilisant des 100 cm³ de vélomoteurs; certaines de ces réalisations étaient d'ailleurs remarquables; nous avons souvenir d'un petit châssis tubulaire, entièrement nickelé, propulsé par un Vap qui était une merveille de mécanique précise et de finition impeccable.

Voilà pour l'historique; le Go-Kart 1960, s'il s'apparente à celui dont nous avons évoqué le souvenir, a une autre destination, exclusivement sportive, il met, en principe, la compétition à la portée de ceux qui ne peuvent s'offrir une vraie voiture de course; au point de vue spectaculaire, l'attrait de la bagarre entre ces minuscules racers est indéniable, d'autant que les circuits étant relativement courts, on peut suivre la course dans tout son développement.

Nous avons dit qu'il mettait — en principe — le sport à la portée de tous; c'est là une réserve qu'il faut justifier: s'il s'agissait de réaliser un châssis avec quelques mètres de tubes et de l'équiper d'un de nos 50 ou 100 cm³, cela n'emmènerait pas très loin et la lutte entre ces engins de puissance équivalente ne manquerait pas d'intérêt. Mais parmi ceux que tente cette formule, certains sont assez fortunés pour ne pas regarder à la dépense afin de s'assurer toutes les chances de victoires avec des moteurs spéciaux, d'origines étrangères, supergonflés et donnant des chevaux qui coûtent très chers, sont hors de portée des petits budgets.



Comme Vénus, l'ancêtre du Go-Kart est sorti de l'onde; c'est sur les plages qu'il a fait son apparition.

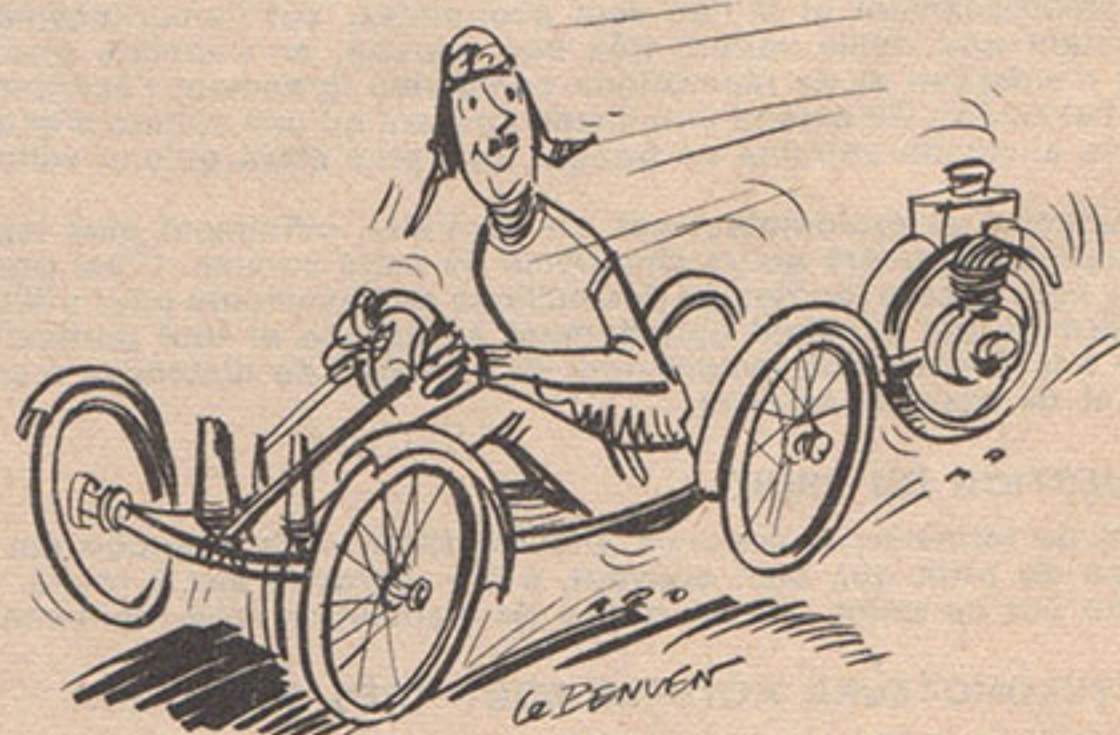
Mais heureusement, le palmarès des récentes épreuves calme nos appréhensions: maintes victoires de moteurs français attestent que nos constructeurs ont su, et pu, en un temps record, atteindre à la classe internationale; ce n'est pas pour nous surprendre. Mais, sans chauvinisme outré, cela nous réjouit car leur brillante entrée dans la partie doit niveler les chances de tous les compétiteurs.

Une autre question vient également à l'esprit, que d'autres que nous se poseront également:

La course sur Go-Kart peut-elle servir d'école et peut-elle former des pilotes de classe pour la course en automobile? Il est fort probable que bien des débutants la considéreront comme un premier test, un brevet qui leur donnera accès aux classes supérieures; il ne fait pas de doute que le pilotage de ce minuscule engin exige doigté, dextérité et réflexes, mais ces qualités s'exercent-elles dans le même sens que celles nécessaires à la conduite d'un bolide? Si paradoxal que cela puisse paraître, la moto n'est-elle pas pour le coureur, une meilleure éducatrice? nous en avons eu maints exemples, ne serait-ce que celui de notre regretté Behra.

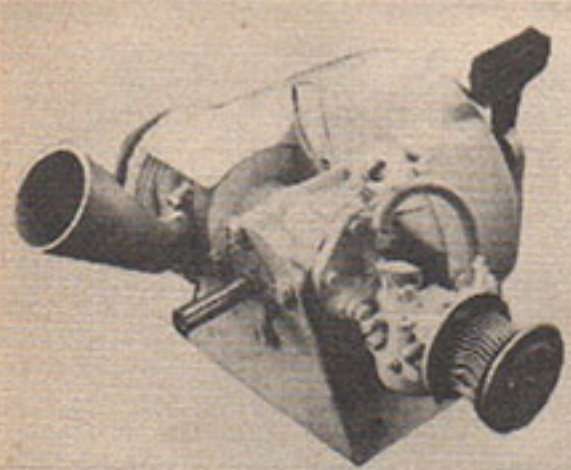
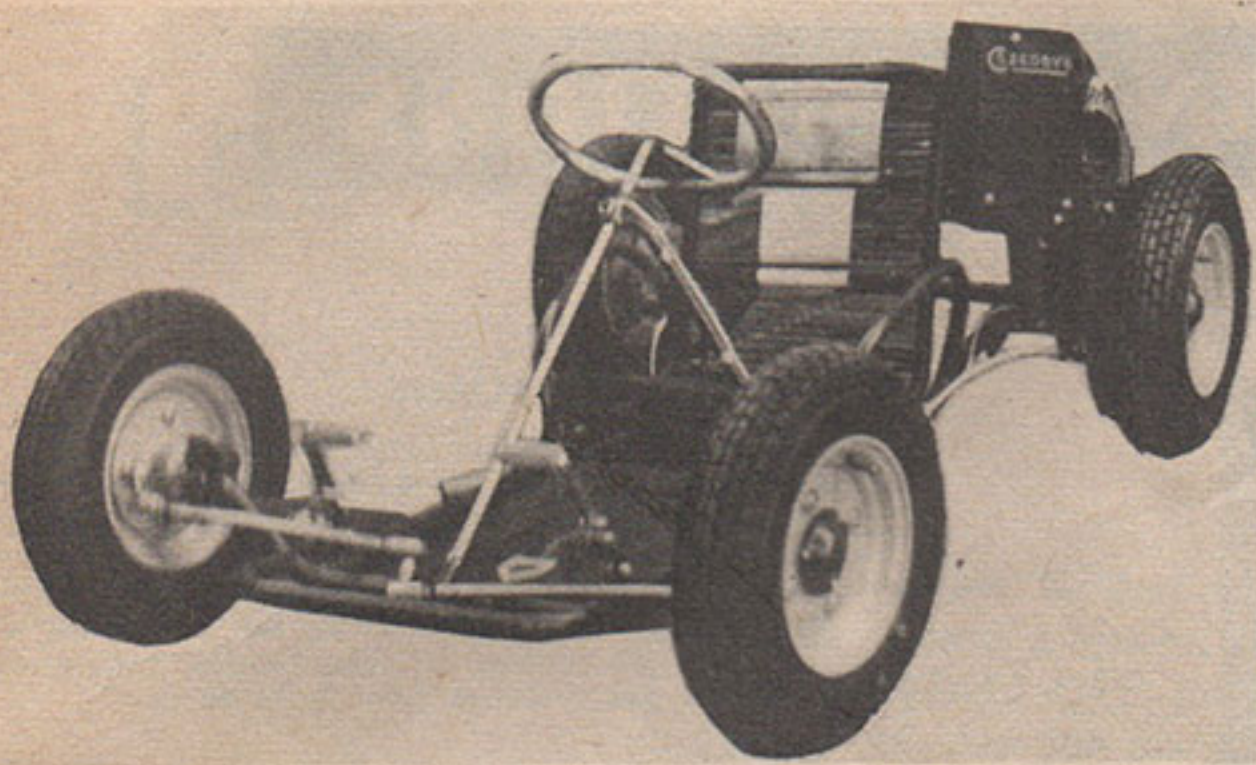
Il ne nous appartient pas de conclure sur ce point. Nous souhaitons bien sincèrement au Go-Kart un succès permanent; l'avenir nous dira s'il peut fournir une pépinière de grands cracks.

En attendant, nous tiendrons chaque mois une rubrique Karting où nous passerons en revue l'aspect technique et sportif de ce nouveau sport tant en France qu'à l'étranger. Mais d'ores et déjà, nous présentons quelques modèles de karts français ou d'importation, photographiés au hasard des circuits et lors de l'exposition - l'avant-salon pourrait-on dire - qui s'est tenu à Versailles il y a quelque temps. M.-E.

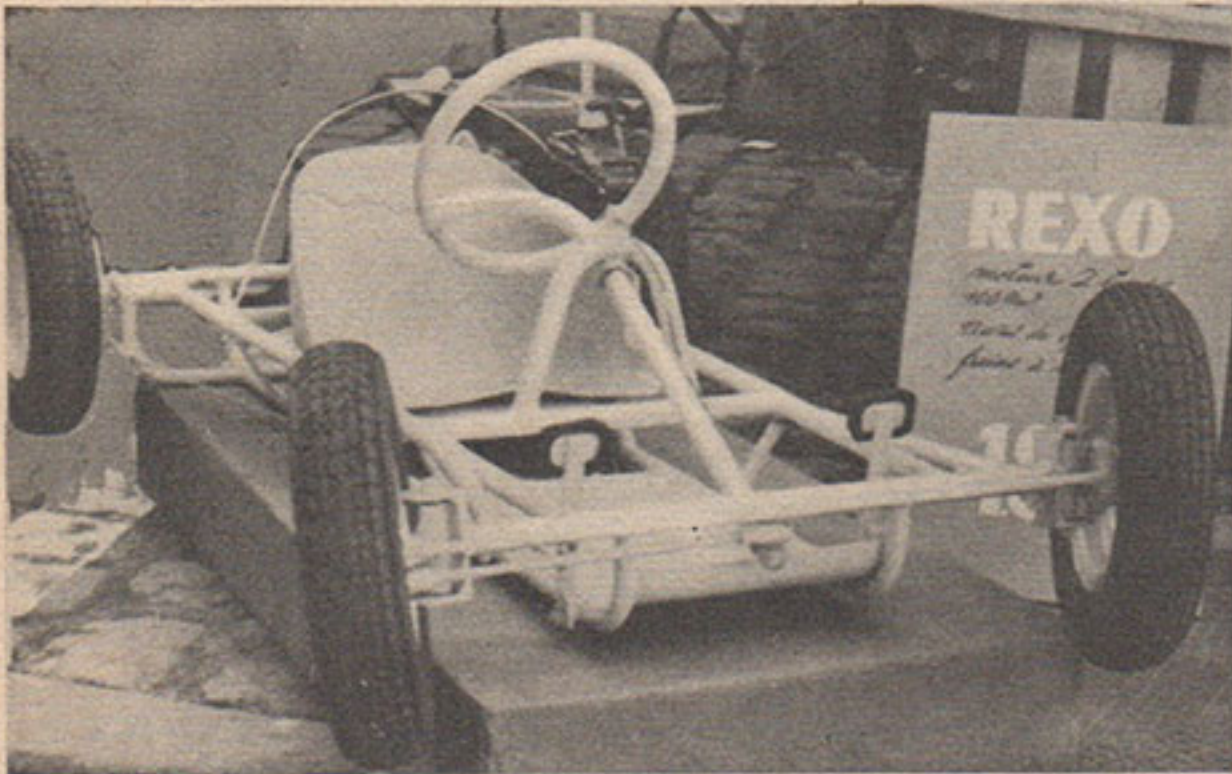


Une autre technique: la planche à repasser à roulettes propulsée par une roue motrice supplémentaire.

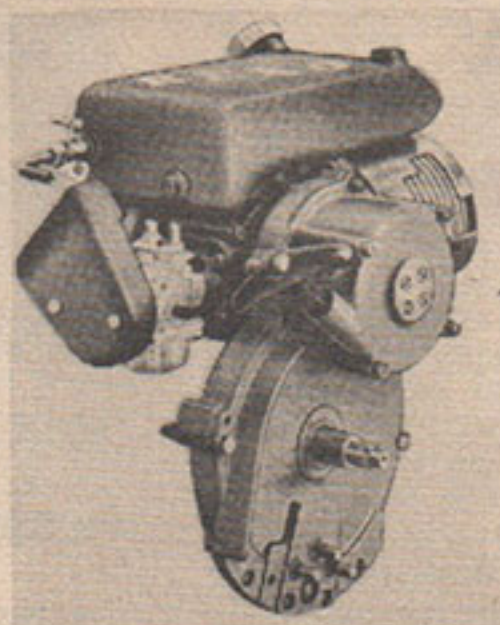
CAZENAVE



Ci-dessus le Kart Cazenave ; ci-contre le moteur Clinton.



Ci-dessus le Kart REXO et ci-dessous deux vues du moteur REXO.



Cette firme présente deux modèles de châssis équipés de roues de 5" ou de 8".

	Châssis Petites Roues	Châssis Grandes Roues
Empattement	1270 mm	1270 mm
Voie avant	810 mm	840 mm
Voie arrière	910 mm	970 mm
Poids	47 kg	51 kg
Dimensions des pneus :		
Avant	300 - 5"	3.25 - 8"
Arrière	350 - 5"	3.25 - 8"

Avec le châssis Cazenave Uniauto Karts présente trois modèles équipés, soit :

- avec un moteur REXO (réducteur incorporé, embrayage et lanceur) ;
- avec un moteur Solo (avec ou sans embrayage) ;
- avec un moteur Clinton (avec lanceur, sans embrayage).

Le moteur Solo est produit par la firme Klein Motoren de Stuttgart. Il s'agit d'un monocylindre deux temps de 98 cm³. Alésage 47,9 mm. Course 54 mm, développant 6 cv à 6000 t/m. Refroidissement par turbine. Poids 6 kg 800.

Le Clinton Panther E65 est un monocylindre horizontal deux temps, super carré. Alésage : 53,9 mm. Course : 41,2 mm. Cylindrée 94 cm³. Puissance 5,2 cv à 6 500 t/m. Allumage par volant magnétique. Refroidissement par turbine.

Le moteur REXO est présenté ci-dessous avec le Kart du même nom.

REXO

REXO présente un Kart à châssis double berceau équipé de roues à jantes pleines de 350 - 8". Freins à tambour sur les roues arrière. Siège baquet en polyester teinté dans la masse. Dimensions générales :

Empattement	: 1255 mm
Voie avant	: 810 mm
Voie arrière	: 840 mm
Haut. maxi.	: 580 mm
Poids	: 56 kg.

Ce châssis reçoit un moteur REXO monocylindre de 97,6 cm³. Alésage 52 mm. Course 46 mm - super carré. Puissance SAE : 5 cv à 5500 t/m. Rapport volumétrique 8,4 à 1. Refroidissement par turbine. Allumage par volant magnétique. Carter formant réservoir et dont la partie inférieure forme volute de ventilation. Capacité 1080 cm³.

DIMENSIONS ARBRE DE SORTIE DU VILEBREQUIN :

Diamètre 12 - Longueur	: 31,5
2 clavettes	: 4 x 4 x 12 à 120°
Filet au bout de l'arbre	: 10 x 100 x 9 mm

POIDS ET ENCOMBREMENT : 7 kg.

Longueur hors tout	: 393 mm
Largeur non compris arbre de sortie	: 155 mm
Hauteur hors tout	: 220 mm

Ce moteur peut être équipé de différentes façons, pour son utilisation au Karting :

- 1° Tel qu'il est défini ci-dessus avec un carburateur normal à flotteur ;
- 2° Tel qu'il est défini ci-dessus mais avec un carburateur à membrane qui permet l'utilisation sans désamorçage possible quels que soient les effets de la force centrifuge.
- 3° Avec embrayage automatique à commande centrifuge à patins bronze et lanceur automatique. (version avec carburateur à flotteur ou version avec carburateur à membrane).
- 4° Il peut être présenté aussi avec un réducteur.

DIMENSIONS ARBRE DE SORTIE DU RÉDUCTEUR :

Diamètre 14,2 - Longueur 21,5	
2 clavettes	: 3 x 3 x 12 à 180°

POIDS ET ENCOMBREMENT MOTEUR AVEC RÉDUCTEUR : 10 kg.

Longueur hors tout	: 385 mm
Largeur	: 250 mm
Hauteur	: 330 mm

DÉMULTIPLICATION

1^{er} étage :

$$\text{Réducteur incorporé au moteur } \frac{25}{77} = \frac{1}{3,08}$$

2^e étage :

Avec des roues de 39 cm (3,50 - 8", par exemple, pour obtenir une réduction $\frac{1}{3}$ environ, il faudra monter les rapports suivants :

$$\text{soit : } \frac{15}{44} \quad \frac{16}{46} \quad \frac{16}{48} \quad \frac{17}{50} \quad \frac{18}{53} \quad \frac{19}{56}$$

Avec des roues de 32 cm, pour obtenir une réduction de $\frac{1}{2,5}$ environ, il faudra monter les rapports suivants :

$$\text{soit : } \frac{16}{40} \quad \frac{17}{42} \quad \frac{18}{45} \quad \frac{19}{48}$$

La vitesse de pointe ainsi obtenue est de l'ordre de 60 km/h.

J.-C. BARGETZI

STATISTIQUES

Un arrêté est en préparation qui les obligera également au silence. Pour vous dire à quel point le silence a été poussé dans les véhicules neufs, je signalerai que les solutions techniques recherchées dans le seul pot d'échappement sont maintenant dépassées et que plusieurs constructeurs placent, également, des silencieux à l'admission pour obtenir un niveau sonore total extrêmement bas.

Restera la question des quelques 5 millions de cyclomoteurs en circulation et c'est surtout parmi ceux-ci que l'on trouve encore des fauteurs de bruit exagéré. Les Pouvoirs Publics se sont penchés sur ce problème et il est prévu que les anciens véhicules devront, aussi, satisfaire aux nouvelles normes, en modifiant leurs silencieux dans la mesure nécessaire. A cet effet, de nouveaux silencieux agréés seront mis en vente pour diminuer le bruit des anciens véhicules déjà en circulation. Un certain délai sera, évidemment, nécessaire mais de nouvelles techniques de silence sont maintenant lancées et ne s'arrêteront pas.

L'ANTIPARASITAGE

D'autres progrès sont, par ailleurs, en préparation. Le plus immédiat sera l'antiparasitage. Des solutions sont en voie d'homologation et ce sera l'affaire de quelques mois pour en voir l'application pratique.

LES TROTTOIRS CYCLABLES

Il me reste encore à vous dire quelques mots du problème de la circulation. Comme vous vous en doutez, ce problème concerne essentiellement les grands centres surpeuplés, les points névralgiques que constituent les entrées et les sorties des grandes villes et, enfin, certaines routes à grande circulation. Tous ceux qui se sont penchés sur ce problème ont conclu à la nécessité d'avoir des trottoirs cyclables en assez grand nombre. Nul doute qu'il faille développer cette formule qui permet de voir cohabiter les deux espèces de Français : celui qui est sur 2 roues et celui qui est sur 4 roues.

Je ne parlerai pas ici du piéton qui bénéficie, dès à présent, de trottoirs non cyclables et qui sur les voies nationales ou à grand trafic est en voie de disparition. Il se trouve remplacé par cette nouvelle espèce que constitue l'auto-stoppeur.

LES ROUTES SECONDAIRES

Indépendamment des problèmes causés par les grands centres et par les routes à grand trafic, il est bon de rappeler qu'il existe en France un réseau de routes secondaires, départementales et vicinales dont le kilométrage est infiniment plus important que celui des routes nationales et qui convient admirablement au trafic des 2 roues.

Ceux d'entre vous qui ont eu cette idée originale de ne pas suivre les files moutonnières des automobilistes sur les grandes routes ont été frappés par la faible densité, voire par l'absence de tout trafic sur d'excellentes routes secondaires qui sont en parfait état d'entretien. Cet immense réseau de petites routes convient admirablement aux usagers des cyclomoteurs.

Mais il faut absolument résoudre les problèmes irritants que posent les entrées et les sorties des grands centres.

INFORMATIONS

FUSION EN SUÈDE

Il n'y a pas qu'en France que l'on assiste à des regroupements entre industrie ; pour affronter le Marché Commun les deux plus importantes sociétés suédoises de cycles et motos, ont fusionné en septembre dernier, ce sont Monark et Nymanbolagen qui couvrent 75 % de la production suédoise de cycles et motocycles fabriquant en outre des moteurs pour hors-bord.

ET ENCORE LE CASQUE OBLIGATOIRE

Il paraît que le Journal Officiel doit publier dès ce mois d'octobre, des prescriptions nouvelles complétant le Code de la route et, entre autres, celle concernant le port du casque.

D'après ce qu'on en sait, le port du casque sera imposé, sauf dans les agglomérations, aux conducteurs et passagers des motocycles d'une cylindrée de plus de 125 cm³, une décision pouvant intervenir ultérieurement pour les autres.

Pourquoi ces distinctions, ville et route ? moins ou plus de 125 cm³ ? A notre avis on risque plus dans la circulation urbaine parmi le fouillis des voitures que sur les grandes routes et les accidents mortels, il n'est que de lire les journaux, ne sont pas toujours le fait de la vitesse, donc de la puissance des machines, mais d'un concours de circonstances imputables ou non aux conducteurs qui peuvent aussi bien se rencontrer dans une rue que sur une nationale, à bord d'un cyclomoteur que sur la plus rapide des 500 cm³.

Rien n'est d'ailleurs encore bien défini sur l'efficacité de l'ensemble des casques, si l'on en juge d'après ce bref communiqué du courrier de la normalisation, N° de juillet-août 1960 :

" L'enquête publique effectuée sur le projet de norme Pr S 72-301 « Casques de protection pour motocyclistes » a soulevé des problèmes de sécurité très délicats qui exigent un examen très approfondi, en particulier sur le plan médical, avant qu'une décision définitive puisse être prise à leur sujet ".

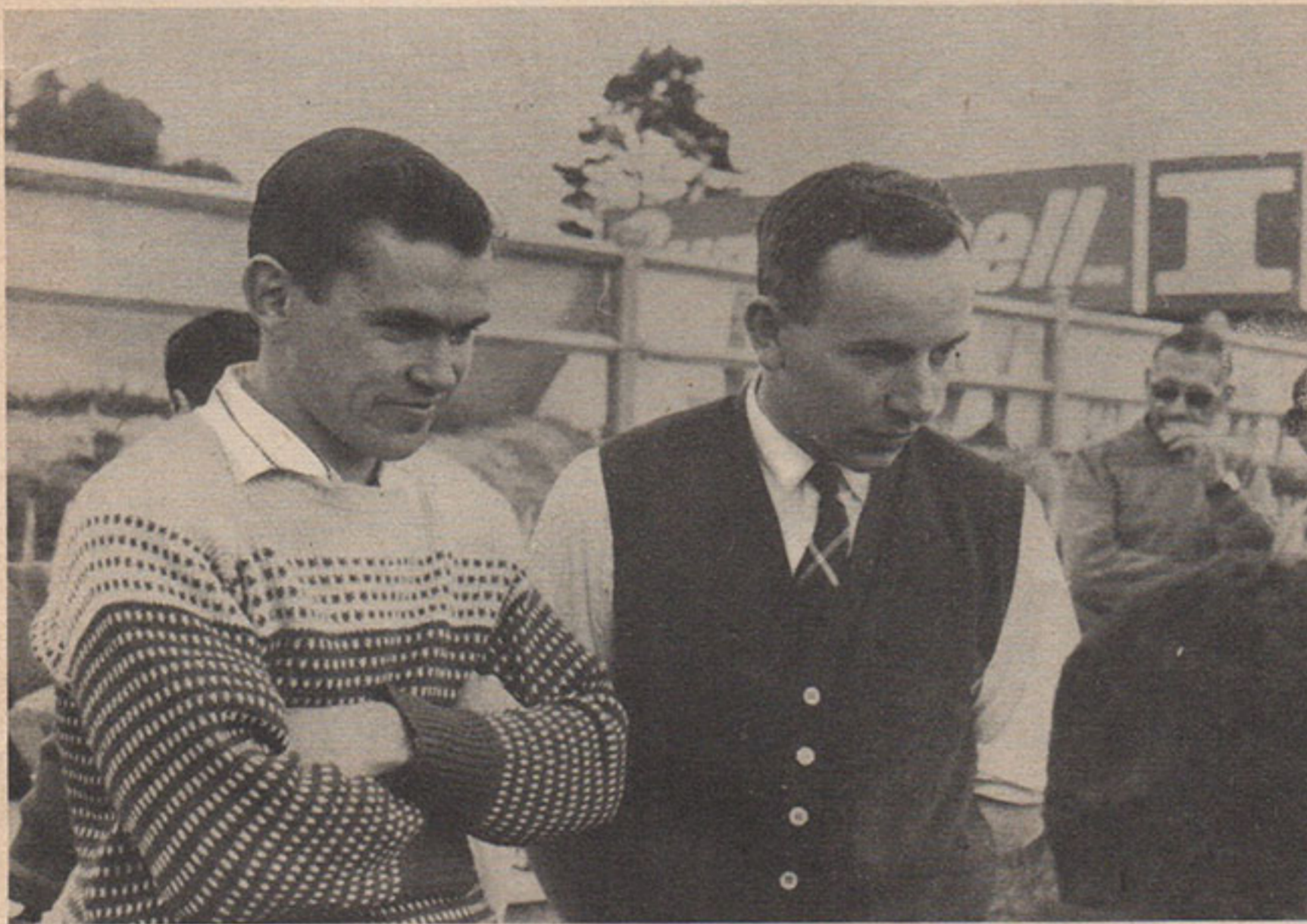
ETAT RÉCAPITULATIF 1^{er} Semestre 1960

CATÉGORIES		Cyclo- moteurs	Vélo- moteurs	Scooters	Moto- cyclettes	Tricycles et Véhicules spéciaux
PRODUCTION TOTALE		535.088	3.759	23.625	993	857
IMMATRICULATIONS	Véhicules neufs	—	4.954	11.108	1.039	596
de	Véhicules d'occasion	—	45.602	52.664	11.841	2.013
marques françaises						
IMMATRICULATIONS	Véhicules neufs	—	365	278	662	13
de	Véhicules d'occasion	—	2.275	711	7.326	137
marques étrangères						
EXPORTATIONS	Etranger	40.480		10.011		—
	Zone franc	33.706		4.036		—
IMPORTATIONS		3.245		1.728		—

Derrière le compte-tours

Les Championnats du Monde 1960

La treizième Edition des Championnats du Monde vitesse se sont achevés à Monza. John SURTEES (MV 350 - 500 cm³) Carlo UBBIALI (MV 125 - 250 cm³) et HELMUTH FATH (BMW side-car 500 cm³) en sont les élus. Voici le classement final et ce qu'on doit en retenir.



Le Rhodésien Gary Hocking et l'Anglais John Surtees

Ces tableaux truffés de chiffres prêteraient facilement à penser que les Championnats du Monde de vitesse jouissent d'une incontestable et non moins enviable activité. Or chacun sait qu'il n'en est rien ; masquée par une fastueuse mise en scène la pièce est sans intérêt - ou presque. A l'issue de cette douzième édition de ce conteste mondial, l'Italien Carlo UBBIALI, le Britannique John SURTEES et l'Allemand FATH se sont affirmés les champions, le premier des catégories 125 et 250 cm³, le second des 350 et 500 cm³, le troisième des side-cars. Mais plus personne ne pense à auréoler les champions comme ils l'étaient naguère car l'année dernière UBBIALI et SURTEES étaient déjà champions, en 1958 c'était encore les mêmes. Certes ce sont de grands pilotes dont on ne saurait contester le talent mais depuis 1958, date à laquelle les firmes MONDIAL, GUZZI et GILERA sortirent de l'arène sportive, les machines de la M.V. AGUSTA se retrouvèrent seules en 350 cm³ et 500 cm³ et sans adversaires à sa taille en petite cylindrée.

UNE INADAPTÉE

Depuis 1957 nous avons chanté sur tous les toits " La formule G.P. est ôsée " ; nous ne ferons que

nous répéter en l'affirmant à nouveau. Depuis plus de trois ans plusieurs membres de la Fédération internationale le savent. Nous ne pensons pas à ceux qui ont cru et essayé d'imposer la suppression des 500 cm³, pensant que tout s'arrangerait ainsi. Nous ne pensons pas plus aux promoteurs de la Formule 1 qui a fait long feu en 1959 et a complètement disparu de l'affiche des G.P. cette année. Mais nous pensons à ceux, notamment au comte LURANI qui travaillèrent à la création des " Coupes d'Endurance ".

Au lendemain de la guerre tout était à faire. Les usines des constructeurs de motos renaisaient. Un vaste marché du deux roues moteur était ouvert. Après dix ans de quasi-interruption les constructeurs (les plus courageux) se devaient d'essayer, d'expérimenter, de créer des motos modernes. La formule G.P. était la bienvenue. Aujourd'hui elle ne correspond plus à notre époque. Elle est une inadaptée dans le monde actuel de la construction motocycliste.

Une formule G.P. peut et doit encore vivre. Mais il faudrait qu'elle soit repensée sur des bases qui ne soient pas celles actuellement en vigueur. Techniquement les solutions ne manquent pas mais en haut lieu, il est très difficile de

s'entendre car les intérêts ne sont pas souvent conciliables avec la technique.

7 fois Champion du Monde

Nous vous épargnerons la narration du chemin passant par 7 G.P. parcouru cette année par John SURTEES pour conquérir ses 6^e et 7^e titres mondiaux. Au guidon d'une M.V. 4 cylindres plus puissante en 1960 qu'en 1959 SURTEES a montré combien il savait tirer parti d'une machine qu'il connaît parfaitement. Deux ombres au tableau ; à ASSEN il manque une vitesse et chute sans gravité ; à L'ULSTER G.P. un ennui l'oblige à l'arrêt momentané et ne peut plus rejoindre HARTLE qui apporte une victoire à NORTON.

On ne tirera pas grand enseignement de la place obtenue par chacun des privés mais le fait de constater que plusieurs privés : BROWN, HAILWOOD, REDMAN - battirent l'officiel MENDOGNI disposant d'une M.V. 4 cylindres, classe ceux-ci ou décline celui-là. A nos tableaux nous avons intégré le classement 1959 afin que le lecteur puisse faire des comparaisons qui ne doivent pas l'inciter à établir un jugement définitif. En fait, bon nombre de privés sont de force quasiment égale, et si l'un d'eux marche mal dans une épreuve ce n'est pas pour autant que l'on doit aussitôt en déduire qu'il est en baisse de forme, de multiples considérations entrant en ligne de compte. En examinant le classement des privés on se souviendra qu'un indépendant court dans un G.P. une course, sans tenir compte que celle-ci n'est qu'une étape des Championnats du Monde qui lui sont barrés par les pilotes officiels, aussi rares soient-ils. En 350 cm³, il semblerait que HOCKING eut l'ordre de rester derrière SURTEES et de ne filer que lorsque son coéquipier serait en difficulté. Un directeur d'écurie impose une ligne de conduite à ses pilotes. Ceci s'est toujours vu. Tant pis pour le sport. HOCKING nous a moins émerveillé que lorsqu'il pilotait des NORTON et a lui-même avoué être moins en forme qu'en 1959 regrettant de courir beaucoup moins cette année. Dans cette catégorie vous noterez un nom peu connu - Hugh ANDERSON - que nous avons cet hiver signalé comme un homme à suivre. Deux courses lui valent 5 points, il fera probablement encore parler de lui.

UBBIALI 9^e fois Champion

M.V. cette année eut à faire face à deux adversaires, M.Z. à qui il manque encore un petit quelque chose pour être réellement un adversaire gênant, HONDA qui d'entrée joue les outsiders. Malgré la présence de ces deux firmes concurrentes UBBIALI accède au Championnat tant en 125 qu'en 250 cm³ et recevra cet hiver son 9^e diplôme de la F.I.M.

CLASSE 125 cm³

Classement 1960	Classement 1959	Pilotes	Nat.	Machines	Tourist Trophy	Dutch T. T.	G. P. Belgique	Ulster G. P.	G. P. des Nations	Total	Total final
1*	1*	UBBIALI	Italie	M.V.	8	8	4	8	8	36	24
2*	9*	HOCKING	Rhodésie	M.V.	6	6	2	6	2	22	18
3*	5*	DEGNER	Allemagne-Or.	M.Z.	—	2	8	4	4	18	16
4*	6*	SPAGGIARI	Italie	M.V.	—	—	3	3	6	12	12
5*	N.C.	HEMPLEMAN	Nouv.-Zél.	M.Z.	3	—	6	—	—	10	10
6*	4*	TAVERI	Suisse	M.V.	4	—	—	2	—	6	6
6*	N.C.	REDMAN	Rhodésie	HONDA	—	3	—	—	3	6	6
8*	N.C.	GANDOSSI	Italie	M.Z.	—	4	—	—	—	4	4
9*	N.C.	ANDERSON	G.-B.	M.Z.	2	—	—	—	—	2	2
10*	14*	TANIGUCHI	Japon	HONDA	1	—	—	—	—	1	1
10*	N.C.	SUZUKI	Japon	HONDA	—	1	—	—	—	1	1
10*	3*	HAILWOOD	G.-B.	DUCATI	—	—	1	—	—	1	1
10*	N.C.	TAKAHASKI	Japon	HONDA	—	—	—	—	1	1	1
1*	1*	M.V. AGUSTA	Italie		8	8	4	8	8	36	24
2*	2*	M.Z.	Allemagne Or.		3	4	8	4	4	23	16
3*	4*	HONDA	Japon		1	3	—	—	3	7	7
4*	3*	DUCATI	Italie		—	—	1	—	—	1	1

Bien qu'ayant deux victoires en 250 cm³, HOCKING joue dans les deux classes les seconds et quand l'autorité d'UBBIALI ne put faire loi, c'était au G.P. de Belgique en 125 cm³, HOCKING ne put sauver les couleurs de la M.V. La M.V. savait dès le début de saison qu'elle aurait moins de facilité à s'imposer en petites qu'en grosses cylindrées et avait pris la précaution de former une équipe plus homogène en 125 et 250 cm³ qu'en 350 et 500 cm³.

Avec la victoire de DEGNER à SPA en 125 cm³, MZ fut récompensé de ses patients efforts et l'on regrette que chaque année une marge continuât à séparer les deux temps de l'Allemagne de l'Est des doubles A.C.T. transalpins.

L'événement le plus important, le seul d'ailleurs de ces Championnats est l'arrivée en force de l'usine japonaise HONDA ; événement que l'un de nos confrères n'a pas hésité à résumer par "Le péril jaune".

L'active participation officielle de cette firme d'Extrême-Orient est déjà en elle-même un fait nouveau, ne serait-ce que parce qu'elle "mondialise" un championnat trop "européanisé".



Remo Venturi, Vice-Champion du Monde des 500 cm³ grâce à la M.V. 4 cylindres.

CLASSE 250 cm³

Classement 1960	Classement 1959	Pilotes	Nat.	Machines	Tourist Trophy	Dutch T. T.	G. P. Belgique	G. P. Allemagne	Ulster G. P.	G. P. des Nations	Total	Total final
1*	1*	UBBIALI	Italie	M.V.	6	8	8	6	8	8	44	32
2*	2*	HOCKING	Rhodésie	M.V.	8	6	6	8	—	—	28	28
3*	13*	TAVERI	Suisse	M.V.	—	4	4	2	1	—	11	11
4*	N.C.	REDMAN	Rhodésie	HONDA	—	—	—	—	4	6	10	10
5*	5*	HAILWOOD	G.-B.	MONDIAL	—	2	3	—	3	—	8	8
6*	N.C.	TAKAHASHI	Japon	HONDA	—	—	—	1	2	3	6	6
6*	N.C.	PHILLIS	Australie	HONDA	—	—	—	—	6	—	6	6
8*	4*	DEGNER	Allemagne Or.	M.Z.	—	1	—	—	—	4	5	5
9*	2*	PROVINI	Italie	MORINI	4	—	—	—	—	—	4	4
9	N.C.	TANAKA	Japon	HONDA	—	—	—	4	—	—	4	4
11*	N.C.	BROWN	Australie	HONDA	3	—	—	—	—	—	3	3
11*	N.C.	HEMPLEMAN	Nouv.-Zél.	M.Z.	—	3	—	—	—	—	3	3
11*	16*	DALE	G.-B.	M.Z.	—	—	—	3	—	—	3	3
14*	N.C.	KITANO	Japon	HONDA	2	—	—	—	—	—	2	2
14*	N.C.	PAGANI	Italie	MONDIAL	—	—	2	—	—	—	2	2
14*	N.C.	MILANI	Italie	HONDA	—	—	—	—	—	2	2	2
17*	N.C.	TANIGUCHI	Japon	HONDA	1	—	—	—	—	—	1	1
17*	16*	BEER	Allemagne	ADLER	—	—	1	—	—	—	1	1
17*	N.C.	SATO	Japon	HONDA	—	—	—	—	—	1	1	1
1*	1*	M.V. AGUSTA	Italie		8	8	8	8	8	8	48	32
2*	N.C.	HONDA	Japon		3	—	—	4	6	6	19	19
3*	2*	M.Z.	Allemagne Or.		—	3	—	3	—	4	10	10
4*	N.C.	DUCATI	Italie		—	—	3	—	3	—	6	6
5*	3*	MORINI	Italie		4	—	—	—	—	—	4	4
5*	4*	MONDIAL	Italie		—	2	2	—	—	—	4	4
7*	8*	ADLER	Allemagne		—	—	1	—	—	—	1	1

Avec deux résultats, HARRIS a prouvé qu'il était un excellent "chariotier" que nous aimerions voir suivre plus assidûment le Championnat. ROGLIARDO seul Français à être classé n'a pu renouveler sa 6^e place de 1959. Il est toujours plus difficile de se maintenir que de monter. Si le titre ne quitte pas l'Allemagne, la Suisse, avec SCHEIDEGGER, CAMATHIAS et STRUB tient fermement sa position. Les rangs allemands sont plus clairsemés, toutefois derrière FATH, DEUBEL monte. Dans cette classe B.M.W. joue gagnant et remporte pour la 6^e fois consécutive le titre des constructeurs.

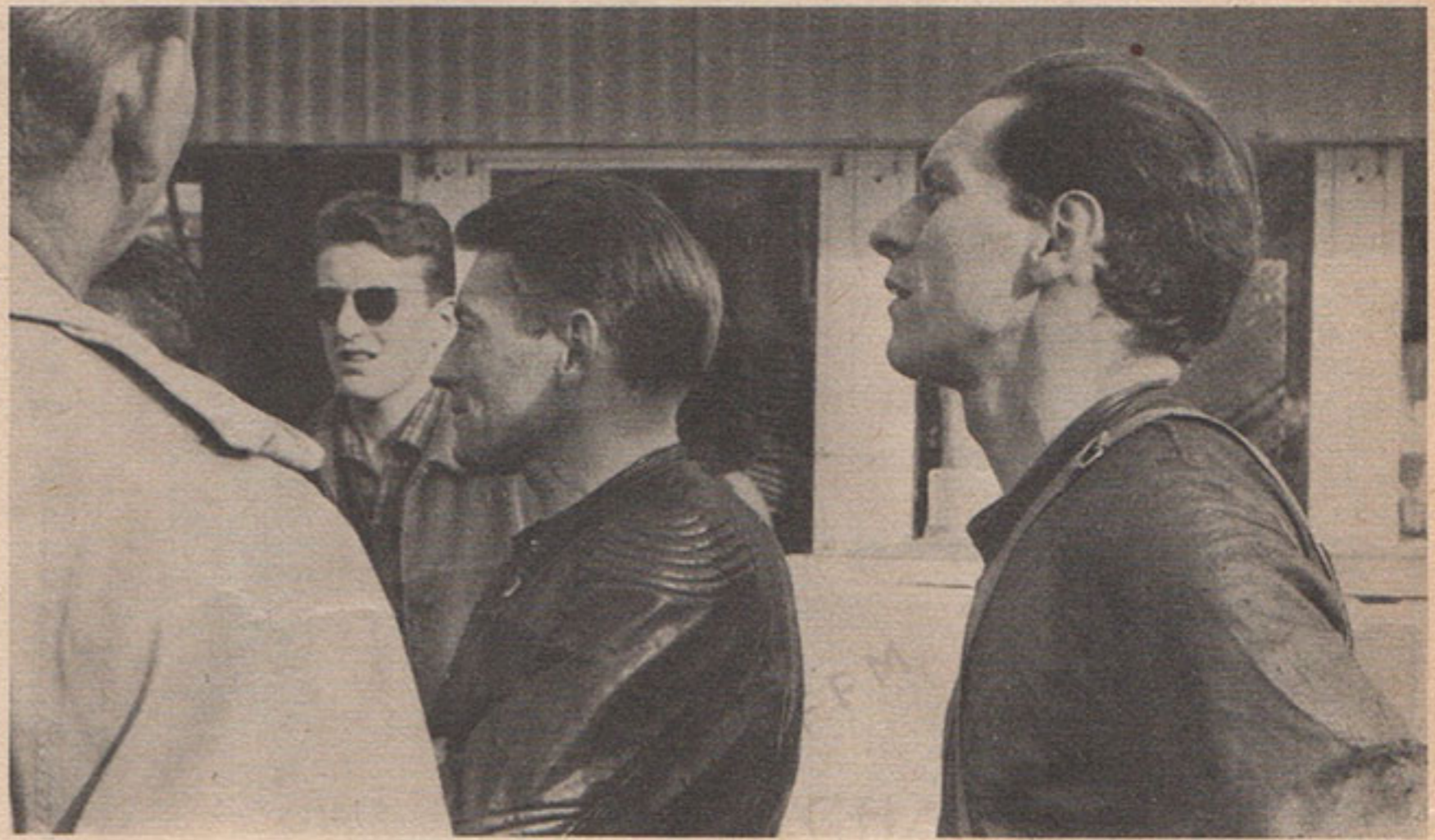
Plus que tous ces faits il en est un autre que l'on doit retenir et qui à lui seul, résume et concrétise ces 13 années de Championnat du Monde, c'est la vitesse atteinte par les machines.

Sur un circuit type, tel celui de SPA, qui a toujours servi aux Championnats du Monde, DORAN (A.J.S.) en 1949 boucle l'épreuve à 152,376 km/h; en 1960 SURTEES (M.V.) accomplit la moyenne de 193,985 km/h, soit 41,609 kmh plus vite. Il est évident que le circuit a été refait mais ces 41 km/h sont le symbole du chemin qui depuis 13 ans été parcouru par les constructeurs.

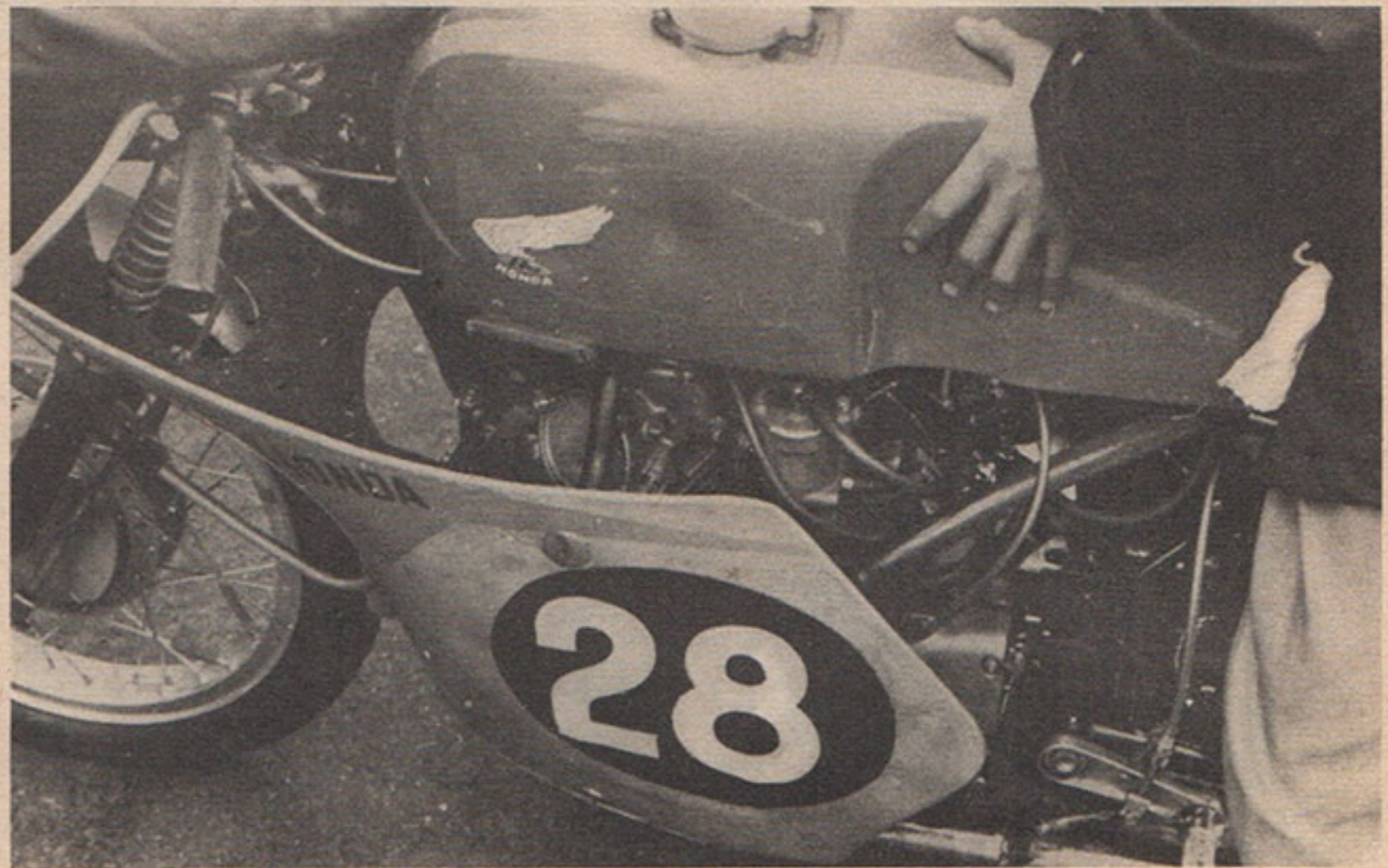
Le fait que UBBIALI (M.V.) boucle un tour en 250 cm³ à 185,390 km/h est encore plus éloquent car c'est mieux que le record du tour des 500 cm³ de 1955 (184,374 km/h) et c'était DUKE sur GILERA 4 cylindres.

Ces performances sont tout bonnement stupéfiantes; une seule question se pose: doit-on les approuver ou doit-on les condamner pour avoir contribué à faire mettre à la retraite ceux qui firent les grands moments de ces championnats?

Henri BIEL.



Helmuth Fath (à dr.) et son passager - Victoire des injecteurs.



Une Honda - Le péril jaune a-t-il 4 cylindres?

CLASSE TROIS-ROUES

Classement 1960	Classement 1957	Pilotes	Nat.	Machines	G. P. France	Tourist Trophy	Dutch T. T.	G. P. Belgique	G. P. Allemagne	Total	Total final
1 ^{er}	4 ^e	FATH	Allemagne	B.M.W.	8	8	6	8	8	38	24
2 ^e	3 ^e	SCHEIDEGGER	Suisse	B.M.W.	6	—	4	6	4	20	16
3 ^e	7 ^e	HARRIS	G.-B.	B.M.W.	—	6	8	—	—	14	14
4 ^e	2 ^e	CAMATHIAS	Suisse	B.M.W.	4	2	—	—	6	12	12
5 ^e	4 ^e	STRUB	Suisse	B.M.W.	2	—	3	4	—	9	9
6 ^e	8 ^e	DEUBEL	Allemagne	B.M.W.	3	—	1	—	3	7	7
7 ^e	N.C.	FREEMAN	G.-B.	NORTON	—	4	—	—	—	4	4
7 ^e	12 ^e	RITTER	Allemagne	B.M.W.	—	1	—	2	1	4	4
9 ^e	N.C.	WELLS	G.-B.	NORTON	—	3	—	—	—	3	3
9 ^e	N.C.	BEETON	G.-B.	B.M.W.	—	—	—	3	—	3	3
11 ^e	6 ^e	ROGLIARDO	France	B.M.W.	1	—	—	1	—	2	2
11 ^e	10 ^e	BODDICE	G.-B.	NORTON	—	—	2	—	—	2	2
11 ^e	N.C.	KOLLE	Allemagne	B.M.W.	—	—	—	—	2	2	2
1 ^{er}	1 ^{er} ;	B.M.W.	Allemagne		8	8	8	8	8	40	24
2 ^e	2 ^e	NORTON	G.-B.		—	4	—	2	—	6	6

N.B. — Seuls les 3 meilleurs résultats en 125, 350 cm³ et side-cars, les 4 meilleurs en 250 et en 500 cm³ sont retenus pour chaque pilote ou marque pour établir le total final qui détermine le classement. En 350 cm³ afin de départager SURTEES et HOCKING, un résultat supplémentaire fut retenu, l'avantage revenant à SURTEES (Règles du Code Sportif International de la F.I.M.).

La Mode sur "2 Roues"

Allez-vous à deux sur "2 Roues" ?

Alors adoptez l'un et l'autre pour l'hiver - et ce sera tellement plus joli et confortable - la gabardine chaude taillée sur un même modèle et réchauffée d'un grand col de tricot que vous pourrez relever jusqu'au-dessus des oreilles si l'air est vraiment "coupant".

La course en plein vent demande des vêtements sobres, pratiques, à l'épreuve de la poussière, de la pluie et même de la boue.

Ne pensez pas qu'au plaisir de rouler en vous protégeant vaille que vaille des intempéries, mais songez qu'à l'étape vous serez contents, vous madame, et vous aussi, monsieur, de mettre pied à terre sans vous sentir gênés par votre apparence négligée.

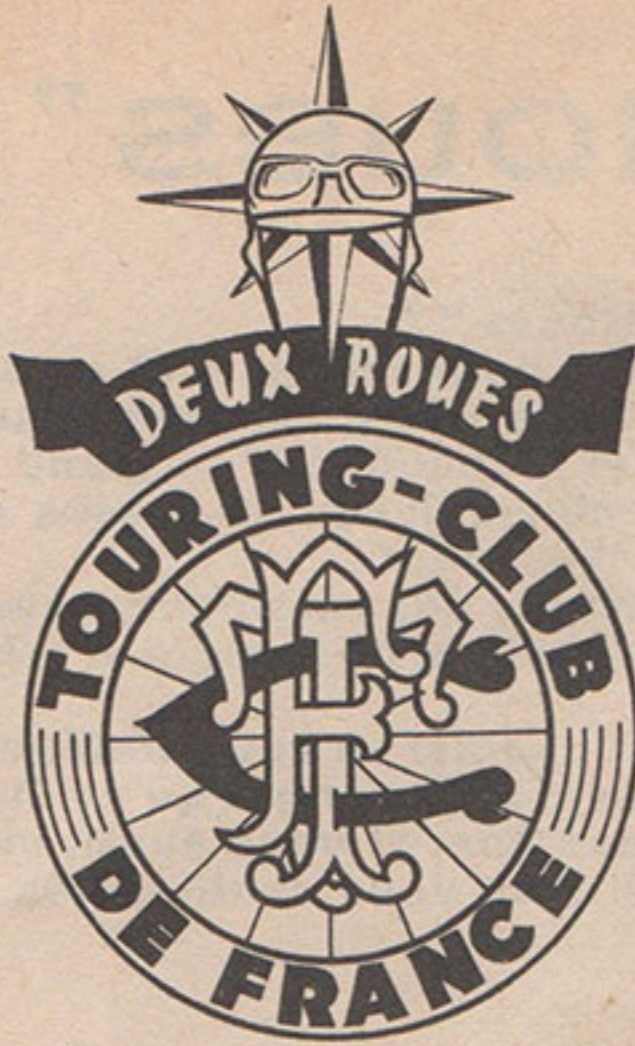


Ces modèles peuvent être fournis en patrons pochettes, taille 44, au prix de 4 NF (400 F) par modèle, frais d'envoi compris. Toute autre taille 5 NF (500 F).

Mesures de la taille 44: tour de poitrine 95 cm - tour de taille 75 cm - tour de hanches 104 cm.

Les commandes adressées à SERVICE PATRONS, 14 rue Brunel, Paris (17) - compte chèque postal 2794.05 Paris, devront être accompagnées de leur montant (de préférence mandat dans une lettre) - Ecrire très lisiblement vos nom et adresse, le numéro du modèle, le numéro du journal. Les commandes non accompagnées de leur montant ne seront pas exécutées.

Délai: 10 à 15 jours.



Le Salon de l'Automobile est la grande attraction de cette semaine d'automne mais son petit frère le Salon du Cycle et du Motocycle mérite d'être signalé.

N'est-il pas le représentant actif de tous les touristes? - et ils sont nombreux! - petits et grands, jeunes et vieux, qui, dès les beaux jours, se lancent hardiment sur les routes avec leurs motocyclettes, - touristes qui se doublent des travailleurs de chaque jour utilisant les "deux roues" pour se rendre à l'usine ou au bureau.

A leur intention et dans le cadre du Salon, un grand rallye-surprise est organisé, le 16 octobre 1960, par le service "Deux Roues" du T.C.F., rallye original qui ne porte pas sur la vitesse mais bien au contraire sur le tourisme et le respect du code de la route, etc... etc... »

C'est ainsi que le T.C.F., dans l'émission "A votre service" de radio Luxembourg attirait l'attention, invitant tous les usagers de "deux roues" à venir passer une agréable journée où le tourisme mais aussi le jeu et la technique allaient être à l'honneur.

Dès le matin, le mauvais temps de cette saison s'est éclipsé et un faible rayon de soleil semble vouloir se lever et favoriser l'éclosion d'une belle journée d'automne.

8 h 45 - Tous les participants, fidèles au rendez-vous, se retrouvent devant le siège du T.C.F.

La manifestation est ouverte à tous les possesseurs de bicyclettes, cyclomoteurs, scooters, motocyclettes (membres ou non de l'Association); aucune licence n'est exigée, cette épreuve ne comportant pas de course de vitesse ou d'endurance.

Nous remarquons la présence de membres du Vespa-Club de Champagne et aussi un concurrent venu de Bègles (Gironde), mais surtout... chose rare!... une Triplette transportant père, mère et fille!

80 véhicules classés en deux catégories "bicyclettes-cyclomoteurs" et "motos-scooters" attendent, cartes en mains, qu'on leur communique l'itinéraire gardé secret jusqu'au moment du départ.

Certains jettent un dernier coup d'œil à leur machine, car il faut passer au 1^{er} contrôle et ne pas obtenir dès le départ des points de pénalisation! sur un éclairage défectueux, des freins mal réglés ou encore une plaque de police non réglementaire ou peu lisible.

9 h : départ échelonné du rallye. Le contrôle terminé, le concurrent ouvre son enveloppe contenant un code de la route et l'itinéraire à parcourir "Comme cela a l'air compliqué!" "2 pages et demie d'indications!!!" Les plus habiles repèrent et tracent tout de suite sur leur carte routière le parcours. Comme il est de règle au T.C.F. la vitesse ne compte pas, mais il s'agit quand même de rallier les divers contrôles disposés çà et là au hasard d'un site particulièrement remarquable où des questions sur le code de la route seront posées afin de départager les concurrents.

Si, a priori, le parcours s'avère long et compliqué, les concurrents ne sont pas déçus et découvrent au fur et à mesure que se déroule la randonnée un merveilleux enchantement. En effet, c'est dans la merveilleuse vallée de Chevreuse, qu'ils se dirigent, au milieu d'une symphonie de rousseurs, somptuosité d'une saison qui chante en or majeur l'automne en forêt.

Dans le cadre du Salon!

La Journée des Deux Roues

A Vauboyen, 1^{er} contrôle fixe, nos amis sont invités à participer à un concours de tir à la fléchette. De là, les "bicyclettes-cyclomoteurs" (qui n'ont qu'un parcours de 50 km environ à effectuer) rallient directement Bièvres, Amblainvilliers, Verrières-le-Buisson, Carrefour de l'Obélisque, et la Patte d'Oie en forêt de Meudon.

Les "Motos-scooters" (100 km à parcourir) continuent pour rejoindre le 2^e contrôle fixe au carrefour de La Tuilerie.

Mais attention!!! respectez le code de la route et soyez prudents! (telle est la consigne) car il y a des contrôles secrets où des yeux malicieux guettent, observent et notent les fautes et points de pénalisation!

A 12 h tous les participants doivent être de retour au contrôle-arrivée en forêt de Meudon, devant le café-restaurant "Au lapin qui fume" où sont servis les cartons-repas froids préparés par la Compagnie Internationale des Wagons-Lits.

Il est ensuite temps de regagner le parc des Expositions, porte de Versailles, où se pressent déjà derrière les barrières de protection, curieux et impatient de voir ce qui va se passer, un public très nombreux. En effet, les divers obstacles du Gymkhana les intriguent, et surtout l'un d'eux qui sera le "clou" de cette épreuve "une rivière de 5 m de long" à franchir.

15 h 15 : Le 1^{er} classé de la catégorie "bicyclettes-cyclomoteurs" répond présent à l'appel de son numéro. Le départ est donné et notre ami se dirige vaillamment vers les divers obstacles, échelle, dos d'âne, tourniquet, passage entre les quilles, bascule et enfin... dernier obstacle... la rivière, démonstration comique pour le spectateur! où il n'est pas très aisé de ressortir après un "bon bain de pieds"!!

Les concurrents sélectionnés se suivent et bientôt on nous signale au départ "La Triplette" qui fait un tour à côté des obstacles et ne franchit pas la rivière comme chacun l'attendait!

Le public massé derrière les barrières applaudit chaleureusement, se déchaînant et encourageant chacun pour le passage de cette "fameuse rivière"!

17 h 15 : M. JACQUY, Chef du Service Deux Roues du T.C.F. et organisateur de cette Journée, réalisée avec le concours de la Chambre Syndicale Nationale du Cycle et du Motocycle annonce la remise des prix.

MM. DODE, Administrateur du T.C.F. et Président du Comité de Tourisme Cycliste, BALLEREAU, Secrétaire Général du T.C.F., MARLIN, Président du Comité Moto-Scooter et CHERAMY, son Vice-Président, BOUET-WILLAU-MEZ, Chef du Service des Relations Extérieures du T.C.F. procèdent à l'attribution des nombreux lots récompensant les lauréats, des coupes et médailles offertes au Club ayant le plus grand nombre de participants, au concurrent venu du point le plus éloigné, au concurrent le plus jeune et aussi au plus âgé.

Enfin un tirage au sort fait d'un père l'heureux gagnant d'une bicyclette pour la plus grande joie de son enfant présent.

En conclusion : une journée très réussie sous le signe de la bonne humeur, de la franche camaraderie du Club et prouvant une fois de plus que le "deux roues" n'est pas mort!

M. Thévenot.



Classement

● Rallye, catégorie bicyclettes-cyclomoteurs (5 premiers)

1^{er} Girardot Robert (T.C.F.); 2^e ex-aequo Poussard Raoul* (T.C.F.) et Gauthier Marcel (Club des Vétérans); 4^e André René (T.C.F.); 5^e Lemaire Daniel (individuel).

● Rallye, catégorie motos-scooters (5 premiers)

1^{er} ex-aequo Fritsch Jacques (T.C.F.); Serris Jean (individuel) et Jourdan Jean-Claude (T.C.F.); 4^e Grognet André (Moto-Club Noiséen); 5^e Brochart Marcel (T.C.F.).

● Gymkhana, catégorie bicyclettes-cyclomoteurs (5 premiers)

1^{er} André René (T.C.F.); 2^e Lemaire Daniel (individuel); 3^e Petit Jean-Pierre (T.C.F.); 4^e ex-aequo Quétin Patrick (T.C.F.) et Mabourg Alain (individuel).

● Gymkhana, catégorie motos-scooters (5 premiers)

1^{er} Marié Pierre (Vespa Club de Champagne); 2^e Thomas Marcel (Vespa Club de Champagne); 3^e Barroux Jehan (Vespa Club de Champagne); 4^e Durut Jacques (Vespa Club de Champagne); 5^e Jaïs Jean-Claude (individuel).

● Club Français ayant le plus grand nombre de participants: Vespa-Club de Champagne.

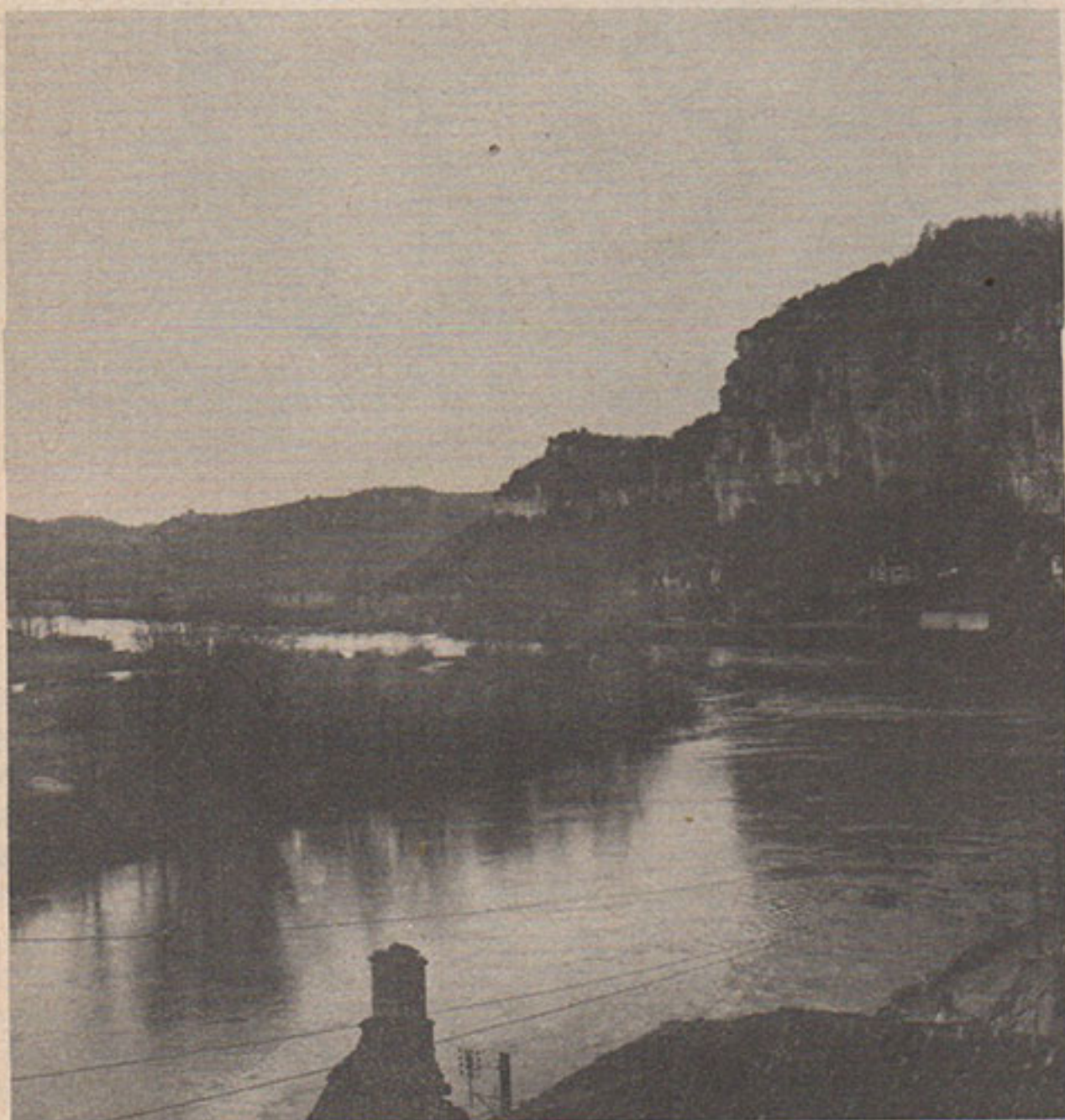
● Concurrent ayant rallié la concentration du point le plus éloigné: M. Gabriel Denais.

● Concurrent le plus jeune: M. François Riether.

● Concurrent le plus âgé: M. Marcel Gauthier.

Connaissez-vous cette merveilleuse vallée....

qu'est la Dordogne ?



Bien des touristes ont parcouru des pays étrangers, mais n'ignorent-ils pas certaines beautés françaises offertes à leur portée ? Cette vallée de la Dordogne, si pittoresque, qu'il faut suivre en musardant le long du fleuve, reste trop souvent inconnue et négligée !

Et pourtant !... La Dordogne, l'une des plus longues rivières de France, passe pour être la plus belle. La variété et la beauté des paysages qu'elle traverse, les merveilles architecturales échelonnées sur ses rives, justifient cette réputation et font de sa vallée une magnifique voie touristique.

Le département de la Dordogne coïncide à peu près avec l'antique Périgord. Historiquement son destin fut très mouvementé par les guerres qui ont marqué le pays mais il garde la trace d'un habitat humain, continu depuis la Préhistoire ; c'est une région riche en résonance du passé que l'on a baptisée "le pays des merveilles" en raison de son sous-sol qui renferme des grottes, véritables palais dignes des Mille-et-une Nuits.

On l'a appelée aussi "le pays des bombances" ou encore "royaume de gueule" grâce à la truffe, au foie gras, confit, qui sont les plus beaux fleurons d'une cuisine de gourmets.

La truffe, diamant noir de la gourmandise, est une sorte de champignon souterrain qui croît dans les sols chauds et légers, plus particulièrement aux abords de certains chênes, appelés "chênes-truffiers". Entre novembre et février, le chien ou le porc cherche la truffe qui ponctuera tous les mets de ses taches sombres notamment dans les foies gras, pâtés, volailles, ris de veaux, omelettes, ballotines et galantines.

Le confit est le fond rituel de la cuisine périgourdine. La viande de porc, de canard, d'oie, de dinde cuite dans sa graisse est conservée dans des pots de grès d'où on l'extrait au fur et à mesure des besoins. La graisse d'oie pure remplace le beurre dans la cuisine de cette région.

Les foies gras sont obtenus par le gavage des oies. On utilise aussi la farce relevée, parsemée de foie et de truffes, elle garnit les volailles, le cou d'oie, le gibier, ce qui est délicieux !

Pour les desserts, les noix sont très appréciées (récoltes en abondance : 10 000 tonnes par an) ainsi que les raisins, pêches, poires, prunes, fraises, abricots, etc...

C'est également tout le long de cette verdoyante vallée où la Dordogne serpente, le pays du bon vin (comme le Monbazillac) dont plaines et coteaux portent les longs alignements du vignoble réputé.

Le tabac trouve dans cette région les conditions les plus favorables pour sa culture rigoureusement contrôlée par la Régie Nationale des tabacs qui en détient le monopole d'état. Elle exige des soins minutieux et occupe une main-d'œuvre nombreuse de paysans. L'exploitation est essentiellement familiale, parents et enfants participent aux travaux. Le département de la Dordogne vient en tête des départements français pour la surface cultivée avec 4 500 hectares environ, sur un total de 30 000. A Bergerac, on peut visiter un intéressant musée de tabac, le seul existant en France. Il permet de suivre le destin extraordinaire de cette plante connue jusqu'au XV^e siècle des seules tribus d'Amérique et maintenant répandue dans le monde entier.

La Dordogne c'est aussi ces châteaux perpétuant l'art du Moyen Age, de la Renaissance ou du grand siècle, juchés sur des rochers, ces églises romanes aux robustes coupes de pierre, patinées par huit siècles, ces falaises trouées de tunnels et de grottes, ces gisements préhistoriques dont plusieurs possèdent des figurations pariétales peintes, gravées ou sculptées, ces ruines gallo-romaines, ces moulins qu'anime à leur résurgence une rivière souterraine, ces souvenirs de la guerre de Cent Ans inscrits dans les bastides et châteaux forts, ces forêts giboyeuses, etc...

Un ciel lumineux et doux, une succession de paysages dont la variété exclut toute monotonie, tout cela concourt à séduire et retenir le visiteur. Tel est l'éventail des tentations diverses que la Dordogne ouvre volontiers pour ses touristes et que nous allons essayer de vous faire découvrir.

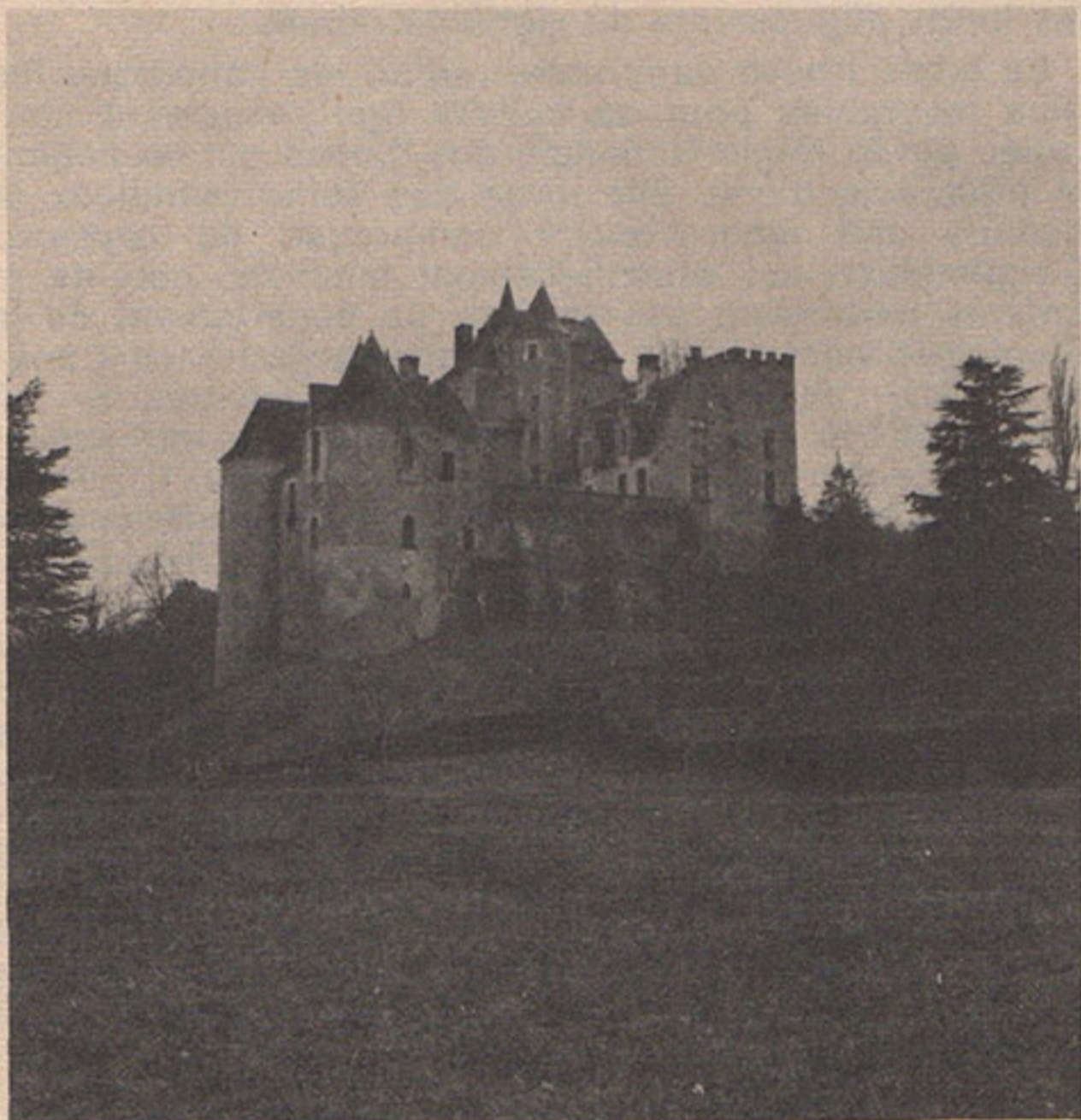
Imaginez-vous au guidon de votre scooter ou de votre moto et laissez-vous guider le long de cette vallée, carrefour d'école buissonnière touristique, de paysages infimes pleins de promesses d'eaux claires, d'ombrages et de paix...

C'est à une sorte de slalom que nous allons nous livrer car la rivière n'a aucun goût pour la ligne droite et la route épouse ses méandres capricieux, appelés dans le pays des "singles".

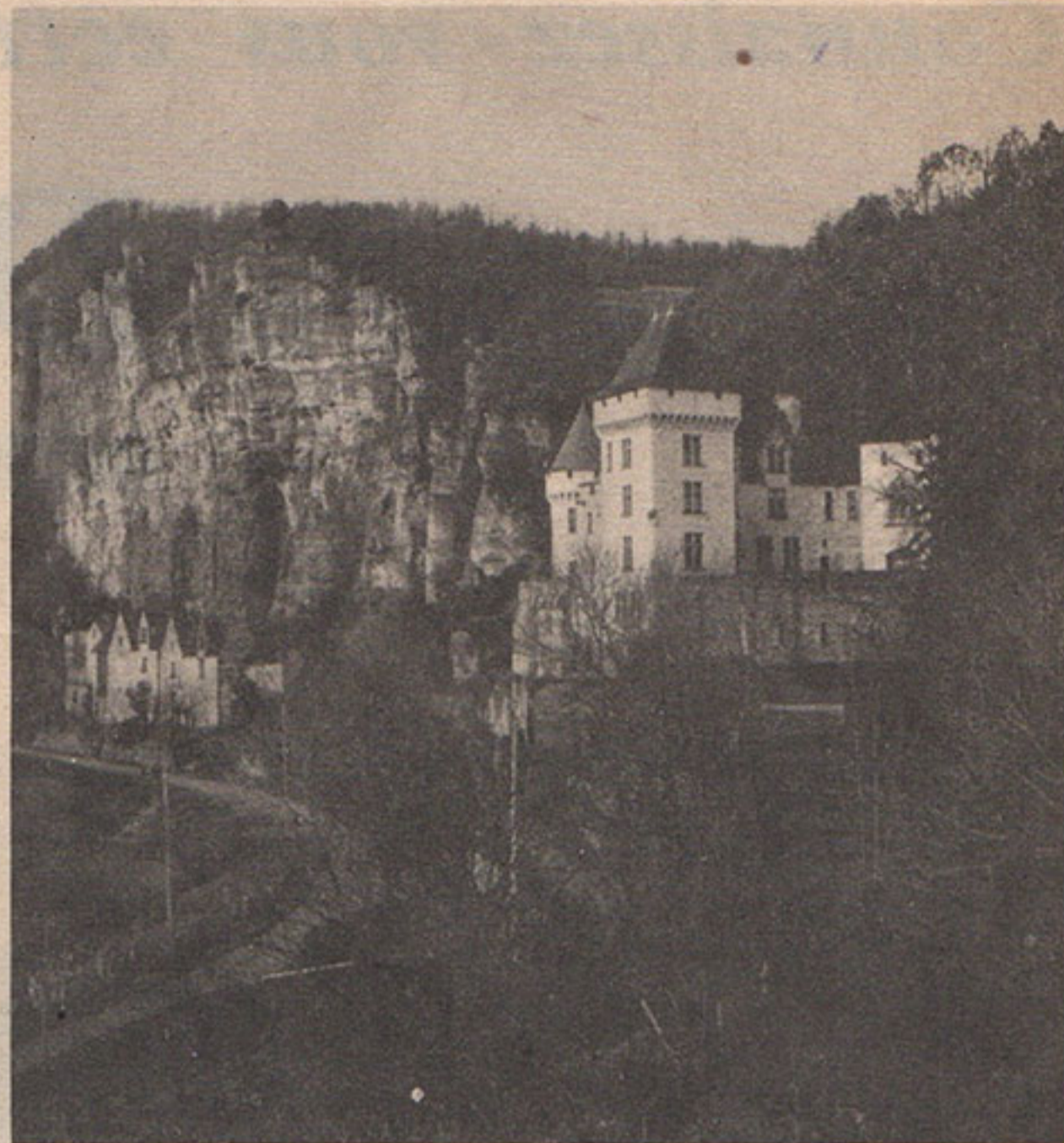
Nous allons franchir la Dordogne au sud de Souillac et suivre la rive gauche que la route longe de très près procurant de jolies vues sur les falaises de la rive droite. Le fond alluvial porte d'importantes plantations de noyers. La route passe non loin des ruines pathétiques du château de Carlux, brûlé par les Anglais, reconstruit puis démantelé à nouveau par Louis XIII pour le punir d'avoir servi de refuge aux Calvinistes.

Mais bientôt, voici Ste-MONDANE et, bâti à proximité sur une colline dominant la rive gauche de la Dordogne, le célèbre château de FENELON, noble demeure des XIV^e et XVI^e siècles. Les murs d'enceinte flanqués de massives tours crénelées protègent l'accès de la terrasse sur laquelle s'élève le château, lui conservant un caractère militaire. Ces tours épaulent les différents corps de logis percés de fenêtres à meneaux et de lucarnes surmontées de frontons. De beaux toits de lauzes couronnent l'ensemble. C'est dans ce château qui appartient du XV^e au XVIII^e siècle aux Salignac-Fénelon, que le futur archevêque de Cambrai naquit en 1651 et passa son enfance. Fénelon, homme d'église ne doit pas faire oublier Fénelon, écrivain, auteur du célèbre *Télémaque*. Une visite permet de voir le lit de Fénelon. Des terrasses du château, nous avons de jolies vues sur la vallée de la Dordogne et au-delà sur les vallonnements du Périgord noir et du Sarladais où domine la forêt. Sans doute Fénelon apprécia-t-il ce paysage puisqu'il écrivit :

" Là, on n'entend que le chant des oiseaux et le bruit d'un ruisseau qui s'enfuit dans la prairie. De là, on découvre la rivière où se forment des îles bordées de tilleuls fleuris et de hauts peupliers qui portent leur tête superbe jusque dans les nues "...



Le château de Fayrac a vraiment fière allure !



Le château de la Malartrié a été bâti dans le style XV^e siècle.

Mais poursuivons notre route... Au-delà de Veyrignac dont le château, détruit par les Allemands en 1944, est en cours de reconstruction, nous passons sur la rive droite pour apercevoir bientôt Carsac et dans un site pittoresque de rochers, sa modeste mais charmante église, bâtie en pierre jaune. Il est curieux de visiter cette église romane où, lors d'une récente restauration, ont été installés des vitraux d'un style moderne ainsi qu'un chemin de croix, œuvre de Zack, qui frappe par la rudesse de son style et l'austérité de sa conception. Les textes des inscriptions sont empruntés à Paul Claudel. Cette décoration moderne crée avec l'architecture gothique une opposition de styles qui ajoute à l'intérêt de la visite.

* * *

Nous quittons ensuite la rivière pour un détour digne d'intérêt, en empruntant une nationale qui suit d'abord un fond de vallée avant d'escalader le plateau. Les panneaux annoncent : " Bientôt un trésor médiéval... SARLAT ! "

Ancienne capitale du Périgord noir, SARLAT est une cité vraiment attachante qu'il ne faut absolument pas manquer de visiter. D'admirables demeures rappellent que du Moyen Age à la Révolution, Sarlat fut une résidence épiscopale rivale de Périgueux et de Cahors. Peu de villes en France ont à ce point conservé leur décor ancien et offrent une telle évocation du passé.

Une visite s'impose : celle des vieux quartiers qui s'étendent de part et d'autre de la rue de la République, artère principale de la ville appelée par les Sarladais " La Traverse ". La plupart des magasins se tiennent le long de cette rue très animée où a lieu également 2 fois par semaine le marché. Les antiques demeures à pignons et à tourelles, les rues très étroites et sinueuses au cachet tout particulier, constituent un décor d'un autre âge.

A remarquer : maisons et hôtels du XIV^e au XVII^e siècle :
- **Maison La Boétie** qui a vu naître Etienne de la Boétie en 1530 dont l'amitié avec Montaigne fut inaltérable.



A gauche, La Roque-Gageac vue de la Dordogne après l'éboulement du rocher; au-dessus, vue générale du village.

- **Lanterne des Morts** : tour cylindrique datant du XVII^e siècle.
- **Présidial** : siège du tribunal civil du XVI^e siècle à la Révolution, présentant une curieuse architecture.
- **Hôtel St-Aulaire** s'ouvrant par une porte sculptée du XV^e siècle décorée de choux frisés.
- **Hôtel de Malleville** : style renaissance.
- **Hôtel Plamon** : appelé "maison des Consuls" construite au XIV^e siècle, très bien conservée.
- **Ancienne église Ste-Marie** : seuls subsistent 2 travées de la nef, voûtées d'ogives.
- **Ancien évêché**, abritant aujourd'hui le théâtre, a conservé une façade renaissance avec une loggia du plus pur goût italien...

* *

Mais il est temps de revenir vers la Dordogne poursuivre notre bel itinéraire le long de sa vallée. A partir de CARSAC la route, resserrée contre la paroi rocheuse, domine la rivière où l'on découvre soudain un beau méandre appelé "single de Montfort". Dans ce virage un parc à voitures est aménagé permettant de s'arrêter pour contempler le point de vue magnifique que l'on a de cet endroit.

Accroché à un rocher surplombant la rive droite en un à-pic impressionnant, le château de MONTFORT occupe un site pittoresque dans le cadre du single auquel il a donné son nom. La situation exceptionnelle de ce château a excité au cours des siècles la convoitise de ceux qui prétendaient à la suzeraineté du Périgord et son histoire est une longue suite de sièges et luttes pour sa possession. Il fut le théâtre de drames sanglants et connut un destin des plus tourmentés. 4 fois détruit, il fut à chaque fois rebâti. Les bâtiments datent presque tous du XX^e siècle.

Après VITRAC et CENAC dont la petite église romane est le seul témoin d'un important prieuré construit au XI^e siècle, apparaît bientôt l'imposant promontoire sur lequel est bâtie DOMME, remarquablement située, juchée en plein ciel, pittoresque bastide construite en pierre ocre. On pénètre à Domme par des portes fortifiées, après avoir grimpé 1 km 500 de côte, où les amateurs pourront à loisir "négocier" les nombreux lacets.

Les vestiges de son enceinte fortifiée, le panorama qui se développe du Belvédère de la Barre et l'intérêt de ses grottes en font une cité périgourdine très remarquable.

Outre quelques maisons anciennes, nous remarquons l'Hôtel de Ville du XIV^e siècle quelque peu restauré, une halle aux piliers de pierre soutenant une galerie de bois, l'Hôtel du Gouverneur à tour carrée.

Le plus merveilleux à Domme c'est la vision qui nous apparaît lorsque nous approchons de cette immense "barre-balustrade" surplombant un paysage d'une ampleur prodigieuse. On se sent perdu dans cette immensité du ciel, au-dessous de nous : le vide, puis au fond : la vallée qui atteint alors sa partie la plus belle ; la Dordogne s'y étale largement, bordée d'une haie de magnifiques peupliers, au milieu d'un damier de cultures et prairies qui s'étendent à perte de vue.

Le spectacle de la rivière qui glisse majestueusement sous des frondaisons, prend des goûts pastoraux, affectionne les prairies, s'attarde dans des villages pittoresques, est toujours attrayant et évocateur, semblant rendre tout beaucoup plus beau, suscitant un intérêt différent pour chacun.

Pour les poètes la rivière leur donne leur rêve, le favorise, le développe. Les peintres eux, cherchent surtout les jeux subtils de la lumière sur l'eau et dans les arbres, les images que la rivière leur reflète en sens inverse et qu'ils immobiliseront sur leurs toiles. Les amateurs de pêche sont comblés ainsi que ceux qui cherchent le repos dans un cadre agréable...

* *

Redescendons maintenant dans la verte douceur de cette vallée, car des sites plus extraordinaires nous attendent encore.

" Dans un gracieux méandre, un peu de vieille France se mire et flotte dans les eaux de la Dordogne " telle est la phrase que nous pouvons lire sur les cartes postales de LA ROQUE-GAGEAC, qui est, si non le plus beau village de cette fraction de vallée qui voit s'échelonner sur ses rives Domme, Castelnaud et Beynac, tout au moins l'un des plus merveilleux et des plus enchanteurs.

" C'est un coin de rocher baigné par la rivière,
Un lieu plein de fraîcheur et de tranquillité,
Un nid de souvenirs endormis dans le lierre,
Où tout n'est que sourire et qu'amabilité ". (N. Georgy)

Cette poésie peint exactement le tableau que nous pouvons faire de La Roque-Gageac.

Adossé au flanc abrupt d'une falaise, le village occupe un site admirable. Il faut arriver par l'Ouest pour en découvrir la meilleure vue d'ensemble. Au premier plan se détache la silhouette du château de la Malartrie, construit au XIX^e siècle dans le style du XV^e siècle. A l'autre extrémité du village apparaît, sous le surplomb de roche, le charmant manoir des De Tarde dont le corps de bâtiment est flanqué d'une tourelle cylindrique et coiffé d'un toit de lauzes. A ce manoir est attaché le nom de la famille des DE TARDE dont les membres les plus célèbres ont été Jean De Tarde, né en 1561, chroniqueur grâce auquel nous sont parvenus quelques détails de la guerre de cent ans en ces lieux, cet homme fut considéré comme l'un des plus savants de son temps, et au siècle dernier le sociologue Gabriel De Tarde.

Les maisons qui s'accrochent aux moindres anfractuosités du roc ont un cachet vraiment pittoresque. Il est en effet curieux de visiter ces maisons ; dans une pièce par exemple : trois murs ordinaires, le quatrième est représenté par le rocher même qui apparaît, dont chaque anfruosité peut servir pour poser des bibelots, etc...

Cette haute falaise fut autrefois aménagée en forteresse par un évêque de Sarlat, quelques fragments en témoignent encore aujourd'hui. Les corbeaux affectionnent maintenant ce rocher.

Malheureusement, un effondrement d'un bloc de rocher (voir photo) au cours de l'hiver 1956-57 a causé d'importants dégâts, 6 maisons furent ensevelies et on déplora 3 morts. Mais cette catastrophe ne doit pas faire fuir les touristes, au contraire, ce village si attrayant ne doit pas mourir, il a besoin de nous tous, touristes, pour réparer les dommages causés, pour le faire connaître et admirer à sa juste valeur, et la circulation ne doit pas en être déviée. Que ceux qui ne connaissent pas cette région y fassent un séjour, ils en reviendront enchantés. (Photographie prise au moment de la catastrophe ; depuis, la route a été dégagée pour permettre le passage).

Reprenons maintenant la route...

Face au château de Beynac dont il fut le rival implacable dans les incessants conflits qui émaillent l'histoire du Moyen Age, le château fort de Castelnaud dresse ses ruines imposantes à l'extrémité d'un promontoire commandant les vallées du Céou et de la Dordogne.

Propriété de la famille de Cazenac au XII^e siècle, le château est ensuite occupé par Simon de Montfort pendant la croisade des Albigeois. Au XIV^e siècle les transformations qu'il subit en font une forteresse de premier ordre avec ses donjons à mâchicoulis, ses bastions, ses casemates. Pendant la guerre de cent ans Castelnaud est longtemps aux mains des Anglais et surveille Beynac que les seigneurs tiennent pour le roi de France.

De ce château en ruines, nous faisons un magnifique tour d'horizon sur la vallée de Cénac, Beynac et son château, le château de Marqueyssac, la Roque-Gageac au pied de sa falaise, le tout cerné de collines boisées et rocheuses.

* * *

Une brève excursion sur la rive gauche de Castelnaud aux Milandes permet de passer au pied du château de FAYRAC, perdu dans la verdure et la fraîcheur, en face de Beynac-et-Cazenac. C'est une très belle et imposante demeure des XV^e et XVI^e siècles, hérissée de tours à poivrières, qui fait rêver bien des amateurs avides de solitude et de paix, de châteaux anciens et entourés d'une splendide propriété... Sur la route le panneau suivant mentionne " LES MILANDES, VILLAGE DU MONDE, vous attendent ! « Allons donc visiter le château et le village des Milandes (autrefois appelé Mirandes) intimement liés à la personne de Joséphine Baker.

La restauration du hameau, l'aménagement de deux hôtels-restaurants pour les touristes, l'installation d'un vaste parc en bordure de la Dordogne où les attractions les plus diverses sont réunies (piscine, jeux divers, dancing, théâtre, music-hall, thé-dansant, etc...) sont dus à Joséphine Baker qui a également réalisé dans sa splendide propriété son projet : réunir des jeunes enfants de race, religion, et nationalité différentes afin de les élever ensemble et de favoriser l'entente entre les peuples. Ces enfants vivent dans le cadre ravissant du château entouré de verdure.

Vieilles maisons, aux toits caractéristiques derrière lesquelles se dresse la tour d'un manoir accroché au flanc du rocher : un paysage typique de la Dordogne.



Nous quittons ce charmant paysage pour revenir sur la rive droite, vers BEYNAC, souvent appelé "le clou du Périgord".

Dressé sur un rocher au pied duquel se blottit le village, le château de Beynac surveille fièrement, telle une sentinelle, le bourg, face à l'harmonieuse vallée de la Dordogne qui serpente dans un cadre de collines couronnées de châteaux.

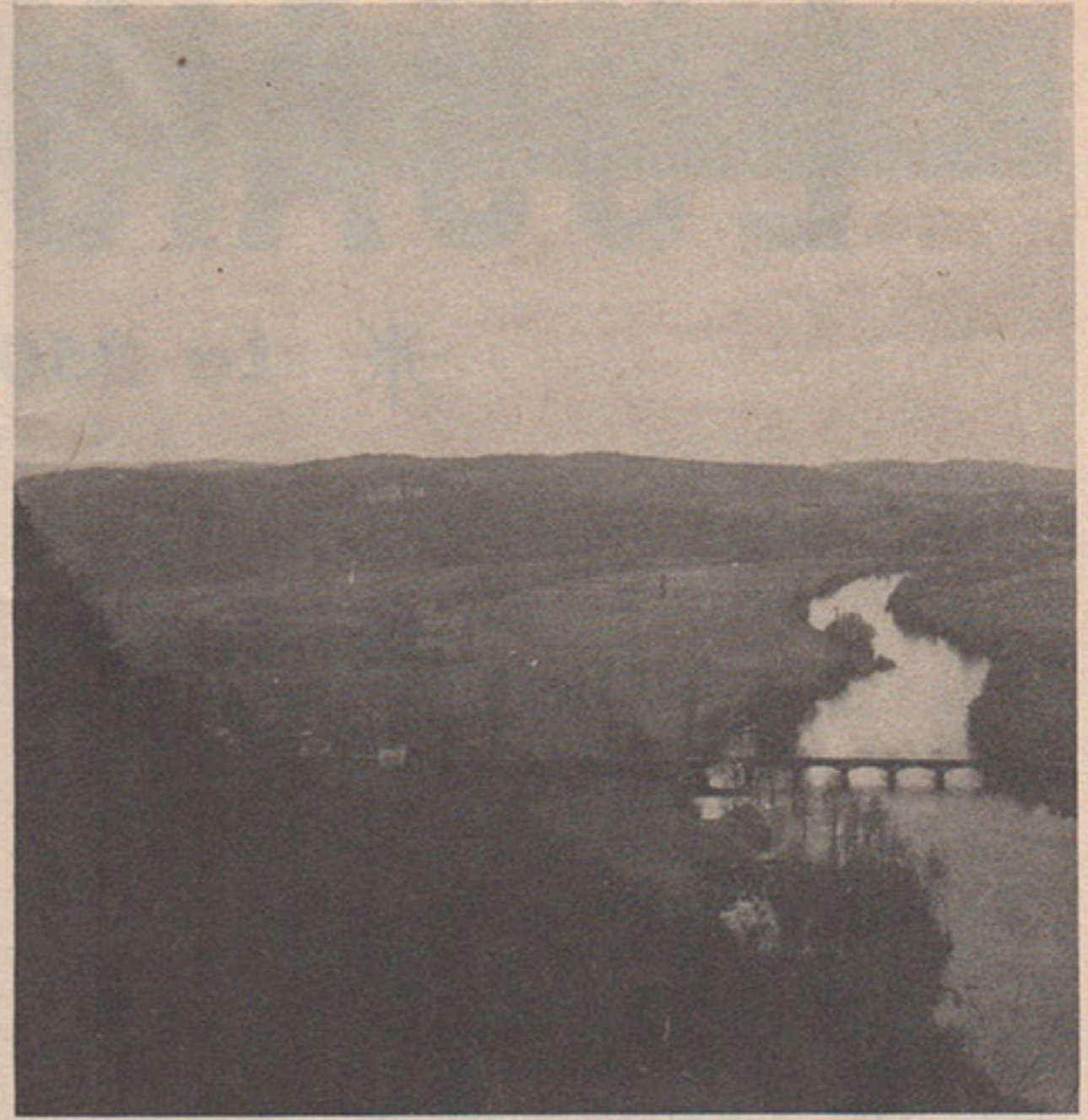
Nous allons atteindre le château, véritable "nid d'aigle", niché sur une haute falaise de plus de 60 m, par une route qui fait un long détour en escaladant le plateau. La visite très intéressante du château va nous révéler, grâce à son guide, un peu d'histoire.

" Au Moyen Age ce château est une redoutable place forte et se trouve avec Biron, Bourdeilles et Mareuil, l'une des quatre baronnies du Périgord. Pendant la guerre des Capétiens et des Plantagenets, le château sert de refuge à Mercadier dont les bandes ravagent le pays pour le compte du roi d'Angleterre, Richard Cœur de Lion. Au XIII^e siècle, il est détruit par Simon de Montfort. Le seigneur de Beynac le rebâtit. Au cours de la guerre de cent ans (ainsi que nous en avons déjà parlé), Beynac tenu par les Français s'oppose à Castelnau aux mains des Anglais ".

A l'intérieur, malgré un délabrement assez prononcé, nous admirons encore quelques salles intéressantes, telle que la vaste "salle des Etats" voûtée d'ogives, où se réunissait jadis en assemblée la noblesse du Périgord, l'oratoire est orné de fresques gothiques.

L'ancienne chapelle seigneuriale sert aujourd'hui d'église paroissiale.

Par le grand escalier, nous atteignons le chemin de ronde et le bastion méridional où nous avons là encore un point de vue magnifique sur toute la vallée.



Le panorama inoubliable du Belvédère de la Barre à Domme



Où se trouvent ces petites huttes ? Aux Milandes, Village du Monde.

La route continue, infatigable, son chemin vers SAINT-CYPRIEN, accrochée au flanc d'un coteau proche de la rive, dans le décor caractéristique des collines et forêts du Périgord noir, dominée par la silhouette massive de son église du XII^e siècle remaniée à l'époque gothique. De dimensions imposantes, elle a conservé un clocher-donjon de style roman, d'allure sévère.

Pour nous reposer un peu de conduire, voulez-vous que nous allions visiter à pied (2 km) les ruines imposantes du château de FAGES ? A la sortie de St-Cyprien, un agréable petit sentier bien tracé va nous conduire le long des rochers percés de grottes et d'abris remplis de fraîcheur, propices au délasserment. Pour ne rien gâter, nous avons une vue, très étendue sur tous les environs, qui se développe au fur et à mesure que nous atteignons le sommet de la butte où se dressent les vestiges de la forteresse de FAGES, hautes murailles, mâchicoulis, éléments décoratifs, fenêtres à meneaux, pilastres cannelés, dénotant l'influence de la Renaissance.

* * *

La Dordogne continue son vagabondage s'en allant vers son rendez-vous avec la VEZERE où nous la quitterons à LIMEUIL, confluent de ces deux rivières.

La vallée de la Vézère, vivante et mystérieuse, constitue une remarquable voie touristique par la beauté des paysages qu'elle traverse et surtout par l'intérêt des témoignages laissés notamment aux environs de Montignac et des Eyzies-de-Tayac par les générations qui se sont succédées là depuis environ 100 000 ans.

Mais il y a tant de merveilles à découvrir dans ces palais souterrains, ces grottes féériques, que nous vous donnons rendez-vous, si vous le voulez bien, dans notre prochain numéro, pour une promenade préhistorique dans les gouffres, grottes et cavernes célèbres...

M. THEVENOT

ESSAIS *MOTOCYCLES*

✦ La 250 Aermacchi - Harley Davidson "Ala Verde"

✦ La 125 Bultaco "Tralla 101"

par J.-C. BARGETZI

L'annonce de l'entrée en France des 250 Aermacchi - Harley Davidson, a suscité un certain mouvement de curiosité que nous n'avons pas été les derniers à partager. Nous intéressant particulièrement à la catégorie 250, nous étions impatients de vérifier que le ramage de cette machine était égal à son plumage. C'est pour cette raison que par un bel après-midi de septembre (il y en a encore) nous avons retrouvé M. Borie, importateur de la marque en France sur notre terrain d'essai : l'autodrome de Linas-Monthléry.

UNE VERITABLE MACHINE DE SPORT

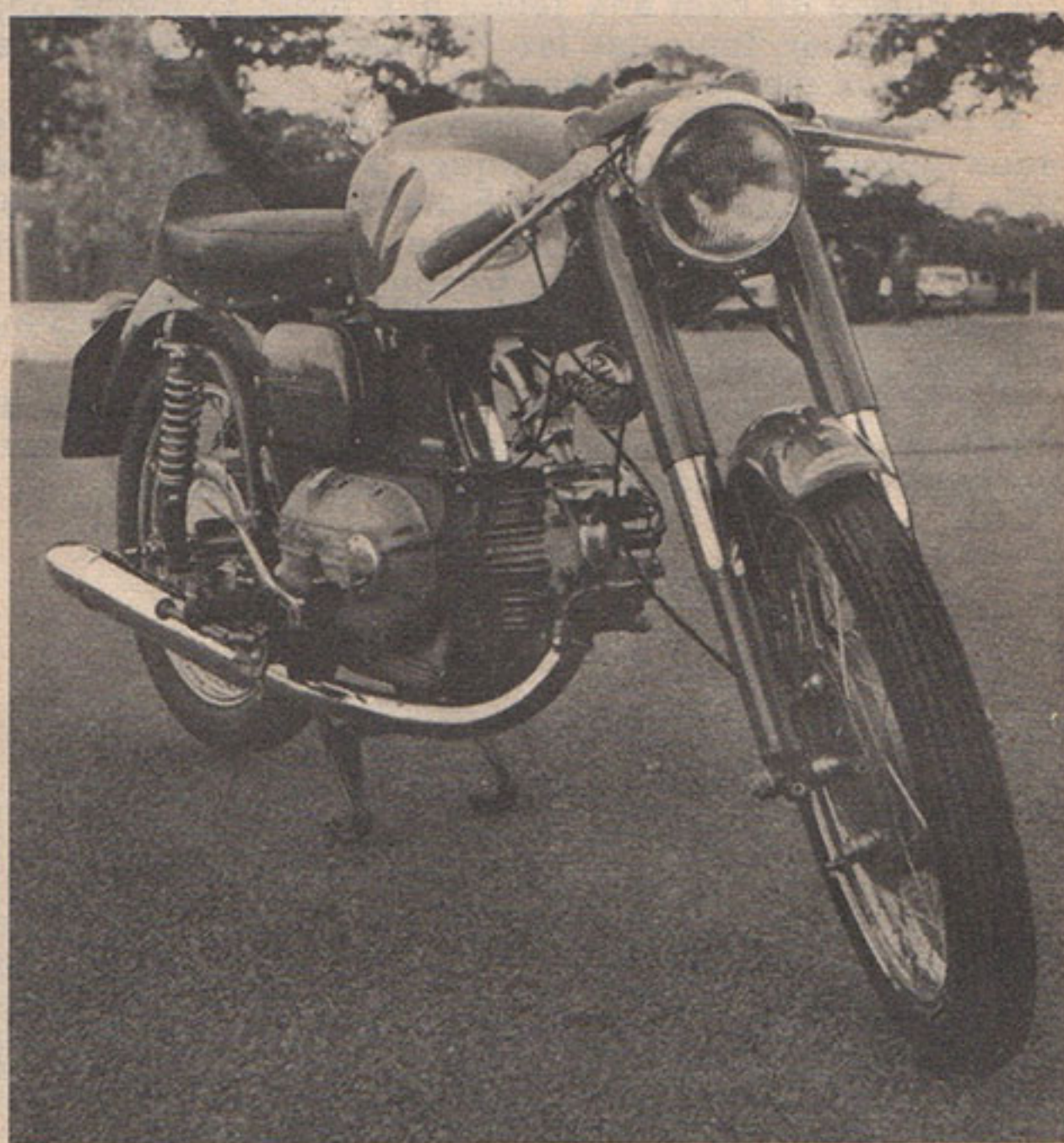
Les constructeurs italiens sont passés maîtres dans la production de machines "sport" et la 250 "Ala Verde" est un bel exemple de ce que l'on peut attendre de cette appellation. Présentée en rouge et blanc, cette machine allie la beauté fonctionnelle du racer, à l'harmonie des formes d'un modèle d'exposition.

La position est excellente, l'"Ala Verde" fait partie des machines sur lesquelles on se sent immédiatement à son aise. Néanmoins un pilote de grand gabarit doit avoir un certain mal à se loger. Le réservoir "anatomique" est assez étroit pour que le guidon ne touche pas contre les flancs lorsque l'on se trouve braqué à fond et cela malgré que les braccets soient ramenés vers l'arrière.

La partie arrière plus haute procure un soutien efficace pour l'abdomen du pilote alors que la partie avant plus basse permet de loger le menton et d'avoir une position "streamlined".

Seul reproche, le sélecteur à double branche mal disposé par rapport au repose-pied, ce qui oblige à décoller le pied à chaque changement de rapport afin d'éviter que la branche arrière ne vienne porter contre le talon risquant de faire "louper" une vitesse ; de plus la course est trop importante pour une machine "sport".

La 250 Ala Verde a vraiment fière allure : les constructeurs italiens sont passés maîtres dans la production de machines à caractère sportif.



La mise en route s'effectue très facilement si l'on prend soin de ne pas toucher à la poignée des gaz car avec le carburateur incliné on peut noyer la bougie assez facilement ; dans ce cas, il suffit d'enclencher la première, le moteur sur la compression, on démarre sur 2 mètres à peine. La facilité de démarrage de cette machine à la poussette est exceptionnelle et peut être un atout certain au départ d'une course.

La 250 "Ala Verde" n'est pas seulement belle mais elle va vite. Sur l'anneau de vitesse avec le silencieux et tout l'équipement d'origine, nous avons réalisé 1'3"8/10 soit 143,787 km/h de moyenne. La 250 "Ala Verde" est incontestablement la machine de série la plus rapide que nous ayons essayée. L'utilisation en échappement libre - avec la rallonge adéquate, doit permettre d'espérer une vitesse de l'ordre de 148 km/h sur l'anneau : un adversaire sérieux en catégorie 250 Sport.

Le comportement de cette machine sur le routier nous a fortement impressionnés. Le premier tour - de reconnaissance - fut bouclé en 5'33" 8/10 moyenne 99,020 km/h, en position assise et sans tirer sur les intermédiaires. Second tour 5'27" ; le troisième fut le bon : 5'14" soit une moyenne de 105,264 km/h. Si l'on veut bien se rappeler que la 600 Ratier nous a permis de réaliser un tour en 5'06" 2/10 (moyenne 107,945 km/h) on peut apprécier le brio de cette 250 dont la tenue de route est excellente tant en ligne droite qu'en courbe. La béquille accroche dans les courbes rapides genre Biscornes et l'on enregistre des coups de raquette quand le revêtement est par trop mauvais. Signalons toutefois que nous avons tourné avec des pressions de pneumatiques supérieures à la normale : ceci explique en partie cela. Le freinage est excellent et même après un usage intensif on n'enregistre pas de baisse d'efficacité.

La maniabilité et le faible poids en font un véritable "vélo" que l'on fait passer où l'on veut au centimètre près, pourrait-on dire.

Nous voudrions toutefois ouvrir une parenthèse à propos de l'essai sur le circuit routier. En effet, nous pensons que la moyenne réalisée est due bien entendu aux qualités de la machine, mais également au fait que le circuit routier a été refait sur certains tronçons : Lapize, droite et courbes des Biscornes dont la sortie a été élargie ce qui permet de passer plus vite et l'on doit s'attendre à une augmentation générale des moyennes réalisables. D'ailleurs, la moyenne obtenue ne représente pas le maximum car le jour de l'essai, la descente de la côte Lapize et la sortie des Biscornes étaient encore couvertes de graviers. D'autre part le revêtement trop neuf des Biscornes est encore assez glissant et il faudra attendre quelque temps pour qu'il procure une adhérence parfaite - nous avons déjà observé ce phénomène lorsque les lacets du Gendarme ont été refaits.

Quoi qu'il en soit, la réfection du circuit tout en permettant des moyennes plus élevées ne le rend pas plus facile, loin de là, en particulier en ce qui concerne les Biscornes dont le revêtement impeccable permet un passage beaucoup plus rapide. A titre indicatif, on peut entrer maintenant dans la première courbe à gauche sans couper avec la 250 "Ala Verde" ce qui était difficilement réalisable auparavant en raison de l'état du revêtement à la corde. De ce fait, il faut freiner et rétrograder en sortie de courbe avant de basculer la machine dans la seconde courbe qui elle, est à droite et va en se resserrant de plus en plus : ce n'est plus le moment d'hésiter car à cette vitesse une erreur de trajectoire coûte cher !

Mais avec l'"Ala Verde" on passe en toute confiance avec un sentiment de facilité qui fera apprécier cette machine des vireurs.

En résumé, la 250 "Ala Verde" plaira aux amateurs de moyenne cylindrée à caractéristiques sportives ainsi qu'aux pilotes désirant disputer des compétitions en catégorie sport dans laquelle ses performances en font un adversaire très sérieux avec, au départ, un investissement raisonnable puisque cette 250 est proposée à la clientèle au prix de 3350 NF. Pour les amateurs plus fortunés Aermacchi-Harley-Davidson commercialise la version "Ala d'Oro" qui doit être un "méchant client" si les chiffres annoncés au catalogue sont aussi exacts que ceux qui concernent l'"Ala Verde".

Caractéristiques techniques

de la

250 AERMACCHI-HARLEY DAVIDSON

"Ala Verde"

Moteur

Monocylindre horizontal quatre temps à soupapes en tête. Distribution par tiges et culbuteurs.
Alésage : 66 mm
Course : 72 mm
Cylindrée : 246 cm³
Puissance 16 cv à 6 500 t/m (puissance mesurée à la roue arrière)
Taux de compression : 8,5 à 1.

Transmissions

Embrayage à disques multiples fonctionnant dans l'huile.
Boîte de vitesses à quatre rapports commandés par un sélecteur au pied à double branche.
Transmission primaire par engrenages à taille hélicoïdale : 26/65 dents.
Rapport de démultiplication primaire : 2,5 à 1.
Rapports internes de boîte : 1,0 — 1,278 — 1,761 et 2,912 à 1
Transmission secondaire par chaîne : 18/38 dents.
Rapport de démultiplication secondaire : 2,111 à 1.
Rapports finaux : 5,277 — 6,744 — 9,293 et 15,367 à 1.

Allumage

Dynamo 6 v 45 w montée en bout de vilebrequin.
Batterie 6 v 7 Ah. Condensateur et bobine haute tension séparés.

Alimentation

Carburateur Dell'Orto type UB24BS2
Diamètre de passage des gaz : 24 mm.
Gicleur principal : 100
Aiguille E9 : 1^o cran
Diffuseur : 260 A
Boisseau : 80
Ralenti : 50.

Réglages et Entretien

Calage de l'avance :
20-22° avant PMH tout retard,
40-42° avant PMH pleine avance.
Ecartement des vis platinées : 0,45 mm.
Bougies 14 mm :
Marchal 34 S ville,
Marchal RR33 sport.
Ecartement des électrodes 0,4 mm.

Calage de la distribution (avec jeu de 1 mm aux culbuteurs) :

AOA 15° AOE 55°
RFA 45° RFE 4°.

Jeu normal aux culbuteurs (à froid)
admission : 0,10 mm
échappement : 0,10 mm.

Ampoules :

Phare/Code : 6 v 25/25 w
Feu arrière : 6 v 4 w
Stop : 6 v 15 w
Veilleuse : 6 v 3 w
Témoin charge : 6 v 1,5 w.

Graissage moteur-boîte contenance du carter : 2 litres :

Été Huile SAE 50
Hiver Huile SAE 30

Pression des pneus :

Avant solo 1,4 kg
duo 1,5 kg
Arrière solo 1,7 kg
duo 2,0 kg.

Partie Cycle

Cadre type épine dorsale constitué par un tube de grosse section, les semelles de fixation du moteur monté en porte-à-faux étant constituées par des coquilles en tôle emboutie.
Suspension avant fourche télescopique munie d'amortisseurs hydrauliques.

Suspension arrière oscillante à éléments de suspension séparés munis d'amortisseurs hydrauliques. Ressorts des éléments à flexibilité variable.

Freins : moyeux freins centraux en alliage léger :

Diamètre : 180 mm
Largeur des garnitures : 35 mm
Jantes en acier de 2 1/4 - 17"
Pneus avant 2.50 - 17"
arrière 3.00 - 17"

Réservoir d'une capacité de 18 litres avec robinet à trois positions permettant d'obtenir une réserve de 2 l.

Dimensions :

Longueur 1920 mm
Largeur 600 mm
Hauteur selle 740 mm
Garde au sol 130 mm

Poids : 117 kg

Réglages d'essai : gicleur principal 115. Aiguille : en haut. Bougie Marchal RR 33. Huile et super carburant BP.

Nous pouvons dire que nous avons été "gâtés" ce mois-ci car outre la 250 Aermacchi - Harley Davidson, nous avons pu essayer, très brièvement, une machine inconnue en France, mais dont nous avons apprécié les qualités lors de nos différents voyages en Espagne : la 125 Bultaco.

Cet essai a été réalisé grâce au hasard qui nous a fait rencontrer M. Bulto lors d'une séance de mise au point avant la tentative de record du monde dont nous parlons dans ce numéro.

Le même hasard voulut que M. Bulto ait amené outre la machine du record, une 125 de tourisme du type "Tralla 101". Grâce à l'appui bienveillant de G. Monneret, nous avons pu disposer de cette machine durant un moment, à Monthléry.

Bien qu'ayant une allure particulière qui ne permet pas de la confondre avec une autre machine quelle qu'elle soit, la 125 Bultaco est en fait un "cocktail" de solutions techniques propres à différentes marques. C'est ainsi qu'un motocycliste averti trouvera un bouchon de réservoir directement inspiré de celui des Norton Manx, un moyeu frein avant d'inspiration... Zündapp KS 601 aux cotes près, une fourche télescopique... Norton et un compteur ressemblant à s'y méprendre aux compteurs VDO montés sur les BMW, le tout formant un ensemble harmonieux ayant un style personnel.

La finition de l'ensemble est remarquable, nous en citerons deux aperçus :

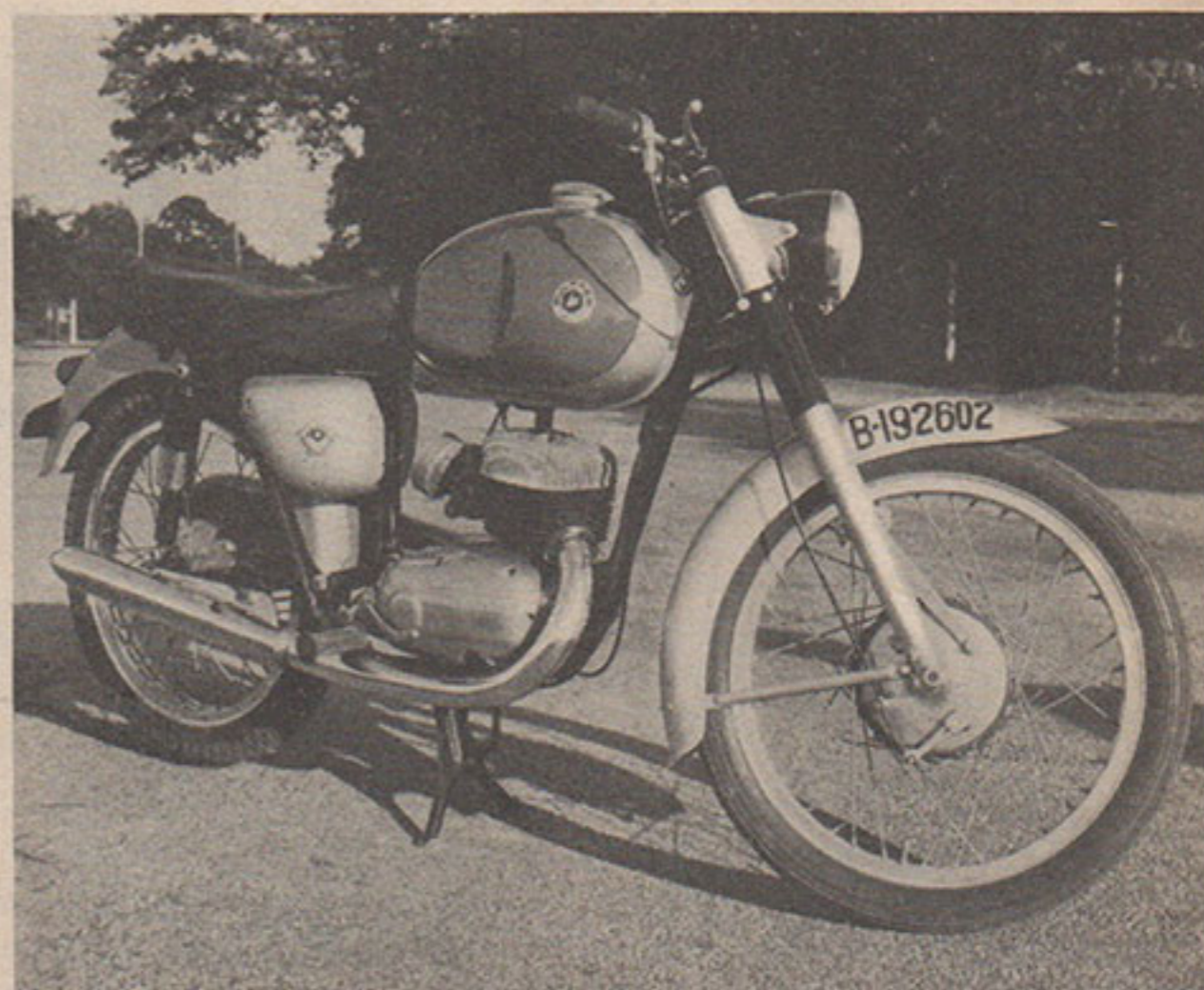
— le guidon avec "cocottes" soudées dont les leviers sont terminés par une boule, perfectionnement dont on ne peut contester l'avantage sur le plan de la sécurité et jusqu'alors réservé aux seules machines de sport et encore !

— la selle double d'un dessin rationnel dont la bande centrale est constituée par une bande de tissu, genre velours qui évite au pilote de glisser alternativement vers le réservoir... ou le feu rouge.

Dans l'ensemble, la 125 Bultaco n'a pas une allure sport nettement marquée, on pourrait plutôt lui décerner l'appellation "Tourisme-sport" et pourtant cette petite mécanique est capable de performances extrêmement brillantes.

Sur l'anneau, notre meilleur tour a été réalisé en 1'16"6/10 moyenne 119,760 km/h, performance assez exceptionnelle si l'on songe que ce moteur part au kick, tient le ralenti, a des chevaux en bas et permet d'évoluer au pas de l'homme en première sans à coup et sans toucher à l'embrayage, contrairement à certains "cylindres à trous" que nous voyons figurer dans nos épreuves nationales et qui pour une perfor-

Vue générale de la 125 Bultaco Tralla 101. La machine est émaillée gris métallisé et traitée en version Tourisme-Sport.



mance sensiblement équivalente ne supportent qu'une seule position du boisseau : la plus haute, sous peine d'encrasser immédiatement.

Tirons notre chapeau à M. Bulto qui a su allier puissance de pointe, souplesse, et ralenti extrême ; qualités généralement incompatibles sur un seul et même moteur.

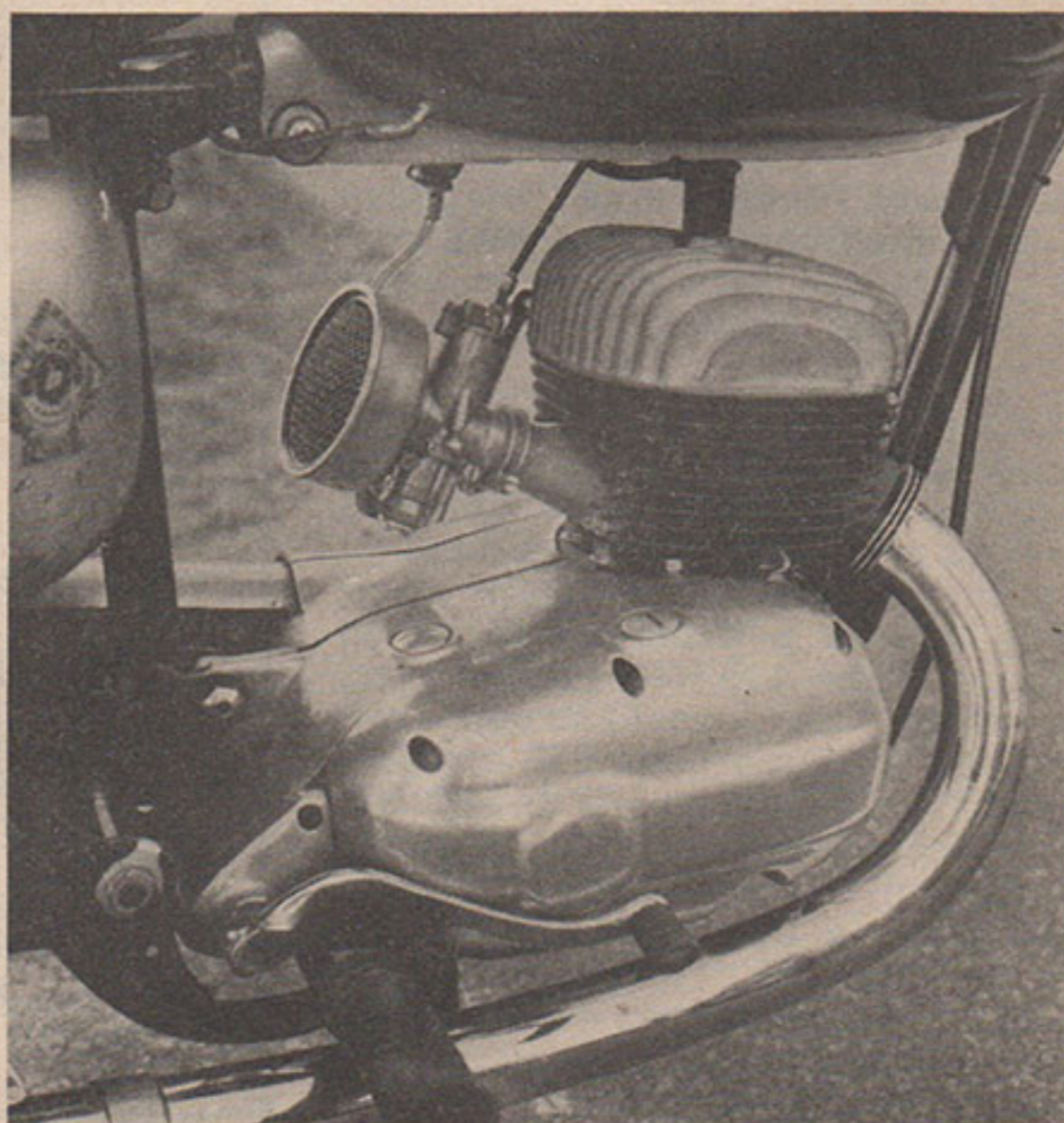
L'essai sur le circuit routier fut un régal et nous avouons avoir rarement éprouvé un tel plaisir. La 125 Bultaco : une machine parfaite ? Nous ne sommes pas loin de l'affirmer car pour la première fois nous ne trouvons pas le moindre reproche à formuler.

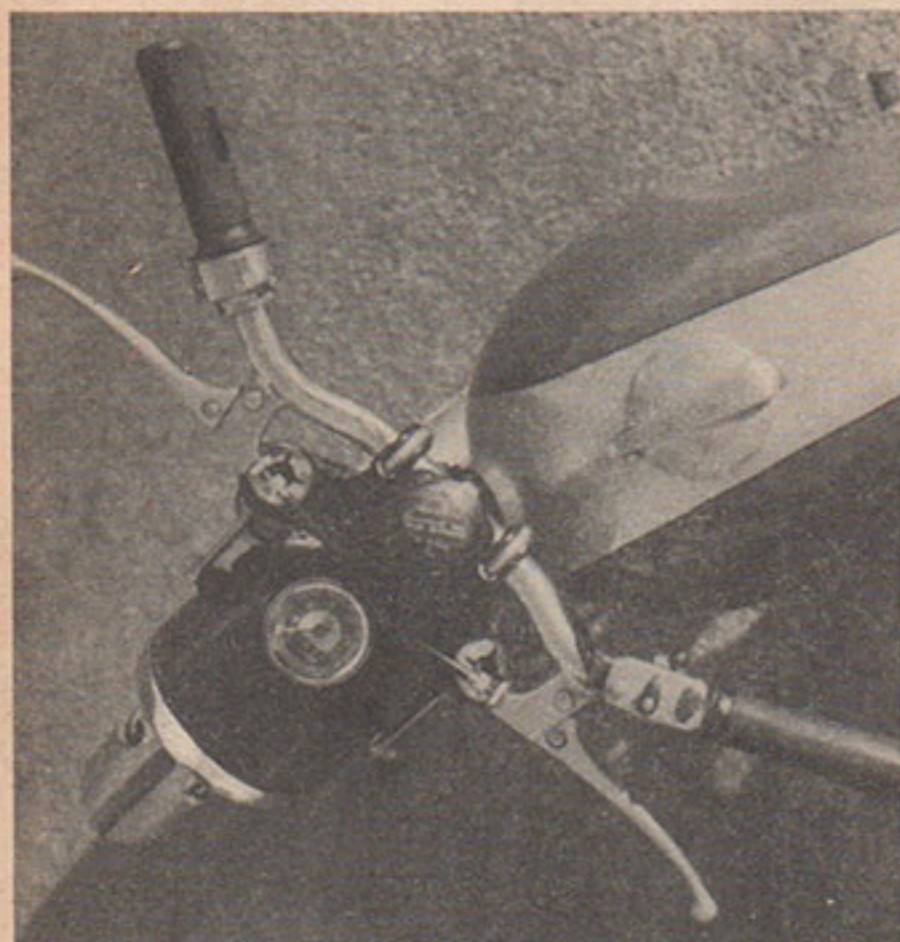
La position est excellente assez haute, bras tendus, mais le buste légèrement incliné sans pour cela que le poids du corps ne soit supporté par les poignets : en un mot

une position rationnelle permettant un parfait contrôle de la machine sans fatigue. La pédale de frein et le sélecteur " tombent " sous les pieds ; quant à ce dernier, à la fois doux durant sa course de fonctionnement et dur en fin de course, permettant de " sentir " le verrouillage, d'une course réduite permettant de monter et de rétrograder les rapports sans que le pied n'ait à aucun moment à quitter le repose-pied, c'est un modèle du genre ; d'autant plus que le passage des vitesses s'effectue selon les normes que nous préconisons, à savoir première " en bas ", les trois autres rapports " en haut " et point mort entre première et seconde.

La tenue de route est sensationnelle et permet d'utiliser en toute circonstance le brio du moteur. Pas le moindre mouvement de " shimmy "

Le moteur de la Bultaco. La netteté des carters est remarquable. Notez le montage du sélecteur avec une plaque de visite permettant un accès immédiat à son mécanisme.

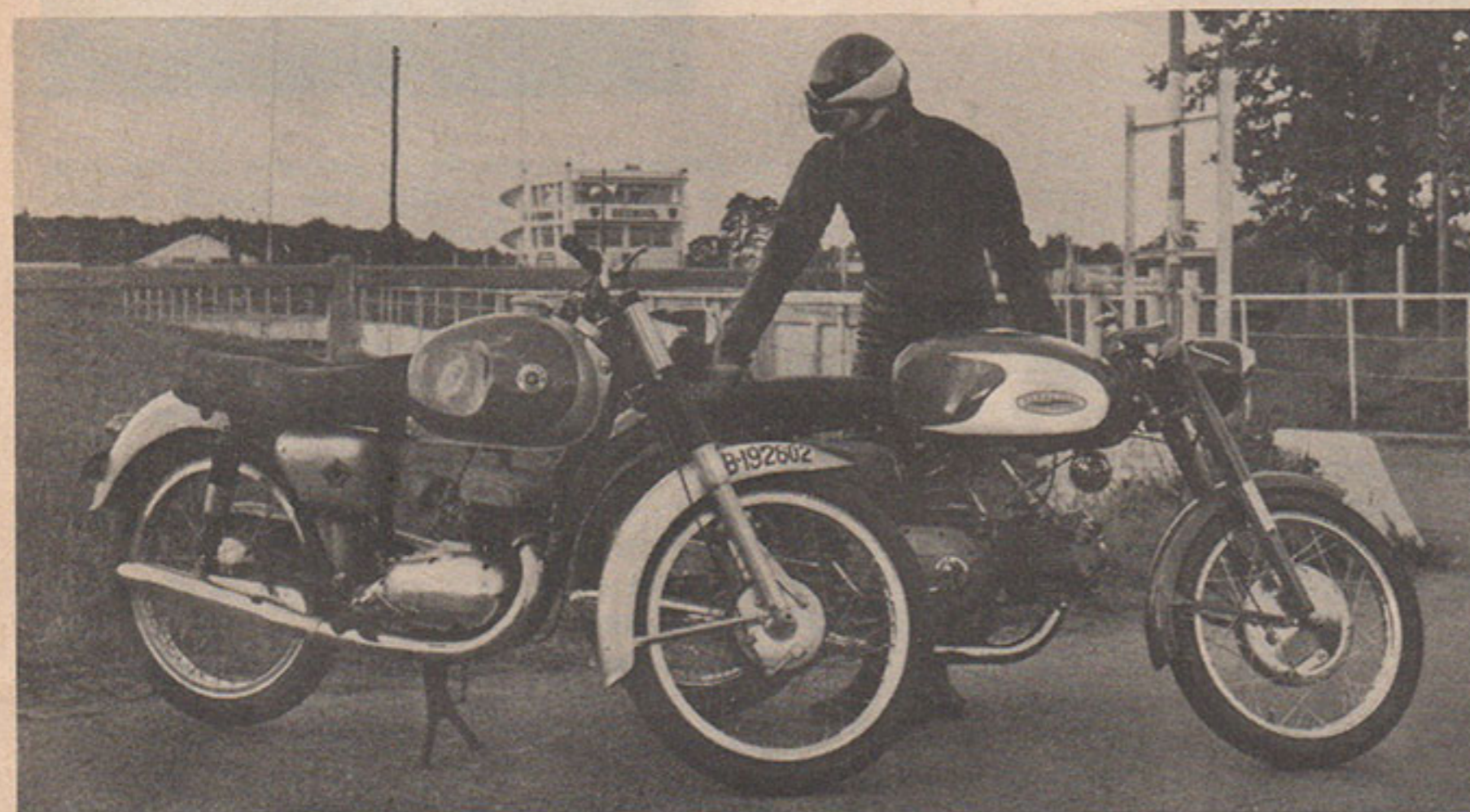




Tourisme ou Sport...



...à vous de choisir



... c'est ce que semble également penser notre essayeur.

quel que soit le revêtement, aucun serpentement en courbe ou la machine s'inscrit avec une aisance étonnante qui met le pilote en confiance. C'est la première machine avec laquelle nous avons pris le terrible dos d'âne de la cuvette de Couard sans couper et sans que la machine n'amorce de réactions en retouchant le sol. De même, les Biscornes sont négociées en quatrième avec une facilité aussi rare que déconcertante. Il est juste de dire que la réfection de cette portion du circuit facilite évidemment la chose, néanmoins c'est une référence pour la Tralla 101. D'ailleurs, plus que tout autre commentaire il suffit de comparer le meilleur temps réalisé soit 5'42" moyenne 96,646 km/h d'une part, avec la vitesse de pointe d'autre part, avec les performances permises par des machines de cylindrées équivalentes ou ... doubles.

En 125, la Rumi Junior permet plus de 121 km/h sur l'anneau, 92,5 km/h sur le routier. En 250, la Bultaco

surclasse la plupart des quarts de litres B.S.A. Star (123 km/h anneau, 91 km/h routier) - Norton Jubilee (127 km/h anneau, 94 km/h routier). Seules les 250 Aermacchi et Royal Enfield Sport, font mieux ! Chapeau !

Nous savions que les Bultaco tenaient la route et la tenaient bien : la démonstration de John Grace Cama et Quintanilla à Montjuich ou à Clermont-Ferrand en était la meilleure preuve. Cette qualité pouvait être le lot des machines de course de la marque et ne pas se retrouver sur les modèles de série. Nous savons maintenant qu'il n'en est rien et que M. Bulto qui a toujours aimé la course en vrai sportif a su transposer sur les modèles commercialisés les enseignements techniques tirés de la compétition tant sur le plan du moteur que sur celui de la tenue de route, du freinage, en un mot du comportement général de la machine.

Remercions encore une fois M. Bulto et souhaitons voir un jour les Bultaco sillonner les routes de France.

Caractéristiques techniques de la 125 BULTACO "Tralla 101"

Moteur

Monocylindre deux temps à balayage Schnürle.

Alésage : 51,5 mm

Course : 60 mm

Cylindrée : 124,98 cm³

Taux de compression : 9,5 à 1

Puissance - 12 cv à 6000 t/m.

Transmissions

Embrayage à disques multiples fonctionnant dans l'huile.

Transmission primaire par chaîne rapport : 2,37 à 1

Boîte de vitesses à quatre rapports commandés par sélecteur au pied.

Rapports internes de boîte

1) Boîte normale :

1 - 1,20 - 1,70 et 2,85 à 1

2) Boîte sport

1 - 1,09 - 1,30 et 1,83 à 1.

Transmission secondaire par chaîne, deux pignons de sortie de boîte au choix : 14 et 16 dents,

quatre couronnes arrière au choix :

46, 50, 52, 54 dents.

Allumage

Allumage et éclairage par volant magnétique.

Partie Cycle

Cadre : tubulure simple berceau se dédoublant à la hauteur de la triangulation arrière.

Suspension avant : fourche télescopique avec amortisseurs hydrauliques.

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

Freins : moyeux freins centraux en alliage léger :

Frein AV : \varnothing 160 mm, largeur des garnitures : 35 mm

Frein AR : \varnothing 140 mm, largeur des garnitures : 40 mm

Jantes en alliage léger de 19".

Pneus AV : 2.50-19

AR : 2.75 - 19

Réservoir évidé à l'emplacement des genoux. Bouchon à ouverture rapide : contenance 15 litres.

Robinet muni d'une position-réserve.

Dimensions :

Longueur : 1980 mm

Empattement : 1310 mm

Hauteur (selle) : 795 mm

Poids : 90 kg.

Dans les Zones

25 EXPERTS

25 trialistes environ semblent justifier le titre d'expert. (Motocycles n° 220 Mai, 1960). C'est ce que nous écrivions à la fin de la saison dernière.

Nous n'avons pas la prétention d'avoir imposé notre point de vue sur cette question. Rares sont d'ailleurs les membres d'une commission qui épluchent les articles de la presse spécialisée et en tiennent compte ensuite. Et nous préférons croire que la logique l'a emporté puisque la commission a pris la décision de ramener de 40 à 25 le nombre des experts (voir liste de ceux-ci).

Ceux qui passent en catégorie "Junior" sont : Adnet, comportement peu brillant mais assidu aux épreuves ; André, aucun classement ; Mlle Blaise, vaillante mais inexperte ; Bordio, aucune participation ; Brogniard, de même ; Charpentier, sera mieux chez les juniors ; Dabat, maigres résultats l'an passé ; Dagonneau, aucun résultat ; Heuqueville, peu brillant ; Laurent, plus apte aux juniors ; Létang, Marchand, Mathieu, Munch, aucun classement ; Monneroux, faible activité ; Rademacker, Retif, Saint-Marc, Sillière, Skinner, Thomas, Vouillon, aucun classement ; Terrioux, un seul départ.

Donc sur les 40 experts de la saison dernière, 17 seulement conservent leur qualification d'expert. Sur ces 17 rescapés on remarquera encore que neuf d'entre eux, soit la moitié, ont obtenu un classement de championnat.

A ces 17 viennent se joindre 8 nouveaux, 8 juniors qui, promus experts, devraient logiquement revaloriser l'ensemble de la catégorie dans laquelle ils feront, au cours de la saison qui s'ouvre, leur entrée.

Ces promus sont les 7 premiers du championnat des juniors et Barraud qui bénéficie d'une dérogation, suite aux remarquables exhibitions lors des rares épreuves auxquelles il participa (dixit la Commission de Trial).

Règlement

Le règlement a subi quelques retouches par rapport à celui de 1959-60.

" Dans chaque catégorie une coupe sera attribuée au concurrent le mieux classé en grosse et petite cylindrée. "

Dans cette modification on perçoit le désir de certains membres de la commission de réinstaurer les deux classes petites et grosses cylindrées.

" Une coupe sera également décernée à l'Unité Policière ou Militaire la mieux classée dans chaque catégorie. Ces unités devront comporter aux moins deux concurrents classés "

La commission veut ainsi attirer Militaires et Policiers. C'est de bon ton actuellement.

Le changement le plus important réside dans le texte qui suit :

" Les épreuves seront classées en deux catégories : CAT. A - Epreuves organisées en capacité nationale ou extra-nationale.

CAT. B - Epreuves organisées en capacité internationale. La valeur relative pour chaque catégorie sera la suivante : CAT. A - coef. 3 — CAT. B - coef. 5 "

On suppose donc qu'une épreuve ne pourra être internationale que si elle a déjà été organisée et qu'une épreuve nouvelle sera automatiquement nationale ou extra-nationale.

On remarquera encore que les coefficients se sont rapprochés, 3 et 5 cette année, alors qu'ils n'étaient que 2 et 5 la saison passée et de 1 et 5 lors de l'avènement du championnat. Nous croyons que ceci sauvegardera l'intérêt des épreuves nationales.

Ce sont sous ces règles que se déroulera le 3^e championnat de France de Trial.

H. B.

Le Sport Motocycliste en Deuil



C'est au cours de la dernière journée de ce Congrès international d'automne où précisément il assumait sa tâche avec tout le dévouement que chacun lui connaissait que Monsieur André GUÉNIX était terrassé par une crise cardiaque.

Membre de la Commission sportive internationale, membre de la Commission sportive de la F.F.M. et Président de la Commission des petites cylindrées, M. André GUÉNIX assurait avec beaucoup de compétence ses fonctions tant à ces commissions qu'au sein du Moto-Club du Nord de la France, dépensant sans compter le meilleur de lui-même pour la cause du sport motocycliste. Conscient de ses responsabilités, il savait sur un circuit étranger défendre et gagner la cause des pilotes français et le prouvait encore cette année au DUTCH T.T.

Tous ceux qui l'ont approché déploreront comme nous la disparition de M. André GUÉNIX, âgé seulement de 49 ans.

A Madame Guénix et à ses enfants, "Motocycles" adressent ses sincères condoléances.

Dans
notre
prochain numéro

ESSAI

de la

650

TRIUMPH BONNEVILLE

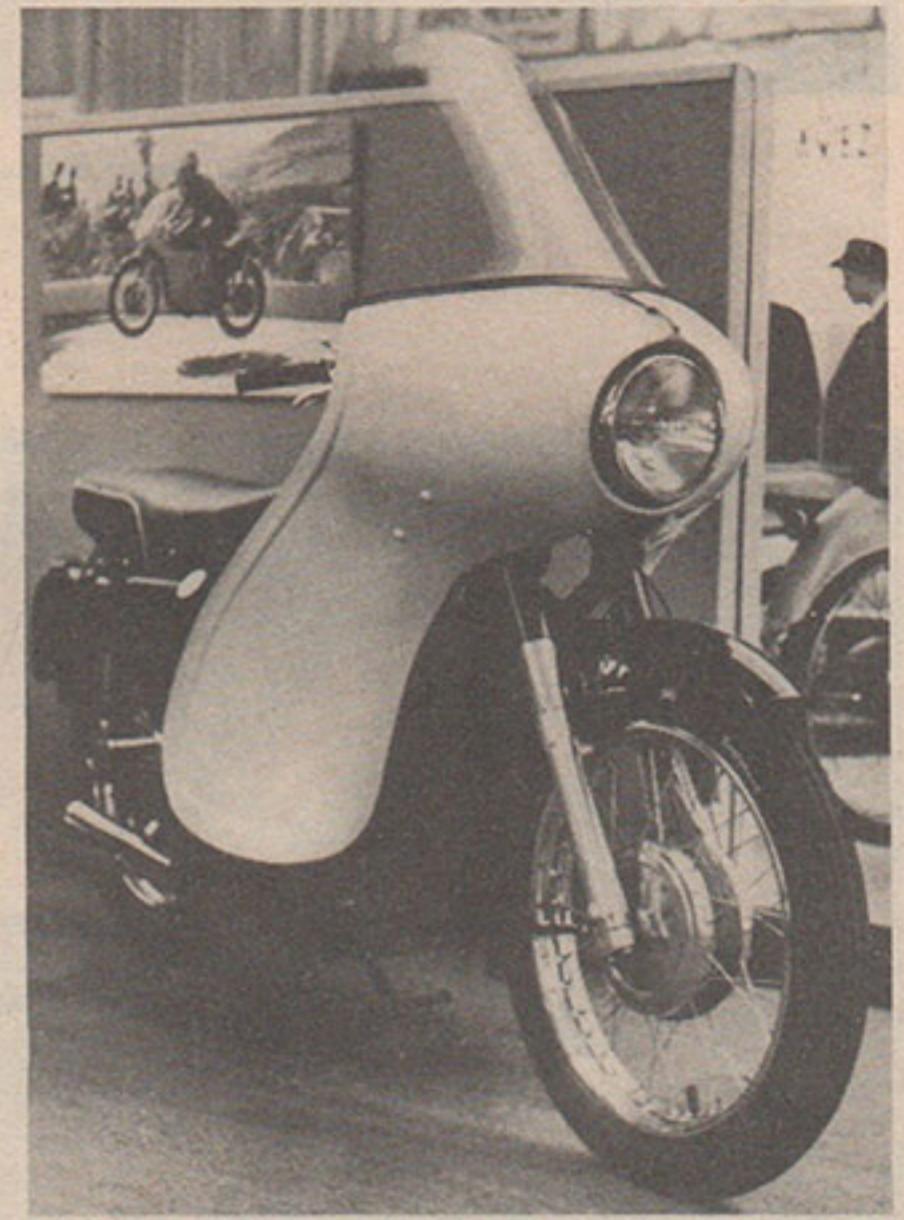
T. 120

LE 47^e SALON

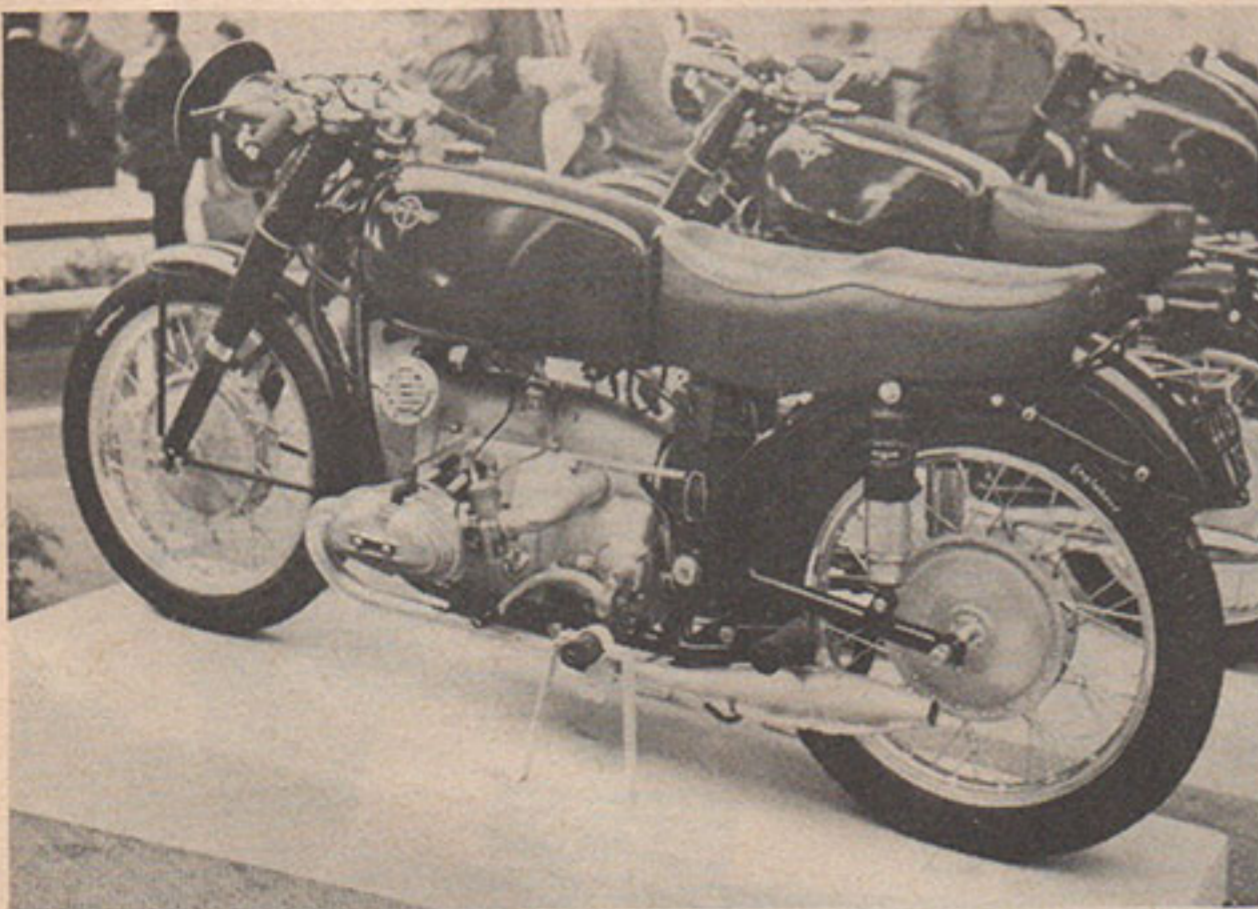
en Images



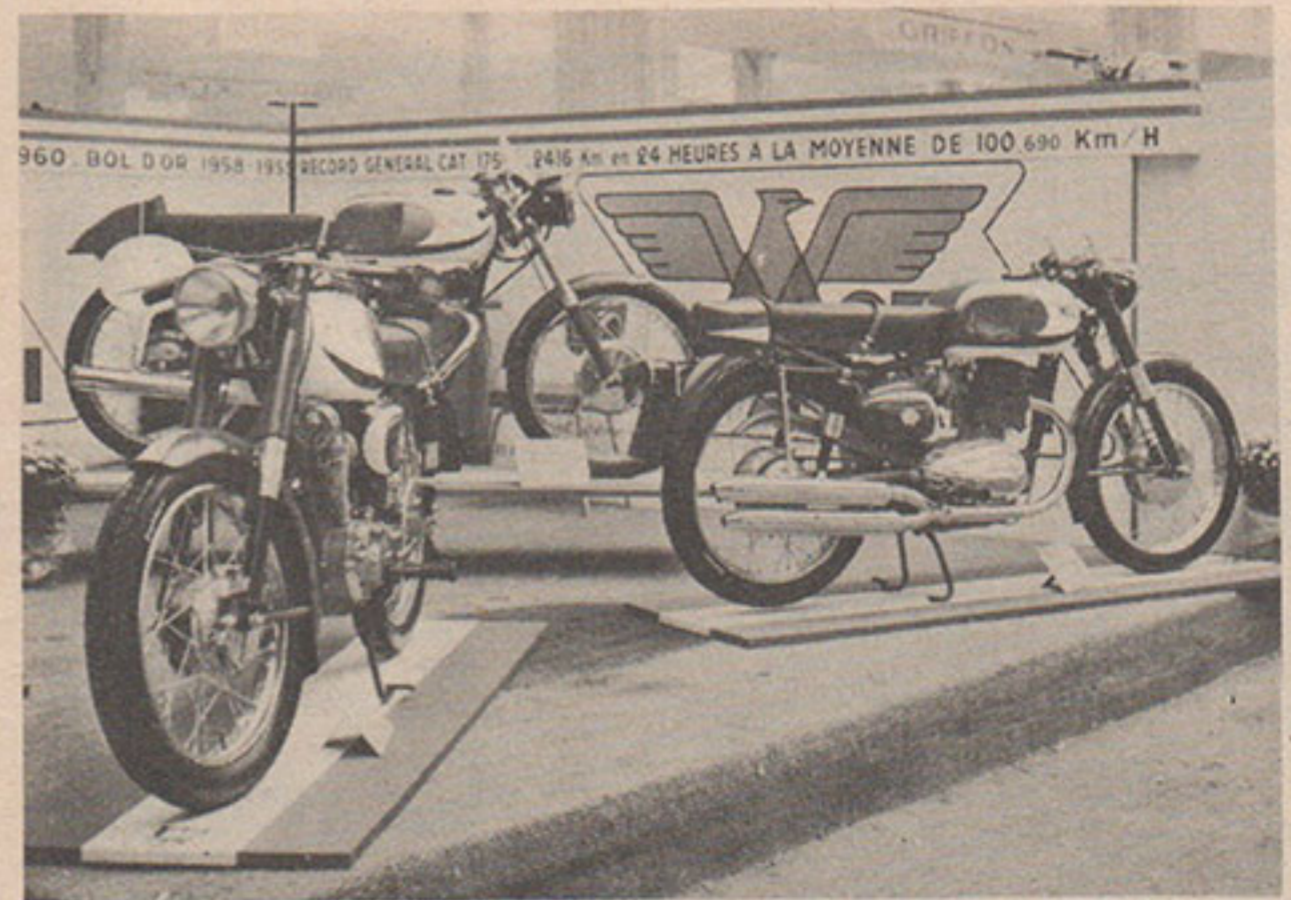
*Chez LAMBRETTA
le nouveau 157cc aux
possibilités accrues.*



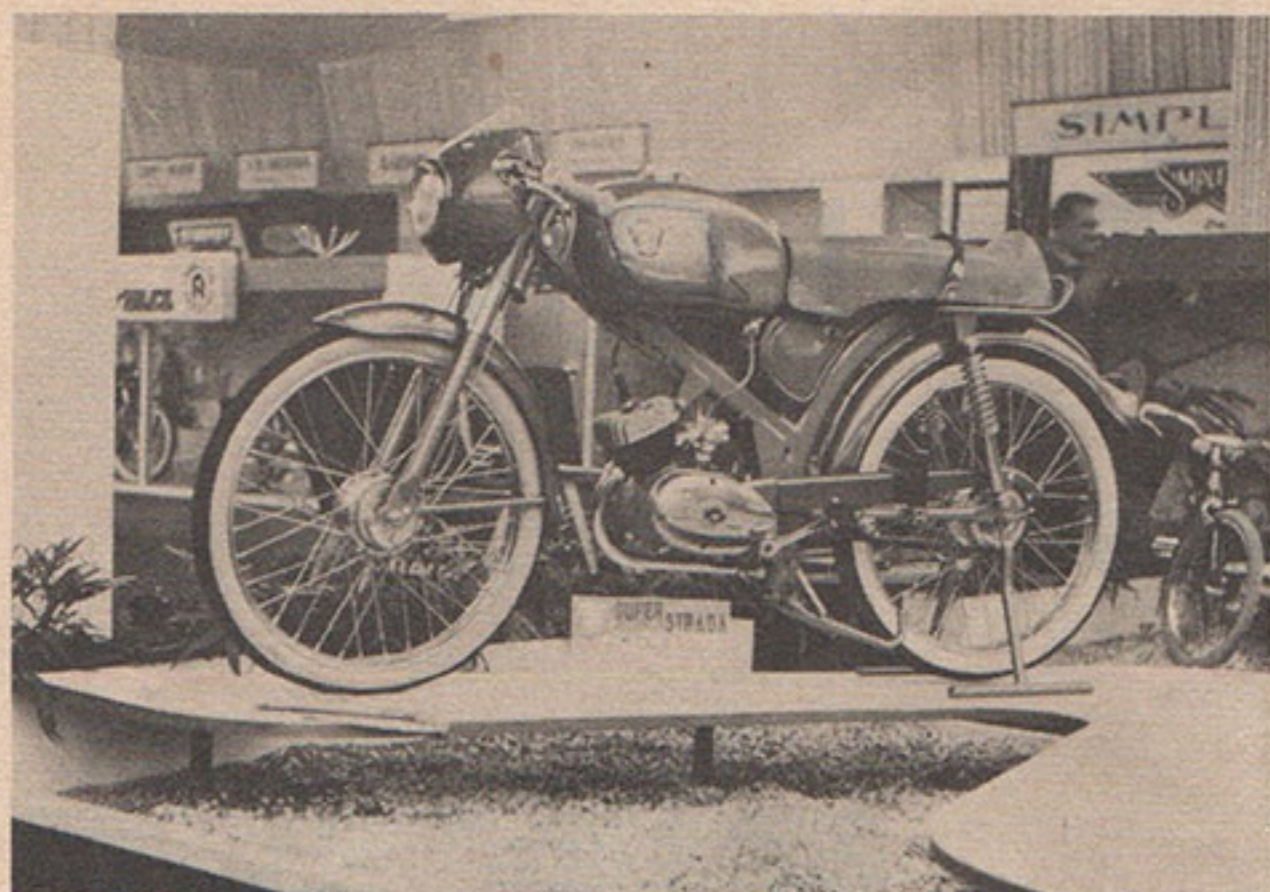
*Sur le stand de
l'importateur Ajs-
Matchless ce carénage
Avonaire suscita beau-
coup d'intérêt.*



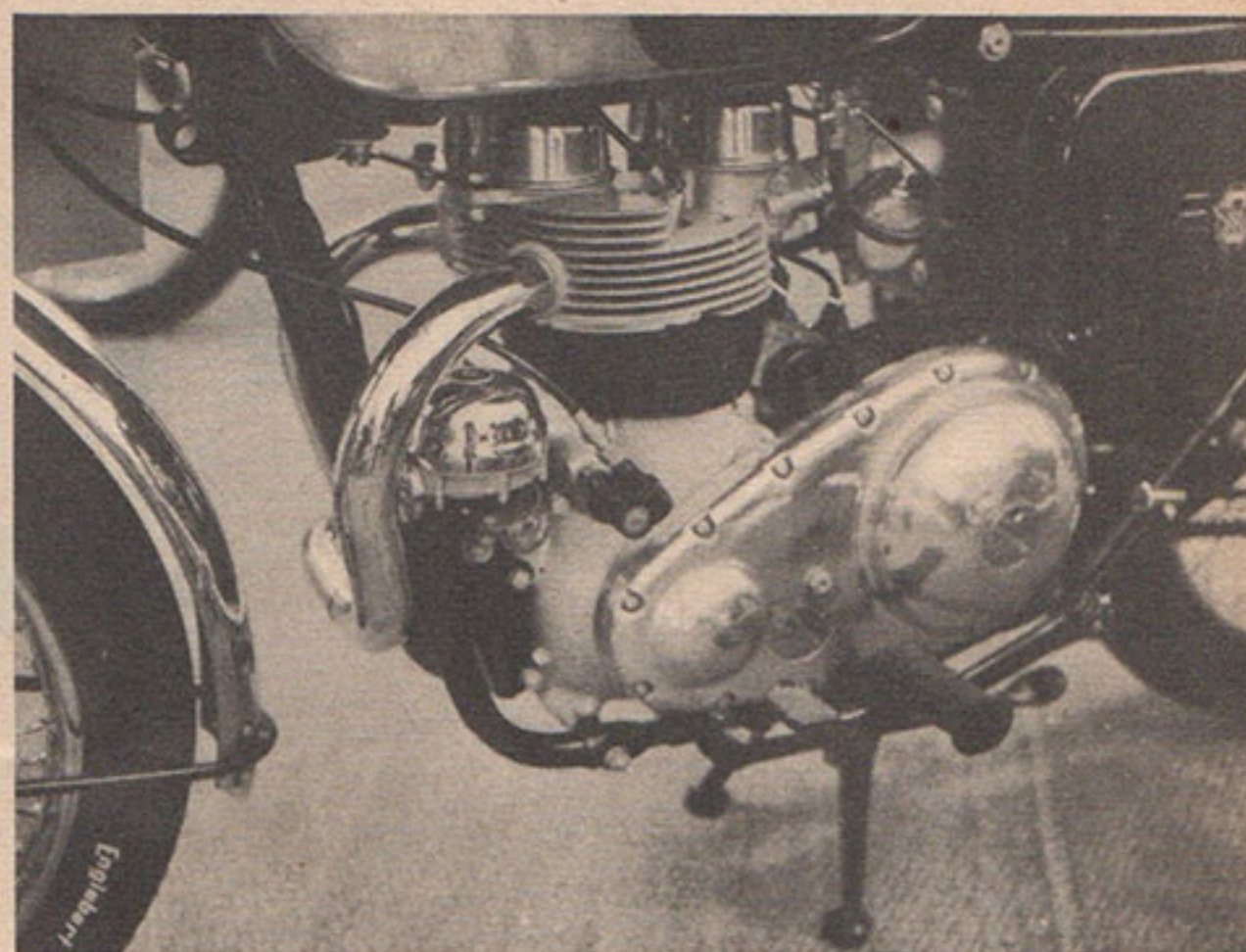
Seule grosse cylindrée française au salon, la RATIER.



Un stand sous le signe du sport, celui des Ets Couturier, importateurs des célèbres MOTO MORINI.



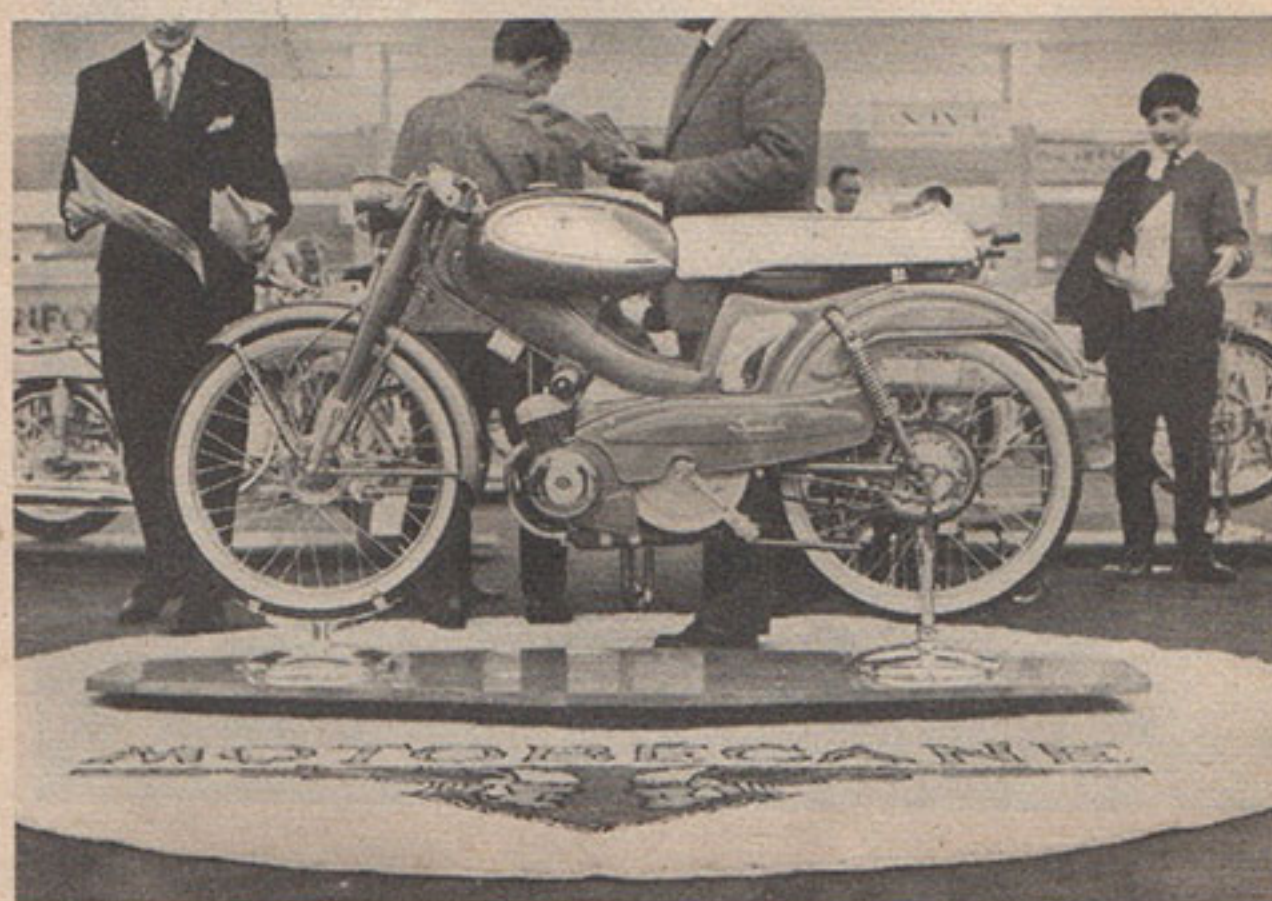
Les modèles "Sport" Paloma attirèrent beaucoup les jeunes.



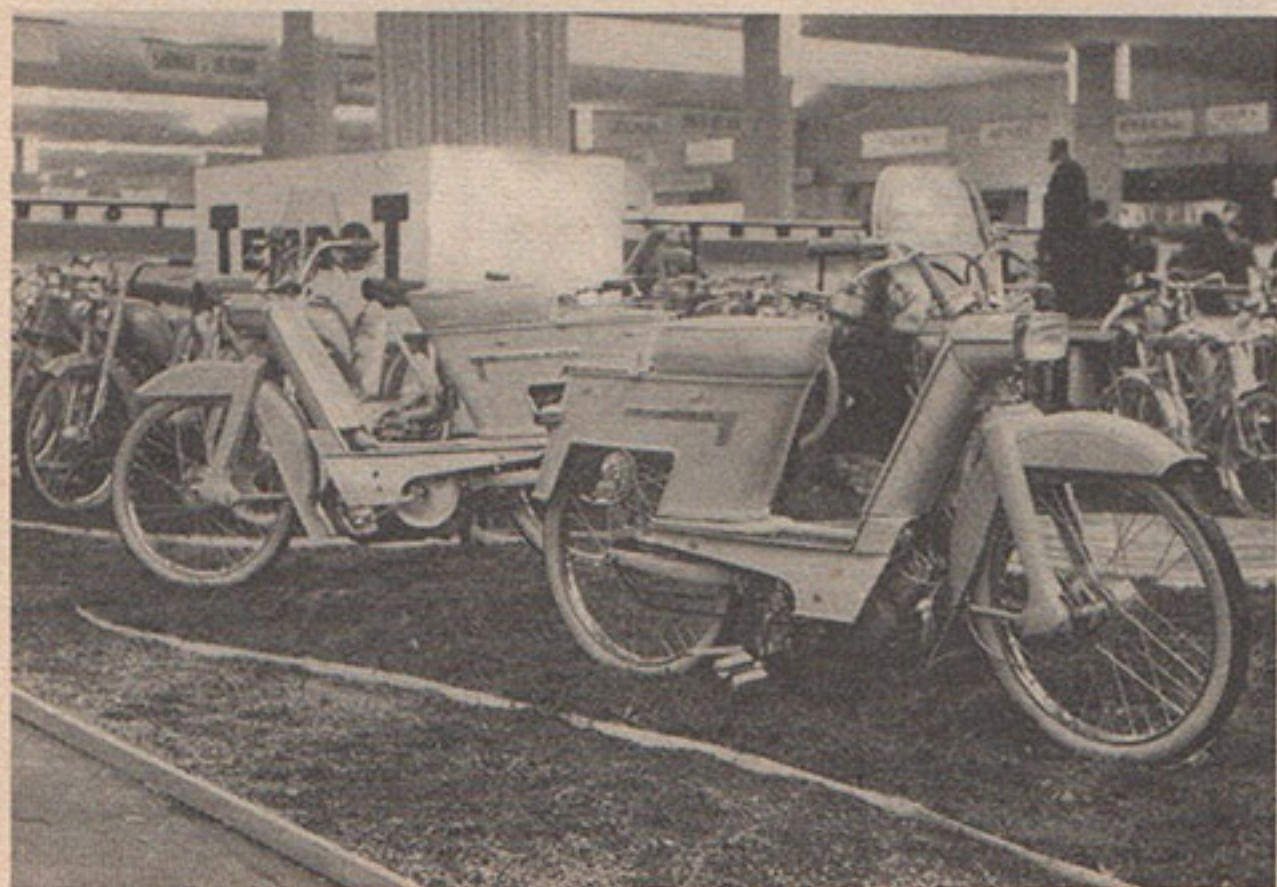
Deux détails sur ce TWIN MATCHLESS : la prise de compte-tours et l'échappement "deux dans un".



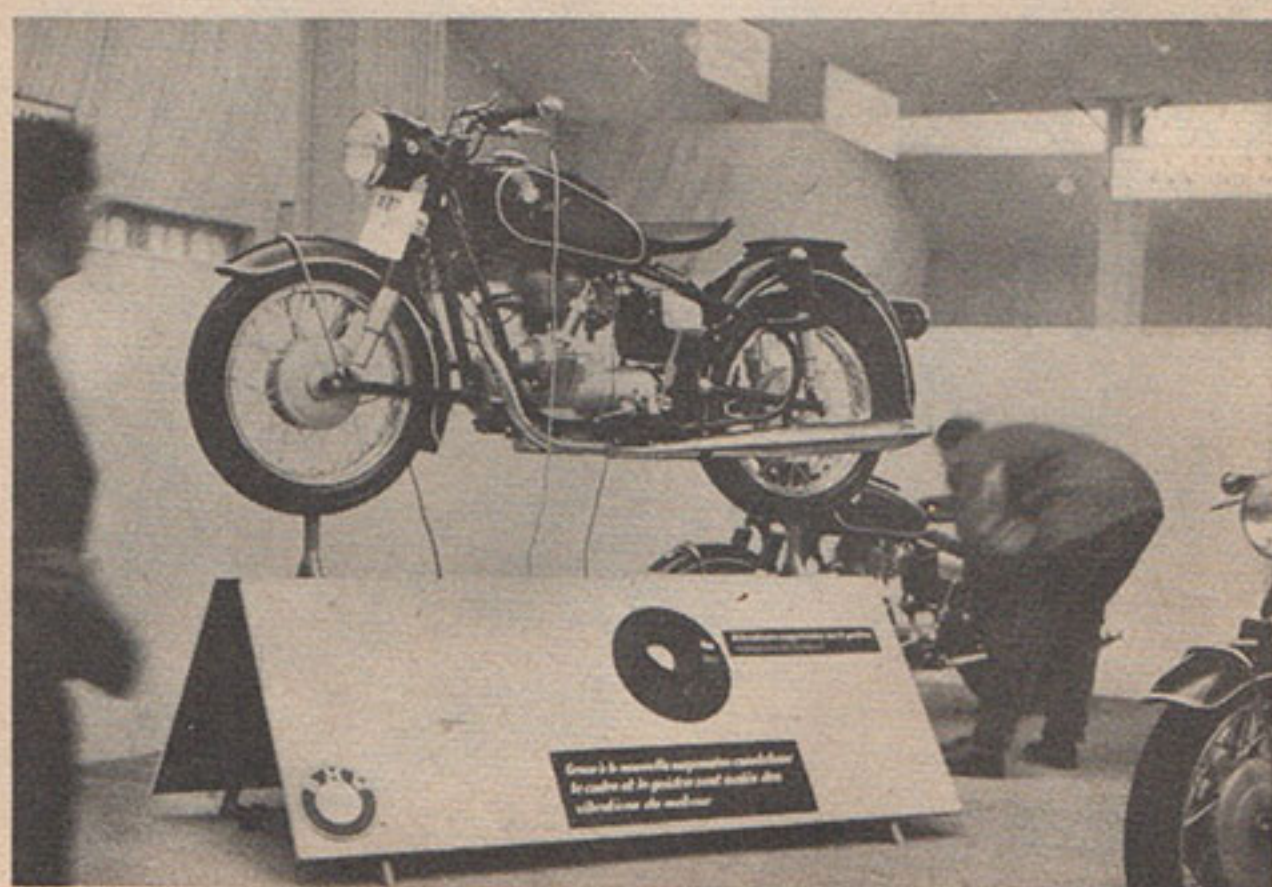
Traditionnel dans ses lignes le CORMORAN de VAP attira beaucoup les regards.



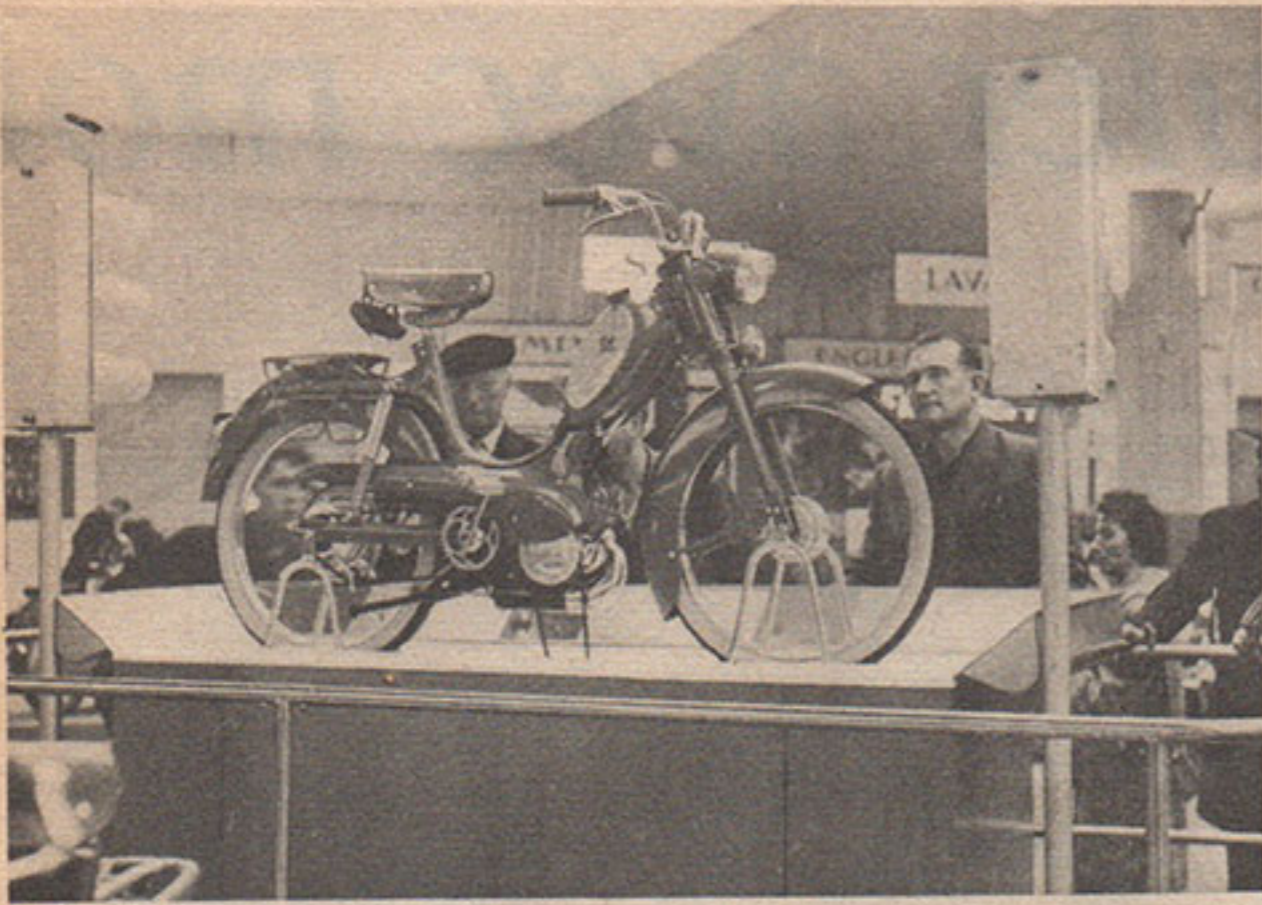
Salon sous le signe du cyclomoteur sport même chez MOTOBECANE sortant de sa réserve en présentant cette "50 spéciale".



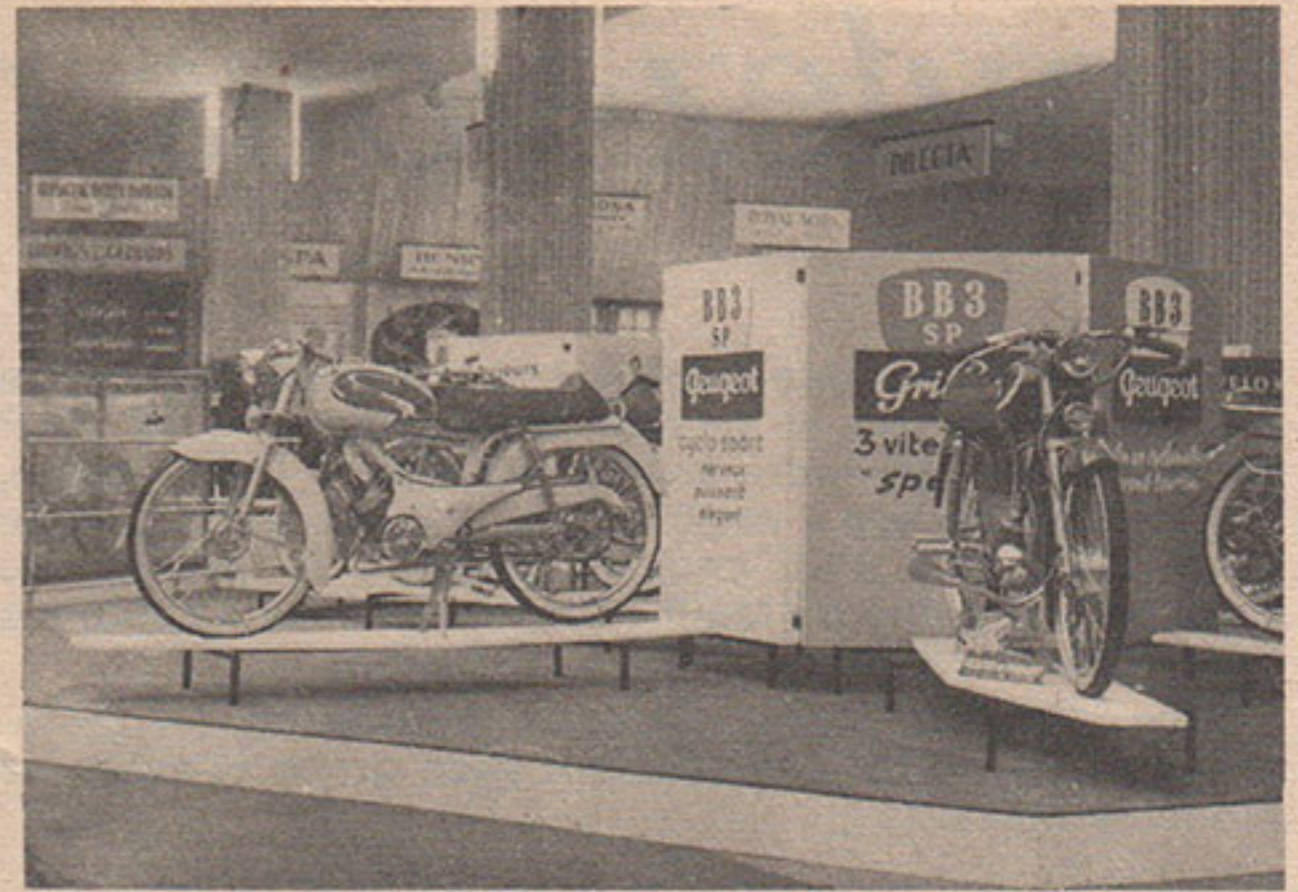
Avec le SKIPPER 50 cm3, TERROT est sorti des sentiers battus.



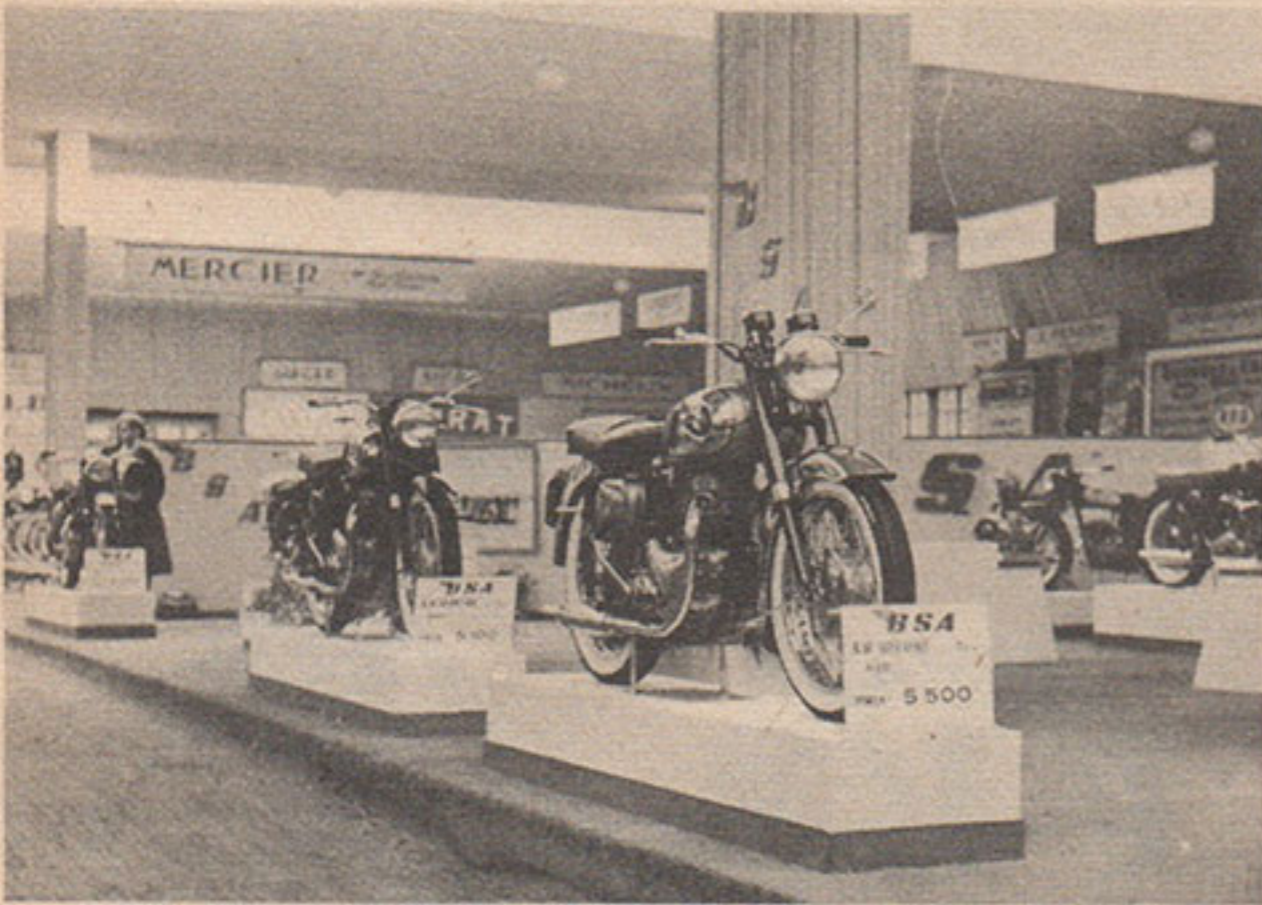
A la meilleure place du stand B.M.W. la nouvelle R27 250 cm3 sous laquelle un oscilloscope cathodique tente de nous démontrer qu'elle n'a pas hérité des vibrations de la R26.



Une clientèle plus très jeune s'intéresse aux classiques PEUGEOT 50 cm3...



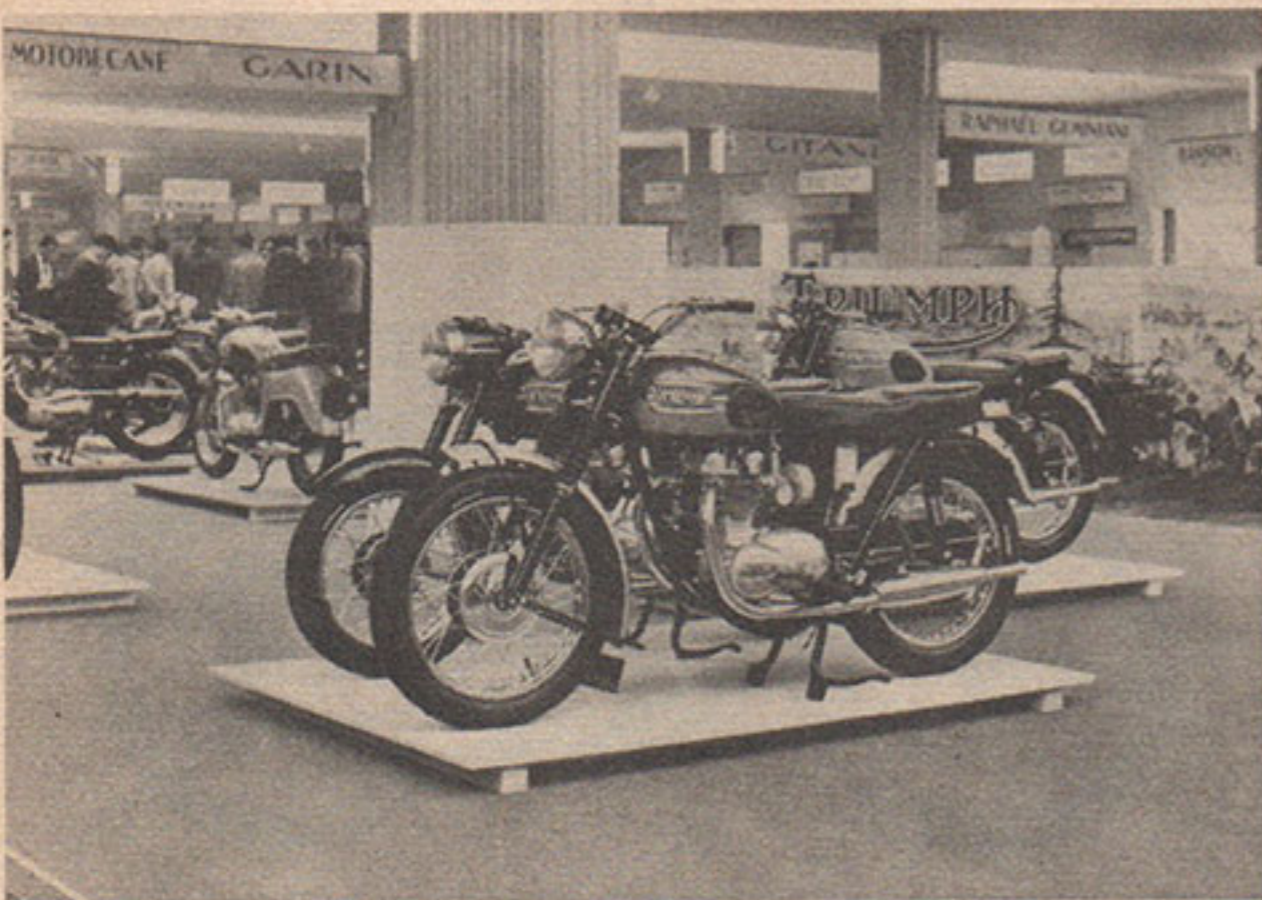
...Tandis qu'avec le B.B.3 aux lignes "sport", ce constructeur a pensé à la jeunesse.



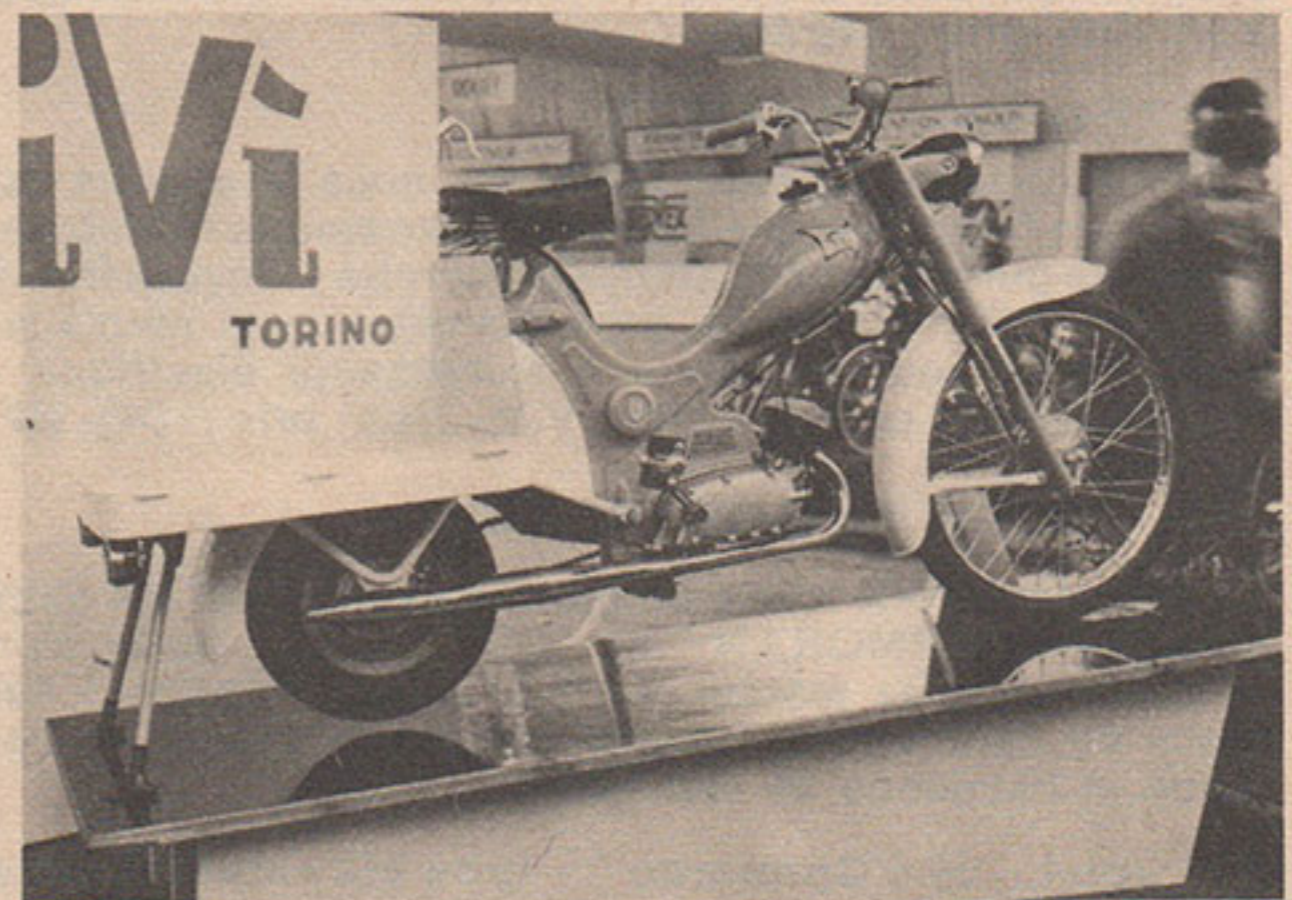
Sur le stand B.S.A. deux attrait: la nouvelle 350 cm3 B40 et la 500 cm3 GOLD STAR championne de France catégorie nationale.



SOLEX. Depuis plus de 10 ans les mêmes arguments et le même succès.



Parmi toute la gamme TRIUMPH, la THUNDERBIRD 650 cm3 dotée cette année d'une culasse Alu.



Ce 50 cm3 Vivi utilitaire était l'un des plus curieux modèles de ce salon.

Voulez-vous rouler avec moi...

C'est par erreur que nous avons présenté dans notre numéro du Salon la gamme des cyclomoteurs VAP 59-60. Tandis que notre article était déjà à l'impression, nous étions invités à venir applaudir la nouvelle gamme VAP 1961, lors d'un cocktail offert à la presse, au Pavillon Dauphine où Maurice Horgues a fait à quelques très jolies filles, une très jolie réception...

Miss 1900, 1925, etc..., chacune montée sur un cyclomoteur très... 1960, présentaient avec grâce et éclat les modèles suivants :

1 — LE VELOVAP

Concurrent direct du Vélosorex, voici... le VELOVAP, bicyclette automatique, légère, solide, élégante et économique, agréable à conduire, en un mot : le cyclomoteur utilitaire par excellence.

Grâce à son embrayage automatique centrifuge, le VELOVAP réduit au minimum les manœuvres. Plus de volant magnétique : l'allumage et l'éclairage se font par Magnéclair A.B.G. La vitesse est volontairement limitée à 37 km/h. Le moteur 48 cm³, 2 temps, est placé sur la fourche AV, la transmission s'effectuant par galet de friction en Corindon, maintenu en pression sur le pneu AV. Le dispositif auto-régulateur (brevet ABG-VAP) assure automatiquement une vitesse régulière de 30/35 km/h quel que soit le profil de la route. Frein tambour à l'AR et freins à patins à l'AV.

Le VELOVAP est présenté dans une couleur gaie, bleu V.V. et son excellente finition (bloc phare-compteur caréné, pare-choc enjoliveur) contribue à lui donner une silhouette racée et moderne. Son prix : 449 N.F.

II — SERIE "AFFAIRES"

Voici 2 modèles simples, au prix étudié, convenant à la circulation urbaine :

1) "Sirène", type CFI :

Moteur VAP 57, pourvu d'un embrayage automatique très progressif - Moyeu frein tambour AR - Frein AV Mafac - Fourche AV renforcée - Cadre berceau monotube acier spécial de grand diamètre (45 mm) - Allumage et éclairage par Magnéclair - Réservoir de 3,51 l - Selle souple - Sacoche à outils - Présentation : couleur bleu V.V. Son prix : 449 NF.

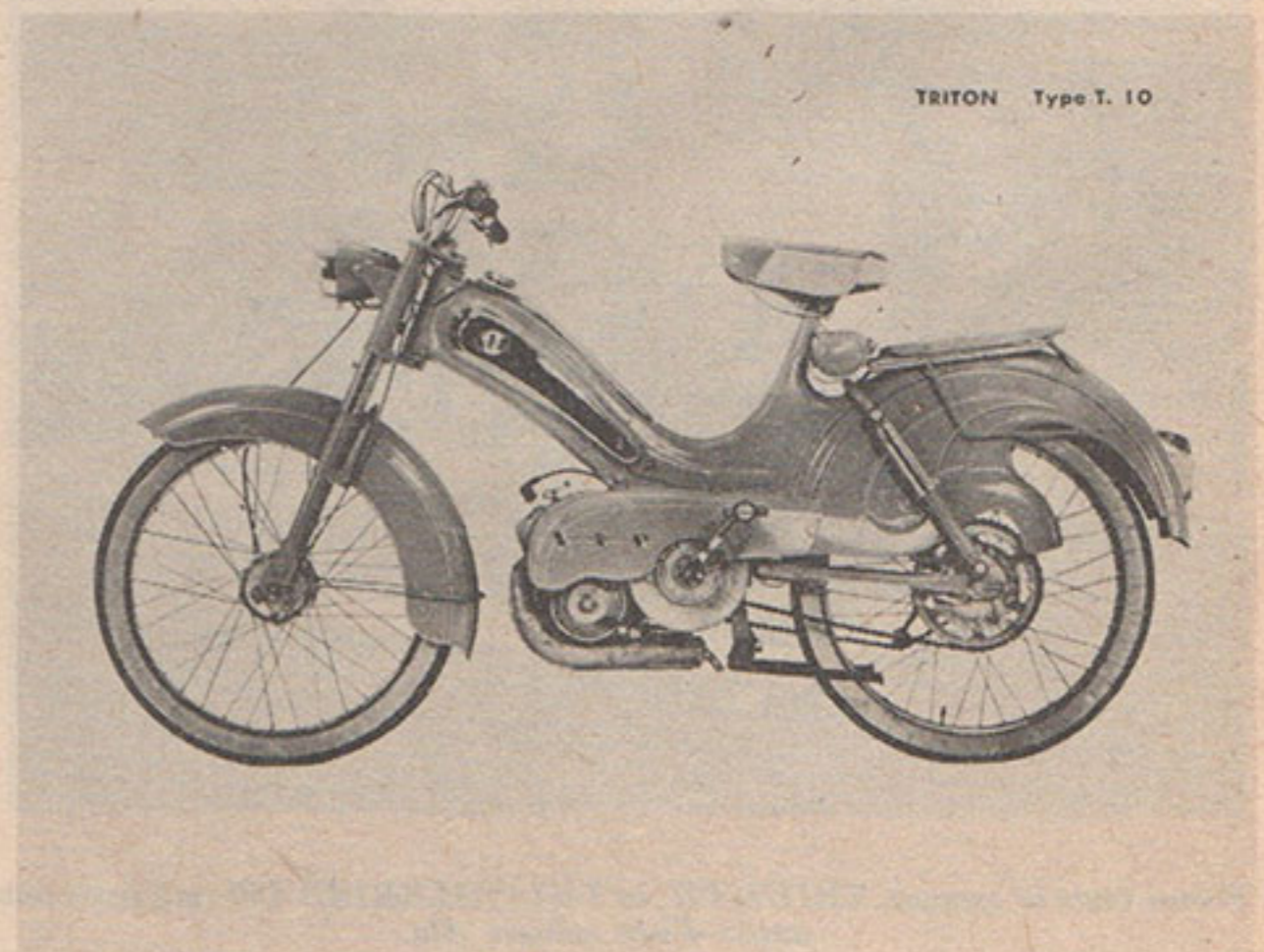
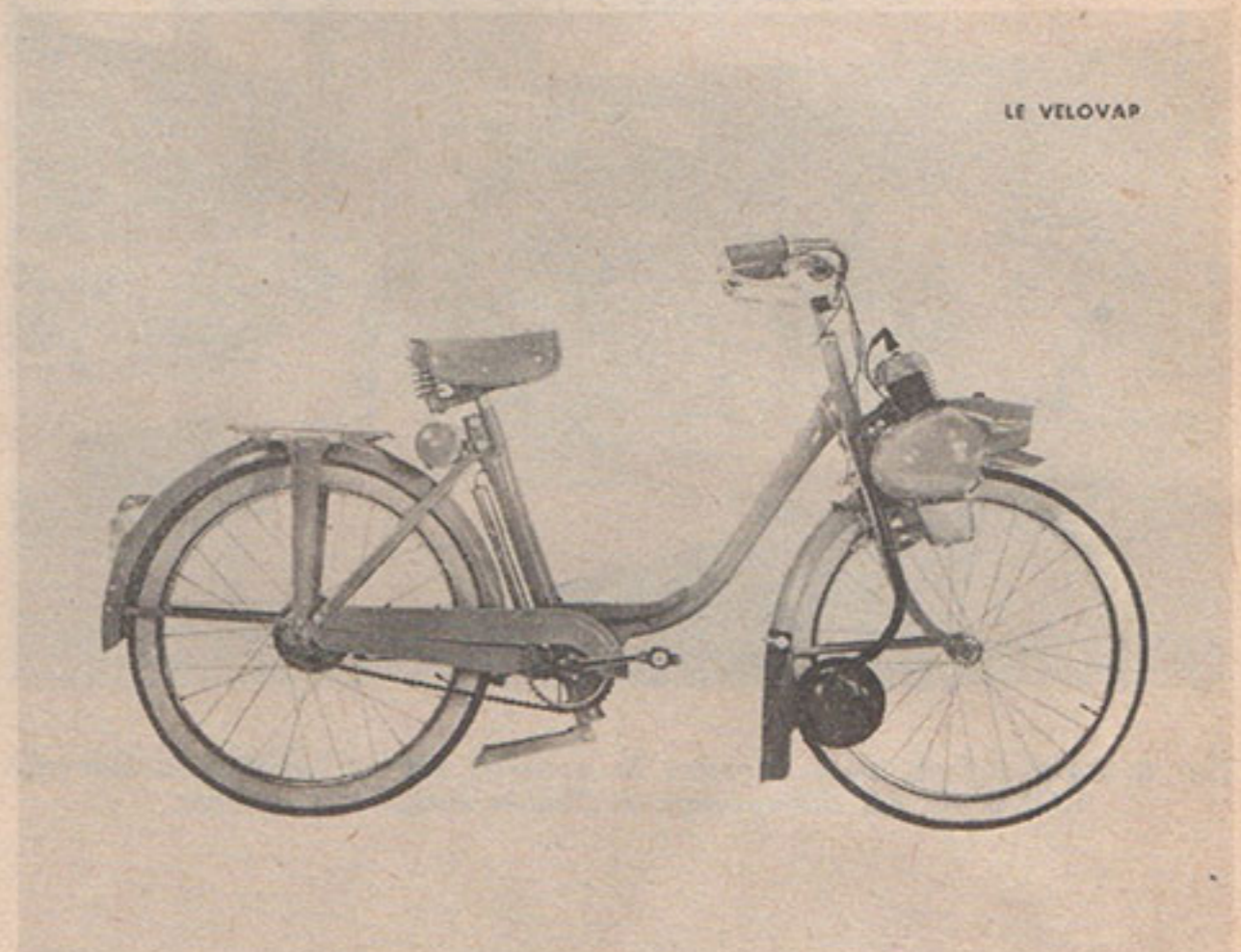
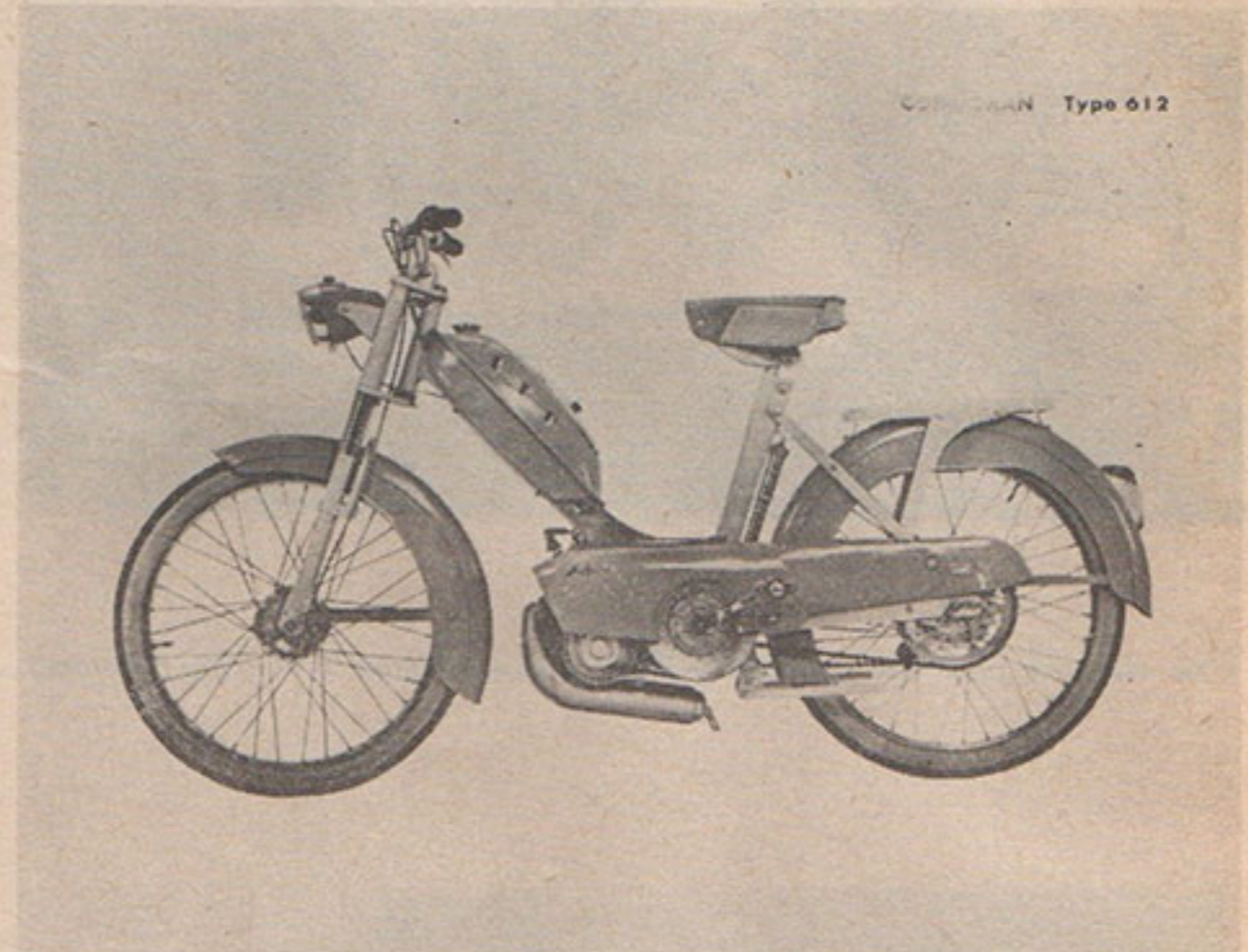
2) "Neptune", type CF 2 :

Même conception que "SIRENE", mais le confort est accru par l'emploi d'une fourche télescopique renforcée. Cintre de guidon avec fixation sur fourche - Moyeux freins tambour AV - Phare de gros diamètre avec emplacement prévu pour compteur - Avertisseur électrique - Présentation : couleur bleu V.V. Son prix : 549 NF.

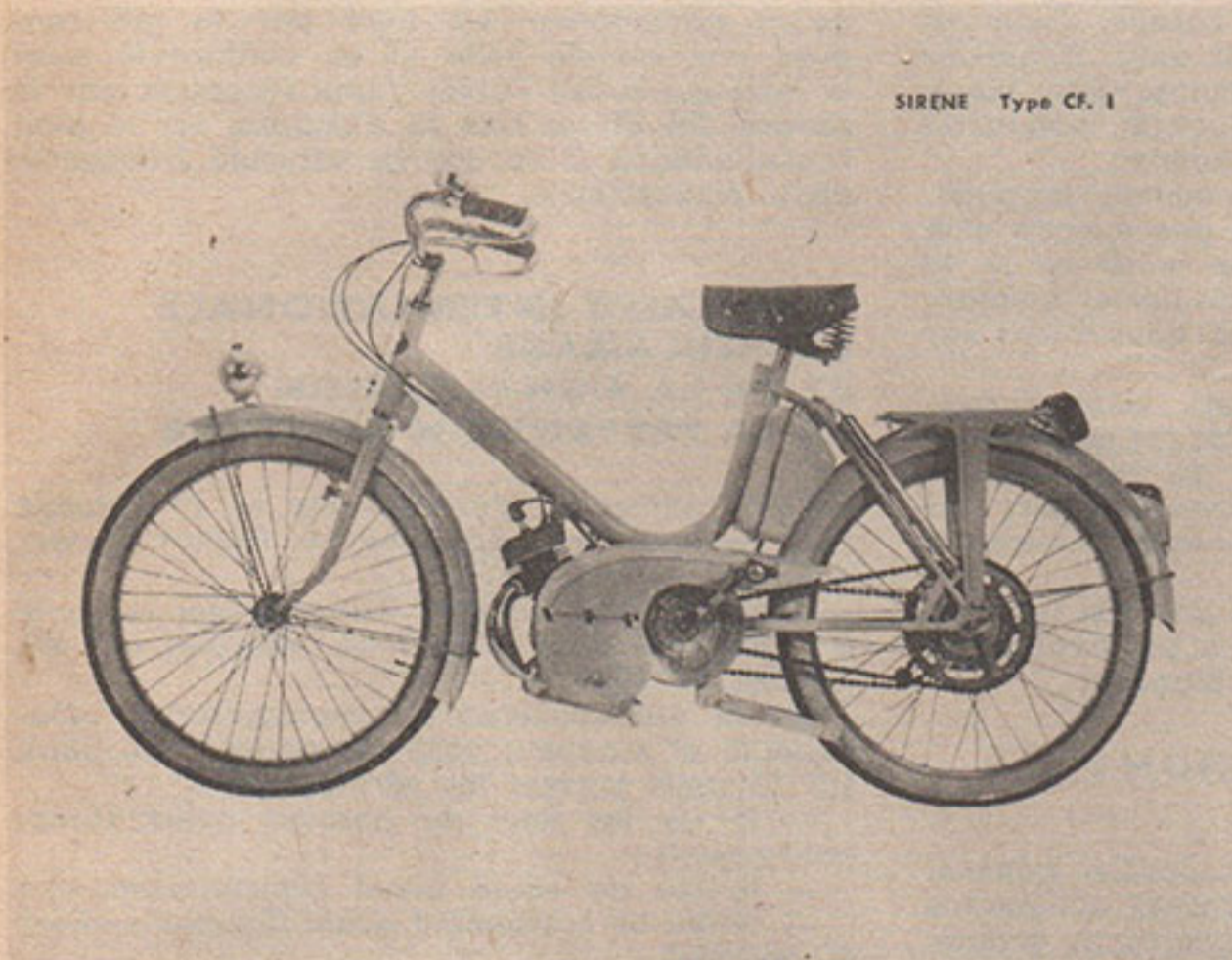
III — SERIE "ILE-DE-FRANCE" :

La Société VAP fonde de grands espoirs sur les deux modèles "CORMORAN" et "GOELAND", livrés l'un et l'autre avec le moteur VAP 57 monté "flottant" sur blocs de caoutchouc, ce qui garantit le silence mécanique et l'absence de vibrations.

1) voici... le "Cormoran" - type 612 - modèle luxe caractérisé par un long carter de transmission en tôle emboutie et son moteur "flottant" (brevet exclusif VAP) - Embrayage automatique - Allumage par Magnéclair -



... sur la gamme VAP 1961 ?



Moyeux freins tambour AV et AR en métal coulé - Cintre de guidon avec poignées tournantes Saker.

On apprécie le confort de ce modèle obtenu par la fourche télescopique, la selle d'une grande largeur à suspension par bloc caoutchouc.

De ligne 1960, "très nouvelle vague", il se présente très élégamment en grenat ou tilleul. Deux grands carter et garde-boue bavolet assurent une protection efficace en empêchant toute projection. (Ce modèle sera particulièrement apprécié par la clientèle féminine). Phare de grand diamètre (110 mm) - emplacement prévu pour compteur - Avertisseur électrique - Contenance du réservoir 5 l - Pratique : la sacoche à outils incorporée dans le réservoir - Son prix : 588 NF.

2) le "Goéland", conçu d'une manière identique est doté en plus d'une suspension AR oscillante - Eclairage phare et code avec commande au guidon - Compteur de vitesse incorporé dans le phare - Son prix : 649 NF - Même présentation : grenat ou tilleul.

IV — SERIE "CADRES EMBOUTIS"

1) Modèle de tourisme, voici maintenant... le "Mouette", type M. 10.

Ses caractéristiques : cadre embouti en tôle d'acier spécial monocoque - Moteur VAP à embrayage automatique - Allumage par Magnéclair - Moyeux freins tambour AV et AR - Phare avec emplacement prévu pour compteur - Selle souple - Fourche télescopique renforcée - Avertisseur électrique - Présentation : couleur bleu cosmos - Prix : 579 NF.

2) le "Triton", type T 10.

Même conception que "Mouette", mais avec **moteur "flottant"** - Suspension AR oscillante - Compteur de vitesse incorporé dans le phare - Moyeux freins tambour monobloc - Avertisseur électrique - Selle suspendue par blocs caoutchouc - Couleur : bleu cosmos - Prix : 729 NF.

V — SERIE SPORT

Vedettes du Salon dans tous les stands, voici les modèles... SPORT !

1) le "Dauphin", type S 11.

Ses caractéristiques : cadre spécial grand sport, type "Moto" - Guidon sport "italien" - Moteur VAP 57 - monovitesse - à embrayage automatique et allumage par Magnéclair - Suspension AR oscillante - Réservoir sport de 8 l - Moyeux freins tambour monobloc AV et AR - Avertisseur électrique - Selle biplace - Très belle présentation : rouge vif - Prix : 739 NF.

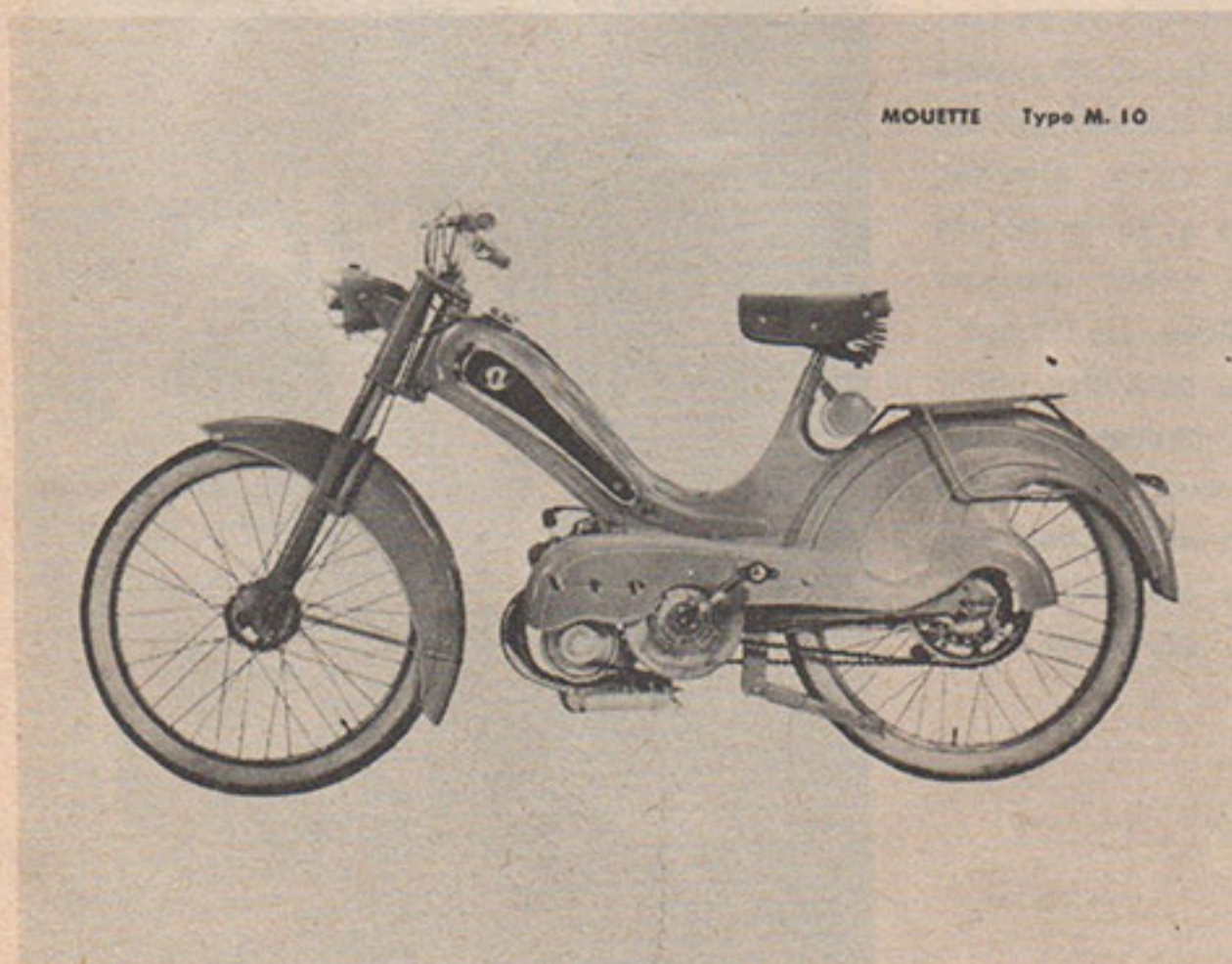
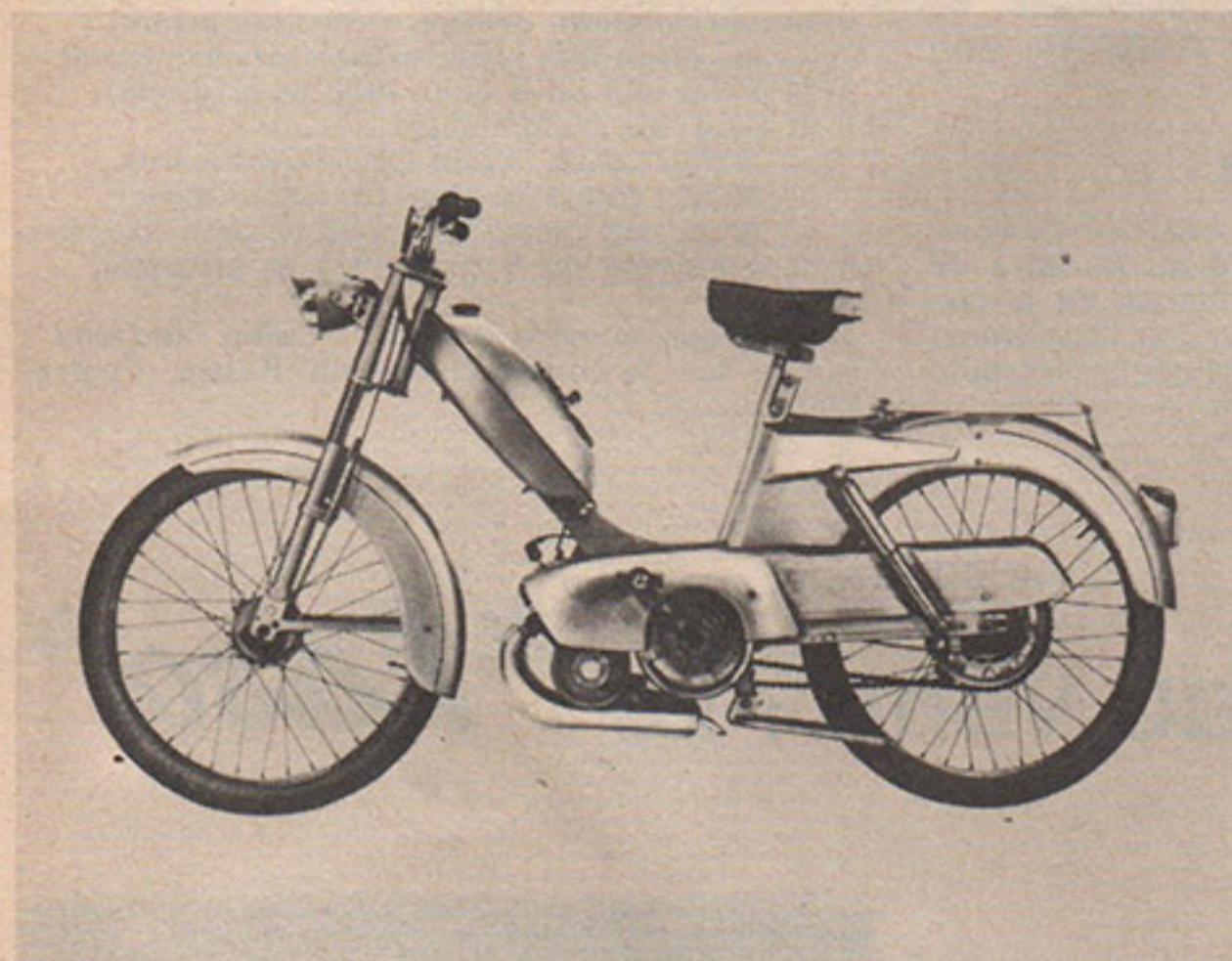
2) Enfin le modèle grand sport, type S 13 ...le

...**"Squale"** qui a vraiment fière allure.

Même conception que "DAUPHIN" mais avec moteur VAP DEUX VITESSES à pédalier incorporé - Une seule chaîne - Démarrage par krick - même équipement que le "Dauphin" - Freinage par rétropédalage - Présentation : rouge vif - Prix : 899 NF.

Dans une symphonie de "Bleu et Ciel" VAP a présenté ses modèles créés dans une ligne de style très... 1961.

Cette gamme très riche permettra de satisfaire tous les goûts et toutes les bourses!





175 cm³ BULTACO : cinq Records du Monde ou MONNERET bat les MONNERET

L'Espagne, pays au standing de vie inférieur à celui de ses voisins européens, s'ouvre une ère de prospérité pour l'industrie motocycliste. La prospérité engendre recherches, essais, compétitions et records pour affermir sa position sur un marché. C'est ainsi que suivant l'exemple des firmes britanniques, allemandes et italiennes le constructeur espagnol lança comme tant d'autres avant lui l'une de ses machines.

Avec ses quatre pilotes d'usine, GRACE, GONZALES, CAMA et QUINTANILLA, M. Bulto, le sympathique patron, s'était assuré le concours de l'indéracinable Georges MONNERET, qui quittant la CECCATO des records, s'installait au volant d'une JAGUAR pour concourir dans le Tour de France et tout juste rentré se remettait en piste avec la BULTACO.

Malgré des essais prometteurs, 168 km/h au tour, la tentative débuta mal. Un carénage en plastique offrant trop de prise latérale aux rafales de vent contraria tout d'abord les projets. Un autre carénage en alu, moins important, fut essayé. John GRACE fit également quelques tours - machine nue. Finalement le premier carénage fut retaillé et le départ fut reporté le soir même.

Cette fois ce fut le bon départ, et à l'issue des 24 heures, 5 records étaient tombés.

Le frêle cadre de la BULTACO ne supporta pas sans encombre la dure piste de Montlhéry et par deux fois se brisa, entravant ainsi le tableau de marche qui non seulement visait les 24 heures des 175 cm³ mais aussi ceux des 250 cm³, 350 cm³ et... des 500 cm³.

Si tous les rêves ne furent pas réalisés et ils pouvaient difficilement l'être puisque avant les incidents de cadre la moyenne n'était que de 143 km/h. Ces cinq records sont tout à l'honneur de la dynamique petite firme espagnole et de son patron.

LA BULTACO

Moteur deux temps monocylindre vertical de 174 cm³. Alésage course 60,9 x 60 mm. Rapport volumétrique 9 à 1. Allumage par volant magnétique avec bobine extérieure. Bougie Marchal RR 32. Carburateur Dell'ORTO de 27 mm de passage. Bloc moteur incliné sur l'avant dans le cadre. Boîte à 4 rapports. Réservoir de carburant en polyester. Cadre en tube double berceau. Fourche télescopique. Suspension AR oscillante. Pneus AVON de 2,50 et 2,75-18. Carburant Super-ESSO. Graissage par mélange 5 %.

Les records

12 heures : moyenne 143,760 km/h. 1725,158 km couverts. Valables en 175 et 250 cm³.
24 heures : moyenne 131,751 km/h. 3162,028 km couverts. Valables en 175, 250 et 350 cm³.
Les records détrônés sont ceux de LAMBRETTA (175 cm³), GUZZI (250 cm³) pour les 12 heures et ceux de LAMBRETTA (175 cm³) et de PUCH (250 cm³ et 350 cm³) pour les 24 heures, ces derniers établis par les MONNERET.

Henri BIEL.

APRES LE CASQUE, LES LUNETTES OBLIGATOIRES

Le journal " Les Echos " publie périodiquement les suggestions de ses lecteurs sur certains sujets. A propos des nouvelles dispositions du Code de la Route, voici ce qu'écrit à ce quotidien, (n° du 7 septembre), M. BLANCAN, du Havre :

« Vous faites mention de nouveaux articles du Code de la route rendant obligatoire pour les motocyclistes le port du casque. Cela est très bien. Mais le principal est omis. Regardez passer vespas, mobylettes et autres deux roues à plein accélérateur, le conducteur bien droit sur le bout de sa selle, sans lunettes.

Ayant eu, par mon métier de metteur au point, à faire des essais en châssis à une époque déjà lointaine, j'ai constaté que dès le 30 ou le 40 à l'heure, nous étions obligés de porter lunettes. Sans elles, les yeux pleurent. Et nous étions sur quatre roues.

Actuellement, les deux roues passent facilement le 70 et les conducteurs de ces engins n'en portent pas. Ajoutez à l'effet du vent, les insectes : vous constaterez, comme nous, les nombreux accidents causés par ces conducteurs aveugles. »

Sans aller jusqu'à imposer le port des lunettes, nous ne pouvons qu'approuver, et par expérience personnelle, le conseil de M. Blancan.

ENCORE UNE OBLIGATION : LE GROUPE SANGUIN

Le docteur Roger Pinoteau, conseiller général de la Seine, demande que devienne obligatoire l'indication sur le permis de conduire, du groupe sanguin des conducteurs d'autos et de motos.

C'est, en fait une excellente initiative, car pour les victimes d'accident grave nécessitant une transfusion, la connaissance immédiate du groupe sanguin, pour les cas d'urgence, peut sauver bien des vies.

CYCLOMOTEUR BIPLACE

Notre sympathique confrère Maurice Cazaux, de " France-Moto " a demandé au Ministre de l'Intérieur, chargé de la surveillance de la circulation si le cyclomoteur devenait légalement un moyen de transport pour deux adultes lorsqu'il était équipé d'une selle biplace.

Voici la réponse du Ministère à cette question : « Aux termes de l'article R 193 du Code de la Route, nous a-t-on écrit, les transports de personnes par des cyclomoteurs sont autorisés sur des sièges spécialement aménagés à cet effet. D'autre part un arrêté du Ministre des Travaux Publics en date du 4 avril 1956 permet le transport de deux personnes sur les cyclomoteurs pourvus d'un siège par personne ».

« Il résulte de ce qui précède que, dès lors qu'un cyclomoteur est livré par le fabricant avec une double selle et en conformité avec le type qui a fait l'objet d'une réception par le service des Mines rien ne s'oppose, sur le plan réglementaire, à ce que ce véhicule transporte deux personnes ».

QUINZAINE INTERNATIONALE DE L'ECLAIRAGE ET DE LA SIGNALISATION DE LA PRÉVENTION ROUTIÈRE

Cette quinzaine s'est ouverte le 19 octobre sous le haut patronage de M. Robert Buron, notre ministre des 3 T.

Grâce à cette initiative française qui remonte à 1955, près d'un million de véhicules ont été vérifiés en 1959.

En ce qui concerne les motocyclettes, vélomoteurs et scooters, voici les points principaux sur lesquels portent les vérifications :

- le ou les feux de position avant (fonctionnement) ;
 - le feu de route avant (fonctionnement) ;
 - le feu de croisement avant (fonctionnement et réglage) ;
 - le ou les feux rouge arrière (fonctionnement) ;
 - le dispositif d'éclairage de la plaque d'immatriculation arrière (fonctionnement) ;
 - les dispositifs réfléchissants arrière (conformité à l'arrêté du 8 août 1956 et propreté).
- Et pour les cyclomoteurs :
- le feu jaune avant (fonctionnement) ;
 - le feu rouge arrière (fonctionnement) ;
 - le ou les dispositifs réfléchissants (conformité à l'arrêté du 8 août 1956 et propreté).

Dans son numéro d'août " l'Usine Nouvelle " publie sur le motocyclisme en Russie, l'entre-filet suivant :

Un nouveau venu : Le "Lasa"

Imperméable, léger, peu encombrant et de surcroît élégant, tel se présente le nouvel ensemble "Lasa" dont l'importation sera assurée par les Ets Psalty. Réalisé en toile de coton plastifié, toutes les coutures sont soudées et la fermeture glissière est recouverte d'un rabat assurant une étanchéité totale du plastron. Le "Lasa", présenté en gris-bleu ou beige, peut être utilisé à de nombreuses fins : pêche, chasse ou bien même en ville, en ne mettant que la veste sans ressembler à un "Martien" ou à un scaphandrier pour ne citer que les plus courantes des comparaisons habituellement adressées aux motocyclistes.



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

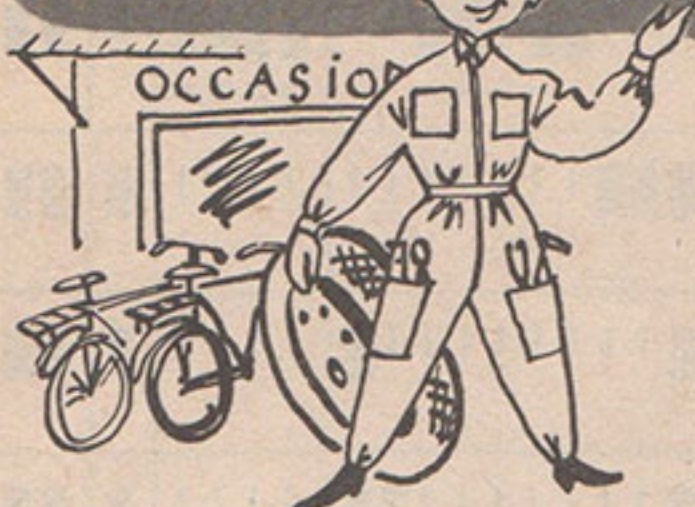
Les prix indiqués en **Nouveaux Francs** s'appliquent à des machines en parfait état mécanique et de présentation impeccable. Bien entendu ces prix ne constituent que des approximations qui, en aucun cas, ne peuvent engager la responsabilité de **Motocycles**.

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

MARQUES	cylindrée ou type	1953	1954	1955	1956	1957	1958	1959	MARQUES	cylindrée ou type	1953	1954	1955	1956	1957	1958	1959	
ARIEL	350 cm ³	750	850	950	1 150	1 200	1 500	1 700	PEUGEOT	Bima	70	90	100	130	170	190	220	
	500 mono	800	900	950	1 050	1 150	1 500	1 550		BB 1 L	—	—	—	—	250	270	320	
	500 twin	1 050	1 300	1 600	1 800	1 900	2 300	2 400		BB 2	—	—	—	—	—	—	—	350
	650 twin	—	1 600	1 750	1 950	2 250	2 600	2 850		BB 2 sport	—	—	—	—	—	—	—	450
B.M.W.	250 cm ³	1 150	1 650	1 900	2 000	2 200	2 400	3 000	Scooter	—	—	—	400	500	600	650	650	
	500 cm ³	1 650	2 000	2 900	3 100	3 200	3 750	4 300	125 Std	250	300	400	400	450	650	750	750	
	600 normale	1 550	1 950	2 950	3 100	3 400	3 750	4 400	125 select.	300	350	450	500	600	650	700	700	
	R 68	—	2 650	3 050	3 900	4 050	4 550	5 200	175 cm ³	—	—	—	450	600	750	850	850	
B.S.A.	175 cm ³	—	—	—	3 900	4 050	4 550	5 200	TN	—	—	—	—	600	750	1 000	1 000	
	250 cm ³	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	350 cm ³	550	650	850	1 000	1 300	1 400	1 500	125 SV	400	700	900	1 000	1 200	1 350	1 450	1 450	
	500 monocyl.	700	900	1 000	1 100	1 200	1 300	1 500	175 SVS	—	—	—	—	—	—	—	—	
D.K.W.	125 cm ³	—	—	—	—	—	—	—	250 TF	—	—	—	—	—	—	—	—	
	250 cm ³	—	—	—	—	—	—	—	250 SG	—	—	—	—	—	—	—	—	
	350 cm ³	—	—	—	—	—	—	—	250 SGS	—	—	—	—	—	—	—	—	
	Regina	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
HOREX	Resident	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	Imperator	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
I.F.A.	350 cm ³	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
JAWA	250 cm ³	450	600	800	1 050	1 200	1 400	1 500	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	350 cm ³	550	800	1 100	1 300	1 450	1 600	1 700	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
LAMBRETTA	125 LD	350	500	650	750	800	950	1 100	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	150 LD	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	Fourgon bâché	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	Fourgon tôle	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
MANURHIN	75 cm ³	—	—	—	300	400	500	600	—	—	—	—	—	750	850	950	1 100	
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
MATCHLESS-AJS	G 3	1 150	1 300	1 450	1 700	1 800	2 100	2 300	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	G 16	1 200	1 400	1 500	1 750	1 900	2 150	2 300	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	G 18	1 400	1 800	2 050	2 400	2 500	2 850	3 000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	G 20	—	—	—	2 550	2 800	3 000	3 050	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
MOTOBÉCANE	AV 32 S	70	100	110	130	150	180	200	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	AV 51	100	120	140	150	180	200	250	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	AV 78	—	—	—	250	300	350	420	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	D 45	250	350	400	500	550	600	650	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
N.S.U.	Moby.	—	—	—	400	450	550	700	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	Montagne	—	—	—	300	350	400	450	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	Z 46	—	—	—	600	650	750	800	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	Z 54	—	—	—	650	700	750	850	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
NORTON	Z 2 C	350	450	550	650	850	900	1 000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	Z 23 C	—	—	—	750	850	950	1 100	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	350 cm ³	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	Quickly	—	—	250	300	350	350	450	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
VELOSOLEX	125 cm ³	—	—	900	1 000	1 250	1 250	1 350	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	250 cm ³	500	800	1 000	1 200	1 700	2 000	2 400	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	16 H	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	88	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
VESPA	99	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	Daytona	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	Inter 30	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	

PETITES

ANNONCES



A vendre : PUCH type 175 SV. 1954
Selle double, guidon étroit + guidon d'origine. Pneus et accus neufs. Cadre et moteur impecc. Très bas prix. FRANCOIS ROGE, Ecole Saint-Joseph, 37, rue de Venise, REIMS (Marne).

M. LAYE Edmond, réparations cycles et cyclos. Tous genres, toutes marques pièces. BEAUME de Transit, BOUCHET (Drôme).

Vends SAROLEA 600 et HOREX 350 monocyl., état impeccable, cause départ urgent, prix à débattre. Ecrire : BLACHERE-VALLABRIX (Gard).

Tri PEUGEOT 1958. Impecc., état mécanique parfait, comme neuf. GIRAUDET, 8, rue Ch. Perrin, PIERREFITTE, SAMEDI.

Cherche 250 N.S.U. Super Max accidentée. Mais moteur intact ou moteur Super Max seul, d'occasion. Jacques BON, 33, rue Edith Cavel, COURBEVOIE.

ITOM COMPETITION spécial courses de vitesse appartenant à Marquis (2e à Avignon), vendu par PIHET SOIBINET, 30 Fb de Pierre, MEZIERES (Ardennes).

Ech. JUNIOR 5 HP vill, boîte, susp., neufs contre + grand ou 2 HP. Maurice BRAND, 12 rue du Musée, CLISSON (L.-A.).

Vends 49 cm³ PERIPOLI S.S. Excellent état. Assuré 10 mois, 750 NF. Vau. 55.31 ou s'adresser au Journal N° 12/11.

VOUS CONNAITREZ TOUS LES PLAISIRS DE LA CHASSE

En lisant chaque mois :

La REVUE NATIONALE de la CHASSE

LA SEULE REVUE CYNÉGÉTIQUE

★ ★ ★ en vente partout ★ ★ ★

FAITE PAR DES CHASSEURS POUR DES CHASSEURS -

Mentionnez toujours

Motocycles

en écrivant aux annonceurs !

**ON DEMANDE MECANICIEN MOTO-
RISTE 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 candi-
dat 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.

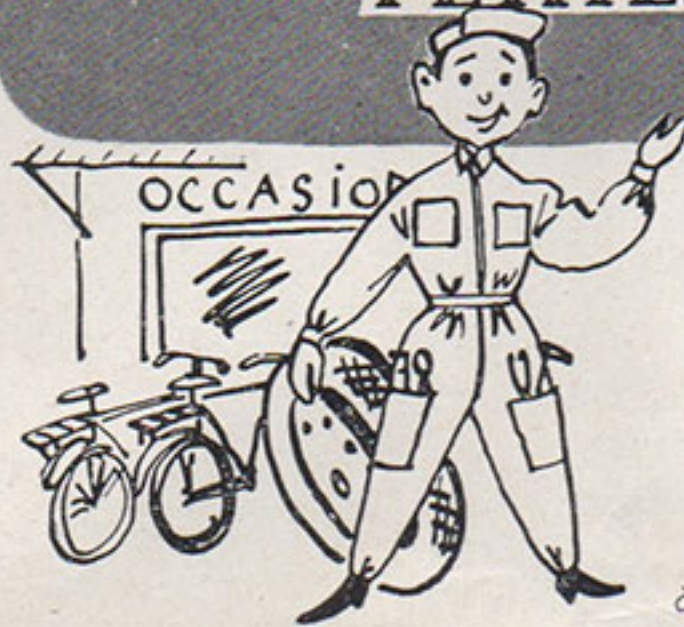
**ÉCRIVEZ :
COURS
TECHNIQUES AUTOS**

Pour la France :
SAINT-QUENTIN (AISNE)

Pour la Belgique :
117, av. Henri-Jaspar - BRUXELLES

PETITES

ANNONCES



La ligne de 39 lettres,
signes ou espaces :

3 NF

payable à la commande

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

Vends **HOREX** Résident 350 cc 1956,
2 selles, porte-bagages, 2 pneus neufs,
impeccable. **Georges DUPUY**, 35, bd
Ch.-de-Gaulle, Saint-Gaudens (H.-G.), ou
Georges DUPUY, cité universitaire,
chambre 417, TOULOUSE (H.-G.).

B.M.W. - R. 50 - Mod. 56 - état impecc.
nbx. acc. 3.800 NF. **REBOULIN Marc**,
rue Thiers, APT (Vaucluse).

Ex. propr. Solde Voitur. util. nves.
Solyto une cond. **Mochet** et un sport **Vallé**.
CREDIT Voitures 1 CV. Sans permis,
136, route de Versailles, CLAMART (S.).

Vends 350 **Motobécane** bon état - **RI-
CHARD Jean**, SUCE (Loire-Atlantique).

MATCHLESS 59 spéciale cross, très nom-
breuses pièces moteur et **B.V.** parfait
état, 2.000 NF. **A.J.S.** 60 cross comme
neuve, 3.000 NF. **MELIOLI ALFIO**,
10, rue de la Passerelle, CHAVILLE
(S.-et-O.).

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

Vends **B.M.W.** 51/3. 500 cm³ 1953.
Bas Prix. T. bon état.
**Ligue Motocycliste du Dauphiné, CHAM-
BERY (Savoie)**.

Part. vend raison santé **B.M.W.** R 26-10.
700 km - état neuf - accessoires - **Eugène
MERLE, Sous-Préfecture de GRASSE**
(Alpes-Maritimes).

Vends **B.M.W.** R 50 oct. 55 - impeccable
équipement complet, 3 200 NF **A. LORIOD**
8, rue du Chinois, DANJOUTIN (T. de
Belfort).

Norton Daytona 56 - 15 000 km, comme
neuve, cause voiture. 2 600 NF, à débat.
ROUCHY, 15, av. Paul-Doumer, RUEIL
(S.-et-O.).

Agents Motoristes, je paie très cher
Lambrettas à la casse. **MENET, 18, av.
G.-Clemenceau, NANTERRE (Seine)**.

TRIUMPH Thunderbird 950 NF et
100 motos, scooters, 10 autos crédit,
reprises **B.F., 10, av. de St-Ouen, PARIS**
(18^e).

CRÉDIT DE SUITE

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

200 motos et scooters

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

Roger SCEAUX

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

Jean MURIT

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

**A. DUBOIS
LEVALLOIS-MOTOS**

Agent officiel
B.M.W. - B.S.A.
occasions vendues avec
garantie totale
B.S.A., ARIEL, B.M.W., NORTON,
SUNBEAM.
Achats, échange, reprises aux meilleures
conditions.
58, rue A.-Briand, Levallois-Perret. Télé-
phone PER. 19-73.

J'ACHETE COMPTANT toutes motos
et scooters. **B.F. 10 av. de St-Ouen.**
PARIS (18^e).

Zündapp - **T.W.N.** Péripoli - Side Steib.
L. FRANCOIS, 88, rue des Rosiers.
SAINT-OUEN (Seine). - ORN. 79-61.

500 R. **Enfield minor** sport mars 60,
8 000 km, 4 000 NF. **LE MASSU,**
138, av. H.-Barbusse - CLAMART.
MIC. 61-08.

Part vd 250 **Royal-Enfield 1952**, parf.
état, 21 000 km, 650 NF, ou échange c.
Vespa 150. Tél. DID. 74-44.

MATCHLESS SPORT CROSS ROUTE **A.J.S.**
250 à 650 cm³
CARENAGES AVON - PNEUS ANGLAIS - GARDE-BOUE SPORT ALU - PIÈCES D'ORIGINE
AGENCE POUR LA FRANCE — C R É D I T —
Société ARIS — R E P R I S E S —
11, rue Labie - Paris 17^e Les meilleurs prix
(Catalogue 1 NF en timbres)

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.E.L., 20, rue des Comé-
diens, Bruxelles C.C.P. 3-86 - 1 an... Fr. 100

Suisse : M. LANG, 145, Gundeldinger-
strasse, 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.)

Une formule
révolutionnaire

SKIPPER

Cyclo scooter 49 cm³



Photo M. Levassort

✱ **La légèreté du cyclomoteur**

✱ **Le confort du scooter**

- | | |
|---|---|
| 1 - Plancher repose-pieds facilement démontable (breveté) | 6 - Embrayage " Duomatic " (breveté) |
| 2 - Grand dégagement de jambes | 7 - Suspension avant et arrière oscillante à éléments antivibratoires (breveté) |
| 3 - Réservoir-tablier | 8 - Selle en véritable latex |
| 4 - Guidon pare-brise (breveté) | 9 - Coffre arrière |
| 5 - Pédalier à verrouillage automatique en position horizontale (breveté) | 10 - Frein de direction incorporé à réglage prédéterminé (breveté) |

**Une machine
silencieuse, élégante,
pratique et confortable**

Vendu en exclusivité
par les agents de :

TERROT * AUTOMOTO

Crédit sans formalités
par la DICOMA